

7. Толкованов В. Трансграничное сотрудничество и развитие кластеров как инновационные инструменты в реализации государственной региональной политики / В. Толкованов // Вестник Севастопольской торгово-промышленной палаты. – 2010. - №01/05 (105). – С.5-7.
8. Инновационные инструменты и кластерный подход в реализации государственной региональной политики: опыт Украины и других Европейских стран: сб. науч. докладов V международной науч.-практ. конф. / Торгово-промышленная палата Украины. – Севастополь, 2010. – 214 с.
9. Шашкова Е. Море объединяет: «морские» инновационные кластеры. / Е. Шашкова. // Вестник Севастопольской торгово-промышленной палаты. – 2009. - №1 (101). – С.8-10.
10. Семенов А. Перспективы участия Севастопольской торгово-промышленной палаты в формировании Морского парка «Севастополь». / А. Семенов // Вестник Севастопольской торгово-промышленной палаты. – 2009. - №4/5 (103). – С.6-7.
11. Закон Украины «О приоритетных направлениях инновационной деятельности в Украине» // Голос Украины, 13 февраля 2003. – №28. – С.4-5.

РЕЗЮМЕ

Рассмотрены состояние и перспективы развития трансграничного сотрудничества и кластеров в реализации региональной инновационной политики.

Ключевые слова: трансграничное сотрудничество, кластеры, инновационная политика.

РЕЗЮМЕ

Розглянуто стан та перспективи розвитку трансграничного співробітництва і кластерів в реалізації регіональної інноваційної політики.

Ключові слова: трансграничне співробітництво, кластери, інноваційна політика.

SUMMARY

In this article were considered condition and prospects of development of transfrontier cooperation and clusters in the implementation of regional innovation policy.

Keywords: transfrontier cooperation, clusters, innovation policy.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В РЕГИОНЕ ЧЕРНОГО МОРЯ

Громенкова С.В., к.э.н., доцент кафедры «Международная экономика» ДонНУ

В конце XX – в начале XXI в. круизная индустрия стала наиболее быстро развивающимся сектором туристской индустрии. В настоящее время ежегодно путешествуют морем порядка 15 млн. человек. По статистике ВТО, ежегодный стабильный прирост туристов, использующих те или иные формы морских круизов, составляет 8 %. Мировой спрос на круизы остается высоким. По прогнозам иностранных компаний, в 2017 году в мире будет насчитываться 24 млн. круизных туристов. В структуре мирового круизного рынка на страны бывшего СССР приходится не более 3%, в то время как 39% объема всех путешествий занимают США, Китай и Индия, 42% - страны Европы, 12% азиатские страны. Не вызывает сомнения, что Черноморский регион имеет большой потенциал в развитии круизной индустрии, который в настоящее время практически не используется.

В работах многих отечественных и зарубежных исследователей (Макогон Ю.В., Скворцов Г.П. Иванов М.Ю. и др.) большое внимание уделяется развитию транспортной инфраструктуры Черного моря, ее модернизации, увеличению транзитного потенциала портов региона, включению их в европейские логистические системы. Вопросам же активизации пассажирских перевозок уделяется гораздо меньше внимания.

Целью данной статьи является анализ современных тенденций развития круизной индустрии, а также исследование проблем и перспектив развития регулярных пассажирских перевозок и круизных линий в регионе Черного моря.

Круизный туризм относится к специальным видам туризма, так как является достаточно трудоемким, капиталоемким видом туризма, сочетающим в себе несколько видов туризма - рекреационный, спортивный, лечебно оздоровительный, познавательный.

В мире насчитывается более 150 морских круизных компаний. К наиболее известным перевозчикам в сфере морских круизов относятся Carnival Cruise Lines, Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines. С каждым годом число круизных компаний увеличивается, так как увеличивается число туристов, проявляющих интерес к

круизам. В 1980 г. насчитывалось 1,5 млн туристов морских круизов, в 1993 г. - 4,5 млн, в 1996 г. - 6,5 млн, в 2003 г. - 9 млн, в 2008 г. эта цифра достигла 15 млн туристов. С начала 1980 х гг. растет и количество круизных судов. В 1985 г. насчитывалось 120 морских круизных судов, в 1994 г. - 175, в 2003 г. - 327, а в 2008 г. количество морских круизных судов составило 387. Происходит не только количественный, но и качественный рост морских круизных перевозок и судов.

В последнее время наметилась тенденция к строительству больших круизных судов. Самым большим круизным лайнером до последнего времени считался 17 палубный *Voyager of the Sea*, принадлежащий компании *Royal Caribbean*. Его водоизмещение составляет 142 тыс. т, количество пассажиров - 2200 туристов и 1180 членов экипажа. В январе 2003 г. в Саутгемптоне был спущен на воду новый крупнейший океанский лайнер *Queen Mary 2*. Его водоизмещение составляет 150 тыс. т, высота от ватерлинии 70 м. Новый лайнер принял на борт 2620 туристов.

Одним из преимуществ круизных туров является их безвизовость. Пассажиры могут находиться в портах и совершать экскурсии в течение 48- 72 часов без визы. Самый большой недостаток круизов - их довольно высокая цена. Но в последнее время появились бюджетные круизные компании (стоимость круизного маршрута в них составляет 75 - 150 долл. на человека в сутки).

Основные районы морских круизов - Карибский бассейн и Средиземное море. Классические морские круизы - это Средиземное море. Круизные маршруты охватывают сразу несколько европейских стран - Испания, Франция, Италия, Греция - и стран Северной Африки - Марокко, Тунис, Египет. Большой популярностью пользуются круизы вдоль берегов Британии, Скандинавии и России. Некоторые круизные компании организуют кругосветные путешествия продолжительностью более 120- 140 дней.

В последнее время большую популярность приобрели круизы на парамах как разновидность морских круизов. В основном из-за их краткосрочности и экономичности.

Перевозка туристов морским транспортом регулируется правовыми актами международного и национального законодательства. При международных перевозках действуют договоры и конвенции, среди которых следует выделить Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и багажа, Международную конвенцию об охране человеческой жизни на море, Международную конвенцию об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, Международную конвенцию о поиске и спасении на море.

В Черноморском регионе морские круизы должного развития не получили. С прекращением существования Черноморского пароходства прекратились и регулярные пассажирские перевозки по Крымско-Кавказским линиям. Круизный туризм на Черном море был возрожден в 2006 году, когда в Одессе в рамках проекта развития черноморского сотрудничества был отправлен в первый рейс теплоход "Южная Пальмира" по маршруту "Одесса-Стамбул", который совершил всего три рейса. Надежды на возобновление круизных линий по Черному морю появились после начала реализации проекта в рамках ОЧЭС, который направлен на улучшение портовых инфраструктур на Черном море, а также на налаживание регулярных пассажирских сообщений между странами региона. Страны-члены ОЧЭС активизировали свою работу по воссозданию практически недействующих сейчас пассажирских трансчерноморских линий и развитию круизных перевозок на Черном море в соответствии с решениями Конференции Министров транспорта стран Организации Черноморского Экономического Сотрудничества от 25-26.09.2006 г. В частности, в рамках Ассоциации Портов Черного и Азовского Морей (BASPA) начался активный двусторонний диалог по налаживанию морских круизных линий между портами Украины и России, увеличению количества принимаемых судов по существующим линиям. Потенциал Черноморского региона огромен. В связи с проведением в Сочи в 2014-м году Олимпийских игр он получил новый толчок для развития, в том числе и в контексте развития круизного туризма. Безусловно, регион сможет выгодно представить себя на туристической карте мира, если удастся объединить усилия как на государственном уровне, так и на уровне причерноморских портов.

Можно выделить два направления в развитии круизного туризма в бассейне Черного моря. Первое — это возрождение круизного судоходства, ориентированного на внутренний национальный рынок причерноморских стран или рынок постсоветского пространства, то есть русскоязычных туристов. Второе — привлечение в причерноморские порты иностранных туристов и дальнейшее продвижение черноморского бренда на мировой круизный рынок. Оба направления перспективны и требуют решения целого ряда проблем.

Прежде всего необходимо отметить проблему отсутствия судов. Действительно, флота в Украине нет, но его могут предоставить иностранные компании. Сегодня они доминируют в Черном

море в грузоперевозках и могут точно так же занять ведущие позиции на круизном рынке России и Украины. Вместе с тем, с точки зрения стратегических интересов, да и большой доходности было бы ошибкой отдавать этот перспективный бизнес компаниям из других стран. Но приобретение круизного теплохода требует больших инвестиций. Так, по данным СК «Укрферри» стоимость 10-летнего лайнера вместимостью 2 тыс. пассажиров - порядка 320 млн. долл. Теплоход меньшей вместимости (около 1,5 тыс. пассажиров) построенный 20 лет назад оценивается в 130 млн. долл. Старые же суда (модернизированные бывшие теплоходы ЧМП), вместимостью 500—600 человек стоят 18—19 млн. евро. Но 33—34-летний возраст этих судов не позволяет рассчитывать на окупаемость инвестиций. Возврат же инвестиций обычно составляет 10 лет. Необходимо отметить, что ни одна отечественная компания не рискнет вкладывать в покупку теплохода порядка 100 млн. долл. без серьезной государственной поддержки или гарантий. Но круизное судоходство вряд ли актуально сегодня для Украинского государства. В этих условиях было бы целесообразным объединить усилия всех черноморских стран для создания своего круизного флота. Покупка общими усилиями с привлечением частного капитала современного лайнера вместимостью свыше 3—4 тыс. пассажиров смогла бы значительно повысить привлекательность черноморских круизов.

Другой важной проблемой, тормозящей развитие круизных линий в Черноморском регионе, являются различия и сложность таможенных и пограничных процедур. Именно эта проблема была основной при попытке наладить круизный маршрут Одесса—Ялта—Сочи—Стамбул—Одесса на пассажирском пароме «Южная Пальмира». Так, в Ялте, в последнем украинском порту захода, закрывалась государственная граница, и все пассажиры, чтобы следовать далее по маршруту, должны были покинуть борт судна с вещами для прохождения пограничного и таможенного контроля. Эта процедура длилась, как правило, три часа и фактически срывала экскурсионную программу в Ялте.

Урегулирования требует и уровень портовых сборов для круизных судов, возможность предоставления льготных условий по портовым сборам в первые годы функционирования линий.

Необходимо отметить, что безусловным плюсом развития круизов по Черному морю является возможность в течение одной недели посетить 6 стран, познакомиться с их культурными и историческими памятниками. Но в этой связи вполне уместны опасения круизных операторов касательно стандартов обслуживания пассажиров и качества работы туроператоров, предоставления туристам интересных, увлекательных программ осмотра достопримечательностей посещаемых портовых городов. Для такого направления нужен базовый порт по обслуживанию недельных круизов. Для этой цели подойдет Стамбул с его гостиничными возможностями, двумя современными аэропортами, современным портовым оборудованием, но главное — будущим новым грандиозным портом, у причалов которого одновременно смогут швартоваться шесть огромных судов. Кроме пассажирских терминалов здесь будут 4- и 5-звездочные отели, торговый центр и несколько ресторанов. Безусловно, и другие причерноморские портовые города должны развивать свою инфраструктуру, повышать стандарты обслуживания туристов, работать над созданием позитивного туристического имиджа.

Как показывает анализ, в настоящее время мировые круизные компании не рассматривают Черное море как отдельный самостоятельный регион, а лишь в сочетании со Средиземным, как продолжение средиземноморских круизов. Действительно с каждым годом растет число судозаходов иностранных лайнеров в Черноморский регион. Среди украинских портов лидирует Одесса, в которую ежегодно заходят более 150 лайнеров (а это – около 140 тыс. туристов). Для сравнения в Стамбул – более 400 лайнеров и свыше 580 тыс. туристов на борту. Пропускная способность пассажирского терминала Одесского порта — до 4 млн. человек в год. Он способен принимать до пяти теплоходов одновременно, в том числе океанские лайнеры длиной до 300 метров с двумя и более тысячами пассажиров на борту. В ближайшее время предполагается реконструкция пассажирского комплекса, куда будет вложено около 260 млн. грн. К сожалению, инфраструктура других черноморских портов Украины не приспособлена к приему больших судов, а именно за ними будущее. Планы по строительству новых судов — а именно они стимулируют спрос на морские путешествия — свидетельствуют, что в ближайшие годы на круизном рынке начнут превалировать суда длиной свыше 300 метров. Вся круизная индустрия готовится к этому, и черноморские порты не должны оставаться в стороне. По имеющейся информации уже в ближайшее время будет начата реконструкция пассажирского терминала, морского вокзала и причалов в Ялте. Реализация программы развития Ялтинского порта позволит заходить в него крупногабаритным судам, что, в свою очередь, будет способствовать развитию международного круизного и яхтенного туризма в Крыму.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Интерес представляют и планы Российской Федерации касательно развития города Сочи. Одесса в лице Сочи может получить в ближайшее время серьезного конкурента. Этот черноморский курорт благодаря Олимпийским играм ожидают колоссальные преобразования. Порт станет лишь пассажирским и сможет принимать одновременно три крупнейших океанских лайнера и два парома (сегодня суда вместимостью свыше полутора тысяч человек он вынужден обслуживать на рейде, доставляя пассажиров на берег катерами). Украшением станет крупнейший яхтенный комплекс, по всему побережью появятся 15 порт-пунктов. Общий объем вложений в реконструкцию порта Сочи — порядка 560 млн. долл.

Таким образом, в ближайшее время стоит ожидать серьезных изменений в сфере развития круизного туризма в Черноморском регионе. Первые подвижки уже есть. В начале 2011 г. Российская круизная компания «Инфлот Круиз Анд Ферри» создала свое дочернее подразделение в Украине, объявив о планах развития круизного туризма в Украине. Компанией подписано соглашение с испанским круизным туроператором Pullmantur на эксклюзивное продвижение круизов данной компании в России и Украине. В 2010 г. компания Pullmantur, расширяющая рынок в восточном средиземноморье, организовала судозаходы круизных судов в Стамбул. Это приблизило мировой круизный турпродукт к территории Украины, жители которой пока являются редкими потребителями данных услуг. При этом Стамбул с соответствующей портовой инфраструктурой, является наиболее приемлемым плацдармом как для технического освоения маршрутов, так и привлечения клиентов. Ведь туристы стран СНГ смогут удешевить поездку за счет отказа от дорогостоящих перелетов в Италию, Испанию, Францию где сейчас формируется основная доля круизов. Pullmantur адаптировала под русскоговорящих клиентов каталог круизов, создала новые туристические программы, разработала систему скидок и удешевила продукт, создав для массовых туристов ряд мини круизов продолжительностью 4-11 дней и стоимостью EUR299 -710 с чел. Учитывая, что в начале 2012 г. в Сочи будет создана туристическая инфраструктура и достроен круизный терминал, в дальнейшем компания «Инфлот», рассчитывает возродить Черноморские круизы с заходами лайнеров в Сочи, Ялту, Севастополь, Одессу. Это позволит сгладить сезонность и обеспечит работой туристическую инфраструктуру Крыма, а в дальнейшем привлечет в черноморский бассейн других международных круизных операторов.

Таким образом, у Черноморского региона есть хорошие перспективы развития круизных линий, что является весьма перспективным направлением сотрудничества стран региона. Ведь в мире круизный туризм приносит большие доходы. По имеющимся оценкам, каждый иностранный турист в базовом порту оставляет 100 евро, а в других портах захода круизного лайнера — как минимум 50 евро. Поэтому все — и государства, и отдельные города, и порты, и туристические компании Черноморского региона — должны быть заинтересованы в его развитии и прилагать консолидированные усилия для этого, в том числе и в рамках ОЧЭС.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Бабкин А.В. Специальные виды туризма/А.В. Бабкин - Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. - 252 с.
2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки/ М. Б. Биржаков, В.И. Никифоров - СПб., 2001.
3. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов / О.Я. Осипова - М.: Академия, 2006.
4. Перстнева Н. Черное море, белый теплоход... Под силу ли Украине круизный туризм?/ Н. Перстнева //«Зеркало недели». -2008. - №40.

РЕЗЮМЕ

В статье рассмотрены современные тенденции развития круизной индустрии, а также исследованы проблемы и перспективы развития регулярных пассажирских перевозок и круизных линий в регионе Черного моря.

Ключевые слова: круизная индустрия, ОЧЭС, пассажирские перевозки, туризм.

РЕЗЮМЕ

В статті досліджено проблеми та перспективи розвитку регулярних пасажирських перевезень та круїзних маршрутів в регіоні Чорного моря.

Ключові слова: круїзна індустрія, ОЧЕС, пасажирські перевезення, туризм

SUMMARY

Modern progress of cruise industry trends are considered in the article, and also problems and prospects of development of regular passenger transportations and cruise lines are investigational in the region of the Black sea.

Keywords: cruise industry, BSEC, passenger transportations, tourism.