

4. Титов А.С. Лицензирование в области связи в современных условиях / А.С. Титов // IKS -on-line. – 2006. – № 7. – С. 44–48.
5. Про телекомунікації : закон України від 18 листоп. 2003 р. № 1280-IV // Офіційний вісник України. – 2003. – № 51. – Ст. 2644.
6. Европейский Банк Реконструкции и Развития: Сравнительный анализ отрасли телекоммуникаций в странах с переходной экономикой [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ebrd.com/downloads/legal/telecomms/reportr.pdf>
7. Кучеренко А.Г. Ліцензування у сфері телекомунікацій / А.Г. Кучеренко., В.Ф. Олійник // ДЖ «Зв'язок». – 2005. – № 3. – С. 54–60.

Надійшла 11.12.2011; рецензент: д. е. н. Князева О. А.

УДК 379.851

Н. А. ЛОГУНОВА

Керченский государственный морской технологический университет

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

Исследовано современное состояние и перспективы развития международного рынка круизной индустрии, выявлены источники формирования доходов предприятий, задействованных в организации и планировании круизного путешествия.

The contemporary state and prospects of the development of a cross-border market of cruise industry are researched, sources of forming of incomes of the enterprises involved in the organisation and planning of cruise travel are revealed.

Ключевые слова: круизный туризм, эффективность, туристский рынок, спрос.

Морской круизный туризм, являющийся одним из самых популярных и быстрорастущих сегментов международного туристского рынка, до настоящего времени в нашей стране своего развития не получил; не изучен до конца его потенциал и не выработана стратегия его развития.

Необходимо отметить, что ранее тема развития круизного туризма в Украине практически не исследовалась, хотя международный опыт свидетельствует о высокой доходности этого престижного направления туристского бизнеса. Более того, по прогнозам Irish Marine Institute, сделанным по заданию Еврокомиссии, именно круизное судоходство названо первым среди морских секторов с наиболее высоким потенциалом развития на ближайшее столетие.

Некоторые теоретические аспекты морского круизного туризма рассматриваются в работах М. Мальской, В. Худо, В. Цыбуха, В. Жихаревой, Ю. Ларкина, Н. Линского, Ю. Погребняк. Однако, в этих источниках не уделено внимания причинно-следственным связям динамического роста круизной индустрии, охватывающей практически все сферы экономики страны.

Целью статьи является анализ современного состояния и тенденций развития международного круизного туризма как источника социально-экономического роста государства.

Круизный туризм является уникальным сегментом туристской индустрии, экономический эффект от развития которого проявляется не только в создании дополнительных рабочих мест, повышении занятости населения и в стимулировании развития слабых в экономическом отношении регионов, но и за счет значительного косвенного влияния, известного под названием «эффект мультипликации».

Прямое влияние круизного туризма включает получение прибыли предприятий производственного сектора, обслуживающих круизные суда; расходы пассажиров, не входящие в стоимость тура; расходы команды, которые сконцентрированы в основном на затратах на продовольственные товары и напитки; а также обеспечение занятости населения.

Косвенное воздействие осуществляется за счет развития не связанных с туризмом секторов, таких как сельское и портовое хозяйства, судостроение, пищевая и легкая промышленности, оказание финансовых, страховых и коммерческих услуг и т.п., а также за счёт повторных затрат, произведённых туристом в данном регионе. Средства, которые тратит турист в месте назначения, создают доход, что приводит к цепной реакции «расходы – доход – расходы» и т.д. То есть, помимо доходов, полученных туристскими агентствами от реализации круизного тура, и доходов, полученных государством в бюджет от портовых сборов и налогов, регион получает и средства, которые туристы тратят при заходе судна в порт (как правило, за сутки пребывания в городе турист оставляет порядка 70 евро). На эти средства покупаются местные (региональные) товары и услуги. Продавцы этих товаров и услуг, получив деньги от туристов, выплачивают из них заработную плату своим работникам, которые, в свою очередь, тратят их на покупку товаров, оплату услуг и т.д. [1].

Следует отметить, что индустрия круизов превалирует над всеми остальными видами туризма по экономической эффективности. Данное обстоятельство обусловлено значительными расходами туристов как на борту корабля, так и на суше. На многих судах помимо многообразия развлечений, организована собственная корабельная карточная система и специальное бюро (carnier desk), где пассажиры могут обменять валюту, заплатить по счету, заказать такси, экскурсии, а также получить кредитную карту для обслуживания на судне.

Несмотря на то, что круизные пассажиры ночуют и питаются на борту судна, сходя на берег, они тратят деньги на сувениры (а в круизе предполагается посещение 8–12 портов и туристских центров), обзорные автобусные экскурсии, местные водные экскурсии вдоль побережья с посещением курортов и тематических парков, размещение в отелях на берегу на этапе прибытия и завершения круиза, трансфер в аэропорт или к терминалу другого средства перевозки, бронирование и заказ автомашин и билетов на специальные местные события и многое другое [2, 3].

То есть, доходы круизного бизнеса напрямую зависят от расходов, связанных с организацией и планированием путешествия, которые в общем виде можно сгруппировать следующим образом:

- затраты пассажиров круизных линий – 20 %;
- строительство и техническое обслуживание круизных судов – 33 %;
- приобретение круизных туров у туроператоров – 39 %;
- вознаграждения административного персонала и команды – 8 %.

Преимущества круизного туризма перед другими видами отдыха очевидно. Это и возможность посещения сразу несколько стран за одну поездку, многогранность проведения досуга и разнообразие впечатлений, респектабельность и исключительная комфортность путешествия. Несмотря на то, что пребывание в городах во время круиза непродолжительно (обычно лайнер стоит в порту в течение светового дня), можно посмотреть основные достопримечательности. Кроме того, многим туристам нравится частая смена впечатлений. Согласно данным многочисленных исследований, морской отдых и наиболее полезен для здоровья: медленное передвижение по водным пространствам снимает стресс, а свежий воздух способствует оздоровлению организма [3].

Европейская круизная индустрия в настоящее время приносит более 34 млрд евро общего экономического эффекта и 14,1 млрд евро прямых доходов, а также способствует созданию более 300 тыс. рабочих мест, что свидетельствует о росте ее важности внутри туротрасли (табл. 1).

Таблица 1

Экономический эффект от развития круизного туризма в Европе в 2009 г.

Отрасли	Общие доходы круизной индустрии		Прямые доходы круизной индустрии	
	млрд евро	доля, %	млрд евро	доля, %
Сельское хозяйство, горная промышленность и строительство	1,818	5,34	0,010	0,07
Товары краткосрочного пользования	3,726	10,93	1,437	10,23
Товары длительного пользования	7,924	23,25	5,425	38,61
Оптовая и розничная торговля	1,948	5,72	0,574	4,09
Услуги по транспортировке	8,246	24,20	3,118	22,19
Услуги гостеприимства	1,075	3,15	0,322	2,29
Финансовые и коммерческие услуги	7,826	22,97	1,436	10,22
Бытовые услуги	1,513	4,44	0,550	3,91
Расходы сотрудников круизных линий	-	-	1,179	8,39
Всего	34,076	100,00	14,051	100,00

Следует отметить, что основную долю доходов приносят услуги по перевозке пассажиров (24,20 %), приобретение товаров длительного пользования для создания комфортабельных условий отдыха (23,25 %) и оказание финансовых и коммерческих услуг пассажирам и членам команды (22,97 %) [4].

Лидером в развитии круизного туризма и крупнейшим в Европе центром строительства круизных кораблей является Италия, доход которой превышает 4 млрд евро и составляет более 30 % прямого европейского дохода, далее следует Великобритания и Германия, занимающие 17 % и 14 % доли круизного рынка. Эти три страны аккумулировали 61 % дохода всей круизной индустрии [4]. Успешно развивает данный вид бизнеса Франция и Испания, их вклад практически одинаков – около 8 % (рис. 1).

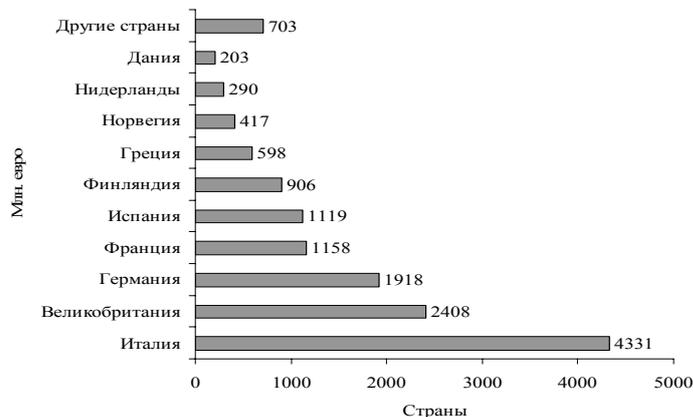


Рис. 1. Прямой экономический эффект от развития круизного туризма в Европе в 2009 г.

В структуре мирового круизного рынка на страны бывшего СССР приходится не более 3 %, в то время как 59 % всех путешествий занимает Северная Америка и около 30 % – страны Европы (рис. 2).

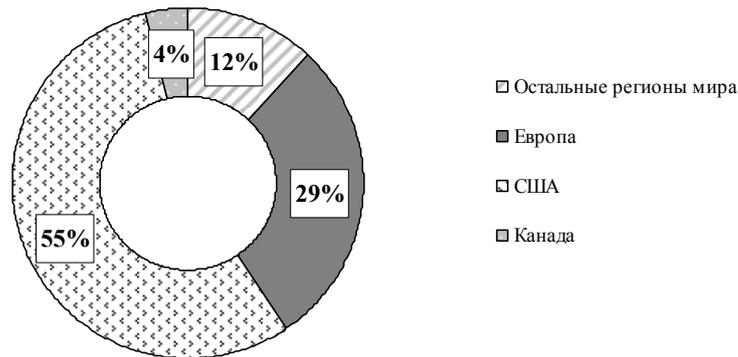


Рис. 2. Структура мирового спроса на круизы

Количество туристов на европейских круизных маршрутах достигло в 2009 году рекордных показателей – 5 млн чел. За последние 20 лет их численность увеличилась почти в 10 раз, при этом в среднем прирост в год составлял порядка 12 %, что на 6 % больше, чем ежегодный рост количества туристов, предпочитающих круизы в Северной Америке, и на 8 % более прироста общего числа туристских прибытий в мире (табл. 2, рис. 3).

Таблица 2

Динамика международного круизного туристского потока за 1989–2009 гг., млн. чел.

Регион	Годы							
	1989	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Северная Америка	3,29	4,40	6,88	9,96	10,38	10,45	10,29	10,40
Европа	0,53	0,97	2,06	3,15	3,44	4,05	4,46	5,00
Остальные регионы	0,20	0,30	0,98	1,21	1,29	1,37	1,45	2,10
Всего	4,02	5,67	9,92	14,32	15,11	15,87	16,20	17,50

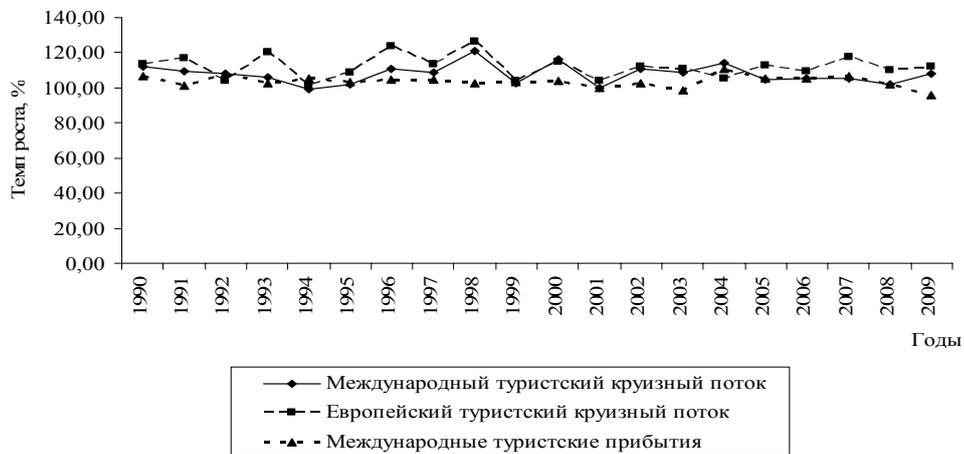


Рис. 3. Динамика роста международных туристских прибытий

Наибольшее число туристов на европейских круизных маршрутах зафиксировано в Великобритании (доля британцев в пассажирском потоке составила в 2009 году 31 % или 1,53 млн чел.). Германия – второй по величине пассажирский круизный центр (21 % общего круизного рынка или 1,03 млн чел.), при этом страна занимает второе место и по строительству круизных лайнеров. На третьем месте оказалась Италия, в 2009 году количество круизных туристов в этой стране увеличилось на 16 % до 790 тыс. чел., в то время как в Испании этот показатель возрос на 26 % до 627 тыс. чел. (рис. 4).

Представленные данные говорят сами за себя. С учетом того, что каждый турист тратит порядка 70 евро при заходе судна в порт, миллион человек, сошедших на берег, приносят доход в 70 млн евро в год! И это только расходы туристов в порту, не говоря уже об остальных тратах.

Удивительным является в данном контексте факт игнорирования нашим государством перспектив развития круизного туризма, тем более, что по своему морскому потенциалу Украина является одним из

крупнейших государств Европы. Этот потенциал определяется, во-первых, наибольшей протяжённостью морского побережья среди всех стран Черноморского региона, который является важнейшим стратегическим ресурсом Украины; во-вторых, диверсифицированным базовым морехозяйственным потенциалом; в-третьих, морским природно-ресурсным потенциалом; в-четвёртых, наличием значительных региональных ресурсов экспортного потенциала морского транспорта и др. [5, с. 243].

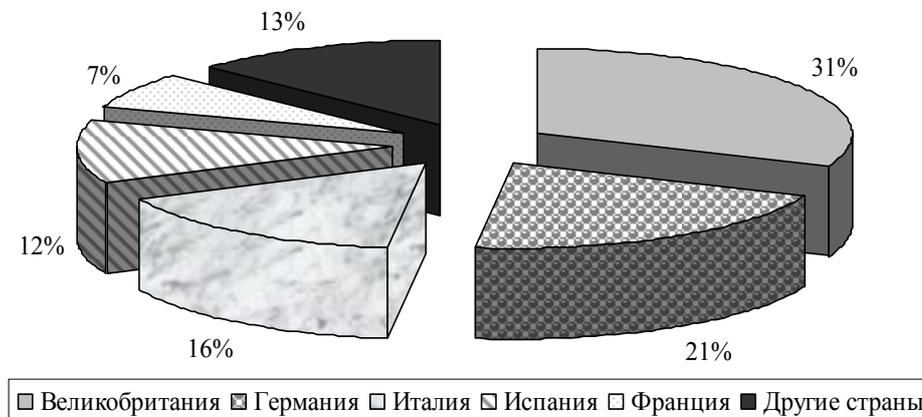


Рис. 4. Структура туристского европейского круизного потока

Учитывая наличие технико-технологической базы производства и квалифицированных специалистов в области судостроения, Украина могла бы создать свой пассажирский флот, что, в свою очередь, способствовало бы и повышению эффективности производственно-хозяйственной деятельности отечественных судостроительных заводов, производственные мощности которых в большинстве случаев не загружены даже наполовину.

Таким образом, круизной индустрии свойственна мультипликационная эффективность. Охватывая все сферы экономики, круизный бизнес дает возможность одновременного развития множества не связанных между собой видов производств, тем самым способствуя повышению конкурентоспособности и результативности деятельности как самих предприятий, так и экономическому росту страны в целом.

Литература

1. Экономика и организация туризма. Международный туризм / [Драчева Е.Л., Забаев Ю.В., Исмаев Д.К. и др.] ; под ред. И.А. Рябовой. – [2-е изд.]. – М. : КНОРУС, 2005. – 576 с.
2. Биржаков М.Б. Индустрия туризма: перевозки / М.Б. Биржаков, В.И. Никифоров – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Издательский дом Герда ; СПб. : Невский Фонд, 2003. – 397 с.
3. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок / Гуляев В.Г. – М. : Финансы и статистика, 2001. – 511 с.
4. THE CRUISE INDUSTRY. A €34 Billion Partner in Europe's Economic Growth. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.irn-research.com/files/4513/0224/9897/ECC-Report-20107-LR.pdf>
5. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта : [монография] / Винников В.В. – О. : Феникс, 2005. – 300 с.

Надійшла 14.12.2011; статтю представляє к. е. н. Яркіна Н. Н.