



Морской круизный туризм в контексте регионального развития

Авторы

Нездойминов Сергей Георгиевич
канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления туризмом
Украина, Одесский национальный экономический университет
2072945@gmail.com

Аннотация

В статье рассмотрены современные тенденции развития круизной индустрии в условиях глобализации и интеграции региональных рынков туризма, динамика развития европейского рынка морских круизов и судостроения. Интенсивность развития глобального круизного рынка, который формируется на основе увеличения пассажироместимости судов нового поколения требует поиска эффективного механизма функционирования морского круизного туризма в Причерноморских регионах Украины, системного рассмотрения инвестиционных предложений судовладельцев и круизных операторов по расширению программ обслуживания туристов в морских портах Украины, содействия в модернизации секторов экономики приморских регионов государства. Современное развитие рынка круизных услуг заключается в сочетании в нем практически всех форм международного туризма и объединении различных видов сервиса и организации досуга (гостиничное обслуживание, ресторанный бизнес, экскурсионная деятельность). Сделан вывод о том, что процессы интеграции украинских морских портов в международную круизную индустрию, проблемы модернизации круизной инфраструктуры регионов требуют разработки целевых государственных приоритетов.

Ключевые слова

глобализация, круизный туризм, международная интеграция, европейский круизный рынок, Черноморский круизный регион.

Рекомендуемая ссылка

Нездойминов Сергей Георгиевич, Морской круизный туризм в контексте регионального развития//Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. — №3 (43). Номер статьи: 4304. Дата публикации: 16.07.2015. Режим доступа: <http://eee-region.ru/article/4304/>

Sea cruise tourism in the context of regional development

Authors

Nezdojminov Sergej Georgievich
Ph.D. in economics, Associate Professor, Department of Economics and Tourism Management
Ukraine, Odessa National Economic University
2072945@gmail.com

Abstract

In article current trends of development of the cruise industry in the conditions of globalization and

integration of the regional markets of tourism, dynamics of development of the European market of sea cruises and shipbuilding are considered. Intensity of development of the global cruise market which is formed on the basis of increase in passenger capacity of courts of new generation demands search of the effective mechanism of functioning of sea cruise tourism in the Black Sea regions of Ukraine, system consideration of investment proposals of ship-owners and cruise operators on extension of programs of service of tourists in seaports of Ukraine, assistance in modernization of sectors of economy of seaside regions of the state. Modern development of the market of cruise services consists in a combination in it practically all forms of the international tourism and association of different types of service and the organization of leisure (hotel service, restaurant business, excursion activity). The conclusion that processes of integration of the Ukrainian seaports into the international cruise industry, problems of modernization of cruise infrastructure of ports demand development of target state priorities is drawn.

Keywords

globalization, cruise tourism, international integration, the European cruise market, the Black Sea cruise region.

Suggested Citation

Nezdojminov Sergej Georgievich, Sea cruise tourism in the context of regional development. Regional economy and management: electronic scientific journal. №3 (43). Art. #4304. Date issued: 16.07.2015. Available at: <http://eee-region.ru/article/4304/>

Regional development, Региональное развитие

Введение

Усиление конкуренции на региональных рынках туризма поставило вопрос об изучении основных характеристик конкурентоспособного развития стран и регионов, факторов, влияющих на конкурентоспособность. Для выработки действенных мер по повышению конкурентоспособности региона необходимо ответить на вопрос – где, на каком уровне, создаются конкурентные преимущества, какие сектора экономики являются главными для повышения конкурентоспособности, какую роль играет их взаимодействие между собой и с другими субъектами региональной общественной системы. Одним из приоритетных направлений социально-экономического развития и структурной трансформации экономики целого ряда стран и регионов, может рассматриваться морской круизный туризм. Глобализация современного круизного рынка, который развивается на основе увеличения пассажироместимости судов нового поколения и разработки новых маршрутов для круизных линий судоходных компаний, требует поиска эффективного механизма функционирования рынка круизного туризма в морских регионах Украины. Актуальность исследования заключается в том, что оно позволит определить перспективные направления интеграции финансового, промышленного и интеллектуального капитала государственных и частных предприятий морской и туристической отраслей экономики по формированию привлекательности, и развития конкурентоспособного рынка круизного туризма в приморских регионах.

Динамика развития европейского круизного рынка

Проблемы развития круизного бизнеса в Украине, международного туризма и роли судоходных компаний в формировании круизного турпродукта исследовались в трудах отечественных и зарубежных специалистов [1-6; 11]. В целом, их выводы сводятся к необходимости развития инновационного и рекреационного потенциала круизного туризма, модернизации инфраструктуры морских портов Украины. Однако исследования влияния экономических факторов глобализации круизного судоходства на развитие региональных рынков круизного туризма являются недостаточными и требуют дальнейшей разработки.

Современное развитие рынка круизных услуг заключается в сочетании в нем практически всех форм международного туризма и объединении различных видов сервиса и организации досуга (гостиничное обслуживание, ресторанный бизнес, экскурсионная деятельность). Эксперты считают, что к 2020 году

каждый второй турист почувствует на себе опыт круизного туризма. Глобализация круизной индустрии, рост количества приема круизных лайнеров в морских портах государства, требует активизации всех форм хозяйственной деятельности в сфере круизных услуг на территории портов и повышения их роли в приеме и обслуживании круизных туристов в приморских регионах Украины [5]. Исследования научной литературы, показывает, что круизный туризм имеет огромный эффект для развития региональной экономики:

- привлечение к обслуживанию транзитных заходов круизных судов портов, агентских компаний, туроператоров, автотранспортных предприятий, предприятий общественного питания, учреждений культуры. При обслуживании базовых стоянок судна, кроме перечисленных предприятий, задействованы также аэропорты и гостиничный сектор;
- интенсификация поступлений в бюджеты всех уровней, в первую очередь, местного бюджета, создание новых рабочих мест в сферах, задействованных для обслуживания круизного судоходства (в том числе в сфере туризма, транспортных перевозок и т.п.), стимулирование развития смежных отраслей, включая судостроение и судоремонт;
- рекламирование туристических возможностей региона (страны в целом), расширение возможностей для международного сотрудничества;
- вовлечение инвестиций в развитие транспортной и туристической инфраструктуры [2].

Структура прямых расходов круизных компаний на европейском круизном рынке в 2005-2010 годах свидетельствует о том, что основные инвестиции направляются в строительство новых круизных судов и на приобретение круизных линий (рисунок 1).



Рисунок 1. Прямые расходы круизных компаний на европейском круизном рынке в 2005-2010 г.г., млрд. евро [6]

Международная ассоциация Cruise Lines International Association (CLIA) прогнозирует значительный рост круизной индустрии в 2015 году. Круизными компаниями до конца 2015 года, планируется запуск на рынок круизных услуг 22 новых океанских, речных и специальных судов, общим объемом инвестиций более чем на 4 млрд. дол. США. В 2013 году глобальный экономический доход круизной индустрии составил более 117 млрд. дол. США; индустрия поддерживала почти 900,000 рабочих мест и внесла вклад в 38 млрд дол. США в виде заработной платы [11]. Проведенные исследования данных статистики за 2014 год, дают основания обратить внимание на темпы развития круизного рынка Европы:

- 6387000 европейцев в 2014 году отправились в круизы. Этот показатель на 0,5% выше по сравнению с предыдущим годом.
- Количество европейцев, выбирающих отдых в круизе по сравнению с 2008 годом, увеличилось на 44%. Несмотря на тот факт, что в 2008 начался экономический кризис, круизная индустрия демонстрирует ежегодный рост.
- Германия стала лидером среди стран Европы по количеству круизных туристов (1770000 пассажиров), что на 5% больше, чем в 2013 году. В основном это произошло за счет увеличения флота и доли рынка немецких круизных линий AIDA и TUI.
- Лидерство отошло от портов Великобритании, что отразилось в общем снижении количества британских пассажиров на 4,8% по сравнению с 2013 годом.
- Италия остается третьим по величине рынком — донором круизных туристов, несмотря на снижение на 3,1% объема потока, что объясняется замедлением развития рынка Средиземноморья.
- Франция демонстрирует темпы роста (13,7%), позиционируя себя как четвертый в Европе инициативный круизный рынок.
- Испания снизила объемы отправки круизных туристов (- 4,5%), в связи с уменьшением мощности своих портов Средиземноморья и прекращением функционирования компании Ibero Cruises.
- Скандинавский рынок показал темп роста до 5,6% в 2014 году [11].

По прогнозам специалистов, в 2017 г. морские круизы привлекут внимание 7,0 млн. европейских туристов (рисунок 2).

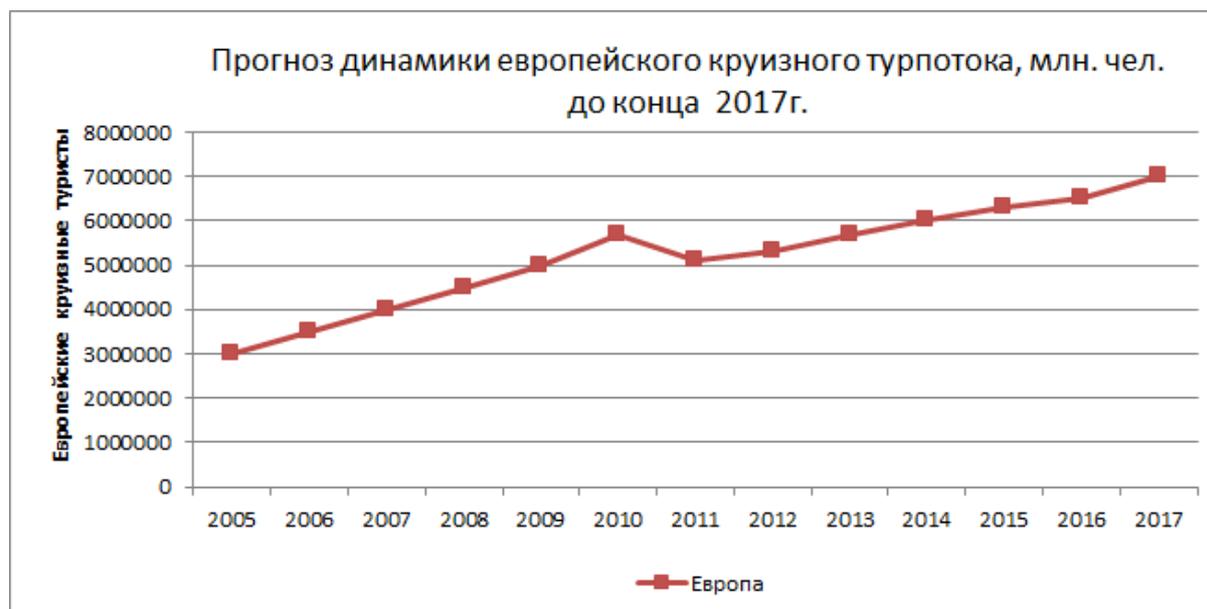


Рис. 2. Прогноз динамики европейского круизного турпотока до 2017 года, млн. чел [6]

Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что морские круизы – один из самых быстрорастущих секторов мирового туристического рынка.

Перспективы развития региональных рынков морского круизного туризма Украины и России

Следует отметить, что эффективность функционирования морского круизного туризма в Причерноморских регионах Украины в наибольшей степени определяется и тем, что в нем не учитывается такая важная его составляющая, как модернизация портовой круизной и туристической инфраструктуры, строительство круизного флота. Так, объем инвестиций в секторе водного транспорта в 2014 г., составляет всего 0,2 млрд. грн или 1% в общем объеме отраслевых инвестиций (рисунок 3) [7].

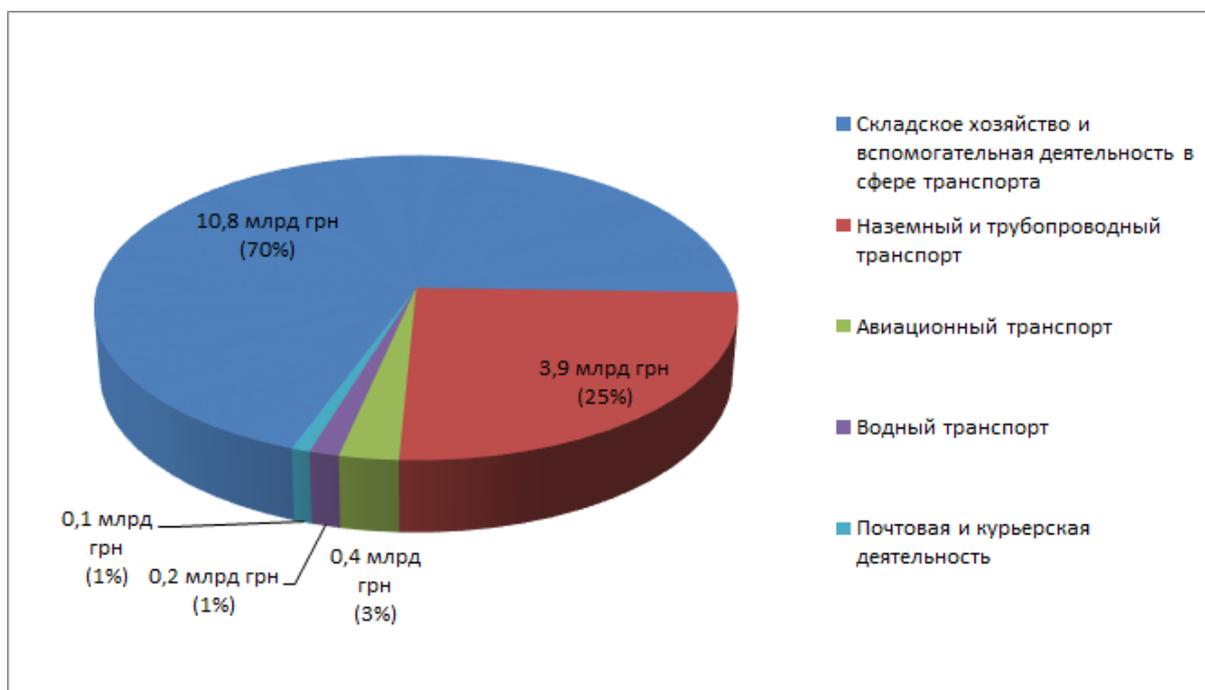


Рисунок 3. Распределение инвестиций по секторам в сфере транспорта Украины в 2014 году, млрд грн. [7]

Проведенный анализ проблем развития морского круизного рынка показал, что для успешного функционирования морского туризма необходимо комплексное развитие всех элементов круизного судоходства и соответствующей ему региональной туристической инфраструктуры. Порты Черноморского региона в целом имеют достаточно большой потенциал для развития круизного туризма. По оценкам экспертов, каждый круизный турист во время транзитного захода судна в порт («судозахода») в среднем за 10 часов стоянки тратит в городе пребывания от 50 до 100 евро. При заходе в порт одного круизного судна типа Рапатах, город одновременно посещает до 2000 туристов. Сумма, затрачиваемая одним туристом в базовом порту (в городе и во время экскурсий), достигает 600 евро за 2 – 3 дня. Круизное судоходство дает возможность в течение сезона – семи месяцев в году, создать условия для гарантированного пополнения местных бюджетов, (в том числе за счет туризма, расходов туристов на сферу развлечений и т.п.). К тому же, это не приводит к существенному увеличению нагрузки на наземную инфраструктуру приморских регионов [8]. При рассмотрении региональных программ развития круизного туризма и формировании механизма поступлений денежных средств в местные бюджеты, следует учитывать, что критерием эффективности функционирования круизного туризма является совокупность экономических эффектов. Они связаны с получением доходов не только от роста объемов продаж услуг предприятиями туристской отрасли, но и от увеличения доходов предприятий и организаций других секторов экономики, принимающих регионов. Таким образом, экономическая эффективность развития круизного туризма на приморских территориях, может быть оценена по следующей формуле:

$$\mathcal{E} = \sum_{i=1}^5 a_i$$

(1.1)

где, \mathcal{E} – экономический эффект от развития круизного туризма в регионе;

a_1 – доходы, полученные туроператорами и агентствами от реализации круизных туров и услуг;

a_2 – доходы морских портов от предоставления услуг по стоянке и техническому обслуживанию круизных судов;

a_3 – доходы учреждений культуры и сферы развлечений, полученные в результате реализации своих услуг в порту обслуживания круизных туристов;

a_4 – доходы экскурсионных бюро и субъектов туристического сопровождения;

a_5 – доходы предприятий других секторов экономики.

Таким образом, в результате создается мультипликативный эффект круизного туризма для региональной экономики.

Исследования российского круизного рынка показало, что за шесть лет с начала своей производственной деятельности, пассажирский порт Санкт-Петербург принял 1423 круизных лайнера, а суммарный пассажиропоток за период работы порта составил 2 млн. 559 тыс. 914 человек. В круизную навигацию 2014 года, он принял 318 судов и почти 520 тыс. пассажиров. При этом, большинство туристов прибыли из Германии — 25%, на втором месте США — 15%, на третьем расположилась Великобритания — 15%, Италия и Испания по 6% и Франция — 3%. Помимо этого, через пункт пропуска в форте Константин в Кронштадте прошло 639 яхт, этот показатель больше на 5% показателя прошлого года. По результатам навигации, Петербург уступил по объему туристских перевозок только портам Карибского и Средиземного моря. Однако в 2014 году наблюдается снижение пассажиропотока, примерно на 2- 3%. По прогнозным расчетам в 2015 году число круизных посетителей, прибывающих в порт, должно увеличиться на 3%. Уже в этом году на 234 круизных и 5 паромных судах в порт Петербурга прибыло 483,5 тыс. человек. Порт планирует принять 9 новых круизных судов, включая «Regal Princess» и «Britannia», длиной 330 метров, лайнера «Mein Schiff 4» и «Viking Star». В целом, за последние 20 лет, пассажирский порт Санкт-Петербург принял 15 миллионов человек, из них более 10 миллионов – пассажиры и около 5 миллионов — члены экипажа [9]. Хорошие перспективы имеют Мурманская и Архангельская области для развития арктического туризма в сфере реализации проекта «Арктическая гавань» для организации регулярного паромного сообщения с Норвегией и увеличения заходов круизных судов в порт Мурманска с 11 до 70 в год.

Рынок европейского и черноморского круизного бизнеса, однако, сталкивается с рядом проблем. Во-первых, это проблема медленного роста круизных мощностей, присутствующих в регионе; Средиземноморский и Черноморский регионы должны оставаться конкурентоспособными, чтобы сохранить круизный тоннаж в своих бассейнах. Серьезное влияние на круизный рынок региона оказывают геополитические проблемы, меняющие «круизную карту» и ограничивающие доступ на этот рынок некоторых стран. На долю круизного рынка Черного моря — приходится лишь 1% европейского круизного рынка. Меняется состав пассажиров. Резко возросшая стоимость авиабилетов в последние годы заставляет североамериканцев предпочитать «домашние» круизные путешествия. С другой стороны, процесс глобализации приводит на европейский рынок круизных перевозок туристов из Азии, Южной Америки.

На наш взгляд, решающую роль в развитии круизного судоходства, международных транспортных систем, модернизации украинского торгового флота, приданию нового формата экономики морского комплекса должна сыграть Морская доктрина Украины. Основными задачами государственной морской политики являются: поддержка и развитие хозяйственной деятельности на технологическом, экологическом, социальном уровне для обеспечения удовлетворения потребностей украинского общества, конкурентоспособности на мировом рынке, полного использования геополитического потенциала государства. Наша страна могла бы выступить инициатором создания международного кластера Черноморских круизных портов. Круизный продукт – это тот продукт, который состоит из многих составляющих, он интересен тогда, когда в его состав входят не только туристические центры Украины, но и все туристические аттракционы портов стран акватории Черного моря. И этот продукт было бы проще продвигать на международных рынках, для того чтобы перераспределять туристические потоки, в том числе и в пользу портов Черноморского региона. Черное море по своему географическому положению не является транзитным, следовательно, для того, чтобы выделиться в самостоятельное направление для массового круизного туризма, не менее 5 портов должны иметь инфраструктуру, способную обслуживать суда длиной более 300 м. Сегодня такую инфраструктуру имеют два – Одесса (Украина) и Констанца (Румыния). На данный момент, осуществляется модернизация мощностей по приему пассажиров в портах Бургас (Болгария), Сочи (Россия) и Батуми (Грузия), после ввода, которых Черноморский регион может заявить о себе как о круизном рынке для судов массового сегмента. В целом специалисты отмечают значительный прогресс в развитии круизной инфраструктуры портов Причерноморских государств и растущий интерес туристов к путешествиям в этот регион. По подсчетам туроператоров, ежегодный темп роста числа круизов с заходом в порты Черного моря в течение последних пяти лет составляет 10%, а в

2013 году составил рекордные 36% – 546 судозаходов, около 300 тыс. пассажиров посещало туристические центры региона [10].

Заключение

В результате проведенного исследования выявлено, что современные проблемы организации приема и обслуживания круизов требуют от портов круизных регионов умения включаться в коммерческие сети зарубежных круизных операторов, региональных предприятий туризма, превращаться в международный центр услуг и один из ведущих элементов системы международного круизного туризма в регионе и стране. Морехозяйственный комплекс, в составе которого ведущая роль принадлежит морским торговым портам, в большинстве стран, имеющих выход на морские и океанские пути, работает эффективнее, чем другие отрасли национальной экономики. Позиционирование Украины как морского государства требует как учета глобальных тенденций мировой морской торговли, так и учета тех тенденций, которые происходят в Черноморско–Азовском регионе. Необходимость разработки государственных приоритетов в формировании современного отечественного морехозяйственного комплекса и портовой инфраструктуры диктуется высокой доходностью рынка круизных услуг, благодаря признанным в мире конкурентным преимуществам транспортировки водными путями (экологичность, дешевизна, инвестиционная привлекательность и др.). Развитие рынка круизного туризма будет способствовать привлечению инвестиций в портовую инфраструктуру, смежные сектора экономики (гостиничный и ресторанный бизнес, транспорт, судостроение, судоремонт и т.п.) и в результате создает мультипликативный эффект для региональной экономики.

Список литературы:

1. Емельянова К. С. Сучасні проблеми розвитку круїзного туризму в Чорноморському регіоні / К. С. Емельянова // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. — 2011. — №2. — С.108 — 111.
2. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка [Електронний ресурс] – Режим доступу. – URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/> (дата обращения: 24.04. 2015).
3. Логунова Н. А. Мировой рынок круизной индустрии: особенности формирования и перспективы развития / Н. А. Логунова // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. — 2013. — № 2 (22). — С. 29–34.
4. Мельник И. Л. Інноваційні зміни на ринку круїзного туризму / И. Л. Мельник // Бізнес Інформ. – 2014. – №12. – С. 313-319.
5. Нездойминов С. Г. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины / С. Г. Нездойминов, Н. Н. Андреева // Український журнал Економіст. – 2014. – № 7. – С.43–45.
6. Нездойминов С. Г. Формування ринку морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України / Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія // За загальною ред. В. Г. Герасименко. – Одеса: Астропринт, 2013. – 304с.
7. Статистичні дані по інвестиційних проектах – [Електронний ресурс] – Режим доступу. – URL: <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html> (дата обращения: 22.04. 2015).
8. Тенденции в развитии круизного рынка – [Електронний ресурс] – Режим доступу. – URL: <http://portsukraine.com/node/2580> (дата обращения: 26.04. 2015).
9. В 2015 году пассажирский порт Санкт-Петербург ожидает прибытие трехмиллионного пассажира – [Електронний ресурс] – Режим доступу. – URL: <http://fishkamchatka.ru/published/V-2015-godu-Passazhirskiy-port-Sankt-Peterburg-ozhidae> (дата обращения: 04.06. 2015).
10. Украинский порт впервые избран местом проведения генассамблеи Medcruise – [Електронний ресурс] – Режим доступу. – URL: <http://www.uspa.gov.ua/ua/golovna/23-novosti/novosti-ampu> (дата обращения: 24.05. 2015).

11. Cruise Lines International Association (CLIA) Unveils Seven Cruise Industry Outlooks for 2015 – [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: http://www.europeancruisecouncil.com/images/downloads/press_2013/CLIA_press_release_State_of_the_Industry.pdf (дата обращения: 24.05. 2015).

References:

1. Emel'janova K. S. Modern problems of development of cruise tourism in the Black Sea region [Suchasni problemi rozvitku kruiznogo turizmu v Chornomors'komu regionii]. Scientific herald International Humanitarian University, 2011, no 2, pp.108 — 111.
2. Cruise shipping as a factor of development of coastal regions of Ukraine. Policy Brief [Kruizne sudnoplavstvo jak chinnik rozvitku primors'kih regioniv Ukraïni. Analitichna zapiska]. Access mode. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/> (date accessed: 24.04. 2015).
3. Logunova N.A. World market for the cruise industry: features of formation and development prospects [Mirovoj rynek kruiznoj industrii: osobennosti formirovanija i perspektivy razvitija]. Bulletin Berdyansk University of Management and Business, 2013, no 2, pp. 29-34.
4. Mel'nik I. L. Innovative changes in the market of cruise tourism [Innovacijni zmini na rinku kruiznogo turizmu]. Business Info, 2014, no 12, pp. 313-319
5. Nezdoinov S. G., Andreeva N.N. Sea cruise business as a vector of international integration of maritime complex Ukraine [Morskoy kruiznyj biznes kak vektor mezhdunarodnoj integracii morehozjajstvennogo kompleksa Ukrainy]. Ukrainian Journal Economist, 2014, no 7, pp.43–45.
6. Nezdoinov S. G. Formation of the market of maritime cruise tourism in the Black Sea region Ukraine. Tourism market: state and development trends. monograph. For general ed. V. Gerasimenko [Formuvannja rinku mors'kogo kruiznogo turizmu v Prichornomors'kih regionah Ukraïni. Rinki turistichnih poslug. stan i tendencii rozvitku. monografija]. Odessa. Astroprint, 2013. 304p.
7. Statistical data on investment projects [Statistichni dani po investicijnih proektah]. Access mode. URL: <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html> (date accessed: 22.04. 2015).
8. Trends in the development of the cruise market [Tendencii v razvitii kruiznogo rynku]. Access mode. URL: <http://portsukraine.com/node/2580> (date accessed: 26.04. 2015).
9. In 2015, passenger port of St. Petersburg awaits the arrival of three million passengers [V 2015 godu passazhirskij port Sankt-Peterburg ozhidaet pribytie trehmillionnogo passazhira]. Access mode. — URL: <http://fishkamchatka.ru/published/V-2015-godu-Passazhirskiy-port-Sankt-Peterburg-ozhidae> (date accessed: 04.06. 2015).
10. Ukrainian port first elected to host the General Assembly Medcruise [Ukrainskij port vperve izbran mestom provedenija genassamblei Medcruise]. Access mode. — URL: <http://www.uspa.gov.ua/ua/golovna/23-novosti/novosti-ampu> (date accessed: 24.05. 2015).
11. Cruise Lines International Association (CLIA) Unveils Seven Cruise Industry Outlooks for 2015. Access mode. – URL: http://www.europeancruisecouncil.com/images/downloads/press_2013/CLIA_press_release_State_of_the_Industry.pdf (date accessed: 24.05. 2015).