

КРУИЗНОЕ МОРСКОЕ СУДОХОДСТВО МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ ПОРТАМИ ЧЕРНОГО МОРЯ

Переверзев А.В.

РГГУ

pereverzev_a@inbox.ru

Основываясь на пространственном расположении, Россию – одна из ведущих морских держав мира, имеющей выходы к трем океанам. Морские границы России (без учета присоединения границ Крыма к Российской Федерации) имеют протяженность в 37 636 тысяч км, что в процентном соотношении составляет порядка 62% от общей протяженности границ России (60 932 км). Крайне важно развитие инфраструктуры, связанной с водными ресурсами – внутренними водными путями, морями и океанами.

Развитие круизных морских сообщений повышает привлекательность посещаемых городов и населенных пунктов и способствует мультипликативному эффекту развития сопутствующих отраслей – портовым, судостроительным, судоремонтным организациям, туристским центрам, предприятиям гостиничной и ресторанной индустрии.

В период существования Советского Союза морской транспорт достаточно активно использовался для перевозок пассажиров, но переход российской экономики на рыночные рельсы в некоторых регионах свел пассажирские морские перевозки практически к нулю, в частности по Черному морю.

Благоприятные климатические условия черноморского побережья исторически привлекательны для туристических целей. По данным Федерального агентства по туризму в 2014 году количество гостиниц и других средств размещения в Краснодарском крае составило 1138 объектов, что в процентном соотношении означает более 10% от всех средств размещения, расположенных в России. При этом внутренние пассажирские перевозки с целью отдыха в Черном море отсутствуют. Это открывает большую нишу для государства, как на макро, так и на микро уровнях, а также ставит проблему перед экономистами эффективного использования пассажирского флота и портовой инфраструктуры в Черном море.

Исходя из большого неразвитого потенциала черноморских пассажирских туристических перевозок, необходимо ввести термин «внутренние черноморские круизы», который определяется как каботажное плавание по Черному морю с туристическими целями.

В послевоенные годы спрос к черноморским путешествиям имел всесоюзный характер, осуществлялись перевозки между Керчью, Феодосией, Севастополем и Одессой и другими городами на таких судах, как «Победа», «Адмирал Нахимов», «Россия», «Украина». Данное пассажирское сообщение с туристическими целями имело название «Крымско-Кавказская линия». В целом, в 1980-х годах в черноморском регионе осуществляли пассажирские перевозки более 10 судов с ежедневными отправлениями из Одессы. Количество пассажиров в год составляло более 130 тысяч человек.

С распадом СССР Крымско-Кавказская линия прекратила свое существование и по настоящее время внутренние пассажирские маршруты с целью отдыха в Черном море отсутствуют. В начале 90-х годов Черноморское морское пароходство (ЧМП) было выведено из подчинения Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота СССР и передано в ведение украинского государства. В связи с тем, что мощности ЧМП были предназначены в большей степени для удовлетворения потребностей плановой экономики СССР, переход на рыночные рельсы 1991 г. деградировал деятельность пароходства до кризисного финансового положения.

Сложившаяся экономическая обстановка привела к простоям судов и руководством Украины приняло решение о передаче судов оффшорным компаниям-посредникам с их последующей регистрацией в юрисдикции иностранных государств. Задолженность по кредитам в дальнейшем привели к необходимости продажи многих судов, а некоторые суда ЧМП были арестованы. Известно, что в 2006 году в отношении пароходства была введена процедура банкротства.

Анализируя современное состояние транспортных сообщений Юга России можно сделать вывод, что Черное море фигурирует в международном транспортном коридоре TRACECA (Transport Corridor Europe — Caucasus — Asia, Европа — Кавказ — Азия), а ряд западных черноморских портов задействован в качестве конечных точек некоторых транспортных коридоров. К ним относятся: Одесса (Украина), Констанца (Румыния), Варна (Болгария), Стамбул (Турция) и некоторые другие. Анализ показывает, что зарубежные черноморские портовые города по настоящее время принимают и круизные суда, осуществляющие регулярные пассажирские перевозки.

К потенциально востребованным для туристов российским черноморским портовым городам в настоящее время можно отнести Новороссийск, Сочи, а также ряд портовых городов полуострова Крым, вошедших в состав Российской Федерации в 2014 году – Севастополь, Ялта, Феодосия. Это подтверждается попыткой возобновления Крымско-Кавказской линии некоторыми компаниями в последние годы.

В 2013 году на рынке появились круизы по маршруту Новороссийск – Сочи – Феодосия – Ялта – Севастополь – Одесса – Новороссийск на теплоходе «Adriana» (под флагом Португалии) от российского туроператора «Экспо-тур» с концепцией отдыха «без виз и загранпаспортов», которые оказались вполне востребованными у россиян. По данным круизной компании «Инфофлот», осуществляющей посредническую турагентскую деятельность по продаже и продвижению черноморских круизов, количество пассажиров теплохода «Adriana» в навигацию 2013 года составило более 1300 россиян.

Однако во время перехода крымских портов в юрисдикцию России в 2014 году, прием иностранного судна на некоторое время стал невозможен, что повлекло за собой кардинальное изменение как маршрута, так и продолжительности рейсов второй навигации теплохода «Adriana» с необходимостью наличия заграничного паспорта у пассажиров. За данными изменениями последовали массовые обращения потребителей с отказом от приобретенных путевок, что вследствие

стало одной из причин банкротства туроператора «Экспо-тур», организовавшего данные морские путешествия.

В настоящий период актуальность возобновления круизных маршрутов по Черному морю не потеряла своей значимости, как для транспортной, так и для туристической отрасли России. Социальные факторы характеризуют в целом достаточно благоприятную тенденцию для развития внутренних черноморских круизов, выражающуюся в низком уровне знания иностранного языка среди населения, имиджа небезопасного места для проведения туристических поездок, однако данные факторы не являются основополагающими.

К ключевым тенденциям развития внутренних черноморских пассажирских перевозок относятся:

- увеличение привлекательности круизной индустрии для инвесторов;
- государственная поддержка по соглашениям с соседними странами о безвизовом посещении данных стран российскими пассажирами круизных лайнеров;
- развитие портовой инфраструктуры, отвечающей всем требованиям безопасного и комфортно-го пребывания пассажиров круизных лайнеров;
- объединение маркетинговых усилий участников круизного рынка и проявление большей активности в популяризации морских круизов российским потребителям.

В сложившейся рыночной ситуации, для осуществления вклада в организацию внутренних черноморских круизов необходимы существенные инвестиции. В целом обстановку на рынке черноморских пассажирских перевозок после присоединения Крыма в состав России можно назвать привлекательной и благоприятной, однако для возобновления пассажирского судоходства между портами России и Крыма необходимо увеличить привлекательность круизной индустрии для инвесторов, развить портовую инфраструктуру и объединить маркетинговые усилия участников рынка для популяризации морских круизов российским потребителям и организации пассажирского сообщения.