

ТЕНДЕНЦИИ ИНТЕНСИФИКАЦИИ В ОСВОЕНИИ РЕГИОНАЛЬНОГО КРУИЗНОГО ПРОСТРАНСТВА

Рассматриваются проблемы интенсификации развития круизного сегмента морской транспортной индустрии в условиях системной глобализации экономических процессов. Отмечается особенность устойчивого развития круизного бизнеса и принципы его особой структуризации. Внимание акцентируется на факторах интенсивного наращивания потенциала провозной способности при одновременном изменении роли отдельных типов судов. Различаются две стороны интенсификации круизного судоходства. Одна отражает приоритеты позиционирования в традиционных региональных сегментах. Другая раскрывает стремление к освоению новых локальных сегментов, отличающихся культурно-историческими и рекреационными характеристиками. В первом случае реализуется в основном принцип ввода в эксплуатацию лайнеров, характеризующихся повышенной провозной способностью и широтой состава и качества круизного продукта. Во втором случае проблема заключается в отсутствии специализированного флота и используются доступные для операторской деятельности суда. Это в определенной степени ограничивает параметры и эффективность освоения новых круизных сегментов мирового океана.

Ключевые слова: круизное судоходство, регион, дифференциация условий, интенсивность круизного судоходства, эффективность позиционирования.

М. О. КОВИЛИНА

Одеська національна морська академія

ТЕНДЕНЦІЇ ІНТЕНСИФІКАЦІЇ В ОСВОЄННІ РЕГІОНАЛЬНОГО КРУІЗНОГО ПРОСТОРУ

Розглядаються проблеми інтенсифікації розвитку круїзного сегмента морської транспортної індустрії в умовах системної глобалізації економічних процесів. Відзначається особливість стійкого розвитку круїзного бізнесу і принципи його особливої структуризації. Увага акцентується на факторах інтенсивного нарощування потенціалу провізної спроможності при одночасній зміні ролі окремих типів суден. Відрізняються дві сторони інтенсифікації круїзного судноплавства. Одна відображає пріоритети позиціонування у традиційних регіональних сегментах. Друга розкриває прагнення до освоєння нових локальних сегментів, які вирізняються культурно-історичними і рекреаційними характеристиками. У першому випадку реалізується в основному принцип введення в експлуатацію лайнерів, які характеризуються підвищеною провізною спроможністю і широтою складу і якості круїзного продукту. У другому випадку проблема полягає у відсутності спеціалізованого флоту і використовується доступні для операторської діяльності судна. Це певною мірою обмежує параметри і ефективність освоєння нових круїзних сегментів світового океану.

Ключові слова: круїзне судноплавство, регіон, диференціація умов, інтенсивність круїзного судноплавства, ефективність позиціонування.

M. A. KOVYLINA

Odessa National Maritime Academy

INTENSIFICATION TENDENCIES IN RECLAMATION OF THE REGIONAL CRUISE SPACE

Abstract – The problems of intensification of development of the cruise segment of marine transport industry under the conditions of system globalization of economic processes come under review. A peculiarity of the stable cruise business development and the principles of its special structuring are marked out. Attention is focused on the factors of intense increase of the carrying capacity's potential with simultaneous alteration of the role of particular types of ships. There are distinguished two sides of intensification of the cruise shipping. One reflects the priorities of positioning in the traditional regional segments. The other discloses the pursuit for reclamation of the new local segments, notable for their cultural, historical and recreational characteristics. In the first case, the principle of bringing liners into operation is mainly implemented, as they are characterized by higher carrying capacity and the wideness of the cruise product's contents quality. In the second case, the problem lies in absence of the specialized fleet and the ships available for operating activity are used. To a certain degree, this limits parameters and efficiency of reclamation of the new cruise segments of the world ocean.

Key words: cruise shipping, region, differentiation of conditions, intensity of cruise shipping, efficiency of positioning.

Постановка проблеми. Выделяющаяся динамичность развития круизного судоходства и расширение географии его позиционирования формирует задачи сбалансированного формирования и использования потенциала. Неизбежная дифференциация обусловлена существенным различием интенсивности формирования конечных экономических результатов и эффективности отдачи ресурсов.

В этом аспекте особое значение приобретает наличие условий для формирования пассажиропотоков в украинском сегменте круизных технологий. В структуре последних выделяются, как особенности судоходства, так и эффективность реализации портового потенциала. Так опыт компании MSC, организовавшей несколько рейсов со сменой туристов в Одессе, показал, что до 20 % пассажиров являются русскоязычными. Значительная часть россияне и украинцы, которым этот вариант наиболее приемлем по сравнению с посадкой в любом европейском порту по удобствам прибытия и завершения путешествия.

О высокой роли круизного вида деятельности свидетельствует то обстоятельство, что при фактическом отсутствии специализированного пассажирского флота в Украине, количество круизных пассажиров

постоянно увеличивалось. Однако из-за отсутствия регулярных круизов, основанных на базовом порту, который наиболее близок к Украине и странам Восточной Европы, пассажиропоток возрастает недостаточно высокими темпами относительно реального ожидания.

С экстенсивного становления круизной отрасли сложилась соответствующая дифференциация деятельности [1, с. 84]. Она отражает принцип регионализации и специализации по уровням комфорта и целесообразности. В этом плане выделяются сегменты позиционирования суперлайнеров, расширение нишевых и паромных переправ. Последние характерны для Северного, Балтийского, Средиземного морей, проливов Босфор и Дарданеллы, Черного моря, Индийского океана и Дальнего Востока. Тем не менее, в любом случае важен контроль эффективности, а не просто увеличение объема операций в соответствии с тем, что: "... стратегическая логика говорит нам, что любая деятельность компании должна быть ориентирована на снижение затрат или на повышение цены" [2, с. 164]. К сожалению уровень затрат в круизном судоходстве предопределяется сложной совокупностью внешних факторов.

Ценовые параметры регулируются не только качественными характеристиками, но также реальной конкуренцией со стороны альтернативных технологий. Например, переправа через Ла-Манш относится к самой напряженной в мире. Ее обслуживают суда всех возможных конструкций и типов. Наибольшую популярность завоевала трасса Дувр–Кале. Наряду с ней интенсивно функционируют линии между другими портами Великобритании и Франции. Конкурентными вариантами выступают тоннель и авиамаршруты.

Тем не менее, несмотря на расширение предложения альтернативных морских видов путешествий, все формы круизов устойчиво развиваются. В этом процессе проявляются новые закономерности и тенденции формирования особенностей множества решений, что и требует специальных исследований.

Анализ состояния проблемы. Практика освоения круизного пространства Черного моря достаточно противоречива. Характерна неравномерность освоения пассажирского потенциала. Однако постепенное нарастание провозной способности специализированного флота в полной мере раскрыло социально-экономическую значимость круизного судоходства. И уже в 1986 г. через морской пассажирский комплекс Одессы прошло 730 тыс. пассажиров, из них 56 тыс. иностранных туристов. Основу судопотока формировали отечественные лайнеры. На основном круизном маршруте использовались лайнеры различных типов, обеспечивая удовлетворение спроса всех категорий пассажиров.

К сожалению, из-за приоритета политических решений в новейшей истории Украины, и недостаточного внимания к сохранению экономического разнообразия весь пассажирский флот был потерян. Регион на длительный период вышел из сферы круизного судоходства. В этом аспекте характерным является принцип передачи стоимости пассажирского флота, который проявился на примере турбохода "Федор Шаляпин". В 80-х годах XX в. судно арендовалось компанией "Jahn Reisen GmbH" для круизов с немецкими гражданами. В 1992 г. судно перешло к компании "Odessa Cruise Company", зарегистрированной на Мальте. Собственником судна с регистрацией в Одессе оказалась подставная фирма "Ukpass Inc Cable Navigation Ltd", которая подняла флаг Антигуа.

С 1995 по 2004 гг. турбоход находился на отстое во избежание ареста в иностранных портах по долгам ЧМП. Долги возникли в силу задержек оплаты снабжения судов продуктами питания и расходными материалами. При этом именно новые частные операторы не возвращали денежные средства за аренду судов пароходству и не оплачивали счета иностранных поставщиков.

Таким образом кризисная ситуация в круизном сегменте ЧМП была обусловлена задачами быстрого обогащения новых операторов за счет передела общественной собственности. Стоит отметить в этот период не отмечалось банкротств в западных круизных компаниях. Состояние круизного судоходства достаточно активно исследуется, о чем свидетельствуют публикации [3, с. 430; 4, с. 84; 5, с. 78]. Однако постоянное наращивание потенциала в отдельных регионах предполагает необходимость уточнения базовых и освещения новых подходов.

Постановка задачи и цели исследования. Устойчивость роста круизного потенциала в системе глобальной морской круизной индустрии предопределяет задачи сбалансированного участия отдельных предпринимательских структур. В этом аспекте важнейшей задачей и **основной целью статьи** является систематизация закономерностей и факторов устойчивого позиционирования известных и новых операторов в локальных морских бассейнах.

Основной материал. Современные морские пассажирские перевозки отличаются функциональным многообразием, уровнем сервисного обеспечения и многопрофильным характером организации. В этом плане выделяются:

- пассажирские суда регулярных линий в пределах прибрежных территориальных вод государства;
- пассажирские регулярные линии на основе специальных лайнеров, включающие заходы в порты различных государств;
- круизные суда (cruises ships), которые по определенной программе совершаются специальные рейсы с заходом в конкретные порты различных государств. Средняя продолжительность плавания 6–15 суток;
- паромы (ferry) совершают грузо-пассажирские рейсы по четкому расписанию между портами морских побережий;
- суда для перевозки специальных категорий пассажиров, в частности, паломников (special trade passenger ship). Они соответствуют специальным требованиям;

- высокоскоростные суда (fast ferry) для пассажирских и комбинированных паромных сообщений – на воздушной подушке, на подводных крыльях;
- парусные суда, в том числе учебные и экскурсионные; яхты;
- круизные суда ограниченной вместимости и моторные лодки всех типов;
- специальные экскурсионные суда (с прозрачным дном, подводные лодки);
- морские плавучие отели.

При обширной разновидности круизных технологий особое место в сегменте круизного судоходства занимают скоростные тримараны, способные принимать на борт легковые машины с туристами. В зону операторской деятельности входят острова, являющиеся оффшорными зонами с особыми экономическими режимами. В перспективе и регион Черного моря может привлечь внимание для такого вида туристических сообщений. В Северном и Балтийском морях сосредоточено более 100 паромных переправ. Среди железнодорожно-пассажирских паромных сообщений выделяет Каспий, Керченский пролив, Черное море. Разнообразные паромы обеспечивают транспортную связь в Мраморном море, между Японскими островами и проливе Босфор [6, с. 5–7].

Среди разнообразия типов морских паромов следует выделить Wave Piercing Catamaran – WPC морской пассажирский паром-катамаран, известный под названием SeaCat. Судно легко идет со скоростью 35 узлов даже при достаточно большой волне. Оно вмещает 450 пассажиров и 84 легковых автомашины. Первоначально предназначалось для эксплуатации в проливе Ла-Манш. SeaCat установило рекорд времени плавания через Атлантику – пересекло океан со средней скоростью 36,6 узлов за 3 суток 7 часов и 48 минут.

Основной проблемой паромных сообщений является ограничение их безопасности. Катастрофы в структуре паромных сообщений происходят ежегодно в различных регионах и сопровождаются людскими жертвами. Сложность организации паромного сообщения связано также с необходимостью устройства специально оборудованных причалов, обеспечивающих быструю погрузку и выгрузку транспортных средств.

В круизных технологиях [7, с. 154] активно участвует компания Star Clippers. Она владеет тремя парусными судами, из которых Royal Clipper дедвейтом 5000 т, 120 м длиной, пять мачт. Пассажироместимость составляет 226 человек. Регион операторской деятельности – Средиземное море, Карибский бассейн, трансокеанские рейсы, плавания в районе Дальнего Востока.

Регион плавания варьируется по погодным условиям. Продолжительностью круизов от 7 до 14 суток. Стоимость круиза определяется не только его продолжительностью, но и характеристикой кают. В среднем цена стандартно находится в пределах 2–5 тыс. дол. Программа круиза формируется на навигационный период. Предусмотрена посадка пассажиров в промежуточных портах, что обеспечивается сотрудничеством с авиакомпанией.

Устойчивость пассажиропотока по критерию длительности и платежеспособности предопределяет необходимость развития судоходства в форме регулярных рейсов между портами в ряде морских бассейнов. В этих регионах наземные пути сообщения неэффективны. К таким регионам относится атлантическое побережье Норвегии. Системе развития наземных сообщений препятствует горный ландшафт.

Порт Барселона, являясь лидером по приему круизных пассажиров на Средиземном море, входит в пятерку мировых портов по этому показателю. Ежегодно он обслуживает более 2 млн морских туристов. При этом ежегодные темпы роста в предкризисном периоде достигали 20 %. В 2010–2014 гг. пассажирские лайнеры использовали восемь терминалов, способных обслужить современные мегалайнеры. Основное финансирование строительства терминалов осуществляется городским советом. Подсчитано, что пассажиры оставляют в кассах города до 250 евро каждый.

Выводы. Круизная индустрия мира состоит из отдельных региональных составляющих. Основой круизного региона любой специализации считается развитость инфраструктуры морского туризма [8, с. 167]. Это, прежде всего, совокупность круизных портов, яхт-клубов, дайвинг-центров и других подразделений. Одним из развитых регионов считается Каталония, которая сформировала 46 портов-марин, емкостью более 27 тысяч причалов. При этом 15 % стоянок для яхт резервируется под транзитные судозаходы. Отличается достаточная равномерность размещения марин вдоль береговой полосы.

В реальных условиях Греции, Японии, Турции, Британии, Индонезии и в некоторых других регионах сообщение между основной части страны и островами при нерациональности использования воздушного сообщения, пассажирские перевозки осуществляются специальным флотом. Это же характерно и для ряда региона Балтийского моря.

В этих условиях используется пассажирский флот. В качестве принципа организации целевых тематических круизов достаточно привести реализацию морских путешествий для историков и археологов фирмой “Фартенинг”. В качестве руководителя круиза выступал профессор Э. Бухнер. Многообразие условий развития морских пассажирских сообщений в Черном море может быть реализовано на основе взаимодействия и сотрудничества приморских стран. Главным становится обобщение и систематизация опыта развития локальных круизных зон.

Литература

1. Schulz A. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / J. Auer. – München : Oldenbourg, 2010. – 397 p.

2. Харилло К. Х. Стратегическая логика: Логическая основа решения стратегических проблем бизнеса / К. Х. Харилло ; пер. с англ. – Д. : Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.
3. Холоввей Дж. К. Туристический бизнес / Дж. К. Холоввей ; пер. с 7-го англ. изд. / Н. Тейлор. – К. : Знання, 2007. – 798 с.
4. Голубкова И. А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины : монография / И. А. Голубкова. – О. : ИПРиЭЭИ НАНУ, 2011. – 320 с.
5. Селиванов В. В. Агентирование круизных судов и яхт : монография / В. В. Селиванов. – О. : Феникс, 2010. – 239 с.
6. Курлянд А. Развитие морского транспорта Украины. Проблемы и возможности / А. Курлянд // Судоходство. – 1997. – № 2. – С. 5–7.
7. Douglas N. The Cruise Ship Experiences / B. Douglas. – L. : Pearson, 2004. – 246 p.
8. Peisley T. Global Changes in the Cruise Industry 2003–2010 / T. Peisley. – L. : Seatrade Communication, 2003. – 342 p.

References

1. Schulz A. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / J. Auer. – Munchen : Oldenbourg, 2010. – 397 p.
2. Харилло К. Х. Strategy`cheskaya logy`ka: Logy`cheskaya osnova resheny`ya strategy`chesky`x problem by`znesa / К. Х. Харилло ; per. s angl. – D. : Balans By`znes Buks, 2005. – 304 s.
3. Xolovvej Dzh. K. Tury`sty`chesky`j by`znes / Dzh. K. Xolovvej ; per. s 7-go angl. y`zd. / N. Tejlor. – K. : Znany`ya, 2007. – 798 s.
4. Golubkova Y`. A. Экономы`chesky`j mexany`zm razvy`ty`ya kruy`znogo sudoxodstva Ukray`ny : monografy`ya / Y`. A. Golubkova. – O. : Y`PRy`ЭЭY` NANU, 2011. – 320 s.
5. Sely`vanov V. V. Agenty`rovany`e kruy`znych sudov y` yaxt : monografy`ya / V. V. Sely`vanov. – O. : Feny`ks, 2010. – 239 s.
6. Kurlyand A. Razvy`ty`e morskogo transporta Ukray`ny. Problemy y` vozmozhnosty` / A. Kurlyand // Sudoxodstvo. – 1997. – # 2. – С. 5–7.
7. Douglas N. The Cruise Ship Experiences / B. Douglas. – L. : Pearson, 2004. – 246 p.
8. Peisley T. Global Changes in the Cruise Industry 2003–2010 / T. Peisley. – L. : Seatrade Communication, 2003. – 342 p.

Надіслана/Written: 3.08.2015 р.
Надійшла/Received: 6.08.2015 р.
Рецензент: д.е.н., проф. О. О. Орлов