

УДК: 338.484.2

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ НА ЭКОНОМИКУ КРЫМСКОГО РЕГИОНА

Кухарчук С.В.

*Таврический национальный университет имени В.И. Вернадского, Симферополь, Украина
E-mail: ksvet777@mail.ru*

В статье исследовано влияние развития круизного сектора на местную экономику посредством идентификации перечня расходов в местах дестинации и портах назначения. Определено потенциальное экономическое воздействие круизного сектора для экономики крымского региона.

Ключевые слова: круизная индустрия, место дестинации, туризм.

Постановка проблемы.

Идентификация воздействия развития круизной индустрии на местную экономику крайне важна, т. к. дает объективную оценку того, выгодно ли развитие круизного туризма для местного сообщества. Внимание должно быть уделено доступной инфраструктуре, уровню ее развития и доступности порта как места дестинации (назначения). С точки зрения круизной линии должно быть определено, какой сегмент круизного продукта наиболее эффективно привлечет место назначения. Также необходимо проанализировать экономическую, экологическую и социальную составляющую данного влияния.

Анализ существующих подходов к исследуемой проблеме.

В работах многих отечественных исследователей вопросам развития круизной индустрии уделяется недостаточно внимания. Так, в трудах Макогона Ю.В. большое внимание уделяется развитию транспортной инфраструктуры, ее модернизации [1, с.37]. Скворцов Г.П. оценивает перспективы увеличения транзитного потенциала портов региона [2, с. 52]. Иванов М.Ю. рассматривает возможности включения портов в европейские логистические системы [3, с. 18].

Поэтому **целью статьи** является идентификация влияния развития круизной индустрии на экономику АР Крым.

Основные результаты исследования.

Как и другие области туризма, увеличение морских круизных перевозок окажет экономический, экологический и социокультурный эффект (рис. 1).

Как и в других областях развития туризма, влияние может быть как положительное, так и отрицательное. Поэтому главной задачей является усиление положительного и минимизация негативного воздействия. Крайне важны действия государственного сектора, выступающего, по сути, гарантом устойчивого развития Круизные пассажиры, экипаж и судна – источники дохода для портов и мест назначения. Влияние интенсивного развития круизного туризма неоднозначно по отношению к элементам местной экономики (рис. 2), что обусловлено степенью и характером расходов, так как расходы круизного сектора оказывают, как правило, косвенное влияние экономического, социального и экологического характера в долгосрочной перспективе.

**ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ НА ЭКОНОМИКУ
КРЫМСКОГО РЕГИОНА**

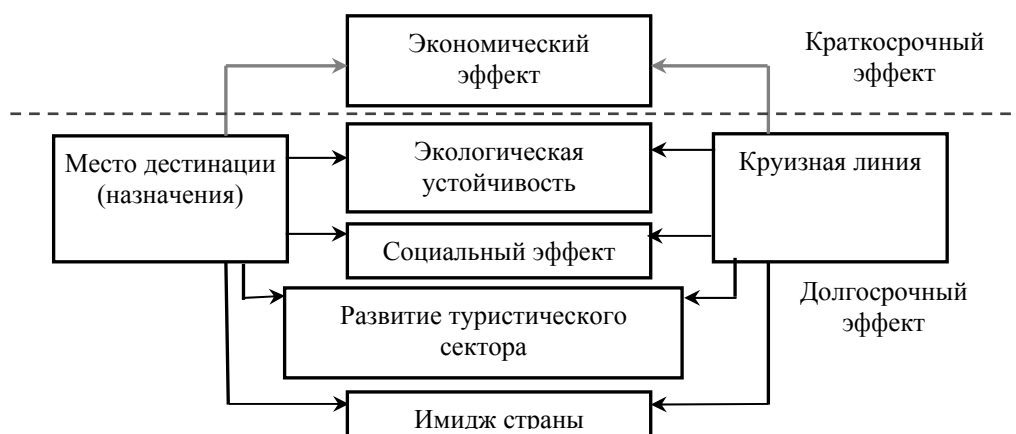


Рис. 1. Влияние развития круизного бизнеса на местную экономику

Предприятия, к которым непосредственно поступают расходы туристов, также нуждаются в покупке товаров и услуг других секторов местной экономики (например, кафе и рестораны пользуются услугами коммунальных организаций, производителей продуктов питания). Таким образом, у местного населения накапливается доход в форме заработной платы, арендной платы, который может быть израсходован на покупку отечественных товаров и услуг, генерируя, тем самым, новый виток экономической активности. Полученный экономический эффект ввиду развития круизной индустрии в форме расходов круизной линией, пассажирами и командой на товары и услуги в порту, приводит к созданию новых предприятий, рабочих мест и омоложения местной экономики.

Круизные линии	Обслуживание судна	Общественный транспорт	Городской сервис	Обслуживание пассажиров
<ul style="list-style-type: none"> • Терминалы • Портовые сборы • Прочие взносы 	<ul style="list-style-type: none"> • Навигация • Проводка • Буксировка • Перевозка • Швартовка • Трапы 	<ul style="list-style-type: none"> • Автотранспорт • Авиатранспорт • Железнодорожный транспорт 	<ul style="list-style-type: none"> • Менеджмент • Электричество • Уборка • Коммуникации • Кондиционирование воздуха • Прочие 	<ul style="list-style-type: none"> • Экскурсии • Покупки • Питание • Развлечения • Безопасность • Медицина • Телефонные и интернет-коммуникации • Прочие

Рис. 2. Элементы местной экономики, получающие эффект от развития круизной индустрии (составлен автором)

Оценка экономического эффекта круизов на локальном уровне и определение выгоды от развития круизного туризма для местных экономик, крайне важны в контексте привлечения круизных линий в порты АР Крым. Статистика показала, что на Черном море в порты Крыма осуществляется больше

всего судозаходов. За последние пять лет наметилась тенденция роста количества круизных компаний, посещающих АРК. Численность туристов, прибывших в республику круизными судами, в 2011 году достигла 50 тыс. туристов и ежегодно будет расти [4].

Влияние туристического круизного подсектора на национальную экономику изучено в Европе и Соединенных Штатах Америки Европейским Круизным Советом (ЕСС) и Международным Советом Круизных линий (ICCL). По данным этих организаций, круизеры тратят почти два миллиарда евро в европейских местах дестинации с прямым экономическим воздействием более 800 млн. евро [5, с. 208]. Так, в 2010 году в странах Европейского Союза экономический эффект от развития круизного сектора в туризме предусматривал:

1. Формирование прямого и косвенного экономического эффекта в размере 19,1 млрд. евро, который был направлен на строительство новых круизных судов, их обслуживание, обновление существующих судов, а также заработную плату сотрудников круизных линий (около 6 млрд. евро), прибыль, полученную европейскими фирмами, обеспечивающими товарами и услугами круизные линии. Прямые расходы круизных линий и их пассажиров составили 8,3 млрд. евро.

2. Создание 187252 рабочих места со средней заработной платой в размере 32 тыс. евро.

3. Оплату круизными линиями 3 млрд. евро поставщикам товаров и услуг, обеспечивающим круизную деятельность, из которых: стоимость поставки еды и напитков составила 246 млн. евро; комиссия туристических агентств достигла приблизительно 480 млн. евро; круизный сектор потратил более 550 млн. евро на финансовые и др. услуги, включая страхование, рекламу, технические и различные профессиональные услуги; затраты на экскурсии и размещение в гостиницах, покупку авиабилетов и др. покупок в основных портах и остановках составили более 1,5 млрд. евро [5, с. 209]. Исключая авиабилеты круизные пассажиры в основных портах потратили в среднем 100 евро на пассажира, а в каждом городе судозахода – более 50 евро на одного туриста.

Очевидно, что круизные туристы, въезжающие в страну, стимулируют развитие экономики региона. Регион получает преимущества от поступлений в форме различных налогов, расходов на товары и услуги.

Расходная категория сгруппирована ВТО по отдельным статьям и представляет собой следующее уравнение [6, с. 113]:

$$S_t = S_p + S_s + S_{ps} + S_c, \quad (1)$$

где: S_t – полные расходы круизных туристов;

S_p – расходы, относящиеся к портовым службам;

S_s – расходы, связанные с поставками дополнительных портовых услуг;

S_{ps} – пассажирские расходы;

S_c – расходы экипажа судна на суше.

Статья расходов, относящихся к портовым службам, включает все сборы, обеспеченные портом и, оплаченные круизным кораблем и его агентством:

**ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ НА ЭКОНОМИКУ
КРЫМСКОГО РЕГИОНА**

лоцманский сбор, который обычно обязателен и зависит от тоннажа круизного корабля; услуги буксировки, постановки круизных кораблей на якорь; экспедиторские услуги. В каждом порту предусмотрена дисконтная программа на эти тарифы с целью повышения уровня привлекательности порта для круизных линий. Кроме того, данная статья расходов включает различные налоги, предусмотренные процедурами оформления соответствующей документации судозахода, таможенной службой, иммиграционной службой.

Дополнительные портовые услуги, включают: заправку, обеспечение поставок для судов (еда, запасные части, смазочные материалы, товары для ресторанов и услуг размещения). Двойная функция круизных лайнеров вызывает потребность в поставках, которая может быть удовлетворена лишь специализированными поставщиками. Кроме того, в некоторых портах может потребоваться дополнительное обслуживание или ремонт судна, а также прочие технические услуги, которые могут быть предоставлены только в портах со специализированными верфями. Данные расходы зависят от качества услуг и обеспечения поставок в порту местными предпринимателями.

Распределение доли различных направлений расходов круизными пассажирами происходит в соответствии со структурой, приводимой ведущими отраслевыми круизными ассоциациями, представленной в табл. 1.

Таблица 1

Распределение расходов круизеров во вторичных портах (%) [6, с. 115]

Направления расходов	США	Европа	Среднее значение
Экскурсионные поездки	44,0	41,4	42,7
Различные покупки	22,4	36,2	29,3
Рестораны	8,8	12,0	10,4
Прочее	24,8	10,4	17,6

Пассажирыские расходы включают расходы на различные операции, которые круизер может осуществлять на суше:

– экскурсионные услуги (занимают самую большую долю расходов круизных туристов – 42,7%) – стали важной услугой для судовых агентов, которые получают одну треть продажной цены, тогда как доля турагента составляет около 8-12%;

– покупки составляют почти 30% общих расходов (зависят от социально-демографического профиля круизных пассажиров, их национальности и категории круиза);

– рестораны на берегу – важная область расходов с учетом того, что круизные пассажиры крайне требовательны к культуре питания;

– прочие услуги в сфере организации развлечений.

Следует заметить, что потребительское поведение круизных туристов существенно отличается в зависимости от того, являются ли порты основными или вторичными, портом прибытия (отбытия) или захода. Турист во вторичном порту не тратит средства на размещение (отель, гостиница) и авиаперелет, таким

образом, сокращая общее количество расходов.

Согласно оценкам ВТО, приблизительно одна треть команды использует заход судна в порт в различных целях. Количество членов экипажа, сходящих на берег составляет примерно 15 % всех пассажиров, а средние расходы команды составляют почти 30 евро за остановку [5, с.225].

Принимая во внимание потенциальный спрос и количество судозаходов в порты АР Крым, оценим степень экономического воздействия круизного сектора с точки зрения дохода для региона, учитывая средние расходы круизными туристами и членами экипажа. По имеющимся оценкам, каждый иностранный турист в базовом порту оставляет 100 евро, а в других портах захода круизного лайнера – как минимум 50 евро [5, с. 226]. Анализ основан на том, что, в среднем, турист вместе назначения тратит 50 евро, в то время как член экипажа круизного судна тратит около 30 евро, как указано выше. Количество въезжающих круизных туристов за один сезон может составить 50 тыс. чел. Количество членов экипажа зависит от класса круизного лайнера, но, в среднем, составляет около 15 % общей численности круизных туристов.

Таким образом, полные расходы круизного туриста могут быть оценены в 2,5 млн. евро, членами экипажа – в 225 тыс. евро (табл. 2).

Таблица 2

Оценка расходов круизных туристов и членов экипажа на 2012 г.

Показатели	2012 г.
Количество круизных туристов, тыс. чел.	50
Сумма расходов на каждого туриста, евро	50
Годовая сумма расходов на каждого туриста, тыс. евро	2500
Количество членов круизного экипажа, тыс. чел.	7,5
Сумма расходов на каждого члена экипажа, евро	30
Годовая сумма расходов на каждого члена экипажа, тыс. евро	225
Общая сумма расходов туристов и экипажа, тыс. евро	2725
Общая сумма расходов туристов и экипажа, тыс. грн.*	27250

*Курс евро: 1 евро = 10 грн.

В целом, полный доход от посещения АР Крым круизных туристов и команды в 2012 году может составить 27,3 млн. грн.

Важно отметить, что кроме роста поступлений иностранной валюты за счет увеличения числа иностранных туристов, существуют другие факторы, которые могут содействовать улучшению экономического положения региона. Прежде всего, это связано с ростом поступлений от уплаты налогов и таможенных пошлин на импортные товары, имеющие непосредственное отношение к круизному туризму. Благодаря туризму будут созданы новые рабочие места, вследствие чего жизненный уровень населения будет повышаться.

Важный, но неосязаемый источник добавленной стоимости круизной отрасли, – имидж места назначения. Пассажирский прием – решающий элемент в образе порта и города, который представляет совместную работу администрации порта, поставщиков товаров и услуг и муниципальных властей. Приветствуя

прибывающих круизных пассажиров, каждый порт может добавить свою собственную отличительную особенность – неумышленно, в случае неприятных таможенных формальностей, или преднамеренно, в организации специальных мероприятий (фейерверк) или более общепринятых операций (дегустация местных продуктов, приемов с живой музыкой). Услуги наземного транспорта также требуют особого внимания из-за своего коммерческого воздействия и непосредственного влияния на имидж места назначения.

Что касается экологического воздействия на места назначения, оно, как правило, негативно. Негативное воздействие может возникнуть в результате увеличения затрат, являющихся результатом увеличения загрязнения воздуха, утечки топлива с круизных судов, нанесения ущерба популяции местных видов рыб и прочих морских обитателей, увеличения расходов относительно утилизации твердых бытовых отходов.

На международном уровне серьезные последствия такого отрицательного воздействия на окружающую среду и глобальных экологических интересов защищено такими организациями, как Международный Совет Круизных линий (ICCL), участники которого единодушно приняли обязательные экологические стандарты для всех круизных кораблей [5, с. 247]. Эти стандарты основаны на принципах, которые включают: проектирование и строительство круизных кораблей, безвредных для окружающей среды насколько возможно, охват новой технологии, подчинение международным экологическим законам, минимизацию производства отходов и поддержание совместных отношений с регулирующим сообществом. Таким образом, АР Крым должна принимать только те круизные линии, которые приняли экологические нормы на международном уровне.

Круизный туризм также может оказать значительное социокультурное влияние на местное сообщество. В то время как непосредственный эффект будет формой увеличенного генерируемого дохода для местных сообществ, воздействие может выражаться в форме увеличения возможностей для расширения деловых кругов, местных ремесленников, увеличения вакансий для местного населения. Однако вместе с положительным эффектом могут иметь место отрицательные аспекты, среди которых: переполнение и скопление людей, увеличение шума.

Все же, преимущества превышают недостатки, которые должны устранять органы власти во взаимодействии с местным сообществом, заинтересованном в развитии туризма.

Выводы.

Потенциальное экономическое воздействие круизного сектора для АР Крым на начальном этапе его развития оценивается в 27 млн. гривен. Успешное создание и развитие местной базы круизного туризма будет способствовать привлечению в развитие туризма новых инвестиций, а, следовательно, и развитию других отраслей экономики – сельского хозяйства, пищевой промышленности, торговли, транспорта, сферы услуг, строительства, сферы государственного управления. Более того, правильно организованный круизный

бизнес способствует возрождению судостроения. В результате у местной администрации появляется возможность часть бюджетных поступлений от туризма направлять на финансирование развития инфраструктуры, восстановление памятников истории и культуры, осуществление программ эколого-социального развития.

В современных условиях назрела острая необходимость выработки стратегических императивов развития круизного бизнеса крымского региона в рамках государственных программ развития портовой сферы. Положительное влияние круизного туризма на экономику региона происходит лишь в том случае, когда сфера туризма развивается всесторонне, параллельно и во взаимосвязи с другими отраслями социально-экономического комплекса. Поэтому все субъекты регионального менеджмента – и областная администрация, и городские власти, и порты, и туристические операторы крымского региона – должны быть заинтересованы в его развитии.

Список литературы

1. Макогон Ю.В. Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект: Сб. науч. тр. Ч. 1 / Ю.В. Макогон. – Донецк, 2005. – 416 с.
2. Скворцов Г.П. Стратегия развития морских портов Украины на ближайшее десятилетие / Г.П. Скворцов // Порты Украины. – 2009. – № 5. – С. 52-54
3. Иванова М.Б., Иванов М.Ю. Коммерческая деятельность: учебное пособие / М.Б.Иванова, М.Ю. Иванов. – М.: РИОР, 2005. – 96 с.
4. Крым должен стать площадкой для развития Черноморского круизного бизнеса [Электронный ресурс]. – Курортно-информационный центр Автономной Республики Крым. – Режим доступа: <http://crimea.gov.ua/novosti/krim-dolzhen-stat-ploschadkoy-dlya-razvitiya-chemomorskogo-kruiznogo-biznesa-schitaet-liev>
5. Cruise Tourism – Current Situation and Trends: report /World Tourism Organization //UNWTO. – Madrid. – 2010. – 251 p.
6. Cruise Tourism: Potential & Strategy Study: report /Ministry of Tourism, Government of India. CRISIL. – 2005. – 183 p.

Поступила в редакцию 01.12.2011 г.

Кухарчук С.В. Вплив круїзного сектору на розвиток економіки кримського регіону / С.В. Кухарчук // Учені записки ТНУ. Серія: Економіка та управління. – 2011. – Т. 24 (63), № 4. – С. 190-196.

У статті досліджено вплив розвитку круїзного сектору на місцеву економіку за допомогою ідентифікації переліку витрат в місцях дестинації і портах призначення. Визначена потенційна економічна дія круїзного сектору на економіку кримського регіону.

Ключові слова: круїзна індустрія, місце дестинації, туризм.

Kuharchuk S.V. Influence of cruise sector on development of economy in Crimean region / S.V. Kuharchuk // Uchenye zapiski TNU. Series: Economy and management. – 2011. – Vol. 24 (63), № 4. – P. 190-196.

Influence of development of cruise sector on a local economy by means of authentication list of charges in the places of destinations and ports are investigate in the article. Potential economic influence of cruise sector is certain for the economy of Crimea region.

Keywords: cruise industry, destination, tourism.