

Круїзний туризм як перспективний напрямок розвитку АР Крим в умовах глобалізації

Таврійський національний університет імені В. І. Вернадського, м. Сімферополь
e-mail: natastrachkova@rambler.ru

Анотація. Проаналізовано роль та особливості круїзного туризму в АР Крим, розкрито позитивну динаміку його розвитку, зазначені головні проблеми функціонування круїзного туризму в регіоні.

Ключові слова: круїзний туризм, приморський регіон, морський порт, приморський кластер.

Вступ

Сучасна круїзна індустрія – це глобально інтегрована до світової економіки галузь, безпосередньо пов'язана практично з усіма базовими галузями (та секторами) світової економіки (від суднобудування до індустрії розваг). У своєму сучасному варіанті круїзна індустрія сформувалася у 50-ті роки ХХ-го століття з трансатлантичних морських пасажирських перевезень. Протягом останніх 20 років щорічний приріст вартості круїзної індустрії у світі складає, у середньому, 7,4 %. Кількість круїзних туристів світу у 2012 р. перевищила 16 млн. осіб, при цьому тільки у Європі майже 5 млн., що забезпечило генерування у всіх пов'язаних з круїзним туризмом галузях майже 33 млрд. долл. [1]

Позитивні показники збереглися і у кризовому 2009 р. (на тлі скорочення обсягів світового туризму на 4,2 % круїзна індустрія продемонструвала зниження лише на 1,4 %). За прогнозами кількість круїзних туристів зросте з 18,1 млн осіб. у 2011 р. до 21,4 млн осіб. у 2016 р., а до 2020 року кожен другий турист стане учасником круїзного туризму.

Круїзний туризм є універсальним видом туризму, який поєднує у собі практично всі його форми, а також об'єднує різні види сервісу та організації дозвілля (у т.ч. готельне обслуговування, ресторанный бізнес, екскурсійну діяльність). Глобалізація круїзної індустрії, зростання з кожним роком кількості круїзних портів диктують приморським регіонам (включаючи порти), вимоги щодо об'єднання зусиль усіх суб'єктів ринку у досягненні спільних цілей розвитку. Серед іншого це передбачає і інтеграцію портів з метою надання певного туристичного продукту, а також спільного досягнення цілей оптимізації законодавства, розвитку туристичної інфраструктури, збільшення пасажирообороту тощо.

Чорноморський регіон в цілому та порти АР Крим мають достатньо великий потенціал для розвитку круїзного туризму, дослідження якого є вельми актуальним у сучасних умовах глобалізованого розвитку приморського регіону. За оцінками експертів, кожний круїзний турист під час транзитного заходу судна у порт («суднозаходу») в середньому за 10 годин стоянки витрачає в місті перебування від 50 до 100 євро. Під час заходження до порту одного круїзного судна типу Panamax, місто одночасно відвідує від 2000 туристів. Сума, що витрачається одним туристом у базовому порту (у місті та під час екскурсій), досягає 600 євро за 2 - 3 дні. Таким чином, круїзне судноплавство дає можливість протягом семи місяців на рік створити умови для гарантованого поповнення місцевих бюджетів (у т.ч. за рахунок туризму, витрат туристів на сферу розваг тощо). До того ж, це не призводить до суттєвого збільшення навантаження на наземну інфраструктуру приморських регіонів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Особливості круїзного туризму є відносно малодослідженим аспектом суспільно-географічного напрямку. Більшість авторів, зокрема Мартинюк А.А., Мартинюк М.А. [2], Соловьев А.А. [3], Логунова Н.А. [4] розглядають цей вид туристичної діяльності переважно у контексті міжнародного судноплавства та розвитку портової інфраструктури. При цьому поза увагою фахівців залишаються аспекти дослідження феномену круїзного туризму як суспільно-географічного явища, розвиток якого відображає ступінь включення приморських регіонів до глобалізаційних процесів.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження умов та проблем функціонування круїзного туризму у Автономній Республіці Крим в контексті глобалізованого розвитку приморських регіонів України.

Результати і обговорення

Світовий круїзний флот становить 512 суден. У світі існує 650 круїзних портів, з яких у Середземному морі – 158, у Чорному морі – 16 (з них на території України – 6, не рахуючи портів басейну Азовського моря та гирла річки Дунай).

Чорне море за своїм географічним положенням не є транзитним, отже, для того, щоб виділитися у самостійний напрям для масового круїзного туризму не менше 5 портів повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати судна довжиною понад 300 м. Сьогодні таку інфраструктуру має лише Одеса

(довжина 330 м., ширина 13 м., осадка судна 13 м., можливість приймати одночасно до 5 теплоходів, загальна пропускна спроможність – до 4 млн. туристів на рік [5]. Тому конкурентні переваги Українського Причорномор'я у розвитку круїзного туризму можуть забезпечуватись позиціонуванням портів на міжнародному круїзному ринку переважно у якості нішових. Для обслуговування суден нішового сектору підходять 6 портів Чорного моря: Одеса, Євпаторія, Ялта, Севастополь, Феодосія та Керч.

На даний момент у Чорному морі розвивається переважно в'їзний круїзний туризм, темпи розвитку якого значно поступаються темпам розвитку Середземноморського або Карибського круїзного напрямку. Наприклад, у 2012 р. у Середземномор'ї працюють близько 200 круїзних судна загальною місткістю більше 84 тис. пасажиро-місць, враховуючи мегалайнери довжиною 290-360 м та місткістю 2,5-2 тис. осіб кожен [6]. Обсяг круїзних перевезень у Чорному морі за підсумками 2010 р. склав лише 1 % від круїзних перевезень у Середземному морі, але українські круїзні порти показують стабільне зростання суднозаходів та пасажиропотоку. За останні два роки число круїзних заходів у порти приморських регіонів України збільшилося в середньому на 13%.

Про позитивну динаміку розвитку круїзного туризму у Криму свідчать наступні показники. Чисельність туристів, що прибувають у Крим круїзними судами, щорічно зростає (рис. 1). Так, у 2012 р. у порти Криму Зайшло 80 іноземних та 15 вітчизняних круїзних суден, кількість туристів склала 63 тис. осіб, що у 2 рази більше, ніж у 2008 р. У 2013 р. підписано договори на прийом та обслуговування 110 іноземних та 16 вітчизняних круїзних суден, що на 25% більше, ніж у 2012 р. На початок 2014 р. Лише морський торговий порт Ялти прийняв 211 заяв на прийом круїзних суден.

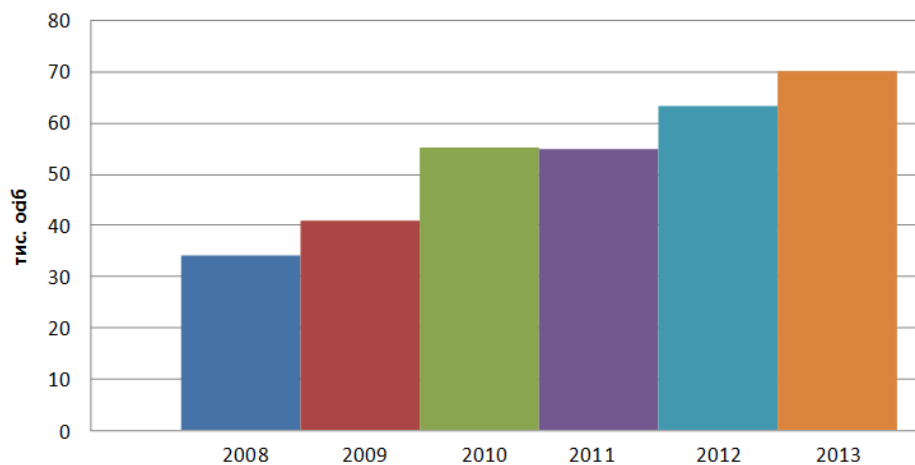


Рис. 1. Динаміка кількості круїзних туристів у АР Крим, 2009-2013 рр.

Традиційними лідерами серед портів АР Крим є Ялта і Севастополь. Ялту за 2013 р. відвідало 124 круїзних лайнера, було перевезено більш ніж 66 тис. пасажирів. Порт є членом міжнародної асоціації круїзних портів Середземного моря 'Medcruise' і с 2013 р. входить до Одесько-Кримсько-Кавказської круїзної лінії "Шість столиць Чорного моря" [7]. Севастополь за той же період збільшив турпотік круїзних туристів на 19% до 24,3 тис. осіб. Порт прийняв 95 пасажирських суднозаходів, у тому числі 35 іноземних круїзних суден [8].

Одночасно Керч та Феодосія також характеризуються постійним попитом круїзних туристів. Про це свідчить позитивна динаміка розвитку. Наприклад, кількість суднозаходів у феодосійський порт зросла з 1 у 2012 р. до 7 у 2013 р., відповідно кількість туристів збільшилась з 350 до 2 тис. осіб [9].

Морські порти Криму входять до програм відвідувань круїзних суден міжнародних компаній, зокрема Holland America, Princess Cruises, Silver Cruises, Seabourn Cruise, Crysta Cruises, Ridgen Cruises, Costa, Azamara та ін. Серед найбільш перспективних слід відзначити організацію з 2008 р. кругових круїзів по Чорному та Середземному морям круїзів компанією «MSC» зі зміною пасажирів на базі Одеського та Ялтинського портів. В лютому 2012 р. був підписаний протокол про наміри з однією з провідних круїзних компаній Royal Caribbean International, яка за допомогою 42 суден займає 25,6% світового круїзного ринку, щодо створення в портах Ялта та Севастополь двох круїзних терміналів.

Серед головних факторів, що стримують розвиток круїзного туризму в АР Крим фахівці відмічають наступні:

- географічне розташування, зокрема, «нетранзитність» Чорного моря, що ставить чорноморський круїзний туризм у залежність від круїзного туризму Середземного моря з його чітко визначеною сезонністю: «піками» активності навесні та восени, та майже повною відсутністю потоку туристів у червні та серпні;
- короткий сезон круїзного туризму, який триває 7 місяців (квітень – серпень) внаслідок несприятливих погодних умов в осінньо-зимовий період (штормів, ожеледі);

- існуючі обмеження для проходження суден через пролив Босфор, що дозволяє проходити суднам довжиною не більше 300 м.
- відсутність державної політики у галузі круїзної індустрії;
- недостатність кооперації між країнами чорноморського регіону, зокрема відсутність єдиних правил щодо пасажирського мореплавства у чорноморському регіоні;
- відсутність співробітництва органів державної влади та місцевого самоврядування з комерційними структурами у просуванні туристичного продукту регіону;
- недостатня розвиненість портової та туристичної інфраструктури, необхідної для прийому великих круїзних суден (у т.ч. недостатня довжина причальної лінії, відсутність місць для паркування туристичних автобусів тощо). Зокрема, для розвитку в'їзного круїзного туризму приморських регіонів, потрібні сучасні міжнародні аеропорти, які б дали можливість портам Одеса та Ялта стати базовими для туристів з країн СНД.
- значна присутність іноземних туроператорських компаній на внутрішньому ринку туроператорів України, що негативно впливає на інтенсивність розвитку вітчизняного туристичного продукту. Політика штучного заниження цін на туристичний продукт, яку проводять глобально інтегровані туристичні компанії, призводить до витіснення з ринку вітчизняних туристичних компаній, у першу чергу, малих підприємств;
- завищені вимоги щодо страхування діяльності (видання страхових полісів) з боку іноземних круїзних компаній, що практично унеможлиблює безпосередню співпрацю місцевих туроператорів з операторами круїзних ліній. Стандартна вимога щодо одноразової сплати за страховий випадок складає 1 млн дол. США і може сягати 5 млн дол. США. Українські страхові компанії не можуть забезпечити такого покриття, що змушує туроператорів звертатися по допомогу до іноземних компаній, що потребує розвитку в Україні системи перестраховування ризиків круїзного судноплавства.
- недосконалість системи оподаткування туристичної діяльності. Робота з іноземними туроператорами на території України не відноситься до експорту послуг. Більшість вітчизняних туроператорів є платниками податку на додану вартість, у той час як більшість субпідрядників, таких як автотранспортні підприємства, ресторани, музеї, театри та екскурсоводи – є платниками фіксованого єдиного податку, що збільшує односторонні витрати туроператора щонайменше на 20 % [10].

Певні зміни щодо зниження впливу цих негативних факторів відбуваються у галузі спрощення прикордонного контролю круїзних суден, що відображено у Проекті наказу "Про затвердження Порядку здійснення прикордонного контролю організованих груп пасажирів у пунктах пропуску через державний кордон для морського та автомобільного транспорту, який був розроблений Міністерством внутрішніх справ України та Міністерством інфраструктури України [11]. Але лише інституційних заходів недостатньо для збільшення круїзного турпотoku.

Висновки

Узагальнюючи, круїзне судноплавство є перспективною галуззю, яка може позитивно впливати на економічний розвиток приморських регіонів України. Сьогодні круїзний туризм охоплює три приморських регіони України з шести (Одеська та Херсонська області, Автономна Республіка Крим) та м. Севастополь. Для розвитку галузі в якості нішового сегменту світової круїзної індустрії у АР Крим існує необхідна транспортна та туристична інфраструктура. Зокрема, з 6 морських портів Українського Причорномор'я, що підходять для прийому круїзних суден, 5 належать АР Крим. Означені міста також володіють унікальними історичними, культурними та туристичними пам'ятками, які можуть бути привабливими для туристів круїзних маршрутів.

Розвиток круїзного судноплавства сприятиме розвитку суміжних галузей економіки АР Крим, зокрема готельний бізнес, громадське харчування, транспорт, суднобудування, судноремонт тощо. Це сприяє залученню інвестицій, створює мультиплікативний ефект розвитку регіональної економіки, а отже – сприяє створенню нових робочих місць. Для підтримки розвитку місцевих туроператорів, представників малого бізнесу, держава має сприяти просторової трансформації структури регіону, зокрема створенню приморських кластерів, підвищенню їх участі в міжнародних та місцевих програмах розвитку з метою об'єднання зусиль туроператорів, об'єктів показу, транспортних компаній, ресторанів, гідів, портової та місцевої власті, що у сукупності повинно формувати нову якість регіонального туристичного продукту та забезпечення розвитку туристичного сектору економіки.

Література

1. Самарцев Є. Україна може стати серйозним гравцем на світовому ринку морських круїзів / Є. Самарцев [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/kudi-prishvartuyetsya-bilij-lajner/>.
2. Мартинюк А. А. Международный туризм в системе показателей экономического и социального развития общества / А. А. Мартинюк, М. А. Мартинюк // Економічний вісник Донбасу. – 2009. – № 1. – С. 87-90.
3. Логунова Н. А. Проблемы и перспективы развития круизного судоходства / Логунова Н. А. // Культура народов Причерноморья. – 2007. – № 111. – С. 46-50.

4. Соловьев А. А. Перспективы развития водных путешествий в Крыму / А. А. Соловьев // Культура народов Причерноморья. – 2009. – № 176. – С. 97-100.
5. Технические характеристики Одесского морского порта ГП "ОМТП" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.port.odessa.ua/index.php/ru/>.
6. Круизный туризм [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sudak.in.ua/page/kruiznyj-turizm>
7. Электронный ресурс – Режим доступа: <http://www.yalta-gs.gov.ua/item/314-v-2013-godu-yaltinskij-port-prinyal-na-25-protsentov-kruiznykh-sudov-bolshe-chem-v-2012-godu-s-ilash>.
8. Крымская стратегия. Рекреация: Статистический бюллетень Министерства курортов и туризма АРК. 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://crimea.gov.ua/images/DOC/crimean_strategy_2013.pdf.
9. News of Black Sea from 29.10.2013; 07.11.2013; 10.02.2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.blackseanews.net/read/70874>.
10. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України : Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/articles/519/>
11. Морские бизнес-новости Украины: Аналитика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/regular/2013/10/11/24109.html>

Аннотация. *Н. В. Страркова, Г. А. Галух Круизный туризм как перспективное направление развития АР Крым в условиях глобализации. Проанализирована роль и особенности круизного туризма в АР Крым, раскрыта позитивная динамика его развития, обозначены основные проблемы функционирования круизного туризма в регионе.*

Ключевые слова: *круизный туризм, приморский регион, морский порт, приморский кластер.*

Abstract. *N. V. Strachkova, G. A. Galuh Cruise tourism as a promising development of Crimea under globalization. The role and characteristics of cruise tourism in Crimea, disclosed the positive dynamics of development, of the major issues of functioning of cruise tourism in the region.*

Keywords: *cruise tourism, coastal region, sea port, coastal cluster.*

Поступила в редакцию 25.02.2014 г.