

РЕКРЕАЦІЯ, ТУРИЗМ ТА ОХОРОНА ПРИРОДИ

УДК 911.3 + 338.482

А. Э. Молодецкий, канд. географ. наук, доцент

С. Ю. Верстюк, магистр

Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова,
кафедра географии Украины,
ул. Дворянская, 2, Одесса-82, 65082, Украина

СОВРЕМЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В УКРАИНСКОМ ПРИЧЕРНОМОРЬЕ

Круизный туризм в украинском Причерноморье одно из направлений развития данного региона, которое способно повысить его экономический потенциал и уровень занятости населения. В связи с утратой собственного пассажирского флота Украина вынуждена ориентироваться на иностранные круизные компании. Здесь необходимо создать условия совершенствования портово-пассажирской, экскурсионной и рекреационной инфраструктуры для круизных туристов и стимулировать интерес местных органов власти к проблемам рекламы туристических ресурсов соответствующих территорий для привлечения круизов международного уровня.

Ключевые слова: Черное море, круизный туризм, порты Причерноморья, познавательные экскурсии, круизно-судоходные компании.

Введение

Черноморский регион, расположенный на стыке Европы и Азии, несмотря на его периферийность относительно центров развития европейских и азиатских цивилизаций, привлекает все большее внимание мирового туристического бизнеса. Это объясняется потребностью туроператоров в освоении новых туристических ресурсов, неиспользованных в прошлые годы из-за экономических и политических факторов. В связи с напряженной военно-политической ситуацией на Кавказе, Причерноморский регион Украины представляет тот резервный туристический ресурс, который может быть задействован в ближайшее время без привлечения непомерных объемов инвестиций.

Методические аспекты, цели и задачи исследования

Методической основой данной статьи является ретроспективный и структурно-функциональный анализ статистических, технико-экономических и социологических источников информации, используемых и адап-

тированных в географических исследованиях. *Целью* данной статьи является обоснование приоритетов развития круизного туризма в украинском Причерноморье, которое включает Одесскую, Николаевскую, Херсонскую области, Автономную республику Крым и территорию города Севастополь. *Объектом исследования* служат ресурсы круизного туризма этого региона, а *предметом* — особенности их адаптации к современным формам использования для повышения привлекательности региона и усиления его позиций среди других рекреационно-аттрактивных приморских регионов Юго-Восточной и Восточной Европы.

Материалы и результаты исследования

Развитие круизного туризма в виде организованных перемещений групп туристов с познавательными и рекреационно-оздоровительными целями началось в регионе Черного моря во второй половине XIX века. Номинально круизный туризм проявил себя здесь впервые усилиями английской компании «Томас Кук» в 1887 г., организовавшей посещение туристическим пароходом Ялты и Севастополя. Через 70 лет в 1950-е годы советская государственная компания «Интурист» организовала круизное сообщение между портами Черного, Средиземного, Северного и Балтийского моря на пароходах Черноморского пароходства «Победа» и «Грузия», полученных Советским Союзом по репарациям от нацистской Германии в 1946–49 гг. [2]. Так, первые круизные туристы из СССР смогли посетить Афины, Неаполь и Рим, Гавр и Париж, Амстердам, Стокгольм, а круизная линия связала Одессу и Ялту с Ленинградом. С этого времени стали регулярными пароходные круизы между украинскими, российскими и грузинскими черноморскими портами по Крымско-Кавказской пассажирской линии. Ежегодно по этому маршруту путешествовало в 1960–90-х годах 120–130 тысяч туристов, среди которых 12–17 тысяч иностранцев [6]. Однако после распада Советского Союза за 1990-е годы объем круизного туризма на Черном море сократился втрое (рис.1.). Украина полностью утратила свой пассажирский флот, а иностранные компании не стремились направлять свои суда в экономически и политически нестабильные регионы.

Некоторый подъем наметился только в 2005–2008 гг., когда мировая конъюнктура потребовала расширения маршрутов круизных судов крупнейших компаний европейского и североамериканского континентов. Современная круизная тенденция в судостроении свидетельствует о повышении комфортабельности судов путем необычайного роста их размеров и стоимости. Примером служат суда одной из крупных круизных компаний мира — английской «Кунард Лайн». Так, пассажирский лайнер этой компании «Куин Виктори», спущенный на воду в конце 2007 г. и стоивший 300 млн. фунтов стерлингов, имеет водоизмещение 90 тысяч тонн, длину 294 м, пассажироместимость 2014 человек [7, 11].

Большинство современных туристских круизных лайнеров соответствуют этим параметрам, поэтому размеры кают составляют от 20 до 200 м², комфортность которых далеко ушла вперед по сравнению с лайнерами со-

ветских 1960–80-х годов постройки, а к настоящему времени безнадежно устаревших. Украина располагает только одним пассажирским паромом «Каледония» компании «Укрферри», который выполняет линейные рейсы и транспортирует туристов между Одессой и Стамбулом.

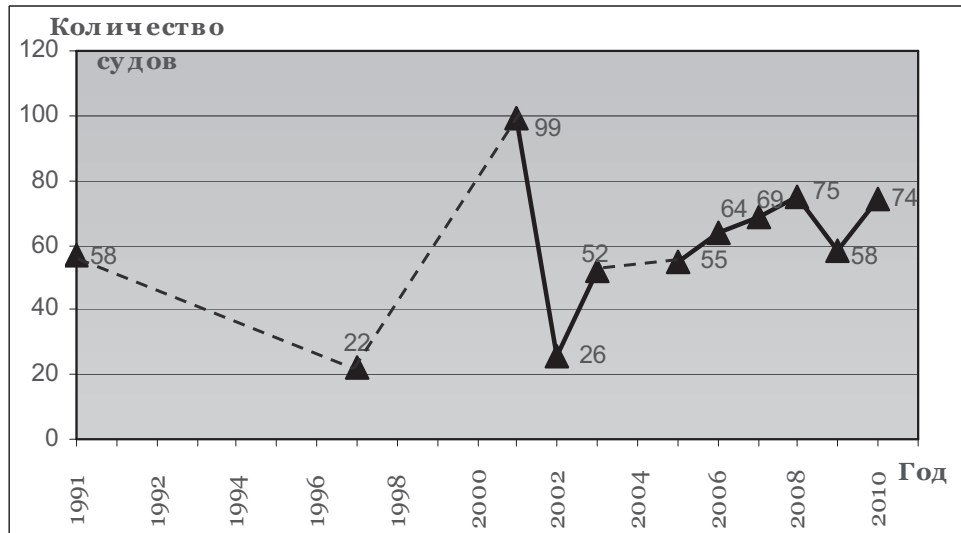


Рис. 1. График судозаходов круизных лайнеров в Одесский порт

Практически все круизные судозаходы в черноморские порты осуществляют иностранные круизные компании «Карнивал», «Роял Карибеан», «Коста Кросьере», «Принцесс Круизес», «ЭмЭсСи Круизес», «Кунард Лайн» и др. Вместе с тем, число судозаходов пока далеко от пиковых показателей 1980-х годов: в 2009 г. в Одессу прибыло 74 круизных лайнера (для сравнения: в Сочи — 40, в Стамбул — 414, в Ялту — 32) [1,4]. Лимитирующими факторами развития круизного судоходства для портов Причерноморья являются: современное в общем несовершенное состояние портового хозяйства, высокие портовые сборы, отсутствие рекламы туристического продукта Украины на главных рынках Европы и Северной Америки.

Наиболее соответствующим требованиям круизного туризма среди 18 морских портов Украины, несомненно, является Одесский торговый порт. Он располагает пассажирским терминалом, не уступающим аналогичным комплексам европейских портов. Здесь можно принимать суда длиной до 300 м и осадкой 11,5–12 м. У причалов морского вокзала одновременно могут обслуживаться до пяти судов. Разработана система упрощенного пограничного контроля, аналогичная системе, действующей в аэропортах. Пропускная способность Одесского морского вокзала составляет 4 млн. пассажиров в год и используется в настоящее время не более чем на 8 % [1, 3]. Несмотря на плачевное состояние местных пассажирских малотоннажных судов, часть из них сохранена и способна совершать краткосрочные морские экскурсии вдоль побережья Одесского залива. Сдерживает рост судозаходов в Одесский порт также и политика портовых сборов. В Одессе сбор составляет для пассажирских лайнеров 32 тысячи евро, тогда как в Сочи — 17 тысяч евро, а в портах Греции — 6 тысяч [5]. Отдельные порты,

например Гибралтар, отказались от портовых сборов с пассажирских судов определенных типов.

Для круизов международного типа в Крыму до 1990-х годов был открыт лишь Ялтинский порт. Сейчас это круизное «окно» Крыма располагает 8 пассажирскими причалами и способно принимать суда длиной до 215 м и осадкой до 8,6 м. Для крупных круизных судов организовано рейдовое обслуживание катерами портофлота, что существенно замедляет процесс приема туристов. Благодаря малотоннажным судам из Ялты осуществляются местные рейсы в портопункты Форос, Симеиз, Алупка, Мисхор, Ласточкино Гнездо, Ливадия, Гурзуф, Никита и др. Инфраструктура Ялты позволяет организовать также сухопутные краткосрочные экскурсии, однако отсутствие удобного авиационного и железнодорожного сообщения не позволяет организовывать здесь базовое обслуживание круизных туристов.

Менее 15 лет назад для иностранного туристического флота был открыт Севастопольский порт. Здесь имеется два пассажирских причала длиной 200 и 135 м, но наличие военной базы Российской Федерации здесь затрудняет все виды туристического бизнеса. Круизное судоходство пока не получает развития, хотя интерес к историческим объектам Севастополя (особенно связанными с событиями Восточной войны) в Западной Европе остается стабильно высоким.

Пассажирские терминалы с пограничными пунктами пропуска пассажиров представлены также в Измаиле и Рени на Дунае, где можно принимать суда с осадкой 3,5–7 м и длиной от 70 до 150 м, а также в Керчи, где действует паромная переправа Крым — Кавказ, способная пропускать свыше 300 тысяч пассажиров в год. Возможности ограниченного приема пассажиров (не соответствующие требованиям международного круизного судоходства) есть также в Феодосии, Евпатории и Херсоне.

Основным контингентом круизных туристов в портах украинского Причерноморья являются представители четырех стран: Великобритании (31 %), США (30 %), Италии (21 %), Германии (12 %) [4]. В последнее время растет число граждан России, Бельгии, Нидерландов и Японии. Однако в целом рынок круизного судоходства на Черном море все еще сохраняет подчиненное положение по отношению к средиземноморскому, а доля черноморских круизов в составе средиземноморских даже сократилась с 2004 по 2008 годы в 4 раза [10]. Это не может не волновать отечественные управленческие структуры, в особенности Министерство культуры и туризма Украины и Министерство курортов и туризма Крыма. По экспертным оценкам, во время стоянки в порту турист в среднем расходует 30–60 долларов США в сутки, а обслуживание круизных туристов по экскурсионным и другим программам познавательного типа создает рабочие места на транспорте, в торговле, общественном питании и других инфраструктурных секторах Причерноморья. Развитие круизного туризма сдерживается отсутствием базового портового обслуживания, при котором круизные фирмы могли бы осуществлять здесь смену пассажиров. На международной круизной выставке в Генуе в сентябре 2009 года Одесский порт был признан соответствующим требованиям к базовым портам по основным па-

раметрам. Он вполне способен заменить Стамбул как базовый круизный порт для Черного моря [9].

Выводы

Устойчивость круизного судоходства на Черном море не может замыкаться в рамках украинского Причерноморья. Необходимо комплексное объединение портов Украины, России, Грузии, Турции, Болгарии и Румынии в единую кольцевую структуру круизных черноморских линий. Пока опыт использования такого маршрута украинской компанией «Укрферри» в 2008 г. показал на судне «Южная Пальмира» убыточный результат: расчеты показывают, что для положительной рентабельности требуется четырехзвездочный лайнер вместимостью 700–1200 пассажиров при стоимости одного дня круиза в эконом-классе 100–120 долларов США. В настоящее время отечественные компании на фрахт корабля такого класса не претендуют, а другие черноморские государства проявляют к этой проблеме еще меньший интерес.

Литература

1. Васьков Ю. Роль Одесского порта в развитии круизов по Черному морю // Порты Украины. — 2008. — № 7. — С. 29–30.
2. Киричук К. Как возродить круизное судоходство в Черном море // Судоходство. — 2000. — № 6. — С. 12–13.
3. Крамрайн Б. Самый привлекательный порт на Черном море — Одесса // Порты Украины. — 2008. — № 7. — С. 26.
4. Линский Н., Ларкин Ю. XXI век: Украина и морской туризм // Судоходство. — 2000. — № 11. — С. 7.
5. Моргенштерн Р. Наступит ли эпоха белых пароходов // Порты Украины. — 2008. — № 7. — С. 27.
6. Моргенштерн Р. Первое лето «Южной Пальмиры» // Водный транспорт Украины. — 2006. — № 3. — С. 33.
7. Перестюк І. Велетні океану // Шкіпер. — Київ: Вістка, 2010. — № 2. — С. 67.
8. Соловьев А. А. Перспективы развития водных путешествий в Крыму // Культура народов Причерноморья, 2009, № 176. — С. 97–100.
9. Тищенко Е. Как вернуть лайнеры в Черное море // Порты Украины. — 2001. — № 5. — С. 23.
10. Уайльд П. На мировом рынке круизного судоходства // Порты Украины. — 2008. — № 9. — С. 30.
11. Хвилер Я. Большие путешествия на больших лайнерах // Турбизнес. — 2007. — № 16. — С. 18.
12. Шевченко М. Круизные суда: портфель заказов все толще // Порты Украины. — 2008. — № 4. — С. 11.

А. Е. Молодецький, С. Ю. Верстюк

Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова,
геолого-географічний факультет,
кафедра географії України,
вул. Дворянська, 2, Одеса-82, 65082, Україна

СУЧАСНІ ОСОБЛИВОСТІ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНСЬКОМУ ПРИЧОРНОМОР'І

Резюме

Круїзний туризм в українському Причорномор'ї — один з напрямів розвитку даного регіону, який здатний підвищити його економічний потенціал і рівень зайнятості населення. У зв'язку з втратою власного пасажирського флоту Україна вимушена орієнтуватися на іноземні круїзні компанії. Тут необхідно створити умови вдосконалення портово-пасажирської, екскурсійної і рекреаційної інфраструктури для круїзних туристів і стимулювати інтерес місцевих органів влади до проблем реклами туристичних ресурсів відповідних територій для залучення круїзів міжнародного рівня.

Ключові слова: круїзний туризм, порти Причорномор'я, пізнавальні екскурсії, круїзно-судноплавні компанії.

A. E. Molodetsky, S. U. Verstiuk

Odessa National Mechnikov University
Department of Geography of Ukraine
Dvoryanskaya St. 2, Odessa-82, 65082, Ukraine

MODERN FEATURES OF CRUISE TOURISM ARE IN UKRAINIAN BLACK SEA REGION

Summary

Cruise Tourism in the Ukrainian Black Sea Region is one of the directions of development of the region, which is able to increase its economic potential and the level of employment of population. In connection with the loss of its own passenger fleet Ukraine have to rely on foreign cruise companies. Here it is necessary to create conditions to improve port-passenger, excursion and recreational infrastructure for cruise tourism and stimulate the interest of local to the problems of adver

Key words: cruise tourism, ports of the Black Sea, cognitive excursions, cruise-shipping companies.