

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ХЕРСОНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**Факультет біології, географії та екології**

**Кафедра географії та екології**

**ВОДНИЙ ТУРИЗМ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА  
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

Кваліфікаційна робота (проект)  
на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Виконала: здобувачка 2 курсу 05-215М групи

Спеціальності 106 Географія

Освітньо-професійної програми «Географія»

Мацюк Ольга Юріївна

Керівник д.г.н., професор Пилипенко І.О.

Рецензент вчитель географії ЗОШ № 52

Шнейдмиллер Н.К.

Івано-Франківськ – 2022

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ</b> .....	3
<b>ВСТУП</b> .....	4
<b>РОЗДІЛ 1. Теоретично-організаційні аспекти водного туризму України</b> .....	7
1.1. Поняття та види водного туризму.....	7
1.2. Особливості організації водного туризму в Україні.....	13
1.3. Ресурсний потенціал водного туризму України.....	21
<b>РОЗДІЛ 2. Стан розвитку водного туризму України</b> .....	31
2.1. Географія водного туризму України.....	31
2.2. Тенденції розвитку водного туризму України.....	36
<b>РОЗДІЛ 3. Перспективи розвитку водного туризму України</b> .....	41
3.1. Проблемні питання розвитку водного туризму України.....	41
3.2. Перспективні напрямки розвитку водного туризму в Україні.....	47
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	52
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	59
<b>ДОДАТОК</b> .....	64

## **ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

ЗУ Про туризм – Закон України «Про туризм»

Категорії складності – категорії складності водних туристичних маршрутів

ЄС – Європейський Союз

SWOT аналіз – аналіз сильних та слабких сторін

ТІЦ – туристично-інформаційні центри

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Одним із найактивніших видів спортивного туризму є водний туризм. Саме водний туризм як спосіб активного відпочинку та фізичних навантажень вирішує проблеми сучасної людини, яка, на жаль, веде малорухливий спосіб життя та дає можливість краще пізнати природу та навколишній світ. Водні походи мають високий оздоровчий ефект, знімають нервову напругу, покращують настрій, надають бадьорості та працездатності. У свою чергу, це сприяє розширенню кругозору та набуттю нових корисних для людини навичок.

Водний туризм – сплав туристів по акваторіях (річки, озера) на різних засобах сплаву – байдарках, катамаранах, рафтах тощо, з подоланням різноманітних перешкод на водній місцевості.

Україна з її водними ресурсами має досить хороший потенціал для розвитку водного туризму, бо її територія має густу річкову систему. Водний туризм з кожним роком стає досить популярним, проте всередині країни водний туризм поширений лише на окремих територіях: на заході країни туризм розвинений краще, ніж на сході, оскільки в західній частині України більше річок, придатних для туризму.

Водний туризм в Україні має достатню ресурсну базу. Однак кількість річок, якими можна сплавлятися, обмежена. Оцінка річки щодо можливостей водного туризму залежить від типу судна, на якому сплавляється туристська група, від рівня і витрати води під час туристського походу, від щільності і характеру перешкод. Залежно від цього одна і та ж річка може мати різну категорію складності. Крім того, підвищення або зниження на тлі середнього водного режиму ускладнює проходження одних перешкод і полегшує проходження інших.

За таких умов, дослідження сучасного стану та перспектив розвитку водного туризму в Україні є актуальним і потребує висвітлення позитивних і негативних сторін розвитку активного водного туризму в нашій країні.

Дослідженням сучасного стану та перспектив розвитку водного туризму в Україні займалися так вчені, як Ю.Д. Бойчук, І.Г. Бондаренко, Ю.А. Грабовський, О.Ю. Дмитрук, І.З. Жук, М. П. Кляп, О.В. Колотуха, І.С. Личак, П.О. Масляк, С.Г. Нездоймінов, А.А. Ніколаєнко, М.М. Поколодна, Т.Г. Сокол, М.Ю. Шахова, Ю.В. Щур та інші.

### **Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами**

**Метою дослідження** є з'ясування та узагальнення теоретичних і практичних аспектів сучасного стану та перспектив розвитку водного туризму в Україні.

Для досягнення мети дослідження необхідно було вирішити такі **завдання:**

- визначити поняття та види водного туризму;
- дослідити особливості організації водного туризму в Україні;
- проаналізувати ресурсний потенціал водного туризму України;
- охарактеризувати географію водного туризму України;
- обґрунтувати тенденції розвитку водного туризму України;
- описати проблемні питання розвитку водного туризму України;
- зазначити перспективні напрямки розвитку водного туризму в Україні.

**Об'єкт дослідження** – водний туризм.

**Предметом дослідження** є сучасний стан та перспективи розвитку водного туризму в Україні.

**Методи дослідження.** Методологічну основу роботи складає, насамперед, всезагальний метод діалектики та розвитку в системі теорії пізнання, спрямований на виявлення закономірностей взаємодії аспектів

сучасного стану та перспектив розвитку водного туризму в Україні, а також формально-логічний метод, структурно-функціональний метод, метод узагальнення та комплексний метод. У роботі є поєднання загально-філософських, загально-наукових та спеціальних методів дослідження. Застосовані загальні принципи наукового пізнання: обґрунтованість, об'єктивність, всебічність та комплексний підхід до висвітлення досліджуваної проблеми.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у тому, що за характером та змістом розглянутих питань у роботі проведено комплексний аналіз сучасного стану та перспектив розвитку водного туризму в Україні. За результатами дослідження сформульовано та обґрунтовано низку концептуальних положень, що характеризуються науковою новизною і мають важливе теоретичне та практичне значення.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що положення, висновки та пропозиції, які викладені в дослідженні, можуть бути використані для подальших досліджень з питань перспектив розвитку водного туризму в Україні; у галузі законотворчості – вдосконалити нормативні акти, які регулюють відносини, що виникають у сфері водного туризму в Україні; у навчальному процесі – при підготовці підручників та посібників з географії, туризму, спецкурсів, а також при викладанні дисциплін у закладах освіти: «Географія», «Спортивний туризм» тощо.

**Апробація результатів роботи.**

**Публікації.**

**Обсяг і структура роботи.** Робота складається з переліку умовних скорочень, вступу, трьох розділів, що включають сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНО-ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ ВОДНОГО ТУРИЗМУ УКРАЇНИ

### 1.1. Поняття та види водного туризму

На сьогоднішній день існує багато підходів до класифікації туризму. Це пояснюється неоднозначністю поняття туризм. Відповідно до Закону України «Про туризм» (далі – ЗУ Про туризм) туризм класифікується за організаційними формами та видами [1].

Відповідно до ЗУ Про туризм «Туризм – це тимчасовий виїзд особи з місця проживання з оздоровчою, пізнавальною, професійною, діловою чи іншою метою без здійснення оплачуваної діяльності в місці, куди особа виїжджає» [1].

Залежно від місця подорожі туризм поділяється на міжнародний і внутрішній. До міжнародного туризму належать: в'їзний туризм – подорожі в межах України осіб, які постійно не проживають на її території, та виїзний туризм – подорожі громадян України та осіб, які постійно проживають в Україні, до іншої країни. Внутрішній туризм – подорожі територією України громадян України та осіб, які постійно проживають на її території. Як і в міжнародному туризмі, мета і категорія учасників можуть бути різноманітними [1].

Туристична діяльність пов'язана з постійною зміною місць, організовується в будь-яку погоду і пред'являє до людини різноманітні вимоги. Згідно з визначенням Всесвітньої туристичної організації туризм – це тимчасове переміщення людей з місця їх постійного проживання в іншу країну або місцевість у межах власної країни у вільний час для задоволення

та відпочинку, оздоровлення, навчання або професійної діяльності та з комерційною метою, але без здійснення оплачуваної діяльності у відвідуваному місці [2].

Оздоровча функція туризму базується на використанні природних об'єктів з метою позитивного впливу на організм людини. На відміну від усіх видів спорту, у туризмі фізичні навантаження, хоч і можуть бути загалом високими, цілком посилені завдяки тому, що вони розподілені на багато годин і днів. Україна має значний комплекс природних ресурсів для розвитку різноманітних видів активного та водного відпочинку.

В Україні широко популярний спортивний туризм. Спортивний туризм – це складова сучасного туризму, найбільш активна і динамічна частина туристичної діяльності, заснованої на соціальних засадах.

І.Г. Бондаренко зазначає, що «Спортивний туризм – це також вид спорту, який включає різноманітну активну туристичну діяльність, спортивні походи всіх категорій складності, чемпіонати, першості з усіх видів спортивного туризму» [3, с. 55].

Відповідно до Єдиної спортивної класифікації України «спортивний туризм поділяється на такі види: пішохідний, лижний, гірський, водний, велосипедний, мотоциклетний, автомобільний, спелеологічний, вітрильний» [4].

Тепер детально розглянемо саме поняття «водний туризм».

На думку П.О. Масляк «Водний туризм (морський, річковий, озерний) – це один із видів туризму, який базується на подоланні маршруту водною гладдю» [5, с. 59].

І.З. Жук зазначає, що «Водний туризм – це вид активного туризму. Водні походи і сплави здійснюються, як правило, на туристичних суднах (зазвичай грибних розбірних байдарках, катамаранах, плотах, човнах тощо) по річках, струмках, морях і водосховищах. Особливостями водного туризму



є: вибір цільових рекреаційно-пізнавальних закладів; визначення маршруту, його протяжності та тривалості; визначення місць організації зупинок; розробка графіка кампанії; вибір оптимального варіанту матеріально-технічного забезпечення та групування; вибір засобу пересування (човни, байдарки, каное тощо); підбір дієти та оптимального режиму харчування; розподіл обов'язків кожного учасника групи» [6, с. 72].

Поняття водного туризму широко використовується в індустрії туризму, так як в наш час це досить популярна зона відпочинку. Водний туризм класифікують як екстремальний відпочинок або навіть небезпечний для здоров'я і життя вид спорту. Такі українські вчені, як Ю.А. Грабовський, Т.В. Скалій, М.Ю. Шахова трактують поняття водний туризм як «вид туризму, при якому відпочинок здійснюється на воді з використанням байдарок, човнів, катамаранів, теплоходів та інших плавзасобів» [7, с. 60, 8, с. 369].

За словами Ю.А. Грабовського «Водний туризм базується на подоланні різноманітних водних шляхів, як річкових, так і морських, на різних плавзасобах» [7, с. 61].

М.Ю. Шахова зазначає, що «Водний туризм віднесено до окремого виду спортивно-оздоровчого туризму» [8, с. 369].

За своєю різноманітністю водний туризм можна поділити на такі види:

- 1) за навколишнім середовищем: морський туризм, річковий туризм, озерний туризм;
- 2) за характером організації: самодіяльний, плановий;
- 3) за характером організації: тривалість вихідного дня, багатоденний;
- 4) підвиди: сплав по річці, рафтинг, вітрильний туризм, каякінг, каньйонінг (подолання каньйонів без допомоги плавучих засобів), віндсерфінг, вейкбордінг, круїзний туризм, підводний туризм;
- 5) за метою: оздоровчий, спортивний, екстремальний.

Розглянемо докладніше основні підвиди водного туризму:

1. Сплав по річці – це динамічний вид активного відпочинку, який передбачає пересування за течією річки на гумових надувних човнах, байдарках, плотах і катамаранах. Подорожі здійснюються по тихих широких річках або по бурхливих гірських потоках. Залежно від швидкості течії та складності маршрутів існує шість рівнів їх складності. Чим він вищий, тим більшому ризику піддаються туристи.

2. Рафтинг – це екстремальний вид сплаву річкою на спеціальних надувних човнах – рафтах. Як правило, вони розраховані на 6-8 осіб і, на відміну від каяків або катамаранів, мають кращу прохідність і стійкість. Рафтинг проводиться по бурхливих гірських річках і є командним видом водного туризму. У кожного члена екіпажу своя функція, і від злагодженості зусиль усіх членів команди залежить не тільки безпека плоту, а й життя його товаришів.

3. М.М. Покоłodна вважає, що «Яхтовий/вітрильний туризм вважається найромантичнішим видом водних подорожей. Його можна проводити практично на будь-яких досить великих водоймах, починаючи від широких річок, закінчуючи морськими просторами і океаном. Для круїзів підбираються комфортабельні яхти від 12 до 16 метрів – в залежності від кількості членів екіпажу. Кількість кают залежить від розміру яхти» [9, с. 122].

4. Каякінг – це один з найбільш екстремальних і складних видів водного туризму, який вимагає від спортсменів високої майстерності. Назви основних різновидів каякінгу говорять самі за себе – сплав, гребний слалом і родео. Походи здійснюються на невеликих одно- або двомісних маломірних човнах – каяках. Каякінг з'явився недавно, але за короткий час встиг стати досить популярним. Займатися ним можна на різних водоймах: озерах, річках, морях, океанах і водосховищах.

5. На думку Т.Г. Сокол «Каньйонінг – це спуск гірською річкою та прилеглим до неї каньйоном за допомогою тросу без плавзасобу. Цей вид екстремального активного відпочинку динамічно розвивається в країнах Європи: Австрії, Швейцарії, Іспанії, Франції, Сербії. Першим і наразі єдиним в Україні спортивним клубом, який пропонує каньйонінг-тури, є «Рафтинг Центр». Найпопулярнішим і найцікавішим маршрутом для каньйонінгу є річка Манявка і безпосередньо водоспад Манявка, по якому туристи спускаються на мотузках» [10, с. 32].

6. Дайвінг. Завдяки винаходу акваланга, підводне плавання стало досить масовим видом водного туризму. Сучасне дайвінг-спорядження та ефективні системи тренувань зробили його доступним практично всім людям з нормальним здоров'ям і хорошою фізичною підготовкою. Сьогодні це абсолютно безпечний, комфортний і доступний вид відпочинку. Люди зі схильністю до активного відпочинку віддадуть перевагу банальному пляжному відпочинку занурення в незвідані морські безодні.

7. Круїзний туризм. Круїз – туристична подорож на спеціальному пасажирському теплоході. Спочатку під круїзом розумілося морське плавання на одному і тому ж судні по замкнутому маршруту з зупинками в цікавих портах, іноді з короткими радіальними екскурсіями в глиб країни. Пізніше до категорії круїзів стали відносити річкові подорожі.

Як слушно зазначає С.Г. Нездоймінов «Сьогодні під круїзом слід розуміти подорож на водному транспорті, що включає берегові екскурсії, огляд портових міст, а також різноманітні розваги на борту морських і річкових лайнерів. Більшість кораблів належать великим круїзним компаніям. У світі налічується понад 150 морських круїзних компаній – грецькі, італійські, іспанські, американські, датські, норвезькі» [11, с. 206].

Круїзи внутрішніми водними шляхами (річками, озерами, каналами) називаються річковими круїзами. Подорожі по річках і озерах найбільш

розвинені в країнах, багатих судноплавними річками. Річкові круїзи можуть проводитися в одному напрямку або мати кільцевий маршрут. Залежно від умов перевезень, їх тривалості та протяжності, якості послуг, що надаються, річкові круїзні маршрути поділяють на транспортні, туристичні та екскурсійні. Річкові круїзи, на відміну від морських, менш схильні до впливу погоди, більш пізнавальні, так як мають можливість огляду берегових визначних пам'яток.

8. О.Ю. Дмитрук та Ю.В. Щур зазначають, що «Віндсерфінг – вид вітрильного спорту. В його основі лежить вміння керувати світловим щитом невеликого розміру на поверхні води з встановленим на ньому вітрилом. Спортивне пристосування складається з світлового щита обтічної форми, щогли, вітрила та системи керування вітрилом – гіком. Рух по вітрильній дощці можливий при будь-якій силі вітру. Досвідчені спортсмени володіють технікою пересування по хвилях, а також вміють виконувати стрибки різної складності» [12, с. 113].

9. Вейкбординг – це катання на дощці по хвилях. Цей екстремальний вид спорту з'явився відносно недавно, сьогодні він має масу шанувальників, кількість яких постійно збільшується. Вейкбординг поєднує в собі такі елементи, як акробатика, слалом на водних лижах і стрибки – фактично це поєднання серфінгу, сноубордингу і водних лиж. Для серфінгу на хвилях вам знадобляться: човен, що рухається зі швидкістю 30-38 кілометрів на годину, або канатна дорога, вейкборд, жилет, також може підійти гідрокостюм (потрібний, якщо вода холодна).

Отже, ми дійшли до висновку, що водний туризм – це вид спортивно-оздоровчого туризму, який ґрунтується на подоланні маршруту за допомогою спеціальних плавзасобів та споряджень на водній поверхні або під водою. Водний туризм класифікується за такими ознаками, як характер подорожі, мета, тривалість подорожі, середовище, в якому відбувається

подорож, і поділяється на такі підвиди, як круїзи, сплави по річках, рафтинг, вітрильний туризм, каякінг, каньйонінг, підводний туризм, вейкбординг, віндсерфінг тощо.

## 1.2. Особливості організації водного туризму в Україні

Водний туризм – вид активного туризму, що включає масові, тривалі самодіяльні водні подорожі на туристичних суднах (гребних розбірних байдарках, катамаранах, плотах тощо) з метою відпочинку, ознайомлення з природними, етнографічними, культурними особливостями прилеглих територій.

Водний туризм вимагає від учасників, перш за все, доброго знання свого судна, вміння ним керувати. Керівник повинен мати досвід ведення водного туризму такого ж виду (рафт, катамаран або гребні човни). Водні прогулянки можна здійснювати на човнах, прогулянкових катерах, розбірних байдарках, плотах, катамаранах. Для подорожей найбільше підходять розбірні байдарки і катамарани. Вони досить стійкі, мають добру місткість і задовільні ходові якості, невелику вагу, легко транспортуються транспортом, зручні для плавання по річках різної складності, легко ремонтуються. Найбезпечнішими є морські човни, але використовувати їх можна лише на великих водоймах і судноплавних річках. Для походів по малих річках підійдуть прогулянкові катери, однак вони безпечні лише тоді, коли вони не перевантажені, а їх команда достатньо дисциплінована [13].

А.А. Ніколаєнко зазначає, що «Україна з її водними ресурсами має досить хороший потенціал для розвитку водного туризму, оскільки територія України має досить густу річкову систему. Водний туризм з

кожним роком стає досить популярним. Водний туризм в Україні порівняно з іншими сусідніми країнами розвинений недостатньо» [14, с. 144].

Всередині країни водний туризм поширений лише на певних територіях: у західній частині країни туризм розвинений краще, ніж у східній, оскільки на заході України більше річок, придатних для туризму. Річки високогір'я нашої держави є полігоном для набуття туристами базової підготовки та вдосконалення власних навичок. Але, на жаль, змагання з водного туризму на гірських річках не проводять, бо річки не підготовлені до спусків. Змагання проводяться на річці Південний Буг, де під час затоплення траса стає третьою по категорією складності. Щоб організувати водні подорожі, потрібна серйозна підготовка. Перш за все, необхідно заздалегідь вибрати річку зі зручними і короткими під'їздами до початкової точки маршруту від залізниці або автобуса, визначити найкоротший шлях транспорту від кінцевої точки маршруту. Підготувати особисте спорядження водного туриста.

Ю.Д. Бойчук звертає увагу на те, що «Не слід забувати, що не кожна річка придатна для водного туризму: малі рясніють мілинами, камінням, заростями, щебенем, невисокими мостами, дамбами, а на повноводних моторні човни та річкові судна ускладнюють водні походи. Річки з ухилом до 3-3,5 м на кілометр придатні для водних походів з добре підготовленими групами. Не рекомендується плавати по річках, ухил яких перевищує 1,5 м на кілометр, якщо в групі є новачки. Після вибору річки на карті наноситься її поздовжній профіль. Пливучи проти течії, можна легко веслувати під нахилом до 0,6 м на кілометр. При ухилі до 1-1,2 м пересування можливе тільки по уступах, а на перепадах і порогах роблять проводку, ходять по канату або по жердинах. Слід пам'ятати, що річки, які не мають заплачних берегів і крутих схилів, небезпечні для купання. Для байдарки-двійки необхідна глибина води не менше 20 см, для човна – ще менше, для рафта з

вантажем – до 50 см, для катамарана – 30-35 см. Розробляючи маршрут, необхідно якомога точніше встановити перешкоди, які можуть зустрітися на річці, і нанести їх на карту. Перешкоди ускладнюють і затримують рух групи, це необхідно враховувати при розрахунку часу старту. При виборі маршруту дуже важливо з'ясувати шляхи під'їзду до води, відстань від залізничного вокзалу (автобусної зупинки) до місця збору катамаранів, а в кінці подорожі – відстань від річки до станції. Весь маршрут по річці розбитий на щоденні переходи. Для цього, перш за все, необхідно встановити приблизну середню швидкість руху, яка на рівнинних і болотистих річках проти течії становить 3-6 км/год, проти течії – 2-4 км/год» [15, с. 13].

При здійсненні щоденних переходів, крім швидкості руху, необхідно враховувати складність окремих ділянок маршруту, щоб кожен з них був практично ідентичним. Бажано планувати день, вирушаючи на найскладнішу ділянку шляху.

На думку М.М. Поколодної «Підготовка до водної подорожі така ж, як і до пішої, але займає більше часу. Необхідно підготувати похідне спорядження, провести профілактичний ремонт суден. Навіть якщо водні походи проводяться щорічно, в групі все одно будуть новачки, тому підготовка починається з вивчення схеми розташування байдарок або катамаранів. Учасники подорожі повинні знати назву та призначення всіх частин судна, вміти правильно та швидко його збирати та розбирати. Тільки після цього за кожним кораблем закріплюються екіпажі. До екіпажу повинен входити турист, який вже був у подорожі на байдарках чи катамаранах, і новачок. Якщо всі учасники відправляються в подорож вперше, капітаном корабля призначається найсильніший турист. За судно відповідає капітан, йому підпорядковані інші члени екіпажу. Капітаном, як правило, призначається турист, який вже має досвід водних подорожей заступником

капітана. Особливо велика відповідальність лежить на капітанах 8-10-місних катамаранів, де від них залежить ефективність всієї команди» [9, с. 105].

Ю.А. Грабовський зазначає, що «Ремонтний майстер групи, крім похідного набору, повинен мати: набір цвяхів і шурупів різного розміру, 2-3 викрутки, плоскогубці, ізоляційну стрічку, запасне весло, дюралюмінієві куточки і рейки з просвердленими отворами, пилку, шкіру, гумовий клей, тонку гуму для латок, запасні насоси, запасні балони, ножиці та інші інструменти. Спорядження та одяг водного туриста можуть бути більш різноманітними, ніж у поході. Замість туристичних черевиків, кросівок або тапочок човняр може взяти надувний матрац, харчову палатку, бавовняну куртку, гумові чоботи. Для плавання можуть знадобитися легкі або старі рукавички та незамінна поліетиленова плівка, яка захищає від вологи» [7, с. 119].

Водонепроникні продукти та речі (цукор, сіль, крупи, одяг, намети, спальні мішки) повинні бути герметично упаковані. Водонепроникні мішки можна приклеїти за формою кормового або носового відсіків.

На рівнинних річках судно ведеться в основному руслі, на малих швидких річках пливуть від мису до мису; на прямолінійних ділянках порогів – в основній течії, а на підходах до перешкод і при їх подоланні – поза нею. На мілководних місцях частина команди стрибає у воду, тримаючись за краї плоту. На великих порогах вантаж знімається, всі злязять з плоту і спускають його на довгому канаті. Проти течії судно веде ближче до опуклих берегів; для проходження через перешкоди використовуйте трос, мотузку або драглайн. Човен ведуть уздовж берега, де найменша глибина, не перетинаючи основної течії.

Завантаження байдарки або катамарана проводиться на мілководді, біля невисокого берега. При цьому один турист вантажить корабель, а другий, стоячи на березі, дає йому речі. Розпочинати завантаження речей на



катамаран дозволяється тільки тоді, коли катамаран сів на мілину і балони не торкаються дна або каменів. Завантаження катамарана на суші може пошкодити циліндри.

Ю.А. Грабовський також зазначає, що «Сісти в судно треба коли воно знаходиться на плаву; рятувальні пояси мають бути надуті та закріплені. Першим у байдарку сідає кормовий весляр (капітан). Стоячи біля байдарки, він спирається руками на фальшборт, тримаючи весло, потім переносить ногу в кабіну і сідає. Носовий весляр сідає в байдарку тільки після того, як кормовий весляр повністю готовий відірватися від берега. Висадка проводиться так само, як і посадка, але в зворотному порядку. Посадка з байдарки на воду і посадка в неї з води повинні здійснюватися на глибині не більше 40 см» [7, с. 120].

Т.Г. Сокол зауважує, що «На великій глибині судно може перекинутися. Сходячи на берег, капітан повинен переконатися, що байдарка міцно пришвартована. На відміну від байдарки, у катамарані мають сидіти парами, спочатку гребці, а потім поступово туристи, які сидять за ними, і так далі. Останніми сідають капітан і помічник капітана, які весь час не дають катамарану рухатися. Якщо парна посадка неможлива через високий берег або велику глибину, катамаран утримується одним балоном (правим) до берега. Поки туристи з правої кулі тримають катамаран, забезпечуючи його стійкість, інші на жердинах переходять до лівої кулі з веслами в руках і займають їхні місця. Після цього капітан і перший учасник тримають катамаран, очікуючи приземлення групи правої кулі, і сідають за ними» [10, с. 39].

Темп веслування задає передній весляр (веслярі на катамарані), а капітан (і його помічник) керує байдаркою. Під час веслування руки повинні бути сухими, інакше мозолі на долонях неминучі. Найкраще надіти

рукавички. Під час руху члени екіпажу не повинні вставати, різко гальмувати на швидкій течії та наближатися до іншої байдарки.

Байдарки повинні рухатися так, щоб капітан кожної з них міг бачити і чути керівника походу, якого він попереджає про це в разі вимушеної зупинки.

Як зазначає М.М. Покоłodна «На тихій воді байдарки можуть йти «зграєю», в межах видимості, наближаючись не більше ніж до одного-двох корпусів. Таке шиккування не заважає веслувати, забезпечує безпечне пересування та чіткий контроль групи. На мілководді потрібно бути обережним: дно може бути вкрито дрібними гострими каменями, небезпечними для корпусу байдарки. Капітан дає команду: «Шикуйся в кільватерну колону!» Кораблі шикуються в одну лінію з відстанню в один-два корпуси, попереду капітан, інші йдуть по його «доріжці». Сідаючи на мілину, капітан дає команду і учасники сходять з катамарана, розвантажуючи його. При необхідності його можна перенести на кілька метрів або транспортувати за допомогою мотузки. Повернувшись у глибокий струмок, учасники знову сідають на катамаран. На різкому повороті річки вода, вдарившись об крутий берег, утворює риви і наносить пісок біля протилежного берега. Якщо за одним поворотом йде інший, але в протилежному напрямку, відбувається перекидання. Простір між двома мілинами – єдиний прохід для суден, так зване «корито». Наймілкішим місцем «корита» є гребінь перекаату, за яким, як правило, починається глибина. Капітан обирає лінію руху на перекааті по темнішому кольору води (найглибше місце) між мілинами» [9, с. 107].

При розділенні річки на кілька рукавів утворюються невеликі острівці. Рекомендується йти по самому водяному рукаву, з сильною течією, точно по сліду тих, хто йде попереду, уважно дивлячись у воду і оминаючи можливі камені. Відставати на водному шляху, як і пішки, неприпустимо.

Замикаючим у колоні повинен бути заступник капітана. У його байдарці також є ремкомплект.

Поромну переправу необхідно проходити під тросом біля найвищого берега. Ні в якому разі не можна хапатися за мотузку, бо течія почне перевертати байдарку чи катамаран і може його перекинути.

Ю.А. Грабовський зауважує, що «Не доходячи до понтоного мосту треба причалювати до берега, капітан оглядає міст, вибирає місце переходу і залишає там сигнальника. На кораблі сідають лише капітани та їхні заступники, інші веслярі обходять місток пішки. Вони відходять на байдарках до 100 м від моста і на швидкості направляють судно в прохід. Пересуваючись між понтонами, весляр ставить весла вздовж борту, нахилиється, і судно йде за течією. Після моста знову причалюють до берега, висаджують інших веслярів і йдуть далі. Байдарочники повинні пам'ятати, що швидкість потрібна для керування судном. Тому перед перешкодою потрібно сильно гребти, щоб байдарка їхала швидше і краще керувалася. Особливо це слід враховувати при переході через пороги, які перед переходом ретельно оглядають з берега. Судовий хід йде там, де струмені води сходяться, утворюючи правильний трикутник, вершина якого спрямована вниз. Через дуже складні пороги судно відтягують від берега страхувальним тросом. Проходячи під мостом на палях, необхідно попередньо його оглянути, інакше можна наскочити на старі палі і пробити корпус байдарки. На судноплавних річках вони проходять під мостом у місці, визначеному ромбом або квадратом» [7, с. 121].

Човновий турист повинен вміти читати встановлену на річках умовну розмітку та орієнтуватися в навігаційному середовищі, знати елементарні правила плавання на внутрішніх водних шляхах. Він також повинен знати, що не можна підходити до пароплавів, барж та інших рухомих засобів; взагалі на судноплавних річках необхідно йти ближче до берега, не

захарашуючи основний фарватер річки. Хто першим помітив судно, що наближається, повинен негайно повідомити про це диспетчера і повернути байдарку перпендикулярно хвилі. Велику небезпеку для байдарок становлять моторні човни, яких у містах і поблизу великих населених пунктів дуже багато.

На думку О.Ю. Дмитрука та Ю.В. Щура «У водній подорожі зупинятися на ночівлю потрібно заздалегідь, щоб до настання темряви встигнути розбити табір і приготувати вечерю. При зупинці на нічліг кораблі розвантажують, виводять на берег і перевертають палубою вниз (балонами вгору на катамаранах), щоб роса і дощ не намочили її і нутроці судна. Під час одноденних прогулянок і пізнього виходу байдарки ставлять чохлом догори, щоб він просох і не відшаровувався панцир. Під час перерви не можна залишати без нагляду байдарки та катамарани. Орієнтування у водній подорожі залежить від маршруту подорожі по річках, озерах, водосховищах, морю. Під час водної подорожі, щоб визначити основне річище, потрібно уважно стежити за берегами, швидкістю течії та основною течією води, яка з найбільшою швидкістю рухається по лінії найбільших глибин – стрижню. При русі за течією доцільно триматися стрижня, а якщо група рухається на суднах проти течії, то шлях визначають на мілководді, подалі від стрижня» [12, с. 115].

На думку М.П. Кляп «Щоб визначити своє місцезнаходження і пройденої відстань, ви постійно звіряєтеся з картою розташування (бажано у великому масштабі). При неможливості спостереження за береговими орієнтирами необхідно періодично виходити на берег для орієнтування. Якщо поїздка здійснюється по гірській річці з кам'янистим струмком і кам'янистими берегами, то необхідний шолом (мотоциклетного типу), що захищає голову від ударів каміння. Дотримання найсуворішої дисципліни на воді необхідно всім без винятку учасникам» [16, с. 77].

Отже, водний туризм є досить перспективним видом туризму в Україні, оскільки в країні є багато водних ресурсів, які сприяють розвитку цього виду спортивного туризму.

### 1.3. Ресурсний потенціал водного туризму України

Користуючись суднами, ми маємо можливість рухатися швидше і менше втомлюватися, ніж під час походу. Водний туризм дозволяє регулювати фізичне навантаження і чергувати його з відпочинком, не припиняючи руху, брати з собою більше вантажу, відвідувати місця, важкодоступні іншими видами транспорту. Водні подорожі дають нам можливість систематично купатися, ходити на риболовлю, полювати.

При оцінці категорії складності водних туристичних маршрутів слід користуватися таблицею «Визначення категорій складності водних туристичних маршрутів» (далі – категорії складності) [17, с. 6].

#### Визначення категорій складності водних туристських маршрутів

Категорія складності водного маршруту	Мінімальна кількість локальних перешкод за категоріями складності			
	I	II	III	IV
I	2			
II	1	2		

III		1	2	
IV		1	1	2

У світі використовується і ряд інших класифікацій для визначення складності водних перешкод – міжнародна, американська, європейська. Найпопулярнішою у світі є Міжнародна класифікація водних перешкод. Відповідно до міжнародної класифікації, щоб визначити складність річки або її ділянки, необхідно враховувати кілька моментів: наявність тієї чи іншої перешкоди, можливість визначення лінії руху туристичного судна в течією води та подальшими наслідками внаслідок порушення лінії ходу.

Як правило, за міжнародною класифікацією річка поділяється на ділянки приблизно однакової складності. Однак часто корисно вказати складність певного порогу, якщо він перевищує складність навколишньої області. У вигляді індексу вказується складність окремого порогу. Так, П4 означає, що ділянка в цілому є II категорії складності, але містить поріг або водоспад IV категорії складності. Слід зазначити, що кожна категорія – це не окреме місце, а певний хребет, і дві річки однієї категорії не обов'язково мають однакову складність. Для більш точної характеристики іноді використовують «половину» або «третю» категорію: III-, III, III+, IV- тощо або подвійне позначення: III-IV. Класифікація відповідає рівню води, при якому цю річку найчастіше сплавають [17, с. 8].

Американська класифікація водних перешкод, яку можна вважати різновидом міжнародної, проте американська система пропонує оцінювати складність всієї річки, на відміну від оцінки окремих перешкод, як у міжнародній класифікації, оскільки коли пороги стають довшими та безперервними, проблема зростає. Існує різниця між перетином одного

порога категорії IV і перетином цілої річки категорії IV, коли вода холодна або якщо сама річка віддалена та важкодоступна. Тому рейтингування річок має враховувати багато факторів, зокрема складність окремих порогів, віддаленість річки, небезпеку тощо [18].

Оцінка складності водних перешкод в Україні до 2017 р. [18]:

Категорія складності	Характеристика перешкоди
1 (Л)	«Легка» перешкода. Доступна для туристів, які не мають туристичного досвіду. Перекат, пороги, низькі вали. Немає необхідності вибирати лінію руху і проводити розвідку. Типовий для маршрутів I категорії складності.
2 (П)	«Проста» перешкода. Вали, проста шивера, поріг, тиск, швидкість течії і нахил малі. Лінію руху видно з води. Визначення перешкоди маршрутів II категорії складності.
3 (Ср)	Перешкода «середньої» складності. Локальний поріг зі спокійною зоною на виході, сланці, окремі камені в руслі, сміття. Лінію руху видно з води. Визначальні перешкоди трас III категорії складності.
4 (С)	«Складна» перешкода. Довга дошка або поріг з великою кількістю каменів і злив. У кінці перешкоди є

	досить довгі відносно спокійні ділянки річки. Потрібна розвідка, елементи страхування, лінію руху з води не видно або виражена неявно. Головні перешкоди трас IV категорії складності.
5 (B)	«Складна» перешкода. Технічно складний довгий поріг або шивера на ділянках з великим ухилом і стоком води, великими «чанами» і валами, складною лінією руху. Перешкоди йдуть одна за одною. У кінці перешкоди є коротка ділянка швидкої течії, де можливе швартування. Каньйон з перешкодами IV категорії складності. Сильний тиск. Обов'язкова розвідка та страховка, можлива аварійна ситуація. Основні перешкоди траси V категорії складності.

Вітчизняна класифікація водних походів формально базується лише на двох критеріях – пробігу та тривалості – і тому не відображає технічну складність перешкод. Відсутність у цій шкалі чітко визначених критеріїв – що саме вважається VI, а що I в сенсі технічної складності – призвело до того, що сформована система класифікації не тільки відрізнялася від міжнародної, але й відрізнялася в різних регіонах. Необхідно також мати на



увазі, що вітчизняна класифікація сплаву річками сформувалася в основному щодо катамаранів і в меншій мірі для двомісних байдарок як самостійного класу суден. Оцінка складності для каяків взагалі не проводилася. Тому існуюча вітчизняна класифікація недостатньо адекватно відображає складність конкретних річок для каяків.

Співвідношення вітчизняної та міжнародної класифікації є досить складним і неоднозначним. Строго кажучи, така переоцінка повинна проводитися окремо для кожної річки. Міжнародна категорія I в основному відповідає вітчизняним I-II, а категорія II відповідно II-III. До III категорії можуть бути віднесені перешкоди з III категорії складності на гірських річках. Категорія IV ближче до вітчизняної V категорії складності. Лише кілька надскладних річок можна віднести до міжнародних VI [20, с. 16].

У 2017 році комісія водного туризму Федерації спортивного туризму України перейшла на російську класифікацію водних перешкод (класифікація С. Черніка), яка, на відміну від попередньої, що використовується в Україні, має 13 градацій перешкод. При цьому перші три категорії не поділяються, а наступні більш складні (4-6) поділяються на 3 підкатегорії (А, В, В).

Додатково включена категорія 6 (екстремальна перешкода), що відповідає VI класу (екстремальні та пошукові пороги) міжнародної (американської) класифікації. Так, категорія складності водного туристичного маршруту залежить від кількості та технічної складності основних перешкод, довжини, тривалості та ряду інших визначальних факторів – великої кількості протяжних перешкод, складності розвідки та страхування, віддаленості річки, схилу, складності рельєфу, що ускладнює розвідку та проходження, складні природні умови тощо. Підвищення категорії складності маршруту в порівнянні із заявленою є неприпустимим. Піші маршрути, як правило, повинні бути суцільними, без перерв,

викликаних переходами між ділянками річок, перебуванням у населеному пункті без потреби. У випадках сполучення частин маршруту (річок) використання транспорту в межах даної території допускається, якщо це виправдано логікою подорожі, інфраструктурою місцевості, що не порушує її цілісності. Приклад – маршрут IV категорії складності вздовж річок Чорна Тиса – Прут [20, с. 17].

Перелік класифікованих і стандартних туристських спортивних маршрутів і перешкод підлягає регулярному перегляду у зв'язку зі зміною кліматичних умов, зміною будови і кількості перешкод на річках (зсувів, землетрусів, повеней, меліоративних, будівельних та інших робіт, пониження рівня води та ін.), а також зі зміною засобів сплаву і зростанням майстерності спортсменів.

Категорія складності водного маршруту визначається мінімальною кількістю місцевих водних перешкод. Водні перешкоди – це комплекс факторів, дія яких може призвести до зміни траєкторії руху судна у водному потоці. На рух судна в першу чергу впливає неоднорідність течії, пов'язана з нерівностями дна і берегів, а також великі камені і виходи корінних порід в руслі [20, с. 18].

У туристичній класифікації водних перешкод найбільш поширеними є пороги, шивери, перекати та притиски.

О.В. Колотуха зазначає, що «Поріг – кам'яниста ділянка річки з різким ухилом русла і значною швидкістю течії води. Пороги утворюються в місцях поступового розмиву русла, де матеріал, що його складає, неоднорідний, виходи корінних порід, уламки скель, велике каміння захащають річкову течію. Пороги мають порівняно невелику довжину – декількох сотень метрів. Ділянки вище і нижче порогу мають менший нахил і швидкість течії. У порозі можна виділити кульмінацію основного або чітко вираженого

водовідходу, хоча є два і більше рівнів водоспаду. Кілька порогів, розташованих один за одним, можуть утворювати їх каскад» [21].

Прикладами порогів на річках в Україні є Прикарпатський порог на річці Прут, Черемош, Дудки та Ворица, також на річці Білий Черемош, Первомайська, Червоні Ворота, Південний Буг та інших.

І.С. Личак стверджує, що «Шивера – це перешкода на ділянці річки зі значним ухилом і відносно рівномірно розташованими по всьому руслу надводними і підводними каменями, безладно розташованими невеликими зливами і валами. Їх довжина коливається від сотень метрів до кількох кілометрів. Шивери зустрічаються майже повсюдно на річках з 2 категорією складності» [22, с. 88].

Також І.С. Личак зазначає, що «Перекати характеризуються малою глибиною і швидкою течією. Вони складаються переважно із порід різної величини (пісок, крупна галька). Практично на всіх річках України водяться перекати» [22, с. 95].

Притиск – скупчення води на крутому скелястому березі. Перетиски характерні для гірських річок з каньйоноподібними берегами, насамперед для річок Карпат [23, с. 102].

Крім перерахованих основних перешкод, на водних маршрутах можуть бути перешкоди з дерев, сильного зустрічного вітру та інших природних перешкод.

На річках України також зустрічаються штучні антропогенні перешкоди. Це низинні ділянки мостів, водомірні та паромні кабелі, дамби тощо.

О.В. Колотуха, І.О. Колотуха, В.А. Соколовський зазначають, що «Вища категорія складності річок в Україні – четверта за складністю. Цю категорію складності має річка Прут від Ворохти до Чернівців для надувних човнів, річка Чорний Черемош – річка Прут, річка Білий Черемош – річка

Прут, річка Чорна Тиса – річка Прут. На частині річок України проходять водні туристичні маршрути III ступеня складності для надувних човнів і байдарок (річки Черемош, Тиса, Південний Буг) та II категорії складності (річки Рось, Случ, Смотрич, Дністер, Синюга та ін.)» [24, с. 41].

Проходження маршрутів гірськими річками дає туристам-спортсменам базову техніко-тактичну підготовку для подальшого зростання спортивної майстерності. На цих же річках можна проводити тренувальні заходи та змагання. Так, на річці Південний Буг щорічно проводяться змагання з техніки водного туризму на трасах поблизу села Сокоlecь Вінницької області та на Мигійських порогах. Маршрути зазначеними річками проходять у зоні інтенсивної господарської діяльності. Тому до природних перешкод при їх проходженні відносять також обхід дамб, прохід суден через «ворота» і т. д. На маршрути рекомендуються як байдарки, так і катамарани, але їх слід ретельно підготувати, забезпечивши стійкість до розривів.

Водний туризм має чи не найбільшу кількість підвидів, що пов'язано з тенденцією до появи, крім традиційних засобів подолання водних туристичних маршрутів, нових видів подолання водного туристсько-спортивного простору, а це насамперед використання нових засобів пересування на вже традиційних маршрутах – рафти, байдарки, SUP-борди, пакрафти, прогулянки на інших плавзасобах (надувних човнах, рафтах тощо), прогулянки на моторних човнах (гідроциклах, джетах, аквабайках) та ін.

Нові підвиди водного туризму виникли шляхом подолання певних природних перешкод – каньйонів, водоспадів, підземних затоплених порожнин тощо. В Україні поширені такі підвиди водного туризму, як катамаран, піший рафтинг, експедиційний каякінг, пакрафтинг, походи на інших плавзасобах (надувних човнах, плотах тощо). Вони органічно

увійшли до вітчизняного класичного водного туризму з проходженням класифікованих водно-туристичних спортивних маршрутів річками України.

На думку О.О. Любіцевої «Як окремі види екстремального активного відпочинку розвиваються такі підвиди, як водний каньйонінг, водоспадинг, рівербеггінг, вота-баг. Полігонами для них є джерельні річки та каньйони гірського Криму, водоспад Пробій на річці Прут, малі річки Карпат під час весняної повені. Як види активного відпочинку розвиваються туристичні сплави, веслування на байдарках по річках Південний Буг, Чорний Черемош, Прут та ряд інших. На цьому фоні створювалася спеціалізована інфраструктура активного водного туризму (Верховина, Яремче, Мигія та ін.), залучався малий бізнес. Такі підвиди водного туризму як рафтинг, каякінг, веслування на слаломі, SUP-туризм, аквабайкінг як окремі види туристсько-спортивної діяльності розвиваються в рамках міжнародних спортивних федерацій та асоціацій за напрямками змагального туризму, участі в міжнародних проектах формату Camel Whitewater raft, Кубка світу з гонками на рафтах, байдарках, водних мотоциклах, SUP-бордах тощо» [25, с. 280].

Територія нашої держави має достатній ресурсно-туристичний потенціал для здійснення водно-туристичних походів від I до IV категорії складності. В Україні, окрім традиційних засобів подолання водних туристичних маршрутів, з'явилися й нові види подолання водно-туристського простору.

Отже, спортивно-рекреаційні та туристичні ресурси мають вирішальне значення для розвитку багатьох видів спортивного туризму в Україні, в тому числі і найбільш технічно складного виду – водного. Категорія складності водного туристичного маршруту залежить від кількості та технічної

складності основних перешкод, протяжності, тривалості та ряду інших визначальних факторів.

## РОЗДІЛ 2

### СТАН РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТУРИЗМУ УКРАЇНИ

#### 2.1. Географія водного туризму України

Туризм був і залишається невід'ємною частиною життя більшості населення планети, позитивно впливаючи на організм людини, підтримуючи здоров'я та гарну фізичну форму. Він включає не лише спортивну складову, а й особливу – духовну сферу та стиль життя самих любителів подорожей. Він виконує різноманітні спортивно-оздоровчі, рекреаційні, пізнавальні, виховні, господарські та інші функції.

Усі річки України належать до одного кліматичного типу – переважно снігового живлення з весняною повінню. Проте через різноманіття ландшафтів річки різних регіонів України значно відрізняються за ухилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо, що дозволяє поділяти їх на три групи за туристсько-спортивною складністю: річки низовин, річки височин, річки Карпатського регіону [20, с. 20].

До першої групи – річки низовин – належать річки Дніпровської та Поліської низовини та Полтавської рівнини. Це такі річки, як Дніпро з правою притокою Прип'ять і ліві притоки – Десна з Сеймом і Остром, Сула, Псел, Ворскла, а також річки басейну Сіверського Донця. Ці річки місцями протікають по болотистій рівнині, мають багато заток і озер-стариць. Живлення змішане, і хоча снігове живлення для них найважливіше і викликає весняну повінь, ґрунтові і дощові води також відіграють значну роль. У сезон туристичних сплавів рівень води незначно змінюється. Похил

русла не перевищує кількох см/км, течія слабка, її швидкість не перевищує 2-4 км/год [20, с. 21].

Частина річок цієї групи увійшла до путівника «Водні шляхи України. По річках Лівобережна. Частина 1.» [21] (крім річок басейну Сіверського Донця). Авторами подано коротку гідрографічну характеристику річок, характер водного режиму, основні перешкоди та шляхи їх подолання, протяжність маршрутів. На цих річках можливе здійснення водних походів до I категорії складності в тому числі, їх проходження доступне для туристів-початківців, а маршрути рекомендовані ними для самостійного освоєння. На більшості низовинних річок рекомендовано катання на байдарках, хоча можливе також катання на каяках, надувних човнах і розбірних надувних катамаранах. Сезонність сплавів – з березня по листопад включно.

Друга група річок – високогірні. До них належать річки, що протікають у межах Волинської, Дніпровської, Подільської та Передкарпатської височин. Це праві притоки Прип'яті (Горинь, Случ, Тетерів, Уж); права притока Дніпра – Рось; річки басейну Південного Бугу, в тому числі Бужок, Гірський і Гнилий Тікич, Синюха, Уманка, Інгул, Інгулець, а також верхів'я Дністра та його лівих приток – Збруча, Смотрича, Жванця, Жванчика та ін. Русла цих річок перетинають виходи порід різної стійкості, завдяки чому в них утворюються численні пороги та перекати. Похил русел цих річок значно більший, ніж у річок низовини – від 0,4 до 1 м/км русла. Живлення змішане, але на першому місці стоїть їх снігове живлення, викликаючи весняну повінь під час танення снігу. Тривалі дощі можуть спричинити значні повені. Стік багатьох річок значною мірою зарегульований дамбами, тому рівень їх води в сплавний сезон за нормальних умов мало змінюється [23, с. 116].



О.В. Колотуха, І.О. Колотуха, В.А. Соколовський стверджують, що «Річка Південний Буг є найскладнішою серед річок високогір'я – її долина прорізає кристалічні масиви Українського щита. Південний Буг нині чи не єдина річка лісостепової та степової зони України, яка має мальовничі пороги, що дійшли до нас у незмінному вигляді. За своїм походженням вони дуже схожі на відомі дніпровські річки, які, на жаль, нині поховані під водосховищами. Через Південний Буг проходять маршрути II категорії складності – від села Меджибіжа до села Тиврова та з села Гнівані на міста Гайворона. Найскладніший (III категорія складності) і найцікавіший маршрут починається з міста Гайворон Кіровоградської області та закінчується в селі Олександрівці Миколаївської області. Ділянка річки, якою проходить маршрут, знаходиться в зоні контакту лісостепової та степової зон, тому ці місця вирізняються значним біологічним різноманіттям. Таким чином, ділянка річки від міста Первомайська до містечка Южноукраїнськ є територією національного природного парку «Бузький Гард». Основними перешкодами на маршруті є близько 50 порогів і перекатів, 15 кам'яних «воріт» (стоки біля колишніх млинів), дамб. На жаль, безповоротно втраченим можна вважати один із найскладніших порогів України – Гардський порог поблизу міста Южноукраїнське, який був затоплений Червонашлицькою ГЕС» [24, с. 44].

Гірські річки Карпатського регіону належать до третьої групи. Це добре відомі туристам річки басейнів Дністра: Чорний Черемош, Черемош, Білий Черемош, Прут, Стрий, а також Тиса та річки її басейну на Закарпатті – Ріка, Латориця. Останнім часом до них додалася низка малих річок: притоки річки Черемош – Пробійна, Бистрець; притока річки Стрий; верхів'я річки Прут. Це стало можливим завдяки розробці відносно нової техніки сплаву на байдарках.

На думку В.Ф. Кифякя «Гірські річки Карпат характеризуються великою пропускною спроможністю, швидкою течією, яка досягає 10-15 км/год, потужними порогами та довгими шиверами. Ухил русла у верхів'ях до 10 м/км (Прут, Білий Черемош). Живлення – переважно атмосферні води з весняними паводками під час танення снігу та дощові паводки. Тривалі або сильні дощі можуть викликати повені в будь-яку пору року. Рівень води в сезон рафтингу значно коливається в залежності від кількості снігу в горах, дощу і температури повітря» [26, с. 201].

Найкращий час для переходу через річки Карпат – кінець квітня – перша декада травня, під час повені, коли танення снігу найбільш інтенсивне. Це стосується, насамперед, річки Прут та малих приток, які, як правило, судноплавні лише кілька днів навесні. При цьому по Черемошу і Тисі сплаватися можна протягом усього теплого періоду року з квітня по жовтень. Переплисти карпатські річки можна на каяках, байдарках, катамаранах, плотах.

О.О. Бейдик зазначає, що «Залежно від пори року та типу суден маршрути на річках Карпат відносять до III категорії складності з елементами V категорії складності. Враховуючи характер перешкод, їх класифікація виглядає дещо недооціненою, але це питання потребує подальшого вивчення та обґрунтування. Карпатські річки можуть стати чудовим полігоном для позасезонної підготовки до походів найвищих категорій складності. Маршрути річками Карпат можуть бути рекомендовані лише групам, які мають досвід походів не нижче III категорії складності по скелястим річкам. Від цих груп вимагається володіння технікою веслування, спуску та швартування до берега, вміння діяти в умовах штормової води, навички організації рятувальних робіт. Проходження таких перешкод, як Ямнянська ущелина чи Прикарпатський поріг на річці Прут, можна рекомендувати лише групам із досвідом участі у

водних походах IV категорії складності та проходження водоспаду Пробій (висота перепаду води понад 8 м) бажано лише під час змагань за наявності надійних рятувальних страхових служб» [27, с. 243].

Нижче наведені групи найбільш популярних водних маршрутів України [29]:

Річки височин. Басейн річки Дніпро: II категорія складності: річка Рось. Біла Церква – місто Богуслав – Корсунь-Шевченківський.

Басейн річки Південний Буг: II категорія складності: Південний Буг. Меджибож – Південний Буг – село Тивров (р.). Південний Буг. Гнівань – Гайворон. Річки Гірський Тікич і Синюга. Бузівка – Буки – Первомайськ. III категорія складності: Південний Буг. Гайворон – Первомайськ – Вознесенськ.

Басейн річки Прип'ять II категорії складності: річка Случ, Мирополь – Баранівка – Гульськ – Новоград-Волинський – Городниця.

Басейн річки Дністер: II категорія складності: Стрипа та Дністер, село Денисов – Бучач – Заліщики. Городок – Кам'янець-Подільський. Стрий (з елементами III категорії складності у міжсезоння), Турка – Жидачів. Ломниця. Осмолода – Калуш – Галич. Село Збруч. Підволочиськ – Гусятин – Кам'янець-Подільський.

Річки Карпатського регіону: II категорія складності: Латориця. Свалява – Мукачеве – Чоп. Чорна Тиса і Тиса. Ясиня – Чорна Тиса – Рахів – Тиса – Солотвино. Біла Тиса і Тиса. Богдан – Біла Тиса – Рахів – Тиса – Солотвино. Чорний Черемош, Черемош і Прут. Красник – Чорний Черемош – Черемош – Вижниця – Прут – Чернівці. Білий Черемош, Черемош і Прут. Дамба Марієн – Білий Черемош – Устеріки – Черемош – Вижниця – Прут – Чернівці. III категорія складності: Чорний Черемош, Черемош і Прут. Буркут – Чорний Черемош. село Устеріки – Черемош – Вижниця – Прут – Чернівці. Прут. Ворохта – Прут – Яремче – Чернівці (з

об'їздом Прикарпатського порогу і далі до мосту в Яремче). Чорний Черемош, Білий Черемош, Черемош, Прут. Буркут – Чорний Черемош село Устерики – перехід до дамби Марієн – Білий Черемош – Устерики – Черемош – Вижниця – Прут – Чернівці. IV категорія складності. Прут. Ворохта – Прут – Яремче – Чернівці (завершено з елементами V категорії складності без пропуску водоспаду Пробій).

Чорне та Азовське моря ще не до кінця освоєні в плані морських подорожей, хоча можливостей тут дуже багато. Як вітчизняних, так і іноземних туристів зацікавляють вітрильні подорожі Азовським і Чорним морями з історико-екологічної метою, такі як «Навколо античних міст Причорномор'я», «До греків Приазов'я», «Дунай пливе», «До мисів Криму», комбіновані пішохідні та вітрильні маршрути на Сиваш тощо.

Таким чином, географія водного утризму в Україні досить широка, а річки різних регіонів України значно відрізняються за ухилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо, що дозволяє поділяти їх на три групи за туристсько-спортивною складністю: річки низовин, річки височин, річки Карпатського регіону

## 2.2. Тенденції розвитку водного туризму України

Туризм є одним із важливих соціально-економічних галузей світового господарства. Розвиток економіки частково визначається рівнем розвитку туризму, тому нашій країні необхідно займатися розвитком туризму.

В Україні протікає велика кількість річок, тому кожна група туристів має можливість обрати водний маршрут залежно від своєї туристської кваліфікації. На відміну від пішого чи лижного, це технічно складний вид

спортивного туризму. Навіть для найпростішого походу учасник повинен бути фізично і технічно підготовлений і мати елементарні навички виживання.

Водний туризм потенційно небезпечний, навіть у найлегших подорожах існує ймовірність корабельних аварій, тому туристичні клуби, які організовують ці подорожі, повинні заздалегідь організовувати навчання учасників і обов'язково співпрацювати тільки з кваліфікованим інструктором.

П.О. Масляк зазначає, що «Наша держава має великий потенціал у розвитку водного туризму, основу якого становлять 115 річок протяжністю понад 100 км. В Україні понад 70 тисяч річок, тисячі озер і водосховищ, її територія омивається двома морями. Також є підземні стоки в печерах, які тягнуться на сотні кілометрів і майже не досліджені. Густота річкової мережі в різних регіонах суттєво відрізняється, що зумовлено кліматичними особливостями та характером рельєфу. Важливе значення для водноспортивного туризму мають ущелинні річки Поділля та гірські річки Карпат» [5, с. 77].

На думку Ю.Д. Бойчука «Сплав по річках доволі перспективний вид водного туризму в Україні, це вид водного туризму, який останнім часом набирає популярності. Він передбачає рух за течією. Зазвичай це роблять на каяках, катамаранах, плотах, гумових човнах. Байдарка – невелике легке судно, що приводиться в рух веслом. Байдарки поділяються на спортивні і туристичні, а також за місткістю: одно-, дво- і тримісні. Катамаран – це двокорпусне судно, обидва корпуси якого з'єднані шпангоутом. Розрізняють рафтинг-катамарани, які використовуються для сплавів по річках, і вітрильні катамарани для подорожей, в тому числі морських, під вітрилами. Плоты мають різну конструкцію і рухаються за допомогою течії води з невеликою швидкістю» [15, с. 13].

Вітрильний туризм – найромантичніший вид водного туризму, який активно розвивається у наш час. Подорож під вітрилами на катамарані, човні чи яхті як по річці, так і по морю – що може бути романтичнішим і захоплюючим? Це захоплюючий відпочинок для тих, хто вважає за краще насолодитися романтикою подорожі наодинці з природою. Вітрильний туризм є дуже перспективним. Україна має всі умови для свого розвитку. У наш час романтика подорожі під вітрилами дуже приваблює туристів з усього світу. Дніпро з його притоками, з'єднання Прип'яті за допомогою каналу з річковою мережею країн Європейського Союзу (далі – ЄС), участь у здійсненні цікавих подорожей у рамках Національної системи туристично-екскурсійних маршрутів «Намісто Славутича» нікого не залишить байдужим. Ширина Дніпровських водосховищ у 82 місцях досягає 30 км. Це справжні моря з великою глибиною, штормами, високими і крутими хвилями, яких немає і в Чорному морі. Усе це дає змогу сповна відчувати всі принади, труднощі та небезпеки вітрильного туризму [31].

А.П. Дурович зазначає, що «Морські рекреаційні ресурси України представлені узбережжям теплого Чорного та Азовського морів. Узбережжя Чорного моря є сприятливим для організації відпочинку завдяки невеликій глибині берега та сприятливим літнім температурам. Долина Південного Бугу є перспективною територією для інтенсивного рекреаційного використання з урахуванням наявних водних ресурсів. Важливе значення для водно-спортивного туризму мають ущелини річок Поділля та гірські ріки Карпат» [33, с .12].

До основних факторів впливу, на нашу думку, які впливають на розвиток водного туризму в Україні, належать:

- значні водні ресурси;
- краєвиди України;
- наявність попиту на даний вид туризму.

До недоліків розвитку водного туризму вважаємо слід віднести:

- недостатнє рекламно-інформаційне забезпечення;
- слабке управління культурою туризму;
- низьку якість послуг і невідповідність матеріальної бази.

В Україні можливе ширше використання водного туризму, так як наша держава має всі необхідні для цього умови.

Переглянемо аналіз сильних та слабких сторін (далі – SWOT аналіз) розвитку водного туризму в Україні [34]:

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Значні водні ресурси;</li> <li>– Густа річкова мережа;</li> <li>– Наявність попиту на водний туризм.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Недостатнє в наш час рекламно-інформаційне забезпечення;</li> <li>– Слабке управління культурою туризму;</li> <li>– Низька якість послуг;</li> <li>– Недостатність матеріальної бази;</li> <li>– Сезонність гідрологічних явищ, що проявляється саме у підтопленнях прилеглих територій або обмілінні та заростанні русла в межі.</li> </ul>
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Створення нових робочих місць;</li> <li>– Економічна стабілізація країни;</li> <li>– Мода на проведення вільного часу на природі;</li> <li>– Зростання доходів і підвищення рівня життя суспільства.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Поганий політичний імідж;</li> <li>– Політична, а також економічна нестабільність;</li> <li>– Зміна вимог туристів;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>– Подальший незадовільний стан комунікаційної інфраструктури та погані дороги;</li><li>– Значне зростання забруднення навколишнього середовища.</li></ul>
--	---

Проаналізувавши матеріали дослідження по даному підрозділу, зокрема, SWOT аналіз розвитку водного туризму в Україні, вважаємо, що сучасний стан ринку водного туризму потужний, але його потенціал недостатньо реалізований. З кожним роком спостерігається тенденція до збільшення туристичних потоків у цій сфері, зокрема збільшення кількості учасників походів по водних перешкодах.

Отже, сьогодні тенденції розвитку водного туризму в Україні рухаються в напрямку рекреаційного, спортивно-екстремального, неорганізованого та організованого (самочинного та планового) залежно від організаційних засад. Розбудова інфраструктури водного туризму відповідно до сучасних техніко-технологічних вимог потребує значної підготовки та реалізації капіталомістких проектів. У вітчизняній літературі бракує досліджень, пов'язаних з розвитком індустрії водного туризму, з реалізацією системного підходу до її розвитку.



## РОЗДІЛ 3

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТУРИЗМУ УКРАЇНИ

#### 3.1. Проблемні питання розвитку водного туризму України

Україна має великий потенціал для розвитку водного туризму – унікальні природні, історико-культурні та етнографічні ресурси. Проте нерівномірний розвиток туристичної інфраструктури та наявність багатьох інших проблем гальмують широке використання можливостей водного туризму. Туристична інфраструктура розвинена переважно в регіонах з відомими рекреаційними, туристичними чи лікувальними ресурсами. Але туристичні засоби розміщення переважно характеризуються низьким рівнем комфорту та не відповідають сучасним стандартам якості.

Потенціал водного туризму в Україні ще далекий від реалізації. Цьому є декілька причин, і перша з них – технічний стан практично всіх туристичних суден, які придатні для туристичних перевезень. Майже 100% зареєстрованих в Україні суден були випущені в 70-х роках минулого століття, тому витрати на технічне обслуговування та відновлювальний ремонт часто перевищують 50% вартості туристичного продукту [35].

Другою причиною високої собівартості водного туризму є енергоємність пасажирських суден, особливо швидкісних. Наприклад, «Ракети» або «Метеори» оснащуються модифікаціями авіаційних двигунів, відповідно витрата палива при їх експлуатації також наближається до авіаційних норм. Через це підприємці змушені встановлювати високу кінцеву ціну на свою продукцію. Крім того, не забуваймо, що на відміну від Південної Європи, або Тереччини, навігація на роїчках України триває лише

кілька місяців (в залежності від погодних умов), у холодну пору року судна змушені простоювати в спеціальні доки, що тільки збільшує витрати їх власників.

Висока вартість продукту водного туризму призводить до того, що сучасні технології, такі як багатомовне мовлення чи обладнання спеціальних салонів для курців, які є звичними для туристичних суден у країнах ЄС, майже не використовуються на українських суднах. Більше того, підприємці, прагнучи отримати максимальний прибуток від своєї діяльності, застосовують у своїй діяльності «принцип маршрутки», тобто завантажують судна до гранично допустимої норми (а іноді й перевищують її, що ставить під загрозу безпеку туристів).

Готельне господарство України сформувалося в період розвитку масового туризму з кінця 70-х років 20 століття. Його інтенсивна експлуатація та несвоєчасний ремонт призвели до значного зносу будівель та обладнання. Тому більшість готелів, мотелів, кемпінгів, санаторіїв і баз відпочинку не відповідають сучасним українським і міжнародним стандартам. У найкращому стані знаходяться приватні готельні підприємства, але таких лише 27%. Проблема ускладнюється також нерівномірним розміщенням установ. Найбільший обсяг готельних послуг надається у м. Києві та 4 областях (Одеській, Закарпатській, Львівській та Івано-Франківській) [35].

І.Ю. Приварникова зазначає, що «В останні десятиліття в Україні почав активно розвиватися сільський зелений туризм. Але низький рівень облаштування сільських садиб обмежує розвиток: лише 12% сільських населених пунктів мають централізоване водопостачання, водовідведення – 7%» [36, с. 107].

Громадське харчування є важливим інфраструктурним елементом туризму. Заклади гостинності зазвичай включають сніданок у вартість

проживання. Але більшість туристів залишаються незадоволеними якістю харчування на туристичних базах, у готелях чи приватному секторі. І якщо в містах є широка альтернатива, то в сільських поселеннях закладів громадського харчування, які б повністю задовольнили потреби туристів, недостатньо або взагалі немає. Критичний стан автомобільних доріг та невідповідність залізничного транспорту міжнародним стандартам суттєво знижує привабливість автомобільних подорожей та поїздок по країні залізничним транспортом.

А.А. Ніколаєнко до недоліків розвитку водного туризму відносить «недостатнє рекламно-інформаційне забезпечення; слабе управління культурою туризму; низька якість послуг та невідповідність матеріальної бази» [14, с. 145].

На думку А.А. Бакурової «Особливостями водного туризму є: – вибір цільових рекреаційно-пізнавальних закладів; – визначення маршруту, його протяжності та тривалості; – визначення місць організації зупинок; – розробка графіка кампанії; – вибір оптимального варіанту матеріально-технічного забезпечення та групування; – вибір засобу пересування (човни, байдарки, каное тощо); – підбір дієти та оптимального режиму харчування; – розподіл обов'язків кожного учасника групи [37].

Розвиток водного туризму гальмується застарілою матеріально-технічною базою, значним ступенем фізичної та моральної зношеності суден.

Недостатній рівень розвитку сучасних навігаційних технологій, зокрема сучасних електронних навігаційних річкових карт, стримує розвиток як вітчизняного, так і міжнародного яхтингу. На Дніпрі в найбільших містах працюють понад 20 яхт-клубів [35]. Виконуючи міжнародні вимоги сучасної навігації, вони повинні переходити на сучасні технології та електронні навігаційні карти.

Водний транспорт в Україні розвивається повільно і слабо, поступово занепадає, посідаючи чи не останнє місце за статистикою пасажиропотоку. Загальна протяжність судноплавних річкових шляхів останнім часом стрімко скорочується і становить лише близько 2 тис. км [38, с. 22].

Однією з причин критичного рівня розвитку галузі водного транспорту є недофінансування, низька технічна забезпеченість інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує не лише виконанню нею соціально-економічних функцій, а й національній безпеці [39].

Сьогодні розвиток круїзного туризму в Україні призупинено через багато факторів. В умовах війни в Україні сьогодні жодна круїзна компанія не допустить своїх лайнерів до будь-якого українського морського порту. Наразі в Україні існують проблемні одиниці територіального управління – АР Крим, до складу якої входять потужні порти – Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч, а також Херсонська (Херсонський річковий порт, Скадовський порт та ін.) та Запорізька область (Бердянський порт та ін.), які не підпорядковані українській владі, а тому не можуть вважатися об'єктами круїзного туризму.

З 20 грудня 2014 року компаніям ЄС заборонено надавати послуги, безпосередньо пов'язані з туристичною діяльністю в Криму та Севастополі. Судам, які пропонують круїзні послуги, заборонено заходити в порти Севастополя, Керчі, Ялти, Феодосії, Євпаторії, Чорноморська тощо.

О.С. Ляховська зазначає, що «Міжнародні пасажирські перевезення річковим транспортом здійснюються лише в Одеській області (трохи більше 20 тис. осіб на рік) та в місті Києві. Так, у 2020 році до Одеського пасажирського терміналу було здійснено 5 суднозаходів, що є історичним мінімумом і навіть нижче рівня кризового 1997 року. Серед основних проблем, що стримують розвиток круїзного судноплавства в Одеській

області, більшість дослідників виділяють відсутність пасажирського парку» [40, с. 26].

Незважаючи на те, що значний рекреаційно-туристичний та географічний потенціал міста приваблює туристів, кількість круїзів та обслуговуваних туристів не дають шансів проголосити місто Одесу центром круїзного туризму в Україні.

Наступна проблема – відсутність або низький рівень кваліфікації та освіти кадрів обслуговування вітчизняного туризму, мовний бар'єр для розвитку міжнародних подорожей. Туристів також насторожують високі тарифи оплати послуг у туристичний сезон. Стандартні кваліфікаційні вимоги до персоналу, які використовуються у світовій практиці, в Україні частково відсутні. Ще одна проблема – занедбані пам'ятки культури та архітектури. Без постійної державної підтримки вирішити цю проблему буде важко.

Складна політична ситуація, військова агресія російської федерації проти України, а також високий рівень злочинності, особливо в деяких туристичних куточках країни, також знизили туристичну привабливість України.

О.С. Ляховська також зауважує, що «Перешкодою для розвитку туризму є численні екологічні проблеми та катаклізми. Туристів відштовхує велика кількість сміття на берегах і водоймах України. У весняний період на Дніпрі посилюються процеси евтрофікації та «цвітіння» водойм, що не сприяє водному туризму. Відповідні органи комунальних підприємств міст здійснюють скидання недостатньо очищених стічних вод у річки України. Багато очисних споруд в Україні були побудовані в 60-70-х роках ХХ століття і не відповідають сучасним потребам очищення стічних вод. Вони надмірно забруднюють воду різноманітними небезпечними речовинами – азотом, фосфатами, нітратами, залізом, фенолами, розчиненими солями,

завислими речовинами, важкими металами, нафтопродуктами тощо. Це стає небезпекою для рибальського туризму» [40, с. 28]. Інші екологічні проблеми, такі як накопичення промислових і побутових відходів, забруднення води, надмірна вирубка лісів, необґрунтоване будівництво гідротехнічних споруд на річках лише загострилися. Сучасний екологічний стан нашої країни серйозно загрожує процвітанню річкового та круїзного туризму.

М.З. Гамкало зазначає, що «Сучасні екологічні проблеми України можуть стати серйозними перешкодами для розвитку річкового туризму. Важливим елементом інфраструктури є туристично-інформаційні центри (далі – ТІЦ). Більшість туристів є неорганізованими (самозайнятими) і потребують інформації. ТІЦ розташовані переважно в обласних чи районних центрах і часто працюють нерегулярно через нестабільне фінансування» [41].

Водночас ТІЦ мають стати «обличчям» регіональних туристичних дестинацій та формувати позитивний туристичний імідж територій. Повільний розвиток туристичних інформаційних технологій отримав значний поштовх під час пандемії COVID-19: з'явилися електронні довідники готелів, туристичних маршрутів і туристичних компаній із переліком і вартістю послуг, які вони надають, тощо. Значно збільшився перелік послуг, що надаються онлайн.

Ще однією особливістю водного туризму в Україні є яскраво виражена сезонність. Більшість туристичних об'єктів не готові належним чином приймати туристів у міжсезоння, на відміну від закордонної туристичної інфраструктури. Сезонна зайнятість обслуговуючого персоналу призводить до низької якості послуг, що також гальмує розвиток туризму та знижує рівень використання туристичного потенціалу України.

Пандемія COVID-19 стала несподіваною та новою проблемою на шляху розвитку водного туризму, а також економіки України загалом.

Жорсткі карантинні обмеження призвели до закриття багатьох туристичних підприємств, значного зменшення туристичних потоків, а як наслідок, туристичних пропозицій [42].

Таким чином, зазначені вище проблеми розвитку водного туризму та недоліки системи управління неможливо вирішити самотійно без ініціативи державних органів та їх підтримки. Першість туризму у світовій економіці обґрунтовується тим, що сучасна індустрія туризму поєднує у своєму розвитку практично всі інші сфери економіки. Тому пріоритетний шлях розвитку туризму на державному рівні, ініціатива вирішення вищеописаних проблем позитивно вплине на загальний економічний та соціальний стан України. На нашу думку, важливо розробити для студентів рекреаційні програми з елементами оздоровчого водного туризму. Слід враховувати досвід інших університетів, які створили платні програми відпочинку на байдарках, плотах, човнах.

### 3.2. Перспективні напрямки розвитку водного туризму в Україні

На даний момент, у нашій країні, не найкращий час для розвитку водного туризму. Крім агресії російської федерації є ще й інші чинники, які стримують розвиток цього виду туризму. Значну частку витрат становить дизельне паливо. Його вартість багато в чому формує вартість квитків, тому він, на жаль, не такий доступний, як хотілося б. Крім того, судноплавні компанії сплачують проїзний акциз без використання автомобільних доріг. Абсурдно, але такі реалії нашого життя. На нашу думку, якщо держава хоче відродити водний транспорт, то має лібералізувати бізнес-клімат для перевізників, а не душити новими податками. Крім того, питомі витрати на

річковий пасажирський транспорт є вищими порівняно з пасажирським залізничним транспортом (який до того ж отримує субсидії) чи автобусним сполученням. Тож повернути людей на внутрішній водний транспорт вкрай складно. Крім того, в умовах нашого клімату водні перевезення мають сезонний характер, що обмежує динаміку їх зростання.

Як зазначають представники річкових пароплавств, показники існуючого туристичного потоку на річках України поки що не дають їм можливості кардинально оновити чи, тим більше, закупити сучасні туристичні судна [43, с. 73]. Тим не менш, при дотриманні певних умов рентабельність водно-екскурсійного туризму може бути значно збільшена, і як наслідок, з'являться підстави для масштабних інвестицій у галузь.

На нашу думку, необхідними умовами для цього є:

- оновлення та модернізація законодавства у сфері судноплавства на внутрішніх водах (в основному це стосується порядку використання шлюзових споруд);

- налагодження співпраці операторів водно-екскурсійного туризму (річкових пароплавів) із в'їзними туроператорами, що дасть змогу запропонувати на ринку комплексний продукт. Це дозволить судноплавним компаніям підвищити завантаженість наявного флоту, а значить, прибутковість їх діяльності;

- максимальне поширення інформації про послуги на ринку, в тому числі за допомогою сучасних методів розповсюдження;

- підвищення якості послуг, відхід від «принципу маршрутки», впровадження сучасних методів обслуговування туристів.

Великою популярністю в Україні користуються безкатегорійні маршрути, які не потребують туристичного досвіду та попередньої фізичної підготовки. За останні два роки на туристичному ринку України з'явилося багато пропозицій комерційного сплаву (рафтингу), які не вимагають від



учасників ні досвіду, ні спорядження, ні харчування. Тому водний туризм є досить перспективним видом туризму в Україні, оскільки в країні є багато водних ресурсів, які сприяють розвитку туризму.

Найважливішим напрямком розвитку водного туризму сьогодні є запровадження нових засад формування та координації державної політики у транспортній сфері, створення умов для забезпечення якісного контролю за виконанням функцій відповідних органів виконавчої влади.

Держава визначила завдання, які необхідно виконати для забезпечення розвитку індустрії водного туризму та покращення стану водного транспорту [39]:

- спрощення формальностей щодо реєстрації вантажів і суден у торгових портах;
- інституційне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України та законодавства ЄС;
- впровадження спрощених умов реєстрації суден під Державним прапором України, створення міжнародного реєстру суден;
- поступова лібералізація перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден;
- підвищення ефективності діяльності та концесійності державних стивідорних компаній у морських портах;
- реформування системи державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства маломірних/малих суден;
- створення національного сегменту системи обміну інформацією про рух суден та діяльність суб'єктів господарювання у сфері морського судноплавства;
- інтеграція в європейську інформаційну систему;

– впровадження спільних з ЄС процедур щодо забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у разі забруднення з суден та створення національного сегменту системи SafeSeaNet для обміну інформацією про рух суден та надзвичайні події;

– розмежування функцій із забезпечення безпеки мореплавання, державного нагляду та надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів;

– забезпечення розвитку берегової інфраструктури Глобальної морської системи зв'язку на випадок катастрофи та для забезпечення безпеки;

– придбання морської та авіаційної пошуково-рятувальної техніки та створення інфраструктури базування.

Одним із перспективних напрямів розвитку водного туризму слід вважати організацію турів по річці Західний Буг. Басейн річки багатий на природні багатства і протікає територією трьох держав: Польщі, Білорусі та України. Незважаючи на наявність рекреаційного потенціалу, туризм у регіоні ніколи не відігравав великої ролі в його подальшому розвитку. Основна причина – недостатнє використання природних ресурсів річки та низький рівень туристичної інфраструктури.

І.В. Ангелко зауважує, що «Партнери проекту BugUnitesUs прагнуть створити нові умови та перспективи для цього регіону. Метою цього міжнародного проекту «Нас об'єднує Буг – створення двох транскордонних байдаркових туристичних маршрутів» є зміцнення інтеграції в транскордонному регіоні, збільшення соціально-економічного потенціалу через популяризацію та збереження природної спадщини та покращення туристичної інфраструктури річки Західний Буг та її долини» [43, с. 75].

Ю.П. Грицак зазначає, що «У рамках індустрії вітчизняного туризму чітко виокремився окремий вид діяльності – оздоровчо-спортивний туризм. Організаційно-методичними центрами розвитку оздоровчо-спортивного туризму є туристські гуртки та секції» [44, с. 62].

Найбільші туристичні клуби України, які представляють різні види туризму, в тому числі водний: туристичний клуб КПІ «Глобус», «Гряда», «Університет» та ін. (м. Київ), туристичні клуби «Бригантина», «Горизонт», «Локомотив» та ін. (м. Дніпро), «Меркурій» (м. Вінниця), обласний спортивно-туристський клуб (м. Тернопіль) та ін. [45, с. 69].

З.І. Філіпов стверджує, що «Враховуючи проблеми, з якими зіткнувся активний туризм у своєму розвитку в останнє десятиліття ХХ століття, з метою покращення ситуації туристично-спортивна громадськість 22 вересня 2000 року створила Федерацію спортивного туризму України, яка спрямовує свої зусилля до розвитку різних видів спортивного туризму, в тому числі водного» [46, с. 44].

Вважаємо, що перспективне майбутнє в Україні мають сплави річками на спеціальних плавзасобах, які можуть бути широко використані в плані надання туристичних послуг.

Отже, Україна має достатні водні ресурси для розвитку водного туризму, кадровий потенціал та історичні передумови. Проте, незважаючи на великі потенційні можливості, водний туризм в Україні ще недостатньо розвинений. Серед актуальних проблем його розвитку: недостатнє рекламно-інформаційне забезпечення; слабка культура управління туризмом; недостатньо висока якість послуг та невідповідність матеріально-технічної бази та якості послуг міжнародним вимогам та ін.

## ВИСНОВКИ

Дослідивши матеріали кваліфікаційної роботи ми дійшли до наступних висновків:

1. Поняття водного туризму широко використовується в індустрії туризму, так як в наш час це досить популярна зона відпочинку. Водний туризм класифікують як екстремальний відпочинок або навіть небезпечний для здоров'я і життя вид спорту.

Водний туризм – це вид спортивно-оздоровчого туризму, який ґрунтується на подоланні маршруту за допомогою спеціальних плавзасобів та споряджень на водній поверхні або під водою.

За своєю різноманітністю водний туризм можна поділити на такі види:

- 1) за навколишнім середовищем: морський туризм, річковий туризм, озерний туризм;
- 2) за характером організації: самодіяльний, плановий;
- 3) за характером організації: тривалість вихідного дня, багатоденний;
- 4) підвиди: сплав по річці, рафтинг, вітрильний туризм, каякінг, каньйонінг (подолання каньйонів без допомоги плавучих засобів), віндсерфінг, вейкбординг, круїзний туризм, підводний туризм;
- 5) за метою: оздоровчий, спортивний, екстремальний.

2. Щоб організувати водні подорожі, потрібна серйозна підготовка. Перш за все, необхідно заздалегідь вибрати річку зі зручними і короткими під'їздами до початкової точки маршруту від залізниці або автобуса, визначити найкоротший шлях транспорту від кінцевої точки маршруту. Підготувати особисте спорядження водного туриста.

При здійсненні щоденних переходів, крім швидкості руху, необхідно враховувати складність окремих ділянок маршруту, щоб кожен з них був практично ідентичним. Бажано планувати день, вирушаючи на найскладнішу ділянку шляху.

На рівнинних річках судно ведеться в основному руслі, на малих швидких річках пливуть від мису до мису; на прямолінійних ділянках порогів – в основній течії, а на підходах до перешкод і при їх подоланні – поза нею. На мілководних місцях частина команди стрибає у воду, тримаючись за краї плоту. На великих порогах вантаж знімається, всі злязять з плоту і спускають його на довгому канаті. Проти течії судно веде ближче до опуклих берегів; для проходження через перешкоди використовуйте трос, мотузку або драглайн. Човен ведуть уздовж берега, де найменша глибина, не перетинаючи основної течії.

Завантаження байдарки або катамарана проводиться на мілководді, біля невисокого берега. При цьому один турист вантажить корабель, а другий, стоячи на березі, дає йому речі. Розпочинати завантаження речей на катамаран дозволяється тільки тоді, коли катамаран сів на міліну і балони не торкаються дна або каменів. Завантаження катамарана на суші може пошкодити циліндри.

Темп веслування задає передній весляр (веслярі на катамарані), а капітан (і його помічник) керує байдаркою. Під час веслування руки повинні бути сухими, інакше мозолі на долонях неминучі. Найкраще надіти рукавички. Під час руху члени екіпажу не повинні вставати, різко гальмувати на швидкій течії та наближатися до іншої байдарки. Байдарки повинні рухатися так, щоб капітан кожної з них міг бачити і чути керівника походу, якого він попереджає про це в разі вимушеної зупинки.

3. Найпопулярнішою у світі є Міжнародна класифікація водних перешкод. Відповідно до міжнародної класифікації, щоб визначити

складність річки або її ділянки, необхідно враховувати кілька моментів: наявність тієї чи іншої перешкоди, можливість визначення лінії руху туристичного судна в течією води та подальшими наслідками внаслідок порушення лінії ходу.

Вітчизняна класифікація водних походів формально базується лише на двох критеріях – пробігу та тривалості – і тому не відображає технічну складність перешкод. Відсутність у цій шкалі чітко визначених критеріїв – що саме вважається VI, а що I в сенсі технічної складності – призвело до того, що сформована система класифікації не тільки відрізнялася від міжнародної, але й відрізнялася в різних регіонах. Необхідно також мати на увазі, що вітчизняна класифікація сплаву річками сформувалася в основному щодо катамаранів і в меншій мірі для двомісних байдарок як самостійного класу суден. Оцінка складності для каяків взагалі не проводилася. Тому існуюча вітчизняна класифікація недостатньо адекватно відображає складність конкретних річок для каяків.

Територія нашої держави має достатній ресурсно-туристичний потенціал для здійснення водно-туристичних походів від I до IV категорії складності. В Україні, окрім традиційних засобів подолання водних туристичних маршрутів, з'явилися й нові види подолання водно-туристського простору.

4. Усі річки України належать до одного кліматичного типу – переважно снігового живлення з весняною повіддю. Проте через різноманіття ландшафтів річки різних регіонів України значно відрізняються за ухилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо, що дозволяє поділяти їх на три групи за туристсько-спортивною складністю: річки низовин, річки височин, річки Карпатського регіону.

До першої групи – річки низовин – належать річки Дніпровської та Поліської низовини та Полтавської рівнини. Це такі річки, як Дніпро з правою притокою Прип'ять і ліві притоки – Десна з Сеймом і Остром, Сула, Псел, Ворскла, а також річки басейну Сіверського Донця.

Друга група річок – високогірні. До них належать річки, що протікають у межах Волинської, Дніпровської, Подільської та Передкарпатської височин. Це праві притоки Прип'яті (Горинь, Случ, Тетерів, Уж); права притока Дніпра – Рось; річки басейну Південного Бугу, в тому числі Бужок, Гірський і Гнилий Тікич, Синюха, Уманка, Інгул, Інгулець, а також верхів'я Дністра та його лівих приток – Збруча, Смотрича, Жванця, Жванчика та ін. Русла цих річок перетинають виходи порід різної стійкості, завдяки чому в них утворюються численні пороги та перекати.

Гірські річки Карпатського регіону належать до третьої групи. Це добре відомі туристам річки басейнів Дністра: Чорний Черемош, Черемош, Білий Черемош, Прут, Стрий, а також Тиса та річки її басейну на Закарпатті – Ріка, Латориця. Останнім часом до них додалася низка малих річок: притоки річки Черемош – Пробійна, Бистрець; притока річки Стрий; верхів'я річки Прут. Це стало можливим завдяки розробці відносно нової техніки сплаву на байдарках.

Географія водного утризму в Україні досить широка, а річки різних регіонів України значно відрізняються за ухилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо, що дозволяє поділяти їх на три групи за туристсько-спортивною складністю: річки низовин, річки височин, річки Карпатського регіону.

5. Сучасний стан ринку водного туризму потужний, але його потенціал недостатньо реалізований. З кожним роком спостерігається тенденція до збільшення туристичних потоків у цій сфері, зокрема збільшення кількості учасників походів по водних перешкодах.

До основних факторів впливу, на нашу думку, які впливають на розвиток водного туризму в Україні, належать:

- значні водні ресурси;
- краєвиди України;
- наявність попиту на даний вид туризму.

До недоліків розвитку водного туризму вважаємо слід віднести:

- недостатнє рекламно-інформаційне забезпечення;
- слабка управління культурою туризму;
- низьку якість послуг і невідповідність матеріальної бази.

Сьогодні тенденції розвитку водного туризму в Україні рухаються в напрямку рекреаційного, спортивно-екстремального, неорганізованого та організованого (самочинного та планового) залежно від організаційних засад. Розбудова інфраструктури водного туризму відповідно до сучасних техніко-технологічних вимог потребує значної підготовки та реалізації капіталомістких проектів. У вітчизняній літературі бракує досліджень, пов'язаних з розвитком індустрії водного туризму, з реалізацією системного підходу до її розвитку.

6. Потенціал водного туризму в Україні ще далекий від реалізації. Цьому є декілька причин, і перша з них – технічний стан практично всіх туристичних суден, які придатні для туристичних перевезень. Майже 100% зареєстрованих в Україні суден були випущені в 70-х роках минулого століття, тому витрати на технічне обслуговування та відновлювальний ремонт часто перевищують 50% вартості туристичного продукту.

Висока вартість продукту водного туризму призводить до того, що сучасні технології, такі як багатомовне мовлення чи обладнання спеціальних салонів для курців, які є звичними для туристичних суден у країнах ЄС, майже не використовуються на українських суднах.



Недостатній рівень розвитку сучасних навігаційних технологій, зокрема сучасних електронних навігаційних річкових карт, стримує розвиток як вітчизняного, так і міжнародного яхтингу. Виконуючи міжнародні вимоги сучасної навігації, вони повинні переходити на сучасні технології та електронні навігаційні карти.

Перешкодою для розвитку туризму є численні екологічні проблеми та катаклізми. Туристів відштовхує велика кількість сміття на берегах і водоймах України. У весняний період на Дніпрі посилюються процеси евтрофікації та «цвітіння» водойм, що не сприяє водному туризму. Інші екологічні проблеми, такі як накопичення промислових і побутових відходів, забруднення води, надмірна вирубка лісів, необґрунтоване будівництво гідротехнічних споруд на річках лише загострилися. Сучасний екологічний стан нашої країни серйозно загрожує процвітанню річкового та круїзного туризму.

Ще однією особливістю водного туризму в Україні є яскраво виражена сезонність. Більшість туристичних об'єктів не готові належним чином приймати туристів у міжсезоння, на відміну від закордонної туристичної інфраструктури. Сезонна зайнятість обслуговуючого персоналу призводить до низької якості послуг, що також гальмує розвиток туризму та знижує рівень використання туристичного потенціалу України.

7. При дотриманні певних умов рентабельність водно-екскурсійного туризму може бути значно збільшена, і як наслідок, з'являться підстави для масштабних інвестицій у галузь.

На нашу думку, необхідними умовами для цього є: – оновлення та модернізація законодавства у сфері судноплавства на внутрішніх водах (в основному це стосується порядку використання шлюзових споруд); – налагодження співпраці операторів водно-екскурсійного туризму (річкових пароплавів) із в'їзними туроператорами, що дасть змогу запропонувати на

ринку комплексний продукт. Це дозволить судноплавним компаніям підвищити завантаженість наявного флоту, а значить, прибутковість їх діяльності; – максимальне поширення інформації про послуги на ринку, в тому числі за допомогою сучасних методів розповсюдження; – підвищення якості послуг, відхід від «принципу маршрутки», впровадження сучасних методів обслуговування туристів.

Великою популярністю в Україні користуються безкатегорійні маршрути, які не потребують туристичного досвіду та попередньої фізичної підготовки. За останні два роки на туристичному ринку України з'явилося багато пропозицій комерційного сплаву (рафтингу), які не вимагають від учасників ні досвіду, ні спорядження, ні харчування. Тому водний туризм є досить перспективним видом туризму в Україні, оскільки в країні є багато водних ресурсів, які сприяють розвитку туризму.

Найважливішим напрямком розвитку водного туризму сьогодні є запровадження нових засад формування та координації державної політики у транспортній сфері, створення умов для забезпечення якісного контролю за виконанням функцій відповідних органів виконавчої влади.

Одним із перспективних напрямів розвитку водного туризму слід вважати організацію турів по річці Західний Буг. Басейн річки багатий на природні багатства і протікає територією трьох держав: Польщі, Білорусі та України. Незважаючи на наявність рекреаційного потенціалу, туризм у регіоні ніколи не відігравав великої ролі в його подальшому розвитку. Основна причина – недостатнє використання природних ресурсів річки та низький рівень туристичної інфраструктури.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 № 324/95-ВР.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text>  
(дата звернення: 20.10.2022).
2. Всесвітня туристична організація UNWTO. URL:  
<https://www.unwto.org/> (дата звернення: 20.10.2022).
3. Бондаренко І.Г. Основи спортивного туризму в рекреаційній діяльності: збірник наукових праць. Харків: ХДАФК, 2016. 358 с.
4. Про затвердження Положення про Єдину спортивну класифікацію України»: Наказ Міністерства молоді та спорту України від 11.10.2013 № 582. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1861-13#Text> (дата звернення: 20.10.2022).
5. Масляк П.О. Рекреаційна географія : навч. посіб. К.: Знання, 2012. 343 с.
6. Жук І.З. Сучасний стан та перспективи розвитку туристичного бізнесу в Україні. Вісник Львівського університету. Серія міжнародні відносини, 2018. Вип. 24. С. 71-76.
7. Грабовський Ю.А. Спортивний туризм. Навч. Посібник. Тернопіль: Навчальна книга. Богдан, 2009. 304 с.
8. Шахова М.Ю. Поняття та види спортивного туризму. Одеса: ОНЕУ, 2019. С. 368-371.
9. Покоłodна М. М. Рекреаційна географія: навч. Посібник. Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. Х.: ХНАМГ, 2012. 275 с.
10. Сокол Т. Г. Основи туризмознавства : навч. Посібник. К.: Слов'янський дім, 2016. 76 с.

11. Нездоймінов С.Г. Дослідження туристичного руху на водному транспорті в Україні. Маркетинг і менеджмент інновацій, 2017. № 1. С. 205-212.
12. Дмитрук О.Ю., Щур Ю.В. Спортивно-оздоровчий туризм. Навч. Пос. 2-е вид., перероб. та доп. К.: Альтпресс, 2016. 280 с.
13. Водний туризм та особливості його організації. URL: <http://infotour.in.ua/grabovsky.htm> (дата звернення: 20.10.2022).
14. Ніколаєнко А.А. Особливості організації водного туризму в Україні. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Стратегічні перспективи туристичної та готельно-ресторанної індустрії в Україні: теорія, практика та інновації розвитку» (30 жовтня 2015 р.) / відп. ред. Л. В. Транченко. Умань : Видавець «Сочінський», 2015. С. 144-145.
15. Бойчук Ю.Д. Особенности водного туризма и его оздоровительное влияние на организм человека. Валеология: сучасний стан, напрямки та перспективи розвитку / Матеріали XII міжн. наук.-практ. конф., 10 квітня – 11 квітня, Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. С. 13-14.
16. Кляп М.П. Сучасні різновиди туризму: навч. Посіб. К.: Знання, 2011. 334 с.
17. Порядок класифікації маршрутів туристських спортивних походів. Спортивний туризм. К.: Федерація спортивного туризму України, 2012. № 2. С. 5-10.
18. International Scale of River Difficulty. American Whitewater. URL: [/https://www.americanwhitewater.org/content/Wiki/safety:start?#vi.\\_international\\_scale\\_of\\_river\\_difficult](https://www.americanwhitewater.org/content/Wiki/safety:start?#vi._international_scale_of_river_difficult) (дата звернення: 20.10.2022).
19. Водный туризм. Подгот. В.Н. Григорьев и др. М.: Профиздат, 1996. 302 с.

20. Перелік класифікованих туристських спортивних маршрутів України. Спортивний туризм. К.: Федерація спортивного туризму України, 2012. № 2. С. 10-38.

21. Колотуха О.В. Спортивний туризм та активна рекреація: географія, систематизація, практика (словник-довідник). Geo-Hub: науково-освітній вебпортал. URL: <https://geohub.org.ua/node/917> (дата звернення: 20.10.2022).

22. Личак І.С. Водний туризм: навчальний посібник. Біла Церква, 2013. 155 с.

23. Водные маршруты Украины. По рекам Левобережья: путеводитель. Харьков: Золотые страницы, 2013. Ч. 1. 184 с.

24. Колотуха О.В., Колотуха І.О., Соколовський В.А. Ресурсно-туристський потенціал Кіровоградської області: Монографія. Харків: Мачулін, 2019. 164 с.

25. Любіцева О.О. Туристичні ресурси України. Навчальний посібник. К.: Альтерпрес, 2017. 415 с.

26. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні: навч. Посіб. Чернівці: Книги XXI, 2017. 300 с.

27. Бейдик О.О. Рекреаційні ресурси України: Навчальний посібник. К.: Альтерпрес, 2015. 400 с.

28. Бейдик О.О. Рекреаційно-туристичні ресурси України: методологія та методи аналізу, термінологія, районування. К.: ВПЦ «Київський університет», 2012. 395 с.

29. Вишневський В.І. Річки і водойми України. Стан і використання. К.: Віпол, 2010. 230 с.

30. Шипко А.Л. Родовидовий аналіз сучасного туризму. Гуманітарний вісник Державного вищого навчального закладу «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди»: Науково-

теоретичний збірник. Переяслав-Хмельницький: ПП «СКД», 2008. С. 146-153.

31. Альтгайм Л.Б., Глушкова М. Соціологічне дослідження водного туризму як одного із перспективних напрямків туризму. Туризм сучасності: проблеми та перспективи: збірник праць I Всеукраїнської заочної науково-практичної конференції молодих вчених (м. Тернопіль, 30 травня 2017 р.). Тернопіль: ФОП Осадца Ю.В. С. 12-20.

32. Манько А. Туристичні ресурси України: сучасний стан та потенціал. Географія і туризм: європейський досвід. Матеріали міжнародної наукової конференції. Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2018. Вип. 24. С. 90-93

33. Дурович А.П. Активний туризм: сучасний стан і перспективи розвитку К.: Юрінком Інтер, 2013. С. 11-15.

34. SWOT-аналіз розвитку водного туризму в Україні. URL: [http://dspace.tnpu.edu.ua/bitstream/123456789/17770/1/43\\_Saliichuk.pdf](http://dspace.tnpu.edu.ua/bitstream/123456789/17770/1/43_Saliichuk.pdf) (дата звернення: 21.10.2022).

35. Туризм в Україні. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> › menu › menu\_u › tur.htm (дата звернення: 21.10.2022).

36. Приварникова І.Ю. Туристична інфраструктура для створення умов ековідпочинку та розвитку зеленого туризму в промислово орієнтованих регіонах. Регіональний туризм: стратегія, ресурси, перспективи розвитку: Монографія, Дніпро, 2016. С. 105-125.

37. Бакурова А.В. Основні проблеми туристичної галузі. URL: [http://tourlib.net/statti\\_ukr/bakurova.htm](http://tourlib.net/statti_ukr/bakurova.htm) (дата звернення: 21.10.2022).

38. Водний туризм: національний та міжнародний досвід. Матеріали наукової конференції з міжнародною участю. Львів, 2021. 84 с.

39. Розпорядження кабінету міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на

період до 2030 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show> (дата звернення: 21.10.2022).

40. Ляховська О.С. Круїзний туризм в Україні. Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. 2020. Вип. 17. Т. 2. С. 25-30.

41. Гамкало М.З. Розвиток туризму в басейні р. Дністер у контексті сталого розвитку. URL: [http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/43318/2/2018\\_Namkalo\\_MRozvytok\\_turyzmu\\_v\\_baseini\\_296-298.pdf](http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/43318/2/2018_Namkalo_MRozvytok_turyzmu_v_baseini_296-298.pdf) (дата звернення: 21.10.2022).

42. Пандемія COVID-19 та її наслідки у сфері туризму в Україні. URL: <http://www.ntoukraine.org/assets/files/EBRD-COVID19-Report-UKR.pdf> (дата звернення: 21.10.2022).

43. Ангелко І.В. Сучасний стан та перспективи розвитку туристичної галузі в Україні. Український соціум, 2014. № 2. С. 71-79.

44. Грицак Ю.П. Організація самодіяльного туризму. Навчальний посібник для студентів спеціальності «туризм». Харків: Екограф, 2018. 164 с.

45. Жук І.З. Актуальні проблеми та перспективи управління туристичною індустрією в Україні. Актуальні проблеми та перспективи розвитку туризму в Україні: теорія і практика. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. К., 2015. С. 68-70.

46. Філіпов З.І. Спортивний туризм. Організація і методика спортивно-туристичної роботи. Навчальний посібник. Дрогобич: Коло, 2016. 344 с.

**КОДЕКС АКАДЕМІЧНОЇ ДОБРОЧЕСНОСТІ  
ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ХЕРСОНСЬКОГО  
ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

Я, Мацюк Ольга Юріївна, учасниця освітнього процесу Херсонського державного університету, **УСВІДОМЛЮЮ**, що академічна доброчесність – це фундаментальна етична цінність усієї академічної спільноти світу.

**ЗАЯВЛЯЮ**, що у своїй освітній і науковій діяльності **ЗОБОВ'ЯЗУЮСЯ**:

– дотримуватися:

- вимог законодавства України та внутрішніх нормативних документів університету, зокрема Статуту Університету;
- принципів та правил академічної доброчесності;
- нульової толерантності до академічного плагіату;
- моральних норм та правил етичної поведінки;
- толерантного ставлення до інших;
- дотримуватися високого рівня культури спілкування;

– надавати згоду на:

- безпосередню перевірку курсових, кваліфікаційних робіт тощо на ознаки наявності академічного плагіату за допомогою спеціалізованих програмних продуктів;
- оброблення, збереження й розміщення кваліфікаційних робіт у відкритому доступі в інституційному репозитарії;
- використання робіт для перевірки на ознаки наявності академічного плагіату в інших роботах виключно з метою виявлення можливих ознак академічного плагіату;

– самостійно виконувати навчальні завдання, завдання поточного й підсумкового контролю результатів навчання;

– надавати достовірну інформацію щодо результатів власної навчальної (наукової, творчої) діяльності, використаних методик досліджень та джерел інформації;

– не використовувати результати досліджень інших авторів без використання покликань на їхню роботу;

– своєю діяльністю сприяти збереженню та примноженню традицій університету, формуванню його позитивного іміджу;

– не чинити правопорушень і не сприяти їхньому скоєнню іншими особами;

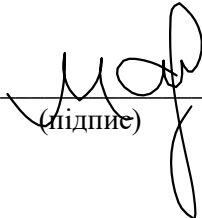
– підтримувати атмосферу довіри, взаємної відповідальності та співпраці в освітньому середовищі;



- поважати честь, гідність та особисту недоторканність особи, незважаючи на її стать, вік, матеріальний стан, соціальне становище, расову належність, релігійні й політичні переконання;
- не дискримінувати людей на підставі академічного статусу, а також за національною, расовою, статевою чи іншою належністю;
- відповідально ставитися до своїх обов'язків, вчасно та сумлінно виконувати необхідні навчальні та науково-дослідницькі завдання;
- запобігати виникненню у своїй діяльності конфлікту інтересів, зокрема не використовувати службових і родинних зв'язків з метою отримання нечесної переваги в навчальній, науковій і трудовій діяльності;
- не брати участі в будь-якій діяльності, пов'язаній із обманом, нечесністю, списуванням, фабрикацією;
- не підроблювати документи;
- не поширювати неправдиву та компрометуючу інформацію про інших здобувачів вищої освіти, викладачів і співробітників;
- не отримувати і не пропонувати винагород за несправедливе отримання будь-яких переваг або здійснення впливу на зміну отриманої академічної оцінки;
- не залякувати й не проявляти агресії та насильства проти інших, сексуальні домагання;
- не завдавати шкоди матеріальним цінностям, матеріально-технічній базі університету та особистій власності інших студентів та/або працівників;
- не використовувати без дозволу ректорату (деканату) символіки університету в заходах, не пов'язаних з діяльністю університету;
- не здійснювати і не заохочувати будь-яких спроб, спрямованих на те, щоб за допомогою нечесних і негідних методів досягати власних корисних цілей;
- не завдавати загрози власному здоров'ю або безпеці іншим студентам та/або працівникам.

**УСВІДОМЛЮЮ**, що відповідно до чинного законодавства у разі недотримання Кодексу академічної доброчесності буду нести академічну та/або інші види відповідальності й до мене можуть бути застосовані заходи дисциплінарного характеру за порушення принципів академічної доброчесності.

27.09.2021  
(дата)

  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
Ольга Мацюк  
(ім'я, прізвище)

