

**Джерела та література:**

1. Биржаков М.Б. Введение в туризм: Учебник / М.Б. Биржаков. – Изд 8-е. – СПб.: «Издательский дом Герда», 2006. – 512 с.
2. Рутинський М.Й. Сільський туризм: Навч. посіб. / М.Й. Рутинський, Ю.В. Зінько. – К., Знання, 2006. – 271с.
3. Саух І. Проблеми та перспективи розвитку індустрії туризму в Україні / І.Саух, І. Першко // Красзнавство. Географія. Туризм. – 2009. – №12. – С. 3–5.
4. Сокол Т.Г. Основи туристичної діяльності: Підр. / Т.Г. Сокол. – К.: Грамота, 2006. – 264с.
5. Butler R.W. Tourism and Recreation in Rural Areas. N.-y.: John Wiley & Sons, Inc. 1998. – 261p.

**Соловьев А.А.****УДК 338.482(477.75)****ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВОДНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ В КРЫМУ**

Индустрия круизов вошла в полную силу на мировом туристском рынке в начале 70-х годов XX века и продолжает развиваться в настоящее время. Однако, это одно из наиболее привлекательных туристических направлений, Крым затронуло лишь слегка, не смотря на те ресурсы, которые имеет полуостров и прилегающую к нему береговую линию, да и географическое и, соответственно, историческое положение тоже.

В настоящее время строятся круизные лайнеры–гиганты, превышающие 300–350 метров в длину и 50–60 метров в ширину и в высоту (например, круизный лайнер «Independence of the Seas», 2008 г., 339 м – длина, 56 м – высота, 15 палуб). Специально для таких «громадин» оборудуются портовое хозяйство, развиваются разнообразные морские туристические продукты, удовлетворяющие потребности любого туриста.

Но для Крыма, на сегодняшний день, вопрос о развитии водных путешествий является **актуальным** и открытым, потому как их влияние на экономике региона практически не отражается. Есть проблемы, есть недоработки, а, следовательно, есть, над чем работать и к чему стремиться. Поэтому в данной статье поставлена **цель** – обозначить основные направления развития водных путешествий в Крыму.

Достижение данной цели может быть осуществлено посредством постановки следующих **задач**:

1. рассмотреть особенности развития круизных путешествий на мировом рынке туристических услуг;
2. определить современное состояние водных путешествий в Черноморско–Азовском бассейне и в Крыму;
3. сделать предложения по внедрению новых для Крыма видов водных путешествий;

В круизной индустрии после спада, вызванного трагическими событиями 11 сентября 2001 года, начался период «выздоровления» примерно с конца 2003 года. А в 2004 и 2005 годах можно было говорить уже и о буме круизных перевозок.

Хорошими были и экономические показатели индустрии в 2006 году, однако в 2007 и 2008 годах рынок начал испытывать существенные трудности в связи с возросшими ценами на топливо и вызванными финансовым кризисом кредитными ограничениями.

Как и следовало ожидать, наибольшим в 2007 году был спрос на круизы в Северной Америке, где путешествие на борту лайнера совершили 10640 тыс. пассажиров, или на 3 % больше, чем годом ранее. На втором месте оказались жители Великобритании: 1336 тыс. пассажиров и плюс 11 % соответственно. Среди жителей Европы и остального мира спрос на круизы также вырос. В континентальной Европе путешествие совершили 2592 тыс. человек, или на 18 % больше, чем в 2006 году. Наибольший интерес к морским путешествиям проявили жители Скандинавии, где количество проданных круизов увеличилось за названный период на 52 %.

Количество проданных в 2007 году круизов (по регионам) было следующим:

- Северная Америка – 10640000 пассажиров, (+3 %);
- Великобритания – 1336000 пассажиров, (+11 %);
- Континентальная Европа – 2592000 пассажиров, (+18 %);
- Германия – 763000 пассажиров, (+8 %);
- Италия – 636000 пассажиров, (+16 %);
- Испания – 441000 пассажиров, (+11 %);
- Франция – 272000 пассажиров, (+12 %);
- Скандинавия – 94000 пассажиров, (+52 %)
- Весь остальной мир – 1369000 пассажиров, (+6 %).

Таким образом, всего в мире круизные путешествия совершили в 2007 году 15 млн 937 тыс. человек.

Как отметил президент компании MSC Cruises **Рик Сассо**, несмотря на все прежние кризисные явления, круизная индустрия стабильно росла последние десятилетия. По его словам, в нынешнем 2009 году ожидается 13,5 млн круизных пассажиров по всему миру, по сравнению с 13,01 млн в 2008 году, то есть на 3,8% больше.

По существующим прогнозам, за 10 лет, с 2007 по 2017 годы, количество круизных пассажиров вырастет до 22,54 млн, из которых 14,87 млн – жители Северной Америки, 5,50 млн – европейцы. В целом перспектива кажется позитивной.

Европейский круизный рынок можно условно разделить на два основных сегмента: Средиземноморский (наиболее важный круизный рынок после Карибского) и Североевропейский. Совершенно четко активность на перечисленных рынках определяет сезон. Так, если наиболее желанным для пассажиров в период с конца марта по конец октября является Средиземноморье, то на североевропейских маршрутах оживление наблюдается лишь с конца мая по начало сентября по понятным причинам.

Для черноморского региона наиболее интересным, с точки зрения предложения пассажирских мест, является круизный флот, сосредоточенный в Средиземном море. В 2008 году этот флот насчитывал всего 159 лайнеров общей пассажироместимостью 166742 человек. По сравнению с предыдущим 2007 годом количество судов увеличилось на 12 единиц, а пассажироместимость – на 17000 мест.

Главными операторами средиземноморского рынка являются компании «Costa Crociere», «MSC» и «Royal Caribbean International». В 2008 году названные компании перевезли в Средиземноморье 549223 (в 2007 году – 573442), 406516 (321756) и 353282 (184796) пассажиров соответственно.

Но количество пассажиров, совершивших круиз на борту лайнера, – только один из показателей деятельности круизной линии. Не менее важно посчитать, сколько ночей в сумме провели пассажиры на борту круизных судов того или иного оператора. По этому показателю пальму первенства также держит «Costa Crociere» с 4,06 млн (4,24 в 2007 году) рах/nights, на втором месте «Royal Caribbean International» – 3,01 млн (1,72) рах/nights, на третьем – MSC с 2,91 млн (2,37) рах/nights.

Объем рынка Средиземноморья увеличился почти в четыре раза за последние 13 лет – с 5,9 млн рах/nights до 25,3 млн рах/nights. Темпы роста колебались от –5,9 % в 2002 году (в результате террористической атаки 11.09.01) до +25,2 % в благополучном 2007 году. Средний ежегодный прирост за последнее десятилетие составил примерно 12 %.

Одним из важнейших факторов рынка круизного судоходства, как в регионе Средиземного моря, так и в целом по всему миру, является постоянное увеличение размеров круизных судов, растущее количество лайнеров класса «постпанамакс». Если в 2006 году общая пассажироместимость таких судов в Средиземноморье не превышала 28000 рах, то в 2007 году она составляла уже примерно 38000 – 39000 рах, а в 2008 году подобралась к 45000 рах. «Постпанамаксы» в общей структуре круизного флота, еще два года назад по числу уступавшие судам среднего класса (более 500 пассажиров), просто крупным судам (более 1000 пассажиров) и «панамаксам», стали наиболее часто эксплуатируемыми лайнерами. По существующим прогнозам, к 2012 году их общая пассажироместимость приблизится к 160000 рах., а общее количество (с учетом ныне строящихся, из которых более половины превышают в длину 300 м) – к 55. Легко представить себе, какие вызовы данное обстоятельство бросает портовой инфраструктуре. Впрочем, нынешний финансовый кризис и связанная с ним мировая экономическая рецессия могут заставить в ближайшем будущем пересмотреть этот прогноз.

Одним из быстро растущих рынков круизного судоходства является Черноморско–Азовский бассейн. Лидирующими компаниями на этом рынке являются такие операторы, как Carnival, RCCL, P&O, UK/Europe Independence, MSC, TUI. В 2008 году пассажиры провели на борту различных круизных судов в регионе 575701 ночь – сравните с цифрами 2004 года: 153425 рах/nights. Казалось бы, такой прирост должен радовать. Однако следует иметь в виду, что, если в 2004 году эти цифры составляли 10 % от цифр главного (Средиземноморского) рынка, то сегодня лишь 2,5 %.

Национальная принадлежность пассажиров, испытывающих наибольший интерес к посещению портов Черноморья, достаточно хорошо известна. Наиболее привлекательным Черноморский бассейн является для пассажиров из Великобритании – 31 % круизных пассажиров судов, заходящих в черноморские порты, составляют представители этой страны. Почти столько же американцев – 30 %, затем итальянцы – 21 % и немцы – 12 %. Бесспорно, в перспективе черноморский круизный рынок должен в большей степени учитывать потенциальный пассажиропоток из стран региона.

Рынок круизного судоходства в бассейне Черного моря испытывает влияние политической нестабильности на Среднем и Ближнем Востоке, а в последнее время и в Закавказье. Разумеется, это заставляет операторов крепко задуматься при выборе маршрутов морского вояжа. Регион достаточно быстро прогрессирует в экономическом отношении, но нуждается в дальнейшем улучшении туристической инфраструктуры.

Нужно четко представлять себе, с чем черноморские порты, желающие принимать круизные суда, столкнутся в ближайшем будущем. Во-первых, это очевидное увеличение размеров круизных лайнеров и их количества. По прогнозам, эта тенденция будет прослеживаться до 2014 года, причем все возрастающее количество пассажиров будет предпочитать морское путешествие на судах именно этого типа – более 50 % пассажиров выберут «монстров», превышающих в длину 290 м, а более 30 % совершат вояж на судах, превышающих в длину 300 м. Это неудивительно, если принять во внимание, что сегодня примерно половина заказанных круизных судов превышает в длину 300 м, доходя до 360 м, что весьма критично для черноморских портов.

Как много есть в регионе портов, которые в состоянии принять и обслужить судно шириной в 65,5 м, осадкой 10,3 м и высотой в 65 м? Для того, чтобы черноморские порты продолжали присутствовать на карте круизных операторов, в регионе должны быть построены подходящие причалы – лидеры круизного бизнеса должны быть уверены в том, что их суда будут быстро и безопасно обслужены – при любой погоде.

В настоящее время в Крыму находятся 5 главных портов, которые обслуживают пассажиров: Евпатория, Севастополь, Ялта, Феодосия, Керчь.

В сравнении с январем–сентябрем 2008 г. на 16,3% уменьшились объемы пассажирских перевозок водным (морским) транспортом – до 912,7 тыс. пассажиров. Наибольшие объемы перевозок осуществлялись во внутреннем сообщении (60,4%), количество перевезенных пассажиров в котором составило 551,4 тыс., что на 22,8% меньше, чем за 9 месяцев 2008 г. По мимо внутреннего сообщения обслуживание пассажиров осуществляется по направлениям в Россию и Турцию, но и их объем не значителен.

На балансе четырех морских торговых портов Крыма – Керченского, Феодосийского, Ялтинского, Евпаторийского – находятся 22 причала. В период летней навигации на 22 местных каботажных линиях работали 16 судов пассажирского флота общей пассажировместимостью 3,777 тыс. мест.

Несмотря на мировой кризис, – говорит Егор Иванов (директор Ялтинского порта), – и как следствие, сокращение перевозок на круизных лайнерах мы ожидаем в этом году 108 заходов лайнеров в наш порт.

В этом году первое судно зашло к нам 23 марта, а последним, 7 ноября, был «Spirit of Adventure». Пик захода иностранных лайнеров начался только в сентябре. Если в марте и апреле в месяц было одно – два судна, то в сентябре – 14 круизных иностранных судов, 7 судов типа «река–море» и 9 судозаходов катамарана, который соединяет Ялту с Новороссийском. А уже в октябре количество иностранных лайнеров достигло 21.

4 октября в Ялту прибыл 15–ти палубный «Norwegian Jade» – это самое большое судно, которое когда–либо заходило в порт. Его длина 294 метра 13 сантиметров, ширина 32 метра. Кстати сказать, в порт оно так и не зашло по той причине, что капитан судна не стал рисковать ни лайнером, ни пассажирами, хотя портовые власти Ялты уверяли, что на 100% готовы принять корабль. Поэтому он так и простоял на рейде в открытом море, а туристы добирались до берега приемлемыми для порта судами, а жители Ялты могли полюбоваться «гигантом» лишь издали. Однако, через день 5 октября судно благополучно пришвартовалось в Одесском порту.

Для того, чтобы те ресурсы, которые мы получили в наследие от СССР, использовались рационально, чтобы экономика региона имела значительный приток средств, благодаря развитию туризма в Крыму, необходимо сделать ряд **предложений** в части развития морских путешествий на полуострове. Здесь коснемся в основном тех направлений, которые не имеют места, либо очень слабо развиты в Крыму.

1. *Разработка круизов по Черному морю с использованием специальных программ, привлекающих туристов:*

- оздоровительные, включающие обширный перечень профилактических процедур, талассотерапия, водные процедуры, бассейны, в том числе с машиной для волн, сауны и турецкие бани, массажные кабинеты, фитнес–центры, минеральные и грязевые ванны и другие. В период круиза можно поправить здоровье под наблюдением опытных врачей и инструкторов;
- программы для молодоженов и семейных торжеств. Предлагается программа для проведения медового месяца, можно заказать проведение самой церемонии и свадебных торжеств с полным обслуживанием молодоженов, проведения торжества для всех гостей, празднование юбилеев;
- детские программы (для семей с детьми всех возрастов): уход за детьми и подростками, развлекательные и образовательные занятия (история, литература, география и др.), обучение иностранным языкам, обучение ремесленничеству, экскурсии в береговые центры, сопровождение на пляж, фитнес–центры с активными играми (баскетбол, волейбол, пинг–понг и другие), дискотека, специальное детское меню питания, посещение морожениц, устройство детских праздников;
- программы со специальным питанием – вегетарианским, кошерным.

2. *Развитие парусного туризма:*

#### ***Sail training для молодежи и взрослых на больших парусниках***

Одной из важнейших функций парусников на сегодняшний день является организация учебных плаваний курсантов морских училищ и молодежи – *sail training*. Использование парусников превращает простую морскую практику в эффективный процесс формирования характера. Борьба с трудностями, непогодой, физический труд укрепляют характер, а необходимость эффективно взаимодействовать, когда от слаженных действий команды зависит место в гонке, а иногда и жизнь, сплачивает коллектив, учит работать в команде, формирует черты.

#### ***Круизы на старинных и традиционных парусных судах***

Этот вид туризма активно развивается в Европе и США. В частном владении и владении различных компаний сохранилось большое число парусных судов класса, построенных в начале века, либо в наши дни, но по старинным чертежам и с соблюдением традиционных методов постройки. Круизы на таких судах представляют собой самостоятельный туристский продукт для людей, любящих путешествия, природу, море, покой и культурно–историческое окружение. Почему бы этот вид путешествий не развивать и у нас в Крыму?

3. *Организация путешествий на подводных судах*

Подводный мир мало изучен, интересен, в нем много не опознанных и не изученных объектов, затонувших предметов и судов. Известны целые кладбища кораблей. Большая часть подводных объектов окутана тайной, возбуждающей живой интерес у туристов. В мире насчитывается более 30 специализированных подводных лодок, функционирующих для развлечения туристов практически на всех популярных морских курортах.

В течение более чем 2000 лет, суда разных проектов приплывали к нашему полуострову, многие из этих рейсов, закончились бедствиями и кораблекрушениями. Эти древние трагедии сегодня служат отличным материалом для туризма.

Конечно же для коренных изменений необходимы миллиардные инвестиции в портовое хозяйство, судостроение, однако первые шаги по развитию водных путешествий в Крыму можно делать уже сегодня. И это вполне под силу местным операторам и правительственным структурам на всех уровнях управления.

#### Источники и литература:

1. Забезпечення стимулювання розвитку мережі підприємств яхтового туризму в Криму: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Н.А. Логунова; Тавр. нац. ун-т ім. В.І.Вернадського. – Сімф., 2008. – 20 с. – укр.
2. Логунова Н. А. Проблемы и перспективы развития круизного судоходства / Логунова Н. А. // Культура народов Причерноморья. – 2007. – № 111. – С. 46–50
3. ПОРТЫ УКРАИНЫ №9, 2008 На мировом рынке круизного судоходства *Питер Уайлд, президент компании «G.P.Wild (International) Limited»*
4. <http://www.yalta-gs.gov.ua/>
5. <http://news.allcrimea.net/>

**Страчкова Н.В., Галух Г.А.**

### **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЕКРЕАЦИОННОЙ СФЕРЫ АР КРЫМ**

Рекреационная деятельность в АР Крым является основным стабилизирующим фактором развития экономики региона. От экономической эффективности развития данной отрасли зависит уровень благосостояния региона в целом. Увеличение рекреационных потоков позитивно влияет на эффективность хозяйственной деятельности не только предприятий самой рекреации, но и обеспечивает увеличение спроса и объемов потребления товаров и услуг других отраслей, стимулируя развитие различных секторов экономики региона.

Целью данной работы является выявление критериев и показателей экономической эффективности рекреационной деятельности, а также оценка современных особенностей развития рекреационной сферы АР Крым.

Под экономической эффективностью в экономической теории принято понимать процесс хозяйствования, результат которого выражается определенной выгодой, достигнутой при определенных затратах денежных, материальных, информационных ресурсов и рабочей силы. В свою очередь экономическую эффективность рекреации как особого вида экономической деятельности можно трактовать как получение выигрыша от организации туризма в масштабах национальной экономики; туристского обслуживания населения, а также от производственно–обслуживающего процесса рекреационных предприятий [1]. Экономическая эффективность рекреационной деятельности является составным элементом общей эффективности общественного труда и выражается определенными критериями и показателями.

Наиболее общий критерий общественного производства заключается в достижении в интересах общества наибольших результатов при наименьших затратах средств и рабочей силы. Проблемы эффективности рекреации наиболее целесообразно рассматривать с помощью системного подхода., который предполагает установление разных критериев и показателей для различных уровней управления и определенную иерархию целей и соответственно им критериев эффективности [2].

В связи с этим проблему определения критерия эффективности рекреации следует рассматривать в трех аспектах: на уровне национальной экономики в целом, на уровне отрасли и уровне отдельного рекреационного предприятия. Общая цель на уровне общества распадается на частные цели деятельности отдельных подсистем. Положительное влияние рекреационной сферы на экономику государства происходит лишь в том случае, когда она развивается всесторонне, в комплексе с другими отраслями экономики.

Рекреация как невидимый экспорт вносит определенный вклад в платежный баланс страны. Рекреационная деятельность непосредственно участвует в создании национального дохода страны, при этом ее совокупный вклад может проявляться как прямо, так и косвенно. Прямое влияние туризма на экономику региона – это результат расходов рекреанта на приобретение непосредственно рекреационных услуг, а также сопутствующих им товаров. Косвенное влияние рекреационной деятельности проявляется в генерации вторичного спроса на товары и услуги региона – так называемый эффект мультипликации. Мультипликатор – это соотношение отклонения от равновесного чистого национального продукта (валового национального продукта за вычетом отчислений на потребление капитала) и исходного изменения в расходах на инвестиции, вызвавшего данное изменение реального чистого национального продукта. Мультипликационное влияние туризма проявляется в том, что в результате цепной реакции «расходы – доходы» доход, получаемый от одного рекреанта, превышает сумму денег, израсходованных им в месте пребывания на покупку товаров и услуг [2].

Также экономический эффект от развития рекреационной деятельности в регионе проявляется в создании дополнительных рабочих мест, повышении занятости населения, стимулировании развития