

Але для досягнення найбільш раціонального результату, необхідно мати інформацію про:

- поточні дислокації порожніх вагонів певних типів;
- величини порожнього пробігу від кожної станції дислокації до кожної станції завантаження;
- пріоритети використання для кожного роду вантажу наявних типів вагонів;
- місткість та вантажопід'ємність кожного типу вагону для дозволеного роду вантажу.

Оптимальне вирішення повинно бути спрямовано на досягнення мінімальних витрат, що пов'язані з використанням та розподілом вагонного парку.

Використання системи вдосконалених інформаційних технологій аналізу та прогнозування параметрів вагонопотоків дозволяють детальніше урахувати умови роботи диспетчера-вагонорозподільвача і подати рекомендації щодо ефективних рішень.

УДК 656.614.207244:338.48

ВЛИЯНИЕ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА ЭКОНОМИКУ ТРАНЗИТНЫХ ПОРТОВ ЗАХОДА

Пересыпкина Н.А., аспирант (ОНМА)

В настоящее время глобальный круизный туризм является самым быстрорастущим сектором туризма.

Движение круизных судов по маршрутам, как правило, предопределяет стимулирование экономической активности приморских регионов. Некоторое воздействие на экономику может быть прямым - приобретение топлива, воды, плата за стоянку у причала, портовые сборы и т.д. Большинство экономических последствий будут, однако, зависеть от туристов и их пожеланий. К секторам, которые больше всего выиграют от деятельности круизных туристов относятся:

- Транспорт (такси, автобусы, прокат автомобилей и лодок);
- Туроператоры (в том числе организаторы, экскурсоводы);
- Отдельные достопримечательности (в основном те, которые входят в экскурсионную программу);
- Магазины (в основном те, которые расположены близко к причалу, и их ассортимент включает сувенирную и местную

специфическую продукцию).

Круизный туризм генерирует доход государству порта за счет расходов пассажиров на берегу и других сборов. Пассажиры расходы рассматриваются как самое большое преимущество в поддержку развития круизного туризма в данном порту, так как каждый транзитный пассажир оставляет за день пребывания около 75-100 долларов США в день. В 2012 году, как прогнозируют аналитики, круизные туристы оставят наличными в городах, которые они посещают около 2,5 млрд долларов США.

Ценность круизного бизнеса, помимо прочего, в рекламе региона сразу для тысяч иностранных граждан из наиболее развитых стран мира. Они смотрят достопримечательности, а потом, приезжая на более длительный срок, останавливаются в отелях, пансионатах, от которых эффект экономически более ощутим городской казной.

Тем не менее, посещение порта круизными мега-лайнерами требует больших начальных капиталовложений в инфраструктуру, а также затрат на ее обслуживание. Так как размеры круизных судов продолжают расти, то дальнейшие инвестиции могут быть необходимы.

Мобильный характер круизных судов означает, что они приобретают все запасы в базовом порту, совершая минимальные покупки по маршруту плавания и, следовательно, уровень дохода, который приходится на долю экономики порта захода значительно снижается.

К сожалению, в Черноморском круизном регионе отсутствуют базовые порты. Все черноморские круизные порты, а сегодня это Варна, Бургас, Констанца, Одесса, Ялта, Севастополь, Феодосия, Евпатория, Новороссийск, Батуми, Сочи, Поти, Синоп, Трабзон, Самсун, являются транзитными. И если все эти порты смогут предложить качественный туристический продукт, то во все порты смогут заходить суда, появляющиеся на Черном море.

Для развития круизного туризма важно наличие близости от базового порта международного аэропорта. Сегодня порт Стамбул является единственным круизным портом на Черном море, который обладает современным аэропортом, способным быть базовым для круизных линий. Но такие аэропорты нужны и в Одессе, и в Крыму, и в других местах, претендующих на привлечение круизных пассажиропотоков.