



УДК 338.48:330.341.1

Басюк О.В.*кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки та управління туризмом
Одеського національного економічного університету*

РОЗВИТОК КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

У статті проаналізовано тенденції розвитку портів-конкурентів Чорноморського регіону. З'ясовано загрози та можливості розвитку круїзного туризму в Україні. Визначено основні проблеми, що стримують розвиток круїзного туризму в Україні.

Ключові слова: пасажери, круїзний туризм, круїзні судна, суднозаходи, порти Чорноморського регіону.

Басюк О.В. РАЗВИТИЕ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

В статье проанализированы тенденции развития портов-конкурентов Черноморского региона. Определены угрозы и возможности развития круизного туризма в Украине. Выделены основные проблемы, которые сдерживают развитие круизного туризма в Украине.

Ключевые слова: пассажиры, круизный туризм, круизные суда, судозаходы, порты Черноморского региона.

Basiuk O.V. DEVELOPMENT OF CRUISE TOURISM IN BLACK SEA REGION

In the article the development tendencies of ports-competitors of the Black Sea region have been analyzed. The threats and opportunities of development of cruise tourism in Ukraine have been identified. The basic problems which restrain development of cruise tourism in Ukraine have been determined.

Keywords: passengers, cruise tourism, cruise ships, port call, ports of the black Sea region.

Постановка проблеми. Динамічний розвиток світового ринку круїзного туризму обумовлює інтерес до цієї сфери діяльності як з боку вітчизняних морських портів, що мають пасажирські термінали і можливість приймати круїзні судна значних розмірів, так і з боку потенційних круїзних операторів і туристичних компаній. У зв'язку з цим для індустрії туризму України важливим завданням є вивчення структури круїзного ринку Чорноморського регіону, обґрунтування основних тенденцій його розвитку, виявлення перспектив та напрямків можливої участі в круїзному бізнесі вітчизняних підприємств морського транспорту.

Найбільшими містами-портами на Чорному морі є Новоросійськ, Сочі; Бургас, Варна; Батумі, Поті; Сухумі; Констанца; Стамбул, Трабзон; Одеса, Євпаторія, Іллічівськ, Южний, Керч, Севастополь, Ялта. Всі вони виступають під єдиним брендом Cruise Black Sea. В Україні лідером з прийому круїзних суден є м. Одеса. Розвиток морських пасажирських перевезень має величезне значення для курортних регіонів, оскільки підвищує рівень їхньої привабливості, збільшує обсяг туристичного потоку, сприяє диверсифікації туристичної пропозиції, підвищує рівень та якість туристичних послуг [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню функціонування круїзного ринку в Чорноморському регіоні присвячено достатньо наукових робіт [1–9]. Проте, слід зауважити, що деякі практичні аспекти сучасного етапу розвитку ринку морських круїзів в Чорноморському регіоні висвітлено недостатньо широко. По-перше, у зазначених наукових доробках не розглядаються усі міста-порти Чорноморського регіону у комплексі. По-друге, нові соціально-економічні й політичні умови вимагають перегляду напрямків розвитку круїзного бізнесу в Україні.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз портів-конкурентів Чорноморського регіону, виявлення тенденцій їхнього розвитку, а також визначення загроз і можливостей розвитку круїзного туризму в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна завжди вважалася розвиненою морською державою. З причорноморських країн вона має найбільшу протяжність морських кордонів. Варто зазначити, що Україна – це перша за площею країна, розташована повністю на території Європи, що має 2 590-кілометровий вихід до країн Європейського Союзу. Разом з тим сучасні темпи розвитку вітчизняної морської галузі свідчать про те, що Україна поступово перетворюється з морської держави в «територію біля моря». Флот країни нараховує мінімальну кількість вантажних суден, а пасажирські перевезення і морські круїзи на вітчизняних лайнерах залишилися в історії.

За офіційними даними Державної служби статистики України, в Одеський порт у середньому заходить 65–70 лайнерів на рік [10]. У 2013 р. 170 тис. українців обрали круїзну подорож для відпочинку [11], що складає 0,5% від усіх європейських круїзних пасажирів. Для порівняння: у Польщі відправилось в круїзи 95 тис. туристів, у Німеччині – 367, в Естонії – 509 тис. туристів. Найбільш активними круїзними пасажирами стали французи – 2 410 туристів, норвежці – 3 023, греки – 4 601, іспанці – 5 236 та італійці – 6 970 туристів.

Зазначимо, що круїзи є елітною формою проведення відпочинку. Тому причиною, через яку в Україні круїзний туризм не розповсюджений, є низький рівень життя. За даними Всесвітнього банку, в 2013 р. ВВП на душу населення в Україні склав 3,9 тис. дол. США. Для порівняння: ВВП на душу населення Італії – 33,6 тис. дол. США, Німеччини – 44,3, Норвегії – 109,7, Греції – 22,5 тис. дол. США тощо [12].

Через політичну та економічну кризу в Україні стрімко скоротилися суднозаходи в Одеський порт. Окремі круїзні компанії пропонують заходи до Стамбулу, відвідують Трабзон і не пересуваються далі до інших портів Чорного моря, деякі з них переорієнтували суднозаходи з Одеси, Ялти, Сочі до Варни і Батумі.

Так, у 2014 р. до Одеського пасажирського терміналу було здійснено 28 суднозаходів, що є історичним мінімумом і відповідає рівню кризового 1997 р. (рис. 1.1).

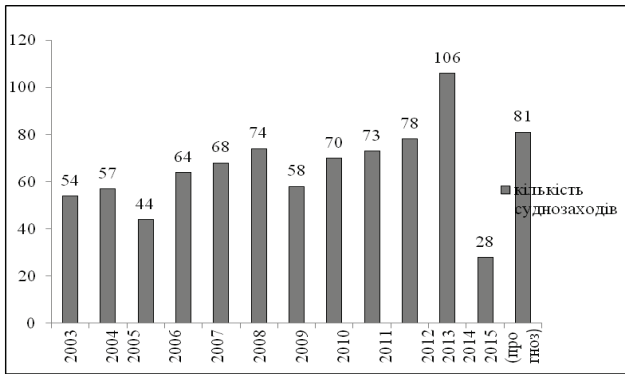


Рис. 1.1. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2003–2014 рр.

У 2014 р. порівняно з 2013 р. кількість суднозаходів круїзних суден в Одеський порт знизилася на 73,6%.

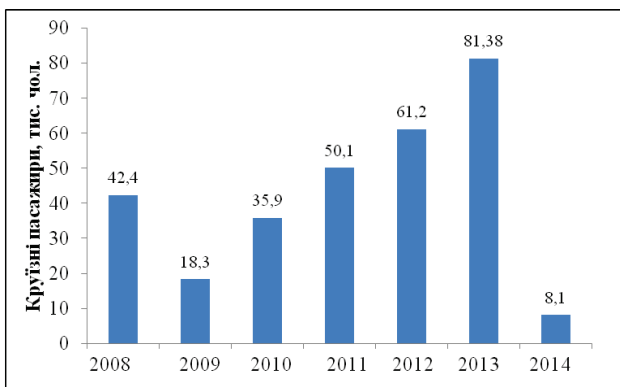


Рис. 1.2. Динаміка чисельності пасажирів, які прибувають в Одеський порт на круїзних суднах усіх типів за період 2008–2014 рр.

У 2014 р. було обслуговано всього 8 123 пасажирів, що у 10 разів менше ніж попереднього року (рис. 1.2). Водночас позитивною тенденцією сезону є залучення чотирьох нових круїзних компаній та дев'яти нових суден, які раніше не заходили в Одеський порт. Спостерігалася тенденція й до зростання розмірів круїзних лайнерів, що відвідують порт. Відбувається зростання кількості пасажирів більш швидкими темпами, ніж зростання кількості суден за рахунок того, що в регіон частіше стали заходити судна великих розмірів з великою пасажиромісткістю. У 2013 р. порт прийняв 33 лайнери довжиною понад 200 м. [13].

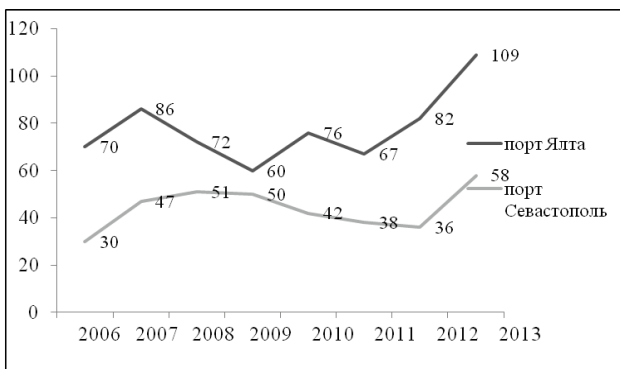


Рис. 1.3. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Ялтинський та Севастопольський порти за період 2006–2013 рр.

Політична криза торкнулася портів Ялта та Севастополь, що вплинуло на втрату пасажиропотоку. У 2014 р. в Ялтинський порт було здійснено 7 суднозаходів та обслуговано 53 пасажирські яхти під іноземними прапорами. Динаміку суднозаходів до портів Кримського півострова, а також відповідного пасажиропотоку, показано на рисунку 1.3–1.4.

У цілому слід зауважити, що до 2013 р. спостерігалася збільшення кількості суднозаходів та більш суттєве зростання пасажиропотоку, що пояснюється збільшенням пасажиромісткості суден, які заходять до порту.

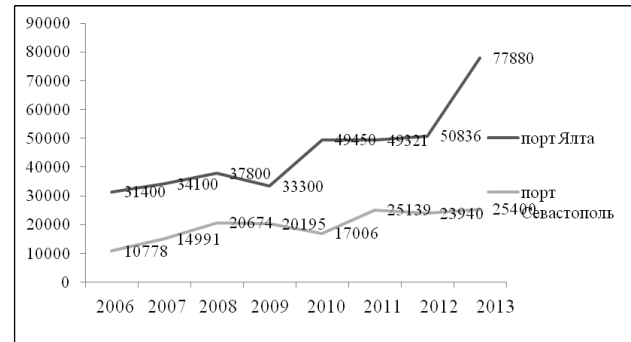


Рис. 1.4. Динаміка чисельності пасажирів, які прибули в порти Ялта і Севастополь на круїзних суднах за період 2006–2013 рр.

Політична «хвиля» торкнулася й російського порту Сочі, але значно менше. На 2014 р. було заплановано 89 суднозаходів, а фактично здійснено 78 (рис. 1.5).

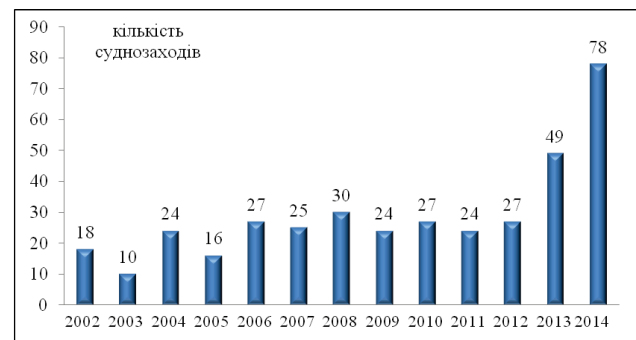


Рис. 1.5. Динаміка суднозаходів круїзних лайнерів до Сочинського порту за період 2002–2014 рр.

Динаміка зміни пасажиропотоку неоднозначна, але в цілому має тенденцію до зростання. Після зниження кількості круїзних пасажирів у 2012 р.

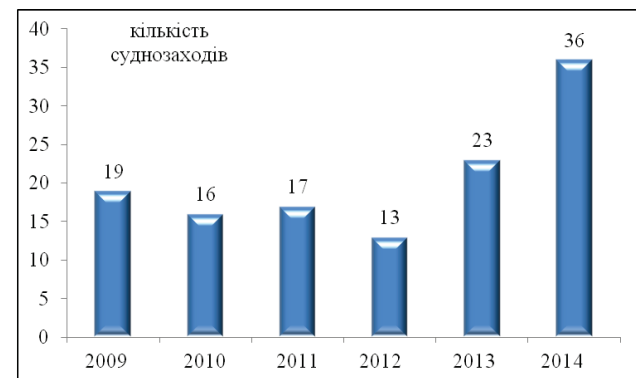


Рис. 1.6. Динаміка суднозаходів круїзних лайнерів у порту Варна за період 2009–2014 рр.

до 18 349 пасажирів, у 2013 р. порт Сочі відвідало 22 560 іноземних туристів, що на 22,9% більше ніж у 2012 р., та майже в 13 разів вище ніж у 2001 р.

У 2013 р. порти Варна і Несебір відвідало 55 круїзних лайнерів з 27 тис. пасажирами на борту. В 2014 р. порт Варна прийняв 36 круїзних суден, що є найвищим показником за аналізований період (рис. 1.6). Таке збільшення пов'язане з кризою на Україні і проведенням антитерористичної операції на сході країни.

Найбільш популярним і головним портом, з якого організовуються круїзи по Чорному морю, є порт Стамбул з щорічним пасажирським трафіком понад 600 тис. пасажирів. З точки зору обсягу пасажиропотоку, порт є одним з 10 кращих європейських портів [9]. Динаміку суднозаходів круїзних суден до порту Стамбул та кількість пасажирів показано в таблиці 1. Стамбульський порт приймає та обслуговує круїзні судна та відповідних пасажирів більше, ніж всі інші порти Чорного моря. Стамбульський круїзний порт включено в маршрути провідних круїзних операторів «Carnival Corporation», «Royal Caribbean Lines», «MSC Cruises» та інших.

Що стосується перспектив розвитку, можна виділити дві тенденції розвитку круїзного туризму в басейні Чорного моря. Перша тенденція – це відродження круїзного судноплавства, орієнтованого на внутрішній національний ринок причорноморських країн. Друга тенденція полягає у залученні в чорноморські порти іноземних туристів і подальше просування чорноморського брэнда на світовий круїзний ринок. Водночас нині світові круїзні компанії не розглядають Чорне море як окремий самостійний регіон, а лише у поєднанні із Середземним – як продовження середземноморських круїзів.

Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Україні, більшість дослідників акцентують увагу на відсутності пасажирського флоту. У Чорноморському регіоні, починаючи з середини 1990-х рр., різні вітчизняні судноплавні компанії неодноразово робили спроби відродити круїзне судноплавство на популярній Кримсько-Кавказькій лінії. У 1990-х рр. Чорноморське морське пароплавство організувало круїз за маршрутом Одеса – Пірей – Хайфа – Лімасол – Стамбул – Сочі – Ялта – Севастополь – Одеса на теплоході «Одеса Сан», який проіснував менше двох років. На початку 2000-х рр. було організовано разовий круїз навколо Чорного моря на теплоході «Тарас Шевченко». У 2006–2007 рр. судноплавна компанія «Укрферрі» організувала кілька чорноморських круїзів на теплоході «Південна Пальміра». Якщо розглядати привабливість конкретно порту Одеса, то прогнози експертів є оптимістичними. Це видно на прикладах діяльності окремих іноземних операторів, зацікавлених у відвідуванні цього міста.

Так, круїзна компанія «MSC Cruises» внесла Одесу до списку відвідин ще у 2008 р. З того часу в межах осінніх кругових круїзів «Панорама

Середземномор'я» до Одеси заходить теплохід «MSC Orega», розрахований на 2 000 пасажирів. Цікаво, що кількість охочих відвідати Південну Пальміру за цей час зросла з 40 до 1 429 осіб. Слід зазначити, що Одеський порт є портом відправлення, що працює за маршрутом Одеса – Пірей – Сорренто – Генуя – Чівітавекк'я – Стамбул – Ялта – Одеса. Більш того, існують плани організації паломницьких круїзів із заходом в порти України, Греції, Ізраїлю та Єгипту.

Дрібні судноплавні або туристичні компанії, що організують круїзи на одному-двох невеликих орендованих судах, як правило, технічно застарілих, не мають жодних конкурентних переваг порівняно з потужними іноземними круїзними операторами. Це свідчить про відсутність можливості успішно конкурувати за важливим критерієм «ціна круїзу/якість обслуговування».

Наприклад, на судні «Принцеса Олена», яке здійснює кругові рейси на лінії Одеса – Стамбул – Одеса, вартість поїздки становить 755 дол. США / на особу при 2-місному розміщенні в каюті зі зручностями на 6-денний рейс (при цьому 3 із 6-ти днів судно стоїть у Стамбулі). Зіставимо цю ціну з вартістю європейських круїзів ліній першого класу, таких як «MSC Cruises», зі значно вищим класом обслуговування.

Зважаючи на рівень комфортабельності судів і якості сервісу, ціни на круїзи українських операторів повинні бути нижче, ніж у іноземних круїзних операторів. Проте досягти цього на практиці буде досить важко, враховуючи те, що іноземні круїзні компанії використовують комфортабельні лайнери з сучасною туристичною інфраструктурою і мають позитивно зарекомендовані бренди на ринку послуг.

Необхідно враховувати і той факт, що сьогодні все більша кількість морських туристів бронює круїзи, минаючи українських посередників, через американських та інших агентів за мінімальними цінами, зі знижками у вигляді «on-board credit» та іншими видами бонусів. Вирішення цієї проблеми, якщо й буде знайдено, то потребує консолідації бізнесу і держав країн Чорноморського басейну та матиме довгостроковий характер. Круїзний бізнес включає різні види діяльності, де може зарекомендувати себе Україна.

Ринок круїзного судноплавства характеризується значним рівнем концентрації, значні частки ринку контролюються невеликою кількістю глобальних компаній. У структурі глобального попиту на світовому ринку круїзного судноплавства найбільша кількість пасажирів припадає на США, Великобританію та Німеччину.

За оцінками експертів, у 2013 р. європейська круїзна індустрія генерувала 16,2 млрд. євро, з яких 6,91 млрд. євро (42,7%) було витрачено на товари та послуги, необхідні для забезпечення круїзу (їжа, напої, витрати на страхування, комісійні винагороди турагентам тощо). 4,3 млрд. євро витрат було пов'язано з суднобудуванням, ремонтом і модернізацією суден. 3,8 млрд. євро склали витрати пасажирів і членів команди.

Таблиця 1

Динаміка суднозаходів до порту Стамбул за період 2006–2012 рр.

Показники \ Роки	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Кількість суднозаходів іноземних лайнерів, од.	306	340	404	313	342	420	397
Темп зростання, %	100,0	111,1	118,8	77,5	109,3	122,8	94,5
Пасажиропотік, осіб	273 553	422 896	489 544	476 541	508 246	627 897	599 477
Темп зростання, %	100,0	154,6	115,8	97,3	106,7	123,5	95,5

У портах посадки, за винятком вартості авіа-білетів, пасажери круїзного судна витрачали 80 евро/особу. У кожному порту заходу круїзні пасажери витрачали в середньому 62 евро/особу, члени команди – 23 евро/особу. Круїзні лінії найняли понад 5 600 європейських громадян для роботи в офісах ліній та 56 800 моряків рядового та офіцерського складу для роботи на круїзних суднах. 1,45 млрд. евро було витрачено на виплату заробітної плати та премій працівникам офісів і членам екіпажів круїзних суден.

Висновки з проведеного дослідження. Аналіз розвитку географії міжнародного круїзного судноплавства показує, що Чорноморський регіон в останні роки стає все більш популярним для зарубіжних морських туристів і має великий рекреаційний потенціал.

Підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що основними загрозами для розвитку круїзного бізнесу в Україні є:

- подальше зниження попиту на круїзи через зниження рівня доходів населення;
- посилення конкуренції з боку успішних круїзних ліній, які можуть використовувати судна більшої пасажиромісткості;
- політичні проблеми та проблеми безпеки в Чорноморському басейні (Одеса, Ялта, Севастополь, Сухумі все частіше залишаються поза розкладом);
- економічний спад, що призводить до зниження інвестицій.

В якості можливостей розвитку круїзної індустрії в Україні наведемо:

- участь в суднобудуванні. Якщо неможна говорити про будівництво нових суден, зокрема круїзних лайнерів, то про участь у спільних програмах з їх збору, виробництва окремих елементів, а також про будівництво яхт, високошвидкісних суден доцільно міркувати бізнесу разом з державою;
- розвиток державно-приватного партнерства, що дозволить залучити необхідні інвестиції;
- розвиток супутнього бізнесу, який пов'язаний з матеріально-технічним постачанням суден (їжа, напої), а також бізнес-послуг: послуги туроператорів і турагенцій, реклама і промоція, дослідження ринку тощо;

– навчання, підвищення кваліфікації, крїїнг персоналу для роботи на круїзних суднах та яхтах.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Садыкова Э.Ф. Проблемы восстановления и перспективы развития морских пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне / Э.Ф. Садыкова // Молодой ученый. – 2013. – № 3. – С. 265–267.
2. Нездойминов С.Г. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины / С. Нездойминов, Н.Н. Андреева // Экономист. – 2014. – № 7. – С. 43–45.
3. Голубкова И.А. Политика управления устойчивостью развития национального круизного судоходства / И.А. Голубкова // Культура народов Причерноморья. – 2011. – Т. 2, № 197. – С. 23–26.
4. Логунова Н.А. Морской транспорт в системе туристских путешествий [Электронный ресурс] / Логунова Н.А. – Режим доступа : http://www.rusnauka.com/8_NMIW_2008/Economics/28158.doc.htm
5. Михайлова Ю.В. Обеспечение устойчивого функционирования судоходных предприятий на круизном рынке Черноморского региона : дис. ... канд. экон. Наук : спец. 08.00.04 / Ю.В. Михайлова // ИПРЭЭИ НАНУ. – Одесса, 2009. – 289 с.
6. Жихарева В.В. Рынок круизного судоходства: кто есть кто / В.В. Жихарева // Транспорт. – 2012. – № 3(691). – С. 68–71.
7. Владимиров С. Круизы на Черном море попали в политический шторм [Электронный ресурс] / Владимиров С. – Режим доступа : <http://www.trn-news.ru/articles/5286>.
8. Кюдис К.Р. Современные тенденции развития круизного судоходства Черноморского региона / К.Р. Кюдис, К.С. Иванова [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://nauka.zinet.info/29/kyudis.php>.
9. Privatization of Istanbul Salipazari Cruise Port: A Brief Overview. [online] Republic of Turkey Prime Ministry Privatization Administration. Available at: <http://www.oib.gov.tr/2013/ilan/Sali_Pazari/istabul_sali_pazari_Tanitim_Dokumani_eng.pdf>.
10. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
11. The cruise industry. Contribution of cruise tourism to the economies of Europe 2014. [online] CLIA Europe. Available at: http://www.cruiseexperts.org/media/756615/clia_economic_contribution_report_-_16th_june_2014.pdf.
12. The World Bank. [online] Available at: <http://www.worldbank.org>.
13. Итоги круизного сезона в Одесском порту [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.uspa.gov.ua/ru/?option=com_content&view=article&id=972:itogi-kruiznogo-sezona-v-odesskom-portu&catid=23:novosti-ampu&Itemid=177.