

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 проаналізовані тенденції розвитку портів-конкуrentів Чорноморського регіону. Сформульовані загрози та можливості розвитку круїзного туризму в Україні. Визначені 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-конкуrentов Черноморского региона. Сформулированы 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 вивчити структуру круїзного ринку Чорноморського регіону, обґрунтувати основні тенденції його розвитку, виявити перспективи та напрямки можливої участі в круїзному бізнесі вітчизняних підприємств морського транспорту.

Найбільшими містами-портами на Чорному морі є м. Новоросійськ, м. Сочі; м. Бургас, м. Варна; м. Батумі, м. Поті; м. Сухумі; м. Констанца; м. Стамбул, м. Трабзон; м. Одеса, м. Євпаторія, м. Іллічівськ, м. Южний, м. Керч, м. Севастополь, м. 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 і 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 відзначити, що Україна є першою за площею країною, розташованою повністю на території Європи, що має 2590-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 мінімальна кількість вантажних суден, а пасажирські перевезення і морські круїзи на вітчизняних лайнерах пішли в історію.

За офіційними даними Державної служби статистики України, в Одеський порт у середньому заходить 65-70 лайнерів на рік [10]. У 2013 році 170 тис. українців обрали круїзну подорож в якості відпочинку [11], що складає 0,5% усіх європейських круїзних пасажирів. Для порівняння у Польщі відправилися в круїзи 95 тис. туристів, у Німеччині – 367 тис. туристів, в Естонії – 509 тис. туристів. Найбільш активними круїзними пасажирами стали французи – 2410 тис. туристів, норвежці – 3023 тис. туристів, греки – 4601 тис. туристів, іспанці – 5236 тис. туристів та італійці – 6970 тис. 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 році 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 тис. дол. США, Норвегії – 109,7 тис. дол. США, 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 році до Одеського пасажирського терміналу було здійснено 28 суднозаходів, що є історичним мінімумом і відповідає рівню кризового 1997 року (рис. 1.1).

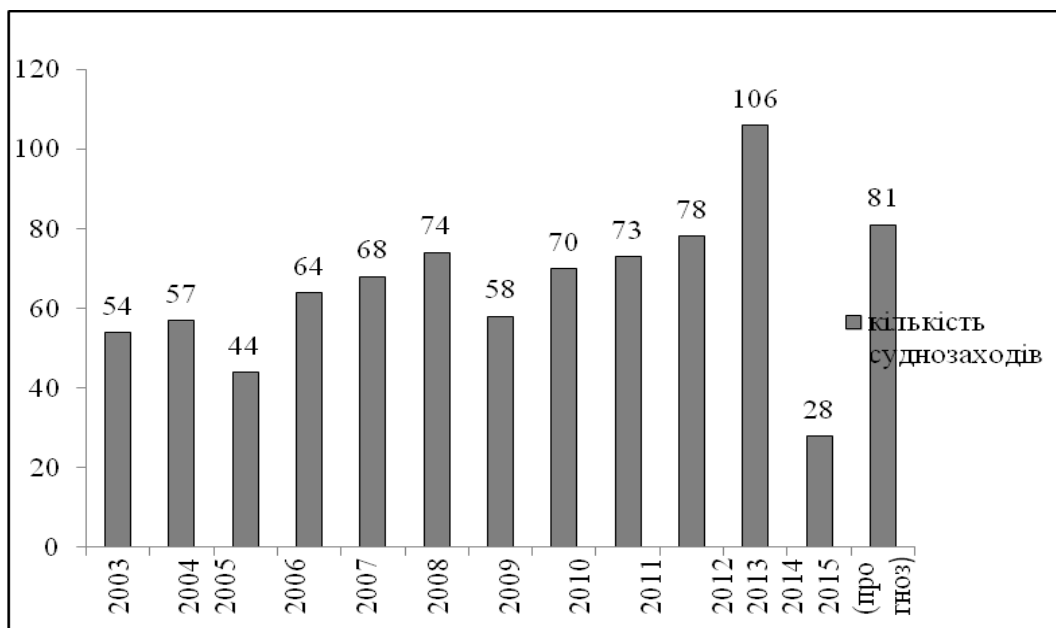


Рис. 1.1. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2003-2014 рр.

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

У 2014 році було обслуговано всього 8123 пасажирів, що у 10 разів менше ніж у попередній рік (рис. 1.2). Водночас, позитивною тенденцією сезону є те, що було залучено чотири нових круїзних компанії і дев'ять 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 році порт прийняв 33 лайнери довжиною понад 200 метрів [13].

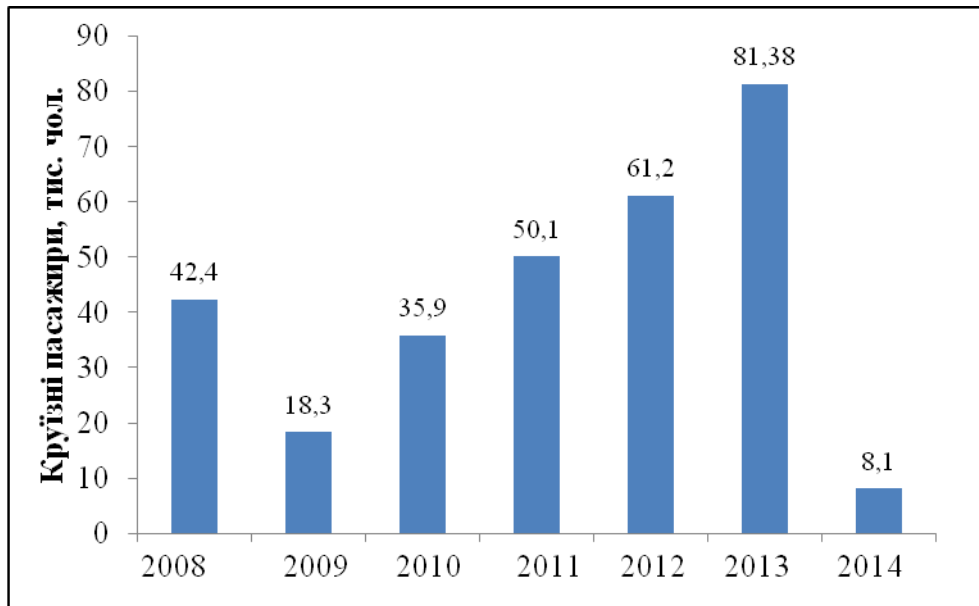


Рис. 1.2. Динаміка чисельності пасажирів, що прибувають в Одеський порт на круїзних суднах усіх типів за період 2008-2014 рр.

Політична криза торкнулася портів Ялта та Севастополь, що віддзеркалилося на втраті пасажиропотоку. В 2014 році в Ялтинський порт було здійснено 7 суднозаходів та обслуговано 53 пасажирські яхти під іноземними прапорами. Динаміка суднозаходів до портів Кримського півострова, а також відповідного пасажиропотоку, наведена на рис. 1.3 – 1.4.

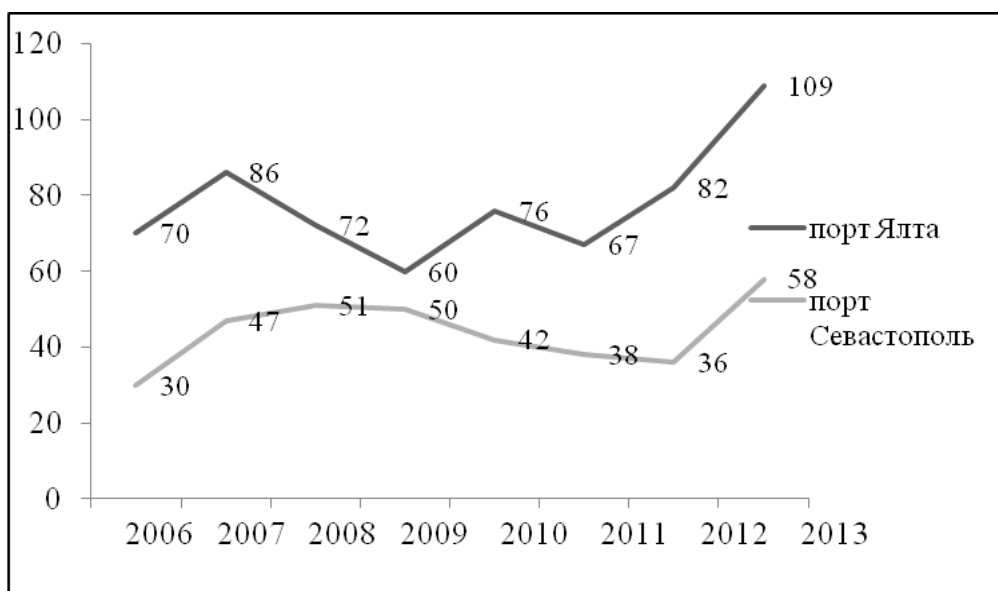


Рис. 1.3. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Ялтинський та Севастопольський порти за період 2006-2013 рр.

У цілому, слід відмітити, що до 2013 року спостерігалось збільшення кількості суднозаходів та більш суттєве зростання пасажиропотоку, що пояснюється збільшенням пасажиромісткості суден, що заходять до порту.

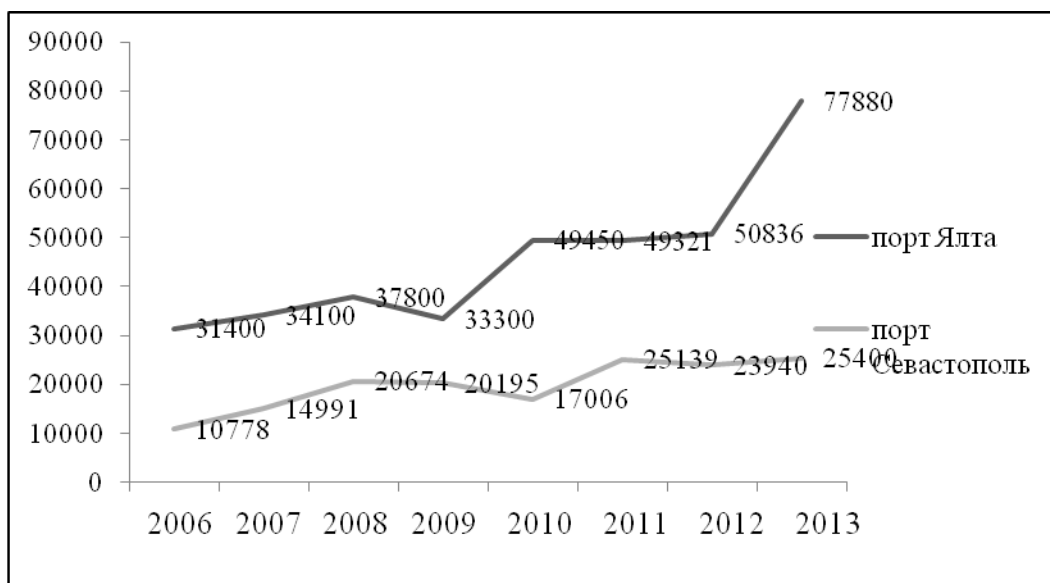


Рис. 1.4. Динаміка чисельності пасажирів, що прибувають в порти Ялта і Севастополь на круїзних суднах за період 2006-2013 рр.

Політична «хвиля» торкнулася й російського порту Сочі, але в значно меншому ступеню. На 2014 рік було заплановано 89 суднозаходи, а фактично здійснено 78 суднозаходи (рис. 1.5).

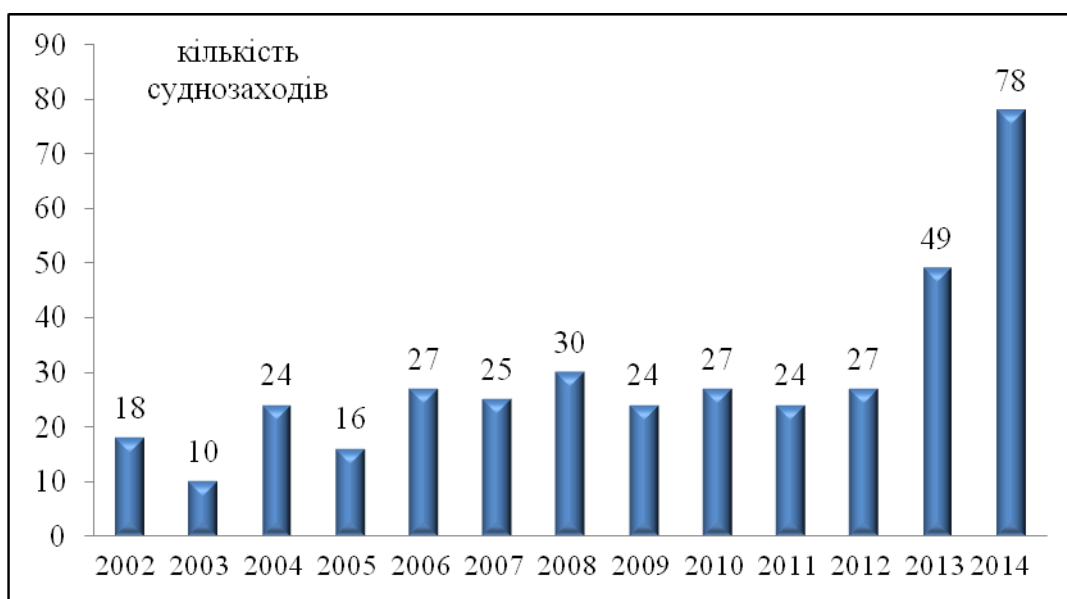


Рис. 1.5. Динаміка суднозаходів круїзних лайнерів до Сочинського порту за період 2002-2014 рр.

Динаміка зміни пасажиропотоку неоднозначна, але в цілому має тенденцію до зростання. Після зниження кількості круїзних пасажирів у 2012 році до 18349 пасажирів, у 2013 році порт Сочі відвідували 22560 іноземних туристів, що на 22,9 % більше, ніж у 2012 році, та майже в 13 разів вище рівня 2001 року.

У 2013 році порти Варна і Несебир відвідали 55 круїзних лайнерів з 27 тис. пасажирами на борту. В 2014 році порт Варна прийняв 36 круїзних судна, 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.

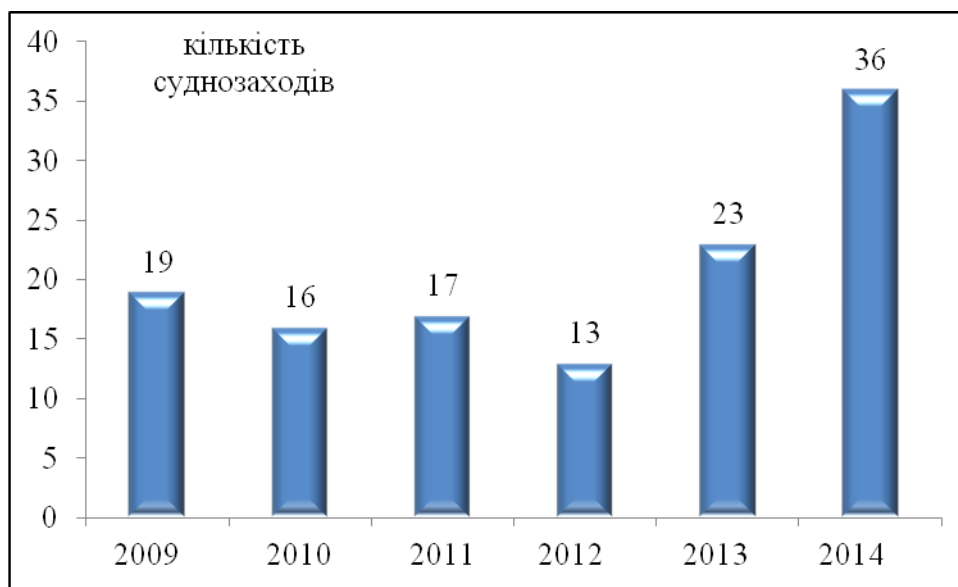


Рис. 1.6. Динаміка суднозаходів круїзних лайнерів в порту Варна за період 2009-2014 рр.

Найбільш популярним і головним портом, з якого організуються 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]. Динаміка суднозаходів круїзних суден до порту Стамбул і кількості пасажирів наведена в таблиці 1. Стамбульський порт приймає та обслуговує круїзні судна та відповідних пасажирів більше, ніж всі інші порти Чорного моря. Стамбульський круїзний порт включений в маршрути провідних круїзних операторів «Carnival Corporation», «Royal Caribbean Lines», «MSC Cruises» та інших.

Таблиця 1

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

Показники	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, чол.	273553	422896	489544	476541	508246	627897	599477
Темп зростання, %	100,0	154,6	115,8	97,3	106,7	123,5	95,5

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 бренда на світовий круїзний ринок. Водночас, в даний час світові круїзні компанії не розглядають Чорне море як окремий самостійний регіон, а лише в поєднанні із Середземним, як продовження середземноморських круїзів.

Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Україні, більшість дослідників відмічають відсутність пасажирського флоту. У Чорноморському регіоні, починаючи з середини 1990-х рр., різними вітчизняними судноплавними компаніями неодноразово робилися спроби відродити круїзне судноплавство на популярній Кримсько-Кавказькій лінії. У 1990-х рр. Чорноморським морським пароплавством був організований 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. був організований 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 даного міста.

Так, круїзна компанія «MSC Cruises» включила м. Одесу в список відвідин ще в 2008 році. З того часу в межах осінніх кругових круїзів «Панорама Середземномор'я» до м. Одеси заходить теплохід «MSC Opera», розрахований на 2000 пасажирів. Цікаво, що кількість бажаючих відвідати Південну Пальміру за цей час зросла з 40 до 1429 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 у порівнянні 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/ особу при 2-місному розміщенні в каюті зі зручностями на 6-денний рейс (при цьому з 6 днів 3 дні судно стоїть в Стамбулі). Такий рівень цін зіставимо з вартістю європейських круїзів ліній першого класу, таких як «MSC Cruises», при значно вищому класі 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, з урахуванням того, 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, великі 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 році європейська круїзна індустрія генерувала 16,2 млрд. євро, з яких 6,91 млрд. євро (42,7 %) було витрачено на товари та послуги, які необхідні для забезпечення круїзу (їжа, напої, витрати на страхування, комісійні винагороди турагентам тощо). 4,3 млрд. євро витрат були пов'язані з суднобудуванням, ремонтом і модернізацією суден. 3,8 млрд. євро склали витрати пасажирів і членів команди.

У портах посадки, за винятком вартості авіабілетів, пасажирів круїзного судна витрачали 80 євро/ особу. У кожному порту заходу круїзні пасажирів витрачали в середньому 62 євро/ особу, члени команди – 23 євро/ особу. Круїзні лінії найняли понад 5600 європейських громадян для роботи в офісах ліній та 56800 моряків рядового та офіцерського складу для роботи на круїзних суднах. 1,45 млрд. євро 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 вище зазначене, можна прийти до висновку, що основними загрозами для розвитку круїзного бізнесу в Україні виступають:

- 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 в спільних програмах по їх зборці, виробництву окремих елементів, а також про будівництво яхт, високошвидкісних суден доцільно міркувати бізнесу поряд 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, круїнг обслуговуючого персоналу для роботи на круїзних судах та яхтах.

Бібліографічний список:

1. Садыкова Э. Ф. Проблемы восстановления и перспективы развития морских пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне [Текст] / Э. Ф. Садыкова // Молодой ученый. – 2013. – №3. – С. 265-267.

2. Нездойминов С. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины / С. Нездойминов, 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. – № 197, Т. 2. – С. 23-26.

4. Логунова Н. А. Морской транспорт в системе туристских путешествий [Электронный ресурс]. – 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 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]. – 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 Salıpazarı Cruise Port: A Brief Overview / Republic of Turkey Prime Ministry Privatization Administration [Electronic resource]. – Mode of access:
http://www.oib.gov.tr/2013/ilan/Sali_Pazari/istabul_sali_pazari_Tanitim_Dokumani_eng.pdf
10. Державна служба статистики України [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<http://www.ukrstat.gov.ua/>
11. The cruise industry. Contribution of cruise tourism to the economies of Europe 2014 / CLIA Europe [Electronic resource]. – Mode of access:
http://www.cruiseexperts.org/media/756615/clia_economic_contribution_report_-_16th_june_2014.pdf
12. The World Bank [Electronic resource]. – Mode of access:
<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