

УДК 338.48:379.857

Селиванов Виктор Вениаминович

Кандидат экономических наук

Доцент кафедры Менеджмента и туристического бизнеса

Гуманитарно-педагогической академии ФГАОУ ВО «Крымский
федеральный университет им. В.И. Вернадского»

(филиал в г. Ялте)

КРУИЗНОЕ СУДОХОДСТВО НА ЧЕРНОМ МОРЕ: ОТ КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИИ К УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ

В статье рассматриваются некоторые проблемы, связанные с современным кризисным состоянием международного круизного судоходства на Черном море на основании проведенного автором анализа динамики круизного судоходства региона в историческом аспекте. С использованием выявленной автором экономической модели круизного судоходства предлагаются возможные пути выхода из сложившейся ситуации в современных институциональных условиях.

Ключевые слова: кризис, круизный бизнес, порты, Черное море, пассажирские судоходство, круизные лайнеры, круизные маршруты, морехозяйственный комплекс.

JEL code: L 800, L 820, L 830

Victor Selivanov

Ph.D. (economics)

Associate professor, Management and tourism business Department,
V.I. Vernadsky Crimean Federal University

CRUISE SHIPPING ON THE BLACK SEA FROM CRISIS TO SUSTAINABLE DEVELOPMENT

This article discusses some of the problems related to the current critical state of the international cruise shipping in the Black Sea on the basis of the author's analysis of the dynamics of cruise shipping in the region, the historical aspect. Ways out of the situation in today's systematic conditions are proposed using an economic model of cruise shipping revealed by the author.

Keywords: crisis, cruise business, the ports, the Black Sea, passenger shipping, cruise liners, cruise lines, maritime complex.

JEL code: L 800, L 820, L 830

В настоящее время круизное судоходства на Черном море из-за известных международных событий находится в глубоком кризисе. Естественно, ученые, специалисты, активные участники международного круизного бизнеса не могут не задумываться о том, как долго продлится кризисная ситуация и какие имеются возможности выхода из неё.

Для более полного понимания проблемы следует помнить, что кризисы в пассажирском судоходстве на Черном море периодически возникали в результате упрямо повторяющегося драматизма исторических событий.

Первые пассажирские линии между портами Черного моря начали действовать в 1859 г. с момента основания Российского общества пароходства и торговли (РОПиТ). Первый отечественный пассажирский рейс на Черном море был выполнен пароходом «Надежда». Следующим на линию вышел пароход «Одесса». Так было положено начало пассажирскому судоходству на Черном море.

Небольшие грузопассажирские суда этого общества обеспечивали работу пассажирско-почтовых линий между портами Одесса, Севастополь, Феодосия и Керчь. С грузинским портом Поти их соединяла Кавказская линия. Спустя 19 лет, в 1879 г., эту линию продлили до Батума.

В конце XIX века была организована новая пароходная компания Добровольный флот, которая обладала крупными и первоклассными по тому времени судами. Первые ее четыре грузопассажирских парохода «Россия», «Петербург», «Москва» и «Нижний Новгород» успешно работали на линиях между портами Черного моря.

Наиболее известное, а может быть первое иностранное круизное судно на Черном море под флагом Северо-Американских Соединенных Штатов, посетившее в августе 1867 г. порты Одессу и Ялту, носило название «Quaker

City». На его борту было 55 американских туристов, в числе которых находился корреспондент Сэмюэль Ленгхорн Клементс, более известный под именем писателя Марка Твена. Так было положено начало международного круизного судоходства на Черном море [1].

Вплоть до 1914 г. пассажирские перевозки в черноморском бассейне активно развивались. Однако, последовавшие затем войны и революции, развитию круизному делу не способствовали. Начался **первый** кризис в пассажирском судоходстве на Черном море, который длился порядка 15 лет.

Летом 1921 г. началось движение грузовых судов по Крымско-Кавказской, Херсонской, Николаевской, Крымско-Азовской и других внутренних линиях. Пассажирское судоходство в регионе возобновилось в 1927 г., когда был введен в эксплуатацию пароход «Теодор Нетте».

Таким образом, новая история пассажирской Крымско-Кавказской линии начинается в конце 20-х годов, и круизы этой линии были невероятно популярны в СССР в период с 30-х годов прошлого столетия вплоть до второй мировой войны, определившей начало **второго** кризиса. И вновь период кризисной ситуации составил около 15 лет.

Рассвет Крымско-Кавказской круизной линии начался с 1960 г., по которой в среднем за год перевозилось порядка 135 тыс. пассажиров. Из них 17 тыс. иностранных и 100 тыс. отечественных туристов, а также 18 тыс. линейных пассажиров. Кроме того, многие отечественные пассажирские суда совершали 3-часовые морские прогулки, которые пользовались большой популярностью. Годовое количество пассажиров таких мини-круизов доходило до 7 тыс. После распада Советского союза Крымско-Кавказская круизная линия в 1992 г. прекратила свое существование, начался **третий** кризисный период [2].

В Черноморском регионе, начиная с середины 1990-х годов, разными отечественными судоходными компаниями неоднократно предпринимались попытки возродить круизное судоходство на популярной в советское время Крымско-Кавказской линии. В 1990-х годах Черноморским морским пароходством на тх «Одесса Сан» были организованы круизы по маршруту

Одесса—Пирей—Хайфа—Лимассол—Стамбул—Сочи—Ялта—Севастополь—Одесса, которые просуществовали чуть более двух лет.

В начале 2000-х годов был организован разовый круиз вокруг Черного моря на т/х «Тарас Шевченко». В 2006—2007 гг. судоходная компания «Укрферри» проработала и организовала несколько черноморских круизов на т/х «Южная Пальмира». Существовали планы организации паломнических круизов с заходом в порты Украины, Греции, Израиля и Египта.

Однако стабильной работы судов отечественных компаний на черноморском круизном рынке по целому ряду объективных и субъективных причин организовать не удалось.

После резкого спада морского круизного судоходства на Черном море в период 1992-2006 гг., с 2007 г. (**через 15 лет**) начинается фактически его возрождение. Только в Крымские (Ялта, Севастополь) порты в последние годы заходило до 200 иностранных круизных судов.

В 2010—2011 гг. лайнерами итальянской компании MSC были освоены круизные маршруты между Одессой и Венецией. Анализ развития географии международного круизного судоходства показывает, что Черноморский регион в последние годы становился все более популярным для зарубежных морских туристов.

В 2011 г. отмечалась тенденция увеличения размеров судов, заходящих в Черноморские порты. Если в 2011 г. из 73 лайнеров 27 имели длину более 200 м (причем около 10% — суда более 270 м), то уже в 2012 г. из 73 судов под иностранным флагом почти половина (32 судна) длиной более 200 м. Безопасно принять и обслужить суда больших размеров (до 300 м) на Черном море могут только Сочинский, Ялтинский и Одесский морские порты, а также румынская Констанца. В 2015 г. планируется открытие нового пассажирского терминала в порту Батуми (Грузия). Другие порты, к сожалению, на сегодняшний день не располагают инфраструктурой для безопасного и качественного приема судов более 200 м, не говоря уже о 300-метровых. Именно по этой причине более 320 пассажирских судов в 2013 году не прошли Босфор и не вошли в Черное море.

В 2013 г. в Стамбул зашло более 400 круизных судов под иностранным флагом; в Черное море — только 73.

Специфика круизного бизнеса такова, что порты Черного моря являются не конкурентами, а партнерами: чем больше судов будет привлечено в Черноморский регион, тем больше выиграет каждый из портов. Учитывая данную особенность, в 2012 г. на одной из Международных круизных выставок была выдвинута идея создания некоммерческого маркетингового проекта по продвижению черноморского круизного направления и создания единого бренда Черного моря Cruise Black Sea [3]. Для продвижения данного проекта была создана консультативная группа по вопросам развития инфраструктуры обслуживания круизных туристов в Черноморском регионе. Помимо портовиков, в эту группу вошли представители туристических компаний DINADIS, «Лондон Скай Тревел», «Модес», «Блэк си тур» и др. Реализация проекта в перспективе должна была способствовать тому, чтобы 320 пассажирских лайнеров, которые разворачиваются перед Босфором, продлили свои круизные маршруты далее в Черное море.

Летом 2013 года Черноморско-Балтийской круизной компанией была предпринята успешная попытка возобновить круизное судоходство на Крымско — Кавказской линии на тх «Adriana» по маршруту Ялта-Одесса-Севастополь — Новороссийск — Сочи — Феодосия — Ялта.

В 2014 году была организована новая схема маршрута: Ялта — Сочи — Новороссийск — Стамбул — Ялта, которая, по мнению руководства круизной компании, позволила бы привлечь новый поток туристов из Турции. Однако, по ряду известных причин эта круизная линия в 2014 г. была закрыта. Фактически свернулось и международное круизное судоходство, хотя ожидалось рекордное количество заходов круизных судов в Ялтинский и Одесский порты — более 200. Начался новый, **четвертый**, кризис.

Возникает закономерный вопрос: «Неужели нового возрождения круизного судоходства на Черном море придется ожидать последующие 15 лет, как это было в период предыдущих трех кризисов?». Положительный ответ был

бы однозначен, если бы эту проблему решали только на политическом уровне. Проблема Крымских портов будет дискутироваться еще долгие годы. Однако, как было указано выше, в последние 6-7 лет разными компаниями, как отечественными, так и зарубежными, прилагались колоссальные усилия для повышения привлекательности Черноморских круизов для зарубежных туристов, были затрачены значительные денежные средства для разработки и внедрения новых круизных маршрутов в районе северного Причерноморья.

Кроме того, как показывают проведенные исследования [4], на Средиземноморском бассейне появилось избыточное количество круизных лайнеров, работа которых планировалась в Черноморском регионе (табл. 1):

Таблица 1.
Структура круизного флота Средиземного моря в 2012 году

Тип судна	Пассажировместимость (чел)	Количество судов (ед.)	Общая пассажировместимость (чел.)	Доля типа судов (%)
Post Panamax	Более 2550	20	59907	31,5
Panamax	1750-2550	30	62350	32,8
Большие	1100-1749	22	29610	15,6
Средние	501-999	37	27088	14,2
Малые	250-500	20	7544	4,0
Очень малые	меньше 250	33	3,62	1,9

В этой связи вопрос о возобновлении Черноморских круизов является важным не только для крымских и одесских туроператоров, но и для зарубежных круизных компаний. Если первые теряют десятки тысяч валютных денежных единиц, то убытки последних исчисляются сотнями миллионов.

В последнее время появились публикации, в которых авторы считают возможным возобновление международного круизного судоходства на Черном море без заходов пассажирских судов в Ялтинский порт. Хотелось бы заметить, что такое мнение, по крайней мере, недостаточно обосновано. Логистика международных Черноморских круизов в подавляющем большинстве случаев без захода судов в порт Ялта просто несостоятельна. Что же делать? С одной

стороны, Ялтинский порт включен в международную систему санкций, и заход иностранных круизных судов в этот порт запрещен согласно международному законодательству. С другой стороны, в 2015 г. круизные судоходные компании полностью аннулировали заходы пассажирских судов в Одессу, и значительно (в несколько раз) сократилось количество их заходов в Констанцу (Румыния), Бургас (Болгария). То есть терпят экономические убытки порты, которые под санкции не попадают. Проведенный анализ современного состояния международного круизного судоходства не позволяет выявить факторы, позволившие бы системно улучшить положение в течение текущего года.

По нашему глубокому убеждению, которое основывается на изучении многолетнего опыта организации международных морских круизов, для скорейшего возрождения круизного судоходства на Черном море, необходимо использовать статус Ялты, как свободного порта, находящегося на территории свободной экономической зоны, или принять другие рекомендации, руководствуясь нормами международного морского права. В этом направлении должна проводиться работа международных неправительственных организаций при активном участии профессионалов морехозяйственного комплекса (ученых и специалистов). При правильной организации работы можно будет вполне обоснованно рассчитывать на возобновлении международных морских круизов в северном Причерноморье уже в 2017-2018 г.г. Естественно, предложенное направление деятельности не является единственно верным. Однако международное круизное судоходство во всем Черноморском регионе оказалось в тупиковой ситуации, и профессионалы морехозяйственного комплекса, связанные с круизным судоходством, должны не просто проводить мониторинг ситуации, а искать разумные пути выхода.

Кроме того, для дальнейшего развития круизного судоходства на Черном море уже сейчас необходимо заняться проработкой вопроса воссоздания столь популярной в недавнем прошлом Крымско-Кавказской линии, с заходами в порты России, Грузии, Турции, Украины, Болгарии и Румынии. С современным визовым режимом, достаточно упрощенным для граждан стран Черноморского

бассейна, круизы и пассажирские перевозки по Черному морю могут вновь стать популярными и экономически выгодными.

Литература

1. Селиванов В.В. Агентирование круизных судов и яхт: монография./ В.В. Селиванов — Одесса: Феникс, 2010.- 240 с.
2. Селиванов В. В. Международный морской туризм: основы организации и методология: учебное пособие. / В.В. Селиванов — Симферополь: ИТ «Ариал», 2015.- 296 с.
3. Селиванов В. В. Кому он нужен круизный турист? // Порты Украины.- 2013.- №8 (130).- С. 48-49.
4. Ларина Р. Р. Инновационно-логистическое обеспечение международного туризма и круизного бизнеса: монография. / Р.Р. Ларина, В.В. Селиванов, Е.Ю. Лукьянова, М.А. Шостак. — Симферополь: ИТ «Ариал», 2013.- 396 с.

References

1. Selivanov V.V. Agentirovanie kruiznyh sudov i jaht: monografija./ V.V. Selivanov — Odessa: Feniks, 2010.- 240 p. (*in Russian*)
2. Selivanov V.V. Mezhdunarodnyj morskoy turizm: osnovy organizacii i metodologija: uchebnoe posobie. / V.V. Selivanov — Simferopol': IT «Ariал», 2015.- 296 p. (*in Russian*)
3. Selivanov V.V. Komu on nuzhen kruiznyj turist? // Porty Ukrainy.- 2013.- №8 (130).- p. 48-49. (*in Russian*)
4. Larina R. R. Innovacionno-logisticheskoe obespechenie mezhdunarodnogo turizma i kruiznogo biznesa: monografija. / R.R. Larina, V.V. Selivanov, E.Ju. Luk'janova, M.A. Shostak. — Simferopol': IT «Ariал», 2013.- 396 p. (*in Russian*)