

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУМОСЬКОГО КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. Сьогодні в умовах унікальної та надзвичайно складної соціально-економічної ситуації в Україні, пов'язаної з проблемами переосмислення європейської інтеграції, змінами геополітичної ситуації в Україні та Європі, стрімким зниженням економічного доходу населення України та інших країн пострадянського простору, виникає гостра проблема переорієнтації потреб та пропозицій щодо відпочинку громадян цих країн-туристів.

Але, не дивлячись на це, в світі продовжується зростання потреб туристів у відпочинку [1] (особливо активному та екзотичному), оскільки за останні десятиліття пострадянський турист зрозумів потребу та необхідність витратити гроші саме на власні потреби, не вважаючи на зміни макросередовища.

Це стосується і найбільш дорогого відпочинку, на який приходиться менше 1% потреб українських туристів – круїзних подорожей [3], які менше десяти років тому стали доступними українським туристам та споживачам пострадянського простору. Це пов'язано з причинами:

1. Збільшенням доходів населення і можливістю їх використання для власних потреб.
2. Зміною потреб зі звичайного відпочинку на унікальний відпочинок.
3. Збільшенням бажань у відвідуванні багатьох об'єктів і територій за короткий термін подорожі.
4. Бажанню повернутися до стану розвитку круїзів часів СРСР.
5. Наявності розгалуженої мережі морських портів та не зовсім досконалої інфраструктури в них та ін.

Але на сьогоднішній день гострою залишається проблема сучасного стану та перспектив круїзного відпочинку, попиту та пропозиції, організації та економічної складової організації круїзного туризму.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями організації та економічного ефекту від цієї діяльності займалися відомі українські вчені Одеси - І. Голубкова, В. Дергачов, С. Нездойминов, Н. Андреева, Н. Логунова [3-7, 9], а також зарубіжні вчені – П. Уайльда, Ю. Макогон ін. [8, 10]. Їх дослідження присвячені питанням можливості та необхідності розвитку круїзного туризму, розвитку морських портів, стратегії на близьке майбутнє тощо. Але не дослідженими залишаються майбутнього розвитку круїзного туризму (з урахуванням складної соціально-економічної ситуації в Україні та світі, економічним ефектом від цієї діяльності тощо).

Формулювання завдання дослідження. Саме тому важливим питанням наукових досліджень в організації та впровадженні в життя круїзного туризму є чітке визначення пріоритетів розвитку даного виду туризму на всіх рівнях державної влади – від центральної до місцевої. Виходячи з цього, завданням статті є обґрунтування варіанту подальшого розвитку круїзного туризму в Україні.

Виклад основного матеріалу. В роки існування СРСР найбільш дорогими та такими, що користувалися надзвичайним попитом, але були майже недоступними для потреб пересічних громадян, були тури по Чорному та Середземному морям, оскільки ці тури дозволяли радянським туристам відвідувати за короткотривалу подорож декілька міст-портів, відомих на світовому рівні. Також розповсюдженими серед туристів були тури по річковим артеріям – Дунаю, Волзі, Дніпру.

Після розпаду СРСР Україна повністю лишилася круїзних лайнерів [11], а тому і можливості розвивати даний вид туристичної діяльності.

В жодному нормативно-правовому документі України не визначені пріоритети, від яких залежить майбутнє та ефективність розвитку морського круїзного туризму, крім Морської доктрини України [2], а також регіональних програм розвитку туризму та курортів, наприклад в Програмі розвитку туристично-рекреаційної галузі Одеської області на 2011-2015 роки [13].

Але, всупереч цьому, Україна має доволі багатий та потужний природно-ресурсний та соціально-економічний потенціал для цієї діяльності, враховуючи той факт, що країна є морською державою і має кордони по Чорному та Азовському морях, а також прямий вихід до Середземного моря.

В цій діяльності можуть бути задіяні такі центри мореплавства України як Одеса, Миколаїв, Херсон, Ізмаїл, Іллічівськ, Маріуполь та інші. Нажаль до цього списку з 2014 року не можна додати такі порти як Ялта, Севастополь, Феодосія та інші, розташовані на території півострова Крим з причин нез'ясованості приналежності цих об'єктів до території України.

1. За розмірами:

А) великі;

Б) середні;

В) малі;

2. За видами забезпечення засобами пересування:

А) круїзні лайнери;

Б) яхти;

В) річкові «трамвайчики» та ін.

3. За потребами заходу в порти клієнтів:

А) загальні туристичні потреби (відпочинок, «коктейль-знайомство» з містом, екскурсії і т.п.);

Б) специфічні потреби (наприклад, знайомство з містом, яке певний час виконувало функцію цента суднобудівництва СРСР, сучасної України – міста Миколаєва чи відвідування унікальних етнічних поселень).

4. За доступністю відвідування.

5. За відомістю.

Круїзний ринок світу сьогодні належить до трьох відомих світових холдингів та декількох незалежних морських компаній:

1. CarnivalCorp (51% ринку круїзів світу).

2. RoyalCaribbean (23%).

3. MSC (10%).

4. GentlingGroup, Louis, Thomson і інші (16%) [9].

Станом на 1991 рік у України були 30% торговельного флоту СРСР, 18 морських та 8 річкових портів. Також в межах України були сконцентровані найпотужніші промислові об'єкти суднобудування та судноремонту. На сьогоднішній день доходи від діяльності торговельного флоту України складають млрд. дол. США, деяких потужних портів Україна лишилася завдяки агресії Російської Федерації в 2014 році, а суднобудівні та судноремонтні заводи знаходяться на грані виживання.

За останні роки на українському флоті доволі сильно знизився пасажиропотік, про що свідчать дані: станом на 2014 рік в акваторію України зайшло 13775 кораблів, з них – 1506 пасажирських, 36 швидкісних, 9311 – грузових, 1762 – танкерів, 149 – риболовецьких, 1011 яхт та інших судів [14] (рис. 1-2). Лідером по заходах кораблів в роки СРСР була і є Одеса. Але, якщо у 2013 році в порт Одеса зайшли 816 кораблів, то у 2014 році в Одеський порт зайшли 35 суден під прапором іншої держави з 150 запланованих [11]. Якщо у часи колишнього СРСР до українських портів приїздило 3 млн. туристів щорічно, то у 2014 році відвідало Україну лише 10 тис., а Одесу – 122,6 тис. осіб [11]. Лідером по заходах пасажирських кораблів у 2013 році був Севастополь [14].

Сьогодні статистика відсутня і кримські порти знаходяться на проблемній території, до якої з часу її окупації Російською Федерацією заборонено вхід кораблів як під прапором України, так і під прапором інших країн, крім РФ та деяких її політичних та економічних союзників.

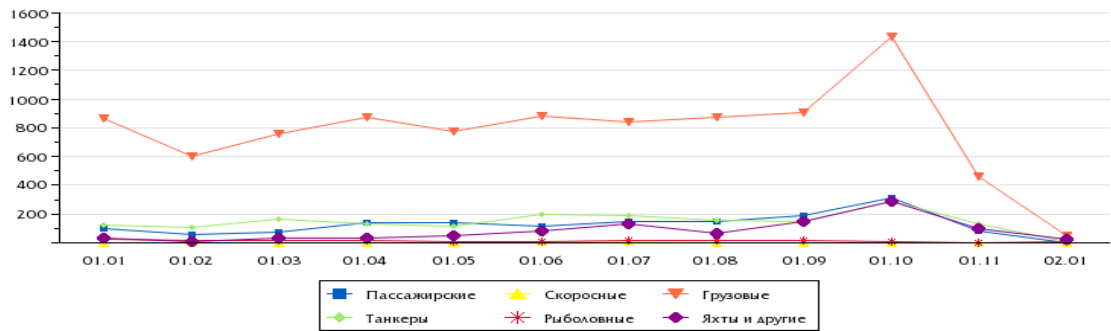


Рис 1 – Динаміка судозаходів в порти України [14]

У порівнянні з 1993 роком грузопотік через українські порти також значно зменшився з 6177000 т. до 904000 т. (5,8 разів), знизивши країну з 25 на 75 місце світу у рейтингу морських країн світу. До 2014 року лідером по заходах грузових кораблів в порти України був Маріуполь (717 кораблів у 2013 році), сьогодні за об’єктивних причин – воєнні дії, порт залишився на нульових відмітках по кількості заходів.

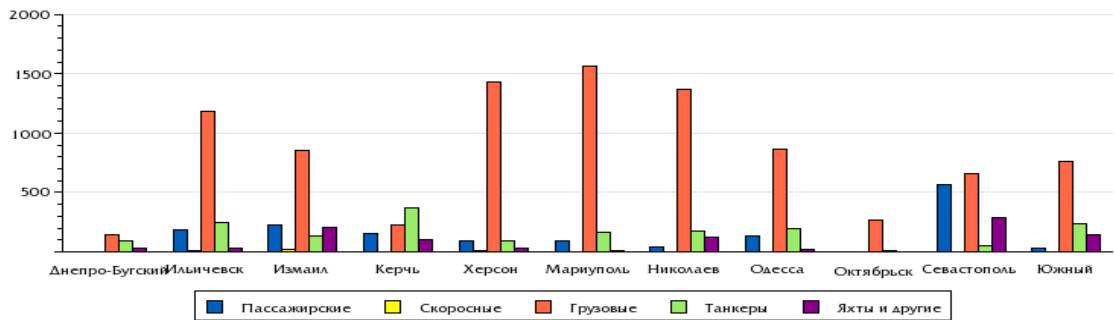


Рис. 2 - Судозаходи в Україну в розрізі по портах [14]

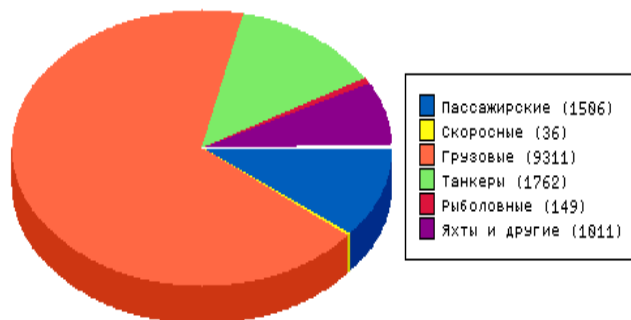


Рис. 3 – Загальна кількість судозаходів в Україну по типах судів [14]

Аналізуючи дану інформацію, слід зауважити, що у України як морської держави є декілька варіантів майбутнього розвитку морського круїзного туризму:

1. Повне знищення за рахунок багатьох об’єктивних та суб’єктивних факторів.

2. Поступовий розвиток та оновлення морського круїзного транспорту за рахунок зростаючих потреб туристів.

3. Стрімкий розвиток морських туристичних круїзів.

Розглянемо детальніше кожен з варіантів та визначимо найбільш ефективний, враховуючи, що за даними [1] головним споживачем туризму в Україні є власний споживач, на якого в 2014 році приходилося більше 70% проданих в Україні турів.

Першим варіантом майбутнього розвитку морських туристичних круїзів є повне припинення його розвитку та переорієнтація на інші види туристичних подорожей, які є більш цікавими, економічного обґрунтованими для туриста. Наприклад, автобусні тури гастрономічного туризму чи варіації «похмурого» туризму.

В період воєнно-політичного конфлікту, який сьогодні відбувається в Україні, жодна круїзна компанія не дозволить заходити в морські порти своїм лайнерам. Така ж ситуація можлива і в період післявоєнного періоду. Україна на сьогоднішній час має проблемну територіально-адміністративну одиницю – Крим, в межах якої знаходяться потужні порти – Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч та інші, які не підпорядковуються українській владі, а значить – не можуть розглядатися як об'єкти круїзного туризму. Так, з 20 грудня 2014 року ЄС заборонив компаніям країн ЄС надавати послуги, які напряму пов'язані з туристичною діяльністю в Криму та Севастополі. Суднам, які здійснюють круїзні послуги, заборонено заходити в порти Севастополя, Керчі, Ялти, Феодосії, Євпаторії, Чорноморська та Камиш-Бурун [14].

Також проблемною територією є Донецька та Луганська області, які межують з Російською Федерацією, країною, що надавала певний відсоток туристів, які користувалися попитом на морські туристичні перевезення через українські порти. Сьогодні ця група туристів майже відмовилася від послуг української влади з вищезазначених причин – боязнь існування воєнного конфлікту, невизначеність формальностей щодо перетинання державного кордону, майже відсутність захисту особистості державними органами влади, відмова деяких круїзних компаній обслуговувати громадян з російським паспортом, включати до тур груп російських туристів.

Реальним фактором, який може призвести до повного знищення круїзного туризму в Україні може стати погіршення економічної ситуації в Україні і як наслідок – зубожіння населення і зменшення попиту населення на відпочинок.

Ще одним безперечним фактором знищення круїзного туризму в Україні є політика основних круїзних компаній світу щодо зниження цін на круїзні тури для українських туристів та тих туристів, які в минулому користувалися пропозицією морських перевізників.

Але головною проблемою, яка може призвести до повного знищення круїзного туризму – це недосконалість державного регулювання цим видом діяльності. Жоден нормативно-правовий документ в галузі туризму не регламентує діяльність круїзного туризму як перспективну сферу господарювання, а визначає її як немасовий та рідкісний за попитом вид туризму, з чим не погоджуються деякі вчені [7].

Поступовий ріст можна пов'язати з наступними причинами:

1. Спрощення візового режиму для громадян України до країн ЄС.
2. Зміна менталітету українського споживача на європейський манер.
3. Орієнтація на туристів країн колишнього СРСР – Молдови, Беларусі, країн Закавказзя.

4. Просування бренду України як потужної морської країни для розвитку міжнародного круїзного туризму.

5. Підвищення транзитного рейтингу України на світовому ринку перевезень. Станом на 2014 рік Україна мала транзитний рейтинг 3,11 бали, що вище у порівнянні з сусідами – Польщею, Болгарією, рейтинг яких складає 2,72 бали.

6. Удосконалення портової інфраструктури, покращення привабливості українських портів.

7. Купівля вторинного флоту, вартість якого складає від 50 до 200 млн. євро за одиницю [9], фрахт іноземних засобів транспортування, чи купівля нових засобів пересування по воді. Так, наприклад, Херсонська міська рада придбала на початку 2015 р. новий прогулянковий катер, вартість якого 3,8 млн. грн., призначений для регулярних перевезень Дніпром жителів до дач.

8. Знаходження для суднобудівних заводів Миколаєва якісних інвесторів та будівництво нових транспортних засобів, в першу чергу – малих кораблів, яхт, річкових кораблів і ін.

9. Перезавантаження туристичного кластеру «Малими містами Півдня України», створення нового потужного туристичного кластеру, кластероутворюючим центром якого буде місто Одеса.

10. Ефективне вливання України в Асоціацію круїзних портів Середземного, Егейського та Чорного морів[11]та функціонування міждержавної компанії «CruiseBlackSea».

11. Продовження функціонування спільно з Польщею концепції транспортного коридору Гданьск-Одеса, який має розвиватися у формі сполучення між портами України, Грузії, Азербайджану, Туркменістану.

12. Ефективне маркетингове дослідження із залученням науковців-фахівців в галузі туризму, економіки, маркетингу та менеджменту.

13. Взагалі невідомим та «закритим» для українського та зарубіжного туриста залишається варіація круїзного туризму, метою якого є знайомство та відвідування підприємств «закритого» типу – суднобудівних та судноремонтних заводів, підприємств стратегічного призначення – АЕС, машинобудівних заводів, хімічних і т.п. Цей фактор також може вплинути на зростання попиту на морські круїзи. Але для цього, на нашу думку слід перенести центр воєнного флоту України з Одеси до Миколаєва, таким чином створюючи моральну небезпеку для іноземних відвідувачів.

14. Створення нових форм господарювання на місцевому рівні. Наприклад, в Миколаєві розглядається питання щодо створення комунального пароплавання. Суть проекту в тому, що 99% акцій будуть у приватних осіб, а 1% - у власності міста. Місцева влада знаходить інвесторів, надає на довготривалий період можливість користуватися будівлями портів, причалами та узбережжям річок Інгулу та Південного Бугу, частиною Дніпро-Бузького лиману з метою отримання власного прибутку за рахунок організації водних перевезень, а місто буде отримувати у пільговий час (наприклад, до 14-16.00) можливість користуватися засобами пересування для пільгових категорій населення – пенсіонерів, громадян міста для перевезення їх до дачних територій, загальноміських свят і т.п. [14].

Прикладом поступового повернення може стати розвиток круїзного туризму в країнах колишньої соціалістичної орієнтації - Болгарії, Польщі, Балтії та інших. Іноземні круїзні судна обминали території цих країн з кінця 80-х років 19 століття до часу вступу цих країн до блоку НАТО та входження до складу Євросоюзу. Сьогодні пасажиропотік до цих країн майже зрівнявся з «часами-пік» - 70, 80-и роками 19 ст.

Третій варіант можливого розвитку круїзного туризму в Україні передбачає дуже стрімкий розвиток. Причинами росту є наступні:

1. Визначення українським урядом круїзного туризму як перспективного напрямку туристичної діяльності країни. Глибоке та ефективне переосмислення Морської доктрини України на період до 2035 р.[2] та Державної цільової програми розвитку туризму та курортів на період до 2022 року [1].

2. Включення портів Одеса, Миколаїв, Херсон та інших до Асоціації MedGruise, до складу якої входять головні порти Чорного моря під єдиним брендом CruiseBlackSea.

3. Пріоритетним поряд з морськими круїзами слід вважати круїзи типу «річка-море» із заходом до Дніпро-Бузького лиману.
4. Створення державного туристичного кластеру.

Висновки. Аналізуючи три варіанти майбутнього розвитку морського круїзного туризму в Україні, вважаємо, що найбільш перспективним є варіант поступового розвитку. Обов'язковою умовою є інтеграція українського Причорномор'я до складу Середземноморсько-Чорноморського туристичного регіону світу, а не виокремлення його як окремого туррегіону світу та прийняття важливих нормативно-правових документів з питань функціонування морських круїзів.

Анотація

В статті розглянуто перспективи розвитку морського круїзного туризму в Україні. Майбутнє - за поступовим розвитком круїзного туризму.

Ключові слова: туризм, морський круїзний туризм, Морська доктрина.

Аннотация

В статье рассмотрены перспективы развития морского круизного туризма в Украине. Будущее - за постепенным развитием морского круизного туризма.

Ключевые слова: туризм, морской круизный туризм, Морская доктрина.

Summary

The article deals with the prospects for development of cruise tourism in Ukraine. The future is in the gradual development of cruise tourism.

Keywords: tourism, sea cruise tourism, Marine doctrine.

Список використаних джерел:

1. Державна цільова програма розвитку туризму та курортів на період до 2022 року. - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
2. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>.
3. Голубкова, И. А. Закономерности развития круизного туризма / И. А. Голубкова // Эффективная экономика. – 2012. – №12.– Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua>.
4. Дергачев В. А. Геополитическая и геоэкономическая трансформация Украины / В. А. Дергачев. // Научные труды в семи книгах. Кн. 6. Электронное издание на CD. - Режим доступа: <http://dergachev.ru/book-16/07.html>.
5. 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.
6. Котлубай А. М. Развитие торгового судоходства: проблемы и перспективы развития: монография / А. М. Котлубай. – Одесса, 2008. – 380 с.
7. Логунова Н.А. Теоретические аспекты развития круизного туризма / Н.А. Логунова. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/19_AND_2013
8. Макогон Ю. В. Украина – держава морская: монография; под ред. Макогона Ю. В. / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысый, Г. Г. Гаркуша, А. В. Грузан. – Донецк: ДонНУ, 2010. – 393 с.
9. Нездойминов С.Г., Андреева Н.М. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины / С.Г. Нездойминов, Н.М. Андреева // Економіка природокористування, 2014, №7. С. 43-45.

10. Уайльд П. Тенденции в развитии круизного рынка. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2580>.
11. Одеський морський порт. – Режим доступа: <http://www.port.odessa.ua/index.php/ua/>
12. Относительно стратегических приоритетов реализации потенциала Украины как морского государства. Аналитическая записка НИСИ. – Режим доступа: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/>.
13. Програма розвитку туристично-рекреаційної галузі Одеської області на 2011-2015 роки. – Режим доступа: <http://oblrada.odessa.gov.ua>.
14. Морские бизнес-новости Украины. – Режим доступа: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua>