

Логунова Н.А.

РОЛЬ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ В РАЗВИТИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО КРУИЗНОГО БИЗНЕСА

В статье обоснована необходимость развития отечественного круизного бизнеса; акцентировано внимание на значимости морских портов в процессе создания круизного туристского продукта; проанализировано современное состояние развития круизного судоходства и выявлены основные экономические проблемы украинских портов. Установлено, что эффективная деятельность в сфере круизного бизнеса зависит от тесного взаимодействия управления морского порта с круизными операторами, судовыми агентами и городской администрацией.

Ключевые слова: круизный туризм, морские порты, эффективность, развитие, круизный лайнер.

Постановка проблемы. В последнее десятилетие о проблемах и перспективах развития круизного туризма в Украине неоднократно упоминалось как в средствах массовой информации, так и в периодических отчетах руководителей морских портов, участвующих в процессе обслуживания круизных лайнеров и туристов, посетивших украинские порты. Однако, на сегодняшний день ни в одном правительственном документе не отражены меры по урегулированию данной сферы, не разработаны концептуальные основы и стратегические императивы развития отрасли, нет методического обеспечения проведения статистического учета и отчетности по измерению круизных туристских потоков и вклада круизного туризма в формирование доходной части государственного бюджета, не исследована структура расходов на создание круизного туристского продукта и т.п.

Вместе с тем, значимость круизного туризма с позиций социально-экономического развития страны и общества обуславливают интерес к данному виду туризма и определяют необходимость в выявлении проблем в его развитии и поиск выхода из сложившейся проблемной ситуации на основе критического анализа отечественного круизного рынка и изучения передового опыта мировых туристских дестинаций.

Анализ последних исследований и публикаций. В работах отечественных ученых проблема развития круизного бизнеса рассмотрена фрагментарно.

Исследования И.Голубковой [1], В.Жихаревой [2], Н.Пересыпкиной [3], Ю.Михайловой [4] направлены на анализ динамики и перспектив развития круизного судоходства, Л.Паладич [5], Н.Зацепина [6], О.Ляховская [7] рассматривают исторический аспект развития круизной индустрии; российские авторы С.Шпилько [8], Н.Андросова [8] и Р.Чударев [8] акцентируют внимание на особенностях организации морских круизов и специфике менеджмента и маркетинга в туристском бизнесе. Между тем, в представленных публикациях недостаточно освещены вопросы экономического развития морских торговых портов, как и не обозначена их роль в контексте формирования круизного туристского продукта.

Целью статьи является анализ современного состояния морских круизных портов и оценка их роли в процессе организации круизного туризма в Украине.

Основной материал. Изучение проблематики функционирования круизного сектора показало, что его гармоничное развитие, помимо надлежащей туристской инфраструктуры, зависит от технических возможностей морских портов, заключающихся в их способности принимать круизные суда определенных размеров, и нормативно-правовой базы, регулирующей процессы передачи портов в концессию, порядок установления портовых сборов для круизных судов и другие процедуры [9].

Принятие Закона «О морских портах Украины» (№ 4709-VI от 17.05.2012 г.), который прописывает понятные для инвесторов правила и предоставляет им гарантии сохранности капитала, а также возможность передачи в концессию пассажирских комплексов в портах, даёт основания надеяться на реальные сдвиги в отрасли [10]. Ведь на сегодняшний день круизный туризм, являясь значимым фактором национального экономического роста, в Украине представлен лишь в качестве побочного источника дохода трех отечественных портов, которые имеют технические возможности для приема круизных судов, это: Одесский морской торговый порт, Ялтинский морской торговый порт и Севастопольский морской торговый порт. При этом, уровень качества портовой инфраструктуры в данных портах во много раз отстает от уровня других стран (Украина занимает 96 позицию в рейтинге среди 142 стран, с каждым годом увеличивая разрыв: 2008 г. – 87, 2009 г. – 80, 2010- 94 место), что, прежде всего, обусловлено низким уровнем диверсификации, недостаточным взаимодействием между различными видами транспорта и отсутствием мультимодальной логистической инфраструктуры.

Между тем, активность руководства Одесского морского порта привела к определенным позитивным результатам: число судозаходов круизных лайнеров увеличилось в 1,8 раз относительно 1994 г. и в 3 раза по сравнению с 2000 г., а круизный пассажиропоток возрос более, чем на 240 % (рис. 1, 2, табл. 1).

При этом, если общий прирост судозаходов круизных лайнеров за период 2009-2012 гг. сдерживался ежегодным сокращением заходов транзитных круизных судов в Севастопольский морской порт, то превышение темпов роста круизного пассажиропотока над темпами роста заходов судов в порты Украины свидетельствует о тенденции к увеличению размеров круизных лайнеров и соответственно их пассажироместимости.

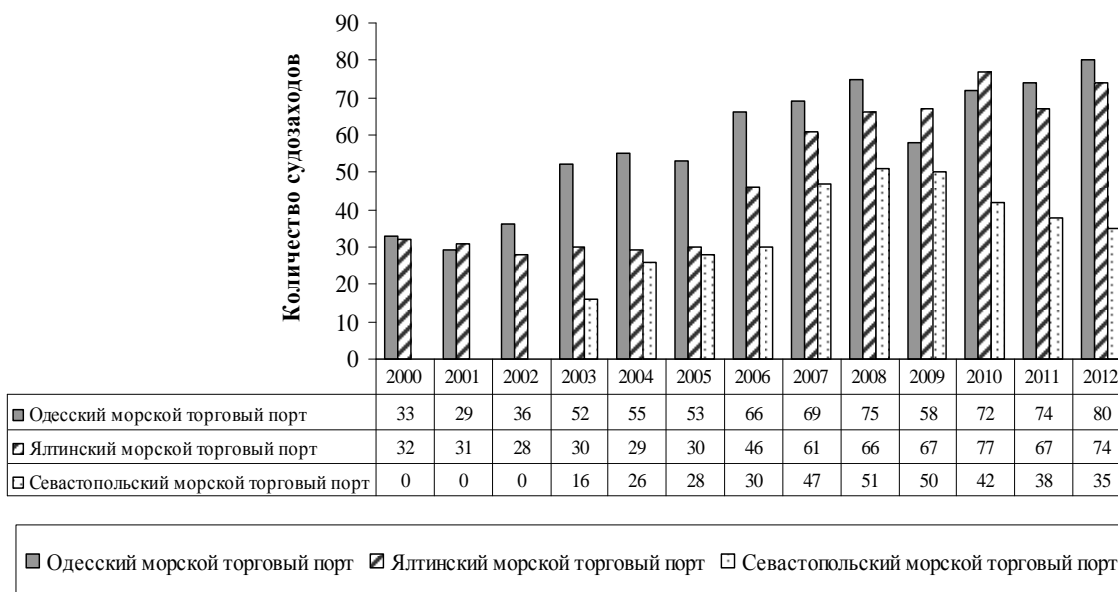


Рис. 1. Динамика заходов круизных судов в порты Украины за период 2000-2012 гг.

Сравнивая долю судозаходов иностранных лайнеров в отечественные порты, следует отметить практически одинаковый интерес круизных операторов к Одесскому и Ялтинскому морским портам. В то же время, необходимо обратить внимание, что на фоне общей положительной динамики в 2011 г. наблюдается снижение заходов круизных судов в Ялтинский морской порт.

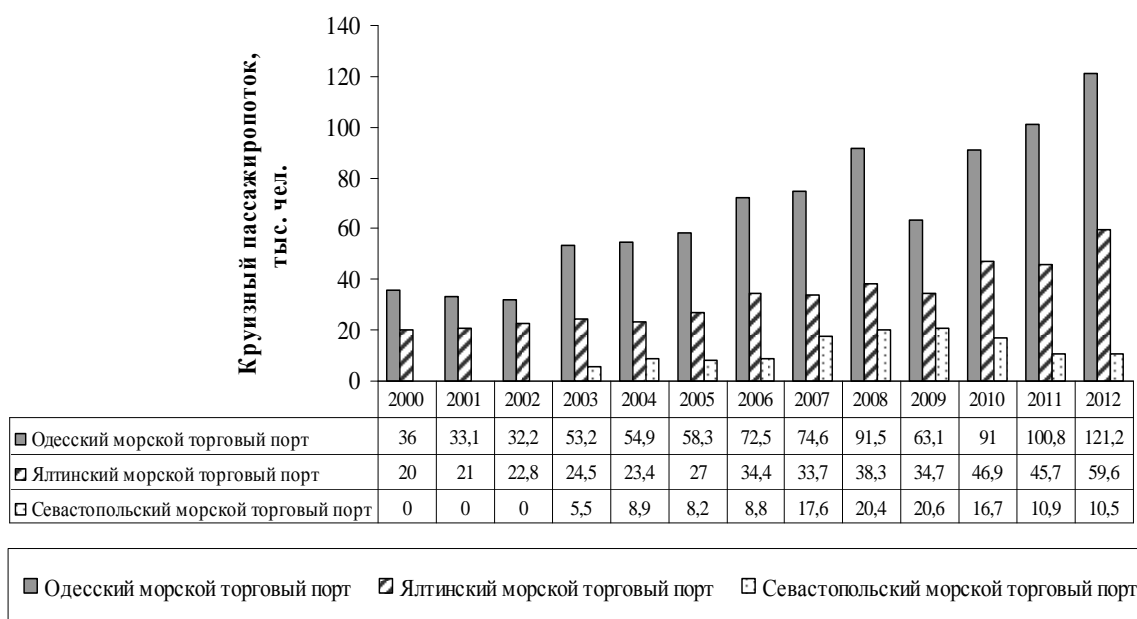


Рис. 2. Динамика круизного пассажиропотока украинских портов за период 2002-2012 гг.

Данное обстоятельство связано, во-первых, с выходом Ялтинского порта из состава членов международной круизной организации MedCruise (Одесса и Севастополь до настоящего времени являются членами ассоциации) из-за кризисного состояния порта и невозможности проводить своевременную оплату членских взносов; во-вторых, отсутствием заинтересованности со стороны местных властей в развитии круизного туризма, их нежеланием тратить время и силы на достойную организацию приема круизных туристов, аргументируя это разовой нагрузкой на инфраструктуру города, проблемами коммунальных служб относительно утилизации бытовых отходов, недостаточностью автобусного парка и гидов-переводчиков, способных качественно представить материал о достопримечательностях города, и т.п. Вместе с тем, по оценкам аналитиков круизного рынка, Ялта занимает первое место среди всех Черноморских стран по уровню туристской привлекательности и является стратегическим центром для круизных операторов при формировании маршрутной сетки круизов и организации программ отдыха туристов на берегу.

Непонимание значимости развития круизного туризма и его вклада в доходную часть местного бюджета (прежде всего, за счет роста предпринимательской активности и уровня жизни местного населения), коррупция в органах местной власти, с одной стороны – предопределили негативный имидж крымского курорта в зарубежных средствах массовой информации, а с другой – акцентировали внимание регионального руководства на необходимость изменения туристской политики в области круизного бизнеса, что способствовало принятию ряда мер по преодолению информационного вакуума и поддержанию престижа региона, а также изменению тарифной политики в сфере круизного судоходства, что сразу отразилось и на росте заходов круизных лайнеров в отечественные порты (общий прирост составил 6 % в 2012 г. по сравнению с 2011 г.).

В 2013 г. было возобновлено круизное сообщение на Черном море между курортными городами России и Украины, организатором которого выступила Black & Baltic Seas Cruise Company – дочерняя компания Санкт-петербургского туроператора «Экспо-тур», используя зафрахтованное у Карибского судовладельца судно «Адриана», 1972 года постройки (реновации были осуществлены в 1992, 2003, 2010 гг.), вместимостью до 300 пассажиров и 100 членов экипажа. В курортный сезон (май-сентябрь) была запланирована серия регулярных круизов «Шесть курортных столиц Черного моря» с еженедельными заходами судна в города: Новороссийск, Сочи, Феодосию, Ялту, Одессу, Севастополь.

Преимуществами новой линии явились ее доступность для внутренних туристов (не требовался загранпаспорт и виза), закольцованность маршрута (в каком порту турист поднялся на борт, в том же через неделю он мог сойти на берег) и интернациональный состав судовой команды «Адрианы»: русские, украинцы, кубинцы, филиппинцы, американцы и т.д. Вместе с тем, организаторы круиза отметили, что в 2014 г. феодосийский морской порт будет исключен из маршрута, ввиду отсутствия оборудованного причала и морского вокзала, что во время круизов создавало множество неудобств туристам и пассажирам судна.

Следовательно, несмотря на существенное улучшение показателей развития круизного туризма, потенциал украинских портов используется крайне неэффективно. Так, доходы от круизных перевозок Одесского морского торгового порта составляют всего 2% от общего объема реализованных портовых услуг, при этом возможности порта позволяют принимать до 4 млн. чел., то есть на сегодняшний день причал Одесского морского вокзала задействован всего на 3%.

Таблица 1

Прирост судозаходов круизных лайнеров и круизного пассажиропотока портов Украины, %

Годы	Темпы прироста судозаходов круизных лайнеров в порты Украины, %				Темпы прироста круизного пассажиропотока, %			
	ОМТП	ЯМТП	СМТП	Общий прирост	ОМТП	ЯМТП	СМТП	Общий прирост
2001	-12,12	-3,13	-	-7,69	-8,06	5,00	-	-3,39
2002	24,14	-9,68	-	6,67	-2,72	8,57	-	1,66
2003	44,44	7,14	-	53,13	65,22	7,46	-	51,27
2004	5,77	-3,33	62,50	12,24	3,20	-4,49	61,82	4,81
2005	-3,64	3,45	7,69	0,91	6,19	15,38	-7,87	7,22
2006	24,53	53,33	7,14	27,93	24,36	27,41	7,32	23,74
2007	4,55	32,61	56,67	24,65	2,90	-2,03	100,00	8,82
2008	8,70	8,20	8,51	8,47	22,65	13,65	15,91	19,30
2009	-22,67	1,52	-1,96	-8,85	-	-9,40	0,98	-21,17
2010	24,14	14,93	-16,00	9,14	44,22	35,16	-18,93	30,57
2011	2,78	-12,99	-9,52	-6,28	10,77	-2,56	-34,73	1,81
2012	8,11	10,45	-7,89	5,59	20,24	30,42	-3,67	21,54
Средние темпы прироста, %	7,61	7,23	9,11	9,31	10,65	9,52	7,45	10,78

Помимо вышеизложенных проблем, существуют технические ограничения для приема круизных судов в отечественных портах. Глубины крымских портов не позволяют принимать суда длиной более 250 м: Ялтинский порт способен обеспечить прием судна длиной до 215 м (до 240 м при благоприятных метеоусловиях) и осадкой до 8,6 м; Севастопольский порт оборудован для оказания услуг лайнеров водоизмещением до 150 тыс. т. Прием больших круизных теплоходов в Одесском порту ограничен пропускной способностью пролива Босфор, не позволяющей принимать суда высотой более 54м. Вследствие чего, наибольшую долю в судозаходах транзитных круизных судов занимают теплоходы пассажироместимостью до 500 чел. (рис. 3, 4), в то время, как во всем мире средняя пассажироместимость круизного судна составляет 3000 тыс. чел.; кроме того, последнее десятилетие обозначило ярко выраженную тенденцию к превалированию лайнеров большего тоннажа и пассажироместимости (до 7000 чел.) с максимально широким ассортиментом услуг на борту.

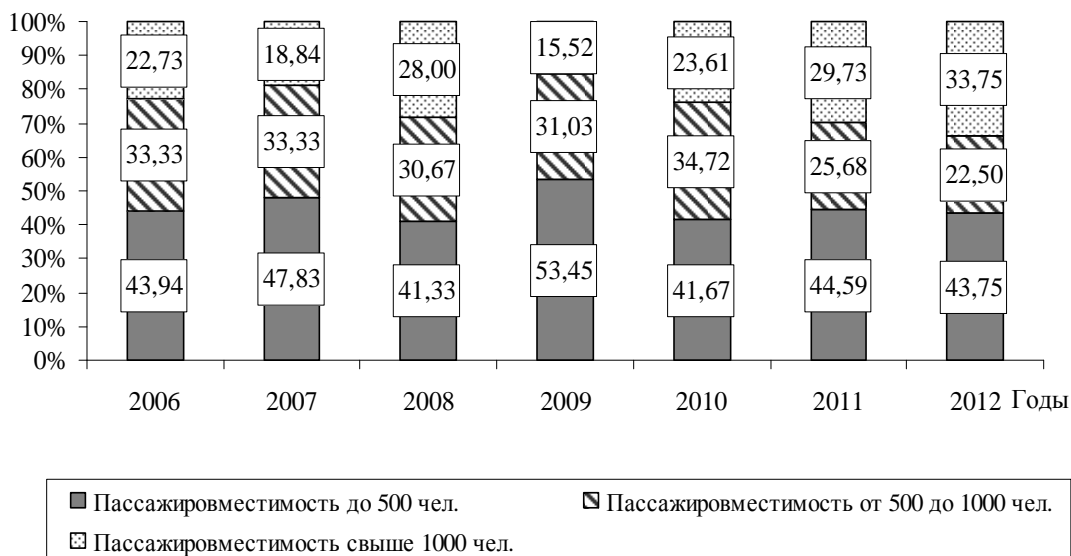


Рис. 3. Динамика изменения структуры судозаходов круизных лайнеров, посетивших Одесский морской торговый порт

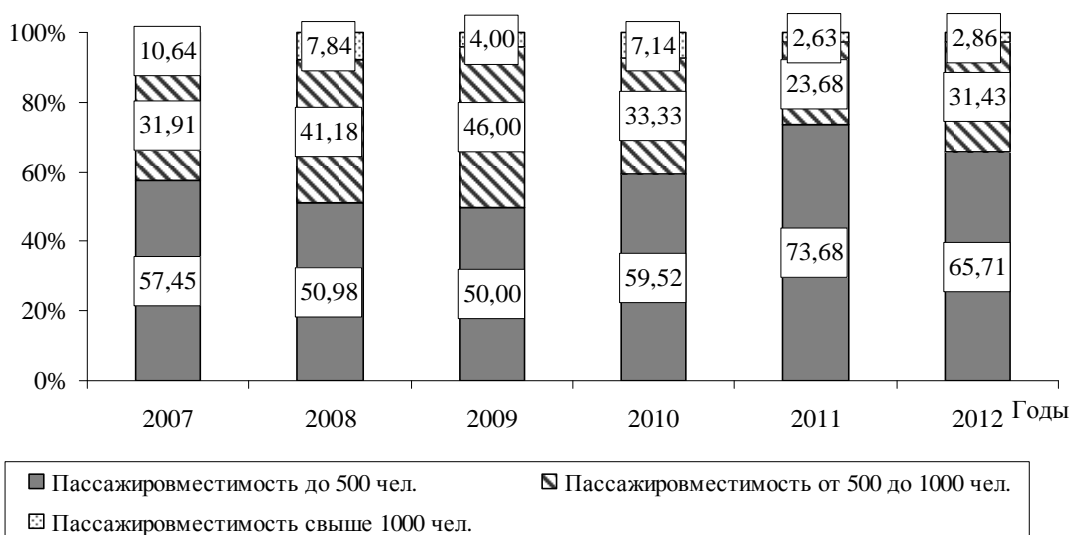


Рис. 4. Динамика изменения структуры заходов круизных судов, посетивших Севастопольский морской торговый порт

Как свидетельствует международный опыт, эффективная деятельность в сфере круизного бизнеса во многом зависит от комплексного взаимодействия администрации морских портов с круизными операторами, обеспечивающими реализацию круизных туров и участвующими в процессе организации круиза, к которым относятся [8]:

- туроператоры, создавшиеся именно для осуществления предпринимательской деятельности на рынке классических морских круизов, и специализирующиеся исключительно в этой области;
- многопрофильные туроператоры, занимающиеся различными видами туризма, для которых морские круизы изначально являлись основным, или одним из основных направлений деятельности;
- туроператоры, не организующие чартеров, но специализирующиеся на работе с индивидуальной состоятельной клиентурой;

-
- компании, вышедшие на рынок морских круизов по мере развития своего бизнеса, связанного с деятельностью на массовых, пляжных или экскурсионных направлениях;
 - туроператоры, занимающиеся специальными видами круизов, например, экспедиционными или ретро-круизами;
 - туроператоры, специализирующиеся на обслуживании пассажиров круизных судов, прибывших в украинские порты.

Следует отметить, что в Украине круизные операторы представлены в большей мере многопрофильными туроператорами и туроператорами, специализирующиеся на обслуживании пассажиров круизных судов, которые сконцентрированы в крупных туристских центрах: Одессе, Киеве, Симферополе, Севастополе и Ялте. При этом, практически все туроператоры являются агентами зарубежных круизных компаний, предоставляя услуги по реализации морских круизов украинцам по Северной Европе, Карибскому и Персидскому бассейнам, Средиземному и Черному морям, упуская возможность получения дополнительной прибыли и повышения своего конкурентного статуса на рынке круизов.

Несомненно, сотрудничество с международными круизными организациями будет способствовать созданию современной береговой инфраструктуры и модернизации существующей технико-технологической базы отечественных портов. Так, между Министерством инфраструктуры Украины и международной круизной компанией «Royal Carribbean», которая заинтересована в развитии круизного туризма в регионе Черного моря, были достигнуты договоренности о совместной модернизации портов Ялты и Севастополя. В частности, американский холдинг намерен провести глобальную реконструкцию причальных, гидротехнических сооружений крымских портов, обустроить современные многофункциональные причалы и пассажирские терминалы, расширить портовые бассейны. Однако, несмотря на перспективность данного направления, на сегодняшний день постановления, согласно которому Ялтинский и Севастопольский порты могут быть переданы в концессию, до сих не подготовлено, а инвестировать деньги в развитие украинских портов на других условиях американская компания не намерена.

Кроме того, решение проблем в сфере развития круизного туризма во многом зависит от государственной политики в области установления тарифов на портовые сборы в портах Украины, принимающих круизные суда, стабильность которых является определяющим фактором для судоходных компаний при перспективном планировании круизных маршрутов в рамках предполагаемых портов захода круизных судов.

В последние годы, осознав перспективность развития круизного туризма и проанализировав государственные тарифы на портовые сборы и тарифы на услуги в странах мира (которые существенно ниже украинских), на уровне Кабинета Министров и Министерства инфраструктуры Украины был введен новый порядок для расчета величины портовых сборов для иностранных круизных судов. Кроме того, была принята система сезонных скидок, предусматривающая снижение портовых сборов на 50% для всех круизных судов, заходящих в украинские порты с 15 ноября по 15 марта, и на 20% для всех круизных судов, заходящих в Одесский порт. Также для повышения конкурентоспособности тарифов и увеличения заходов круизных лайнеров в отечественные порты был отменен корабельный сбор для любого судна круизной компании, совершившего более двух судозаходов в течение года.

Помимо вышеизложенных мер, в ноябре 2013 г. Верховная Рада Украины ратифицировала соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Итальянской Республики о торговом судоходстве, которое предусматривает взаимное обязательство предоставлять судам другой стороны в своих портах такие же условия, как и судам под национальным флагом, а также упрощение административных, таможенных и других процедур, применяемых в портах. Принятие комплекса стимулирующих мер и синхронизация законодательства Украины и Европейского Союза в рамках Соглашения об ассоциации и зоне свободной торговли, должны заложить фундамент для развития

міжнародного круїзного туризму в Україні і підвищить зацікавленість основних італійських круїзних операторів, в частині компаній Costacrociera і MSC Cruises, в реалізації спільних круїзних проєктів.

Висновки. Економічна оцінка результативності діяльності морських портів показала, що, незважаючи на ріст круїзного суднооборота, потенціал українських портів використовується надзвичайно неефективно, що обумовлено технічними обмеженнями для прийому круїзних судів, низьким рівнем диверсифікації, недостатнім взаємодією між різними видами транспорту і відсутністю мультимодальної логістичної інфраструктури. Несумісність рівня розвитку вітчизняного круїзного туризму з міжнародним актуалізує необхідність у розробці стратегії, базованої на вивченні передового досвіду розвинутих круїзних туристських напрямків і орієнтованої на приведення наявних ресурсів у відповідність з вимогами і можливостями внутрішніх і зовнішніх круїзних ринків для отримання доходів у бюджети всіх рівнів і рішення на цій основі соціальних завдань.

ЛИТЕРАТУРА

1. Голубкова І.А. Фактори і закономірності структуризації глобального круїзного ринку / І.А. Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості : Зб. наук. праць. – 2010. – № 31. – С. 75-78.
2. Жихарева В.В. Сучасні тенденції розвитку ринку круїзного судноходства / В.В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. № 39 (2). – С. 153-166.
3. Михайлова Ю.В. Моделі інтеграції учасників ринку круїзних послуг / Ю.В. Михайлова, А.М. Холоденко // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2008. – № 13. – С.107-119.
4. Пересипкіна Н.О. Доцільність нормалізованого розвитку чорноморського круїзного сегменту // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем : Зб. наук. праць. – 2012. – № 19. – С. 30-40.
5. Паладич Л.І. Морські круїзи (Морський туризм) /Л. Паладич - М. : Знання, 1989. – 64 с.
6. Зацепіна Н.О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі / Н.О. Зацепіна // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – 2012. – вип. XXXIV. – С.232-234.
7. Ляховська О.С. Круїзний туризм в Україні / О.С. Ляховська // Українська культура: минуле, сучасне, шляхи розвитку: Збірник наукових праць: наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. – 2011. - № 17. – Т. 2. – С. 25-30.
8. Шпилько С. Морські круїзи: теорія і практика: учеб. посібник / С.Шпилько, Н.Андросова, Р.Чударев. – М.: Советский спорт, 2012. – 147 с.
9. Логунова Н.А. Розвиток морських портів – основа формування круїзного туристського продукту / Н.А. Логунова // Культура народів Причорномор'я. –2013. - № 246 – С. 44-48.
10. Закон України "Про морські порти", Верховна Рада України; Закон від 17.05.2012 № 4709-VI. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

Логунова Н.А.

РОЛЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО КРУЇЗНОГО БІЗНЕСУ

У статті обґрунтовано необхідність розвитку вітчизняного круїзного бізнесу; акцентовано увагу на значущості морських портів в процесі створення круїзного туристичного продукту; проаналізовано сучасний стан розвитку круїзного судноплавства та виявлено основні економічні проблеми українських портів. Встановлено, що ефективна діяльність у сфері круїзного бізнесу залежить від тісної взаємодії управління морського порту з круїзними операторами, судовими агентами і міською адміністрацією.

Ключові слова: круїзний туризм, морські порти, ефективність, розвиток, круїзний лайнер.

Logunova N.

SEAPORTS ROLE OF UKRAINE IN DEVELOPMENT OF DOMESTIC CRUISE BUSINESS

The article substantiates the need for the development of the domestic cruise business, also focused on the importance of seaports in the process of creating a cruise tourism product and analyzes the current state of development of cruise shipping and identified the main economic problems of Ukrainian ports. Found that the effective activity in the cruise business depends on close interaction management seaport with cruise operators, shipping agents and the city administration.

Keywords: *cruise tourism, ports, efficiency, development, cruise liner.*

УДК 94 (629.5)(477)

Мельник Н.О.

СТАН ТА ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУДНОБУДУВАННЯ

Сучасне міжнародне суднобудування і процеси що його оточують являють собою високотехнологічну, інноваційну, ресурсоємну і високоінтегровану галузь. Але, ця галузь суспільного господарства переживає важкі часи. Зменшення портфелю замовлень, світова економічна криза, зростання цін на енергоносії привнесли негативні зміни до її розвитку. В даній статті розглянуто сучасний стан та проблеми міжнародного суднобудування, портфель замовлень та перспективи його розвитку.

Ключові слова: *суднобудування, водотоннажність, суднобудування, портфель замовлень, тоннаж.*

Постановка проблеми. Якщо провести порівняльний аналіз обсягів і активності замовлень з розрахунковою потужністю суднобудування в 2013 році з 2011 роком, напрошується висновок про те, що потужності світового суднобудування задіяні лише на третину. При такій завантаженості виробничих потужностей не дивні зміни в термінах будівництва і падіння цін. У середньому ціни нових суден впали на 14%.

Аналіз останніх публікацій. Проблемами світового суднобудування в Україні займалися такі вітчизняні вчені – О.М. Антіпов, Ю.Я. Блех, А.А. Вороніна, О.Є. Бабина, С.М. Боняр, І.В. Гладка, В.В. Жихарева, О.О. Карпенко, Я.Д. Крупка, О.М. Ляшенко, А.С. Музиченко, А.А. Пересада, С.К. Реверчук, Н.О. Татаренко, К.С. Хорішко, та інші. А також зарубіжні вчені – В.Войченко, Wandy Laursen, James Brooken, Pamela O. Long, David McGee та ін.

Постановка завдання. Метою статті є визначення стану розвитку світового суднобудування та визначення його основних проблем.

Викладання основного матеріалу. Міжнародне суднобудування – це високотехнологічна, інноваційна, ресурсоємна і високоінтегрована галузь. Вона є однією з найстаріших видів діяльності людства, яка пройшла велетенський шлях від елементарних дерев'яних човнів до сучасних великотоннажних суден, забезпечених усіма сучасними технологічними винаходами.

Нажаль, на сьогоднішній момент ця галузь втратила світові лідируючі позиції по обсягах виробництва в результаті своєї матеріало- і працемісткості, а також довготривалим термінам виробництва. Приблизне виробництво великого суховантажного судна може сягнути одного року, а саме судно може складатися з мільйона деталей та потребувати до 3000 тонн металу.