

МОРСКОЙ КРУИЗНЫЙ БИЗНЕС КАК ВЕКТОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ MARITIME CRUISE BUSINESS AS A VECTOR OF INTERNATIONAL INTEGRATION OF UKRAINIAN MARINE ECONOMIC COMPLEX



Сергей НЕЗДОЙМИНОВ,
кандидат экономических наук,
Одесский национальный
экономический университет

Sergey NEZDOYMINOV,
PhD in Economics,
Odessa National Economic University

Наталья АНДРЕЕВА,
доктор экономических наук,
Институт проблем рынка
и экономико-экологических
исследований НАН Украины, Одесса

Nataliya ANDREEVA,
Doctor of Economics,
Institute of Market Problems
and Economic & Ecological Research,
NAS of Ukraine, Odessa



Мировая транспортная система переживает процесс глубоких, фундаментальных изменений. Европейская интеграция дает интенсивные импульсы для развития существующих и создания новых международных транспортных коридоров. В настоящее время можно говорить о формировании принципиально новых транспортных систем перемещения пассажиров и грузов между регионами европейского и других континентов. Транзитный рейтинг территории страны учитывает развитость размещенных в ней транспортных систем и сетей, а также уровень и состояние их инфраструктуры. По оценкам английского института Rendall, Украина имеет самый высокий в Европе транспортный транзитный рейтинг – 3,11 балла. Отметим, что в соседней Польше этот показатель составляет лишь 2,72 балла. В последние десятилетия круизные путешествия входят в десятку ведущих трендов международного рынка туризма. Повышение роли круизного судоходства с конца прошлого века исследователи связывают с концентрацией инвестиционных ресурсов в строительстве лайнеров с повышенной пассажироместимостью. Интенсивность развития глобального круизного рынка, который формируется на основе увеличения пассажироместимости судов нового поколения и повышения качества предоставляемых услуг, заставляет специалистов усилить внимание к исследованиям и прогнозам развития морехозяйственного комплекса Украины. Процессы интеграции круизного бизнеса в международную экономику и расширения регионов его позиционирования, ряд прикладных и научно-теоретических проблем морского торгового судоходства, модернизации круизной инфраструктуры украинских портов требует разработки государственных приоритетов в сфере развития международного туризма в нашем государстве.

Проблемы развития современного торгового судоходства, круизного бизнеса и роли портов в приеме и обслуживании круизных туристов исследовались в трудах многих специалистов [1-4]. В целом их выводы сводятся к необходимости развития круизного судоходства, международной интеграции транспортных коммуникаций, модернизации инфраструктуры морских портов. В то же время исследо-

вателями не проводился анализ европейского рынка морских круизных перевозок туристов и перспектив развития круизного бизнеса в условиях международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины.

Целью статьи является анализ влияния круизного бизнеса на развитие морехозяйственного комплекса Украины и международного туризма в причерноморских регионах Украины, разработка направлений совместной деятельности морских портов, субъектов туристического бизнеса по эффективному развитию круизного рынка.

Морская инфраструктура Украины является частью морской инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна, который окружают шесть государств. Развитие морской инфраструктуры отдельного государства не может осуществляться без ее интеграции в систему международных транспортных коридоров. В настоящее время в Азово-Черноморском регионе имеется потенциал для формирования внутрирегиональных и межгосударственных транспортных потоков. Развитие транспортной инфраструктуры государств Черноморского региона привлекает внимание стран Запада, которые рассматривают ее как неотъемлемый элемент своей стратегии, направленной на формирование новых глобальных

транспортных коридоров в направлении Азия – Европа. В то же время и круизное судоходство выполняет ряд важнейших функций эффективного использования приморского размещения производственного и туристическо-рекреационного потенциала морехозяйственного комплекса регионов. Специалисты считают, что Причерноморский регион Украины обладает природно-климатическими условиями сезонного развития круизного судоходства. Решающую роль в развитии международных транспортных систем, модернизации украинского торгового флота, приданию нового формата экономике морехозяйственного комплекса страны должны сыграть программные положения Морской доктрины Украины [5].

Проведенные исследования показали, что в 2010 году мировой объем перевозок круизных туристов составил 18,7 млн человек. Анализ рыночных сегментов за 2009-2011 годы свидетельствует о том, что основными потребителями круизных

В статье рассмотрены современные проблемы развития круизного бизнеса в условиях глобализации и интеграции регионального морехозяйственного комплекса, а также динамика развития европейского рынка морских круизов, актуальные вопросы модернизации инфраструктуры украинских портов Черноморского круизного региона, их взаимодействия с международными круизными компаниями. Проанализированы возможности развития в регионе морского круизного туризма. Выделены основные тенденции и направления развития торгового судоходства. Рассмотрены проблемы, касающиеся возрастающего влияния круизной индустрии на морехозяйственный комплекс государства, даны рекомендации по развитию международного туризма в регионе.

The article examines the modern problems of cruise business in the context of globalization and integration of the regional maritime complex dynamics of development of the European market of sea cruises, topical issues of ports infrastructure modernization of Ukrainian Black Sea cruise region, their interaction with international cruise companies. The possibilities of development in the region of the sea cruise tourism are investigated. The main trends and directions of development of trading navigation are identified. The problems related to the growing influence of the cruise industry on maritime state complex; recommendations to develop international tourism in the region are offered.

услуг (около 11 млн туристов) являются североамериканцы. За ними следуют примерно 5,5 млн (в 2009 году – 3,4 млн) – туристы из Европы. Количество туристов из стран Европы в 2010 году увеличилось на 2,0 млн в сравнении с 2009. Из европейцев в 2011 году наиболее активными поклонниками морского туризма оказались жители Великобритании – 1 млн 621 тыс. пассажиров, за ними следуют немцы – 1 млн 219 тыс., итальянцы – 889 тыс., испанцы – 645 тыс. и французы – 387 тыс. По прогнозам специалистов, в 2017 году морские круизы совершат 6,8 млн жителей Европы. Согласно данным за 2011 год на долю круизного рынка Черного моря приходится лишь 1% европейского круизного рынка судозаходов, в то время как рынок Западного Средиземноморья составляет 47%, а на долю региона Восточного Средиземноморья приходится 33% от всех проведенных пассажирами на борту круизных судов ночлегов [6; 7].

Зарубежные специалисты отмечают рост валового круизного продукта. Так, европейская круизная индустрия генерировала в 2010 году доход в размере 35,2 млрд евро, для сравнения в 2009 году – 34,1 млрд евро. При этом прямые производственные затраты круизных компаний составили 14,5 млрд евро. Всего круизная индустрия Европы обеспечила работой в 2010 году 307526 человек (в 2009 году – 296288 человек) в разных регионах. Обратим внимание, что каждый вложенный миллион в круизный бизнес в Европе создает 21 рабочее место со средней зарплатой служащих в 30 тыс. евро в год [7]. Великобритания – главный рынок-донор круизных пассажиров в Европе и второй по объему прямых расходов туристов. В 2011 году их затраты в круизах составили 2,8 млрд евро, что на 10,1% больше показателя предыдущего года. Второе место в Европе среди сегментов круизных пассажиров, а также по объему строительства и ремонту круизных лайнеров занимает Германия. В 2011 году пассажиры и члены экипажей во время стоянок в европейских портах потратили на приобретение товаров, включая ювелирные изделия и предметы одежды, более 3,4 млрд евро, что на 10,7% превышает показатель 2010 года. Согласно данным ЕСС в 2010 году круизы в Европейском регионе выполняла 41 круизная европейская компания, представленная 120 круизными лайнерами. Кроме того, перевозкой пассажиров занимались 76 кораблей 25 круизных линий с других континентов. Также согласно прогнозам к 2016 году в Европе запланировано построить 24 новых лайнера, способных взять на борт в общей сложности более 67 тыс. пассажиров, а сумма инвестиций за этот период в круизную индустрию может составить более 12 млрд евро [8].

Главной особенностью современного украинского рынка морского круизного туризма является почти полное отсутствие спроса украинских туристов на внутренние Черноморские круизы. К этому следует добавить и отсутствие программы развития транзитно-транспортной составляющей морского круизного бизнеса. После неудачных попыток туроператорами возродить отечественный круизный флот украинские туристы переориентировались преимущественно на европейские круизы, активно предлагаемые мировыми круизными компаниями. В то же время с каждым годом увеличивается встречный поток иностранных туристов на круизных судах, прибывающих в порты Украины. Объясняется это тем, что в наиболее освоенных бассейнах Карибского и Средиземного морей круизным судам становится тесно. Например, если в 2009 году в Средиземноморье осуществляли перевозки 152 круизных судна общей

Таблица. Количество круизных туристов в черноморских портах – членах Ассоциации “Medcruise” в 2003 – 2011 годах (тыс. пасс.) [8]

Порт	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Батуми			707	1852	1647	1497	4127	3127	2564
Констанца	5034	6164	10780	15935	15896	24207	8516	21286	23878
Одесса	74400	83900	87700	103300	105200	45750	31550	66010	66785
Севастополь	15345	22357	21768	20614	33166	38049	35447	16671	15940
Синоп	445	1650	1097	2279	1320	2632	8436	5266	5768
Сочи	4029	7155	4414	7156	17832	15162	13467	20055	13072

Источник: данные Ассоциации “Medcruise”, 2011 год.

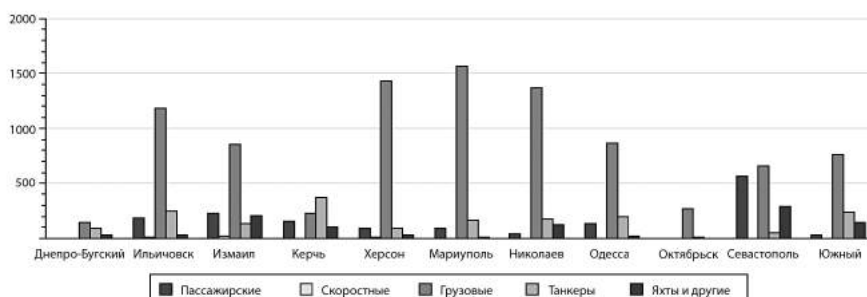
вместимостью около 20 тыс. пассажиро-мест, то, по прогнозам специалистов, к ним добавятся еще не менее 20 из 40 строящихся сейчас, включая мега-лайнеры длиной 290-360 м и вместимостью 2,5-5 тыс. туристов (то есть всего общим объемом до 84 тыс. пассажиро-мест). В то же время из всех черноморских круизных портов Одесский порт является ведущим по приему международных морских круизов, обеспечив прием в 2011 году 66785 туристов (табл.1).

Исследования рынка морских перевозок показали, что за 2013 год в акваторию Украины зашло 13775 судов, в числе которых 1506 пассажирских судов (10,9%), 36 скоростных судов (0,3%), 9311 грузовых судов (67,6%), 1762 танкеров (12,8%), 149 рыболовецких судов (1,1%), 1011 яхт и других судов (7,3%). Суммарный дефвейт импорта составил 138767134 тонн, а суммарный дефвейт экспорта – 106099168 тонн. Количество судозаходов в сравнении с прошлым периодом увеличилось на 7541 судов, то есть на 55%. Абсолютным лидером по количеству судозаходов за год стал порт Одесса, который посетило 816 судов. Лидером по количеству заходов грузовых судов является порт Мариуполь – 717, танкеров – также порт Одесса – 145, а пассажирских судов – порт Севастополь – 237 [9]. Сезонная динамика и количество судозаходов по типам судов в порты Украины за 2013 год представлены на рис. 1.

Отметим, что на европейском круизном рынке наблюдаются следующие тенденции. Так, по данным доклада CLIA Europe’s 2012 «Круизная индустрия: вклад круизного туризма в экономики стран Европы», европейские судовладельцы выполняют почти 20 заказов на постройку новых лайнеров общей пассажироместимостью более 60 000 туристов и суммарной стоимостью свыше €10 млрд. Через три года эти лайнеры поступят во владение круизных компаний, находящихся в разных частях мира. Борьба за клиентов заставляет круизные компании искать новые маршруты и рынки сбыта своих услуг. Черноморский регион получает новые перспективы, так как фактически станет частью круизных маршрутов европейского рынка. Увеличение средней пассажироместимости флота ведущих круизных операторов – это серьезная проблема для украинских портов и принимающих турфирм, поскольку данное обстоятельство требует структурных изменений развития портовой и туристской инфраструктуры, в том числе увеличения автопарка экскурсионных автобусов и профессиональных гидов-переводчиков [10].

Следует обратить внимание, что инфраструктура украинских портов не приспособлена для приема мегалайнеров. Исключение составляет Одесский морской порт, который может непосредственно у причала принимать суда длиной не менее 240 м с осадкой 8,5 м. Пропускная способность пассажирского терминала Одесского порта – до 4 млн. человек в год. Он способен принимать до пяти теплоходов одновременно. Поэтому помимо доходов, которые получают владельцы объектов туристической инфраструктуры за обслуживание сходящих на берег туристов, в перспективе, если спрос на круизы по Черному морю будет расти, солидных инвестиций можно ожидать и самим портам. По оценке Питера Уайльда, руководителя компании «P. Wild International», в среднем один европейский турист, выходя на берег в порту судозахода, тратит примерно до 100 евро в день. Так, если в 2012 году Одессу

Рисунок. Сезонная динамика и общее количество судозаходов в порты Украины по типам судов в 2013 году





посетили 184000 круизных пассажиров, то можно полагать, что туристы потенциально могут потратить в городе приема около 18,4 млн евро. Подобные инвестиции, по подсчетам компании «P.Wild International», генерируют общие доходы около 45,74 млн евро в год за счет туристического обслуживания местными турфирмами [4].

За круизный сезон 2013 года украинские морские порты посетило 293 океанских круизных судна, что на 98 судозаходов больше, чем в аналогичном периоде 2012 года. Если учитывать и суда типа «река-море», то общее количество судозаходов в 2013 году составило 408 против 314 в 2012 г. Только судно «Адриана» совершило 60 судозаходов, и тем самым впервые за постсоветский период возобновило постоянные круизы по Крымско-Кавказской линии с заходами в четыре украинских порта. Рост судозаходов на 20% - однозначно серьезный успех для украинских морских портов. В Одесском порту побывало 106 круизных лайнеров с 81367 пассажирами на борту, на три судна больше заходило в Ялту, которую посетило 77880 иностранных туристов. Все это результат длительной работы, направленной на восстановление и развитие отношений с международными круизными компаниями.

Отметим, что из основных поставщиков круизных туристов, 99,9% компаний-операторов – иностранные, преимущественно из Карибского бассейна и Западной Европы, которые являются операторами или судовладельцами судов, заходящих в порты Черного моря. Обратим внимание, что одна из крупнейших в мире круизных компаний *Royal Caribbean* заявила о своем участии в модернизации портов в Одессе, Ялте и Севастополе. Опыт европейских стран доказывает эффективность такой модели сотрудничества государства и круизного бизнеса, главным преимуществом которой является то, что региональный бюджет получает дополнительные средства за счет развития круизного туризма, и земля остается в государственной собственности. Круизный бизнес основан на противопоставлении комфорта пребывания на борту судна и максимальной плотности впечатлений от посещения береговой туристической инфраструктуры. На этом основании в круизном бизнесе формируются конкурентные предпочтения, на базе которых получают дальнейшее развитие судостроение и формирование сетевого сервисного рынка территорий.

В настоящее время в Черноморском регионе активно формируется структура важнейших магистральных транспортных путей [11]. За период 1995-2008 гг. торговля между странами региона Черного моря и странами-участницами Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) и остальными миром значительно выросла. Прогноз по транспортным потокам показывает, что в 2005 – 2020 годах ожидается еще большее увеличение торговли в регионе ЧЭС, а также увеличение торговли между странами – участниками ЧЭС и другими странами. Экспорт из региона быстро рос, в период между 1995-2005 годами ежегодные темпы роста составляли 6%. Самыми большими географическими регионами являются Северо-Западная Европа (25,7%), за ней следуют страны-участницы Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) (18%), Центральная и Восточная Европа (16%) и регион Средиземного моря (15,8). Дальние морские рынки в регионе Юго-Восточной Азии и Атлантики относительно малы, но и они постепенно увеличивают свою долю.

Необходимо отметить последовательные действия Европейского Союза по созданию железнодорожных паромных переправ через Черное море, по развитию сухопутных транспортных подходов к ключевым портам со стороны критских коридоров. Международные финансовые институты в первую очередь инвестируют в развитие тех портов, чьи ограниченные мощности тормозят формирование новой транспортной сети. Значительные финансовые ресурсы вкладываются в круизное развитие таких портов как Сочи, Констанца, Бургас, Батуми и др. Кроме безвозмездной технической помощи, на эти цели направляются значительные кредиты. Главные структуры, осуществляющие региональную транспортную политику, – это созданные ЕС «Черноморский регион паневропейской транспортной зоны» (Black Sea PETra); рабочая группа по транспорту ОЧЭС; межправительственная комиссия транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА). Основные перспективы дальнейшего увеличения международного потока туристов, на наш взгляд, также связаны с необходимостью повышения конкурентоспособности

регионального экскурсионного продукта нового типа анимации, реконструкцией Одесского аэропорта, экологизацией городской инфраструктуры. Отметим, что по оценке Всемирного совета путешествий и туризма в 2012 году прямой вклад сферы туризма в ВВП Украины составил 28,8 млрд грн или 2,2% ВВП. Государственный бюджет получил 38,4 млн грн туристского сбора, что на 38,3% больше, чем в 2011 году, а также 11,85 млрд грн от предоставления услуг украинскими туроператорами.

Проблема повышения экономической эффективности морского торгового судоходства в приморских регионах Украины обуславливает необходимость разработки целостной интеграционной стратегии с учетом особенностей каждого из участвующих субъектов круизного бизнеса, как на правительственном уровне, так и среди субъектов реального сектора экономики. Существующая интеграционная политика в сфере круизного судоходства нашего государства и действующий инструментарий пока не приносят ожидаемого эффекта. Посткризисные стратегии развития интеграционных блоков морехозяйственного комплекса Украины должны соответствовать условиям государственно-частного партнерства и быстро адаптироваться в европейский рынок морских круизов.

ВЫВОДЫ

Проведенные исследования проблем развития круизного бизнеса в условиях международной интеграции показали, что для успешного функционирования круизного рынка морского туризма необходимо комплексное развитие всех элементов круизного судоходства и соответствующей ему региональной туристической инфраструктуры. Основными условиями для развития круизной отрасли в морехозяйственном комплексе Украины являются: реализация конкурентной тарифной политики; стратегия создания кластеров и специальных зон в морских портах; привлечение дополнительных пассажиропотоков из европейских стран. А также мероприятия по недопущению загрязнения окружающей среды, соблюдение требований по использованию и охране водных объектов в пределах территории и акватории морского порта; обеспечение экологической безопасности в соответствии с международными стандартами. Эффективность стратегии развития международного круизного бизнеса в Украине определяется, прежде всего, четкостью выделения целевых инвестиционных проектов и ресурсов модернизации портовой инфраструктуры, что особенно актуально для новых круизных направлений. В современных условиях развития круизной отрасли как сектора морехозяйственного комплекса, торговые порты становятся активной частью большой и очень динамичной конкурентной среды, что ведет к возникновению новых экономических отношений между портами и круизными компаниями.

ЛИТЕРАТУРА

1. Голубкова И. А. Макроэкономическая ценность круизного судоходства / И. А. Голубкова // *Вісник ДПБ*. – № 16. – 2012. – С. 285-289.
2. Бакай В. Й. Сучасний стан та перспективи розвитку морського транспорту в Україні [Текст] / В. Й. Бакай, І. С. Франковська // *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. – 2011. – № 1. – С. 183-185.
3. Макогон Ю. В. Украина – держава морская: монографія под ред. Макогона Ю. В. / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысий, Г. Г. Гаркуша, А. В. Грузан. – Донецьк: ДонНУ, 2010. – 393 с.
4. Уайльд П. Тенденции в развитии круизного рынка. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2580>.
5. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 №1307. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>.
6. Market-research. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cruising.org/regulatory/pressroom-research/market-research>.
7. Contribution of Cruise Tourism to the Economics of Europe 2011 Editon, Pdf. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.europeancruiseouncil.com>.
8. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/>.
9. За год в акваторію портів України зашло 13775 судів. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/vesselstats.html/2014/01/01/24963.html>.
10. Нездойминов С. Г. Основы круизного туроперейтинга / С. Г. Нездойминов. – Херсон: Издатель Гринь Д. С., 2013. – 320 с.
11. Сташиен М. Исследование отраслевого тренда в евроинтеграции Украины как морской державы / М. Сташиен, С. Изотов, В. Бобьрев. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ua-ekonomist.com/6730-zmist-1-327-sichen-2014-roku.html>.