

УДК 338.48 (477)

Нездойминов С. Г.

Одесский национальный экономический университет

РОЛЬ КРУИЗНОГО БИЗНЕСА В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТУРИЗМА В УКРАИНЕ

В статье рассмотрены роль круизного бизнеса в глобализации и интеграции региональных рынков туризма, динамика развития региональных рынков морских круизов, актуальные вопросы модернизации круизной инфраструктуры украинских портов Черноморского круизного региона, их взаимодействия с международными круизными операторами. Проанализированы возможности развития рынка круизного бизнеса в Украине. Выделены основные тенденции и направления туристического спроса. Рассмотрены проблемы, касающиеся возрастающего влияния круизной индустрии на морехозяйственный комплекс и международные туристические потоки, даны рекомендации по развитию круизной отрасли в Черноморском круизном регионе.

Ключевые слова: круизный бизнес, международная интеграция, европейский круизный рынок, Черноморский круизный регион, морехозяйственный комплекс.

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными и практическими задачами. В последние десятилетия круизные путешествия входят в десятку ведущих трендов международного рынка туризма. Повышение роли круизного судоходства с конца прошлого века, исследователи связывают с концентрацией инвестиционных ресурсов в строительстве лайнеров с повышенной пассажиреместимостью. Интенсивность развития глобального круизного рынка, который формируется на основе увеличения пассажиреместимости судов нового поколения и повышения качества предоставляемых услуг ведущими мировыми операторами, заставляет специалистов усилить внимание к исследованиям и прогнозам развития мирового и региональных круизных рынков. Процессы интеграции круизного бизнеса в международную экономику и расширения регионов его позиционирования, ряд прикладных и научно-теоретических проблем морского торгового судоходства, модернизации круизной инфраструктуры портов требует разработки государственных приоритетов в сфере развития международного туризма в Украине.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемы современного торгового судоходства, развития круизного бизнеса в Украине и России, международного морского туризма и роли портов в приеме и обслуживании круизных туристов исследовались в трудах специалистов: И.А. Голубковой, А.В. Бабкина, Ю.В. Макогона, Питера Уайльда и др. [1-4]. В целом их выводы сводятся к необходимости развития круизного судоходства, международной интеграции транспортных коммуникаций, модернизации инфраструктуры морских портов. В то же время исследователями не проводился анализ международного рынка морских круизных услуг и перспектив развития круизного бизнеса в условиях международной интеграции Украины. В этой связи необходимым является проведение дополнительных исследований современного состояния круизного бизнеса, анализ проблем обслуживания международных туристов в морских портах Украины.

Цель статьи – анализ влияния круизного бизнеса на развитие международного туризма в причерноморских регионах Украины и разработка направлений совместной деятельности морских портов, субъектов туристического бизнеса и органов местного управления по развитию круизного рынка.

Изложение основного материала исследования. Круизное судоходство выполняет ряд важнейших функций эффективного использования приморского размещения производственного и рекреационного потенциала морехозяйственного

комплекса регионов. Специалисты считают, что Причерноморский регион Украины обладает природно-климатическими условиями сезонного развития круизного судоходства. Решающую роль в развитии международных транспортных систем, модернизации украинского торгового флота, приданию нового формата экономики морехозяйственного комплекса страны должна сыграть Морская доктрина Украины [5]. Проведенные исследования по основным региональным рынкам мирового морского круизного туризма, показывают следующие тенденции. Если в 2002 году, основной показатель деятельности круизных операторов по общему количеству пассажиро-ночей, проведенных туристами на круизных судах европейских направлений, составлял примерно две пятых от количества пассажиро-ночей в круизах на Карибском направлении (около 13 млн пассажиро-ночей против 31 млн). А уже в 2011 году операторы европейского рынка круизных перевозок увеличили их объем до 45 млн пассажиро-ночей, в сравнении с их объемом в 49-50 млн на Карибском направлении. В 2010 г. мировой объем перевозок круизных туристов составил 18,7 млн человек [6]. Анализ рыночных сегментов за 2009–2011 годы свидетельствует о том, что основными потребителями круизных услуг – около 11 млн туристов – являются североамериканцы. За ними следуют примерно 5,5 млн (в 2009 г. – 3,4 млн) туристов из Европы. Количество туристов из стран Европы в 2010 году увеличилось на 2,0 млн, в сравнении с 2009 г. Из европейцев в 2011 году наиболее страстными поклонниками морского туризма оказались жители Великобритании – 1 млн 621 тыс. пассажиров, за ними следуют немцы – 1 млн 219 тыс., итальянцы – 889 тыс., испанцы – 645 тыс. и французы – 387 тыс. По прогнозам специалистов в 2017 году морские круизы совершат 6,8 млн жителей Европы (рис. 1). Согласно данным за 2011 г. на долю круизного рынка Черного моря приходится лишь 1% европейского круизного рынка судоходов, в то время как рынок Западного Средиземноморья составляет 47%, а на долю региона Восточного Средиземноморья приходится 33% от всех проведенных пассажирами на борту круизных судов ночлегов [7].

Зарубежные специалисты отмечают рост валового круизного продукта. Так, европейская круизная индустрия генерировала в 2010 году доход в размере 35,2 млрд евро, для сравнения в 2009 году – 34,1 млрд евро (см. рис. 2). При этом прямые производственные затраты круизных компаний составили 14,5 млрд евро. Всего круизная индустрия Европы обеспечила работой в 2010 году 307526 человек (в 2009 году – 296288 человек) в

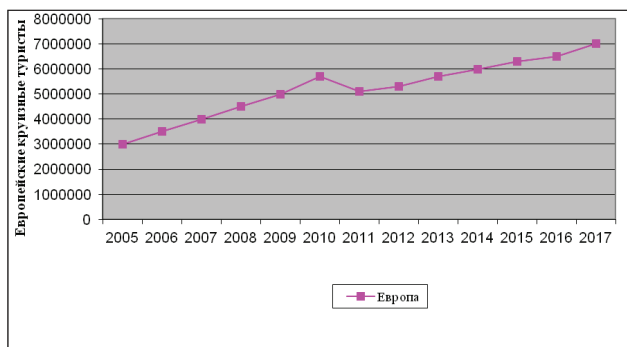


Рис. 1. Прогноз динаміки європейського круїзного туризму до 2017 г., млн чел.

Источник: адаптировано из отчета Европейской Круизной Комиссии за 2011 г. http://www.europecruisecouncil.com/ecc_report_2010_2011.pdf

разных регионах. Обратим внимание, что каждый вложенный миллион в круизный бизнес в Европе создает 21 рабочее место, со средней зарплатой служащих в 30 тыс. евро в год [7]. Великобритания – главный рынок-донор круизных пассажиров в Европе и второй по объему прямых расходов туристов. В 2011 году их траты в круизах составили 2,8 миллиарда евро, что на 10,1% больше показателя годом ранее. Второе место в Европе среди сегментов круизных пассажиров, а также по объему строительства и ремонту круизных лайнеров занимает Германия.

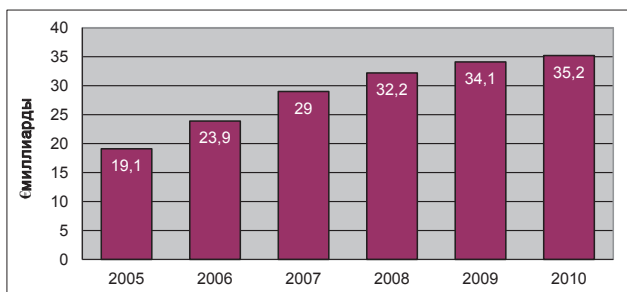


Рис. 2. Сукупний дохід круїзної індустрії, зосередженої в Європі за 2005–2010 гг.

Источник: адаптировано из отчета Европейской Круизной Комиссии (ЕСС) за 2011 г. <http://www.europecruisecouncil.com>

Самыми востребованными пассажирскими портами в Европе в 2011 году по приему круизов являются: Барселона (около 2,66 миллиона человек), Чивитавеккья (2,4 миллиона) и Венеция (около 1,79 миллиона), Пирей (1,56 миллиона) и Саутгемптон (почти 1,45 миллиона). Более 455 тысяч туристов, согласно данным ЕСС (Европейский Круизный Совет) в 2011 году, обслужил порт Санкт-Петербурга, который занял четвертое место в десятке самых крупных портов Северной Европы. Италия, Испания и Великобритания лидируют по итогам 2011 года по количеству круизных пассажиров, начавших свое путешествие в портах этих стран. Кроме того, Италия также лидирует по числу посетивших ее пассажиров – около 6,5 миллиона туристов было зафиксировано в портах страны в 2011 году. На втором месте – Испания, где зарегистрировано 5,2 миллиона пассажиров. На третьей строчке – Греция, принявшая 4,8 миллиона человек. В пятерку стран-лидеров по посещаемости пассажирами круизных лайнеров вошли также Франция (почти 2,17 миллиона) и Норвегия (почти 1,95 миллиона) [8]. В 2011 году

пассажиры и члены экипажей во время стоянок в европейских портах потратили на приобретение товаров, включая ювелирные изделия и предметы одежды, более 3,4 миллиардов евро, что на 10,7% превышает показатель 2010 года. Согласно данным ЕСС в 2010 году круизы в Европейском регионе выполняла 41 круизная европейская компания, представленная 120 круизными лайнерами. Кроме того, перевозкой пассажиров занимались 76 кораблей 25 круизных линий с других континентов. Также, согласно прогнозам ЕСС, к 2016 году в Европе запланировано построить 24 новых лайнера, способных взять на борт в общей сложности более 67 тысяч пассажиров, а сумма инвестиций за этот период в круизную индустрию может составить более 12 млрд. евро [9].

На наш взгляд, круизным операторам туристического рынка следует обратить внимание на динамику выездного туристического потока в странах «новой волны». Так, авторы специального исследования, проведенного «World Travel Monitor» по заказу ITW Berlin, в так называемых странах БРИК (Бразилия, Россия, Индия и Китай) не выявили никакой взаимосвязи между выездным туристическим потоком, финансовым благополучием и плотностью населения. Из четырех названных стран Россия отличается наиболее неоднородной степенью населенности своей территории, в экономическом плане она занимает третье место, однако, что касается выездного туристического потока, по этому критерию россияне неизменно находятся на первом месте. Они путешествуют в 1,3 раза чаще, чем китайцы, совершают в 3,4 раза больше туров по сравнению с гражданами Индии и в 4,6 раза больше, чем бразильцы. Да и по темпам роста объема выездного туристического потока Россия занимает лидирующие позиции. Если пять лет назад за рубеж выехали 15,9 млн россиян и 13 млн китайцев, то по данным новейших исследований сегодня из России за рубеж отправляются 23,8 млн человек, а из Китая (не считая поездок в Гонконг и Макао, которые остаются самыми востребованными направлениями) – 18,3 миллиона. В течение периода исследования спрос россиян на путешествия вырос на 50 процентов против 41% роста этого показателя в Китае. В структуре выездного туристического потока стран БРИК, Индия и Бразилия стойко числятся в отстающих. Отметим, что Индия с ее 7 млн поездок за рубеж обгоняет Бразилию (5,2 млн.). Экономический рост, который они демонстрируют последние пять лет, сопровождается ростом и этого показателя. В Индии он прибавил 30% (в 2006 г. – 5,4 млн. поездок), а в Бразилии вырос на целых 85% (в 2006 г. здесь зарегистрировали 2,8 млн путешествий за рубеж). Бразильская статистика выглядит скромнее, а экономический рост менее убедительно, чем в Индии. С другой стороны, из стран БРИК именно Бразилия отличается впечатляющей динамикой рынка. Сопоставляя Китай и Россию, которые на протяжении целого ряда лет демонстрируют высокие показатели выездного туризма, аналитики на первое место выводят Россию, с ее более активными темпами роста по сравнению с Китаем. Эксперты утверждают, что практически невозможно установить корреляции между экономическим положением в стране и состоянием выездного туризма. При своей суммарной популяции, приближающейся к трем миллиардам человек, хотя она почти в шесть раз превышает тот же показатель для ЕС (около 500 млн. человек), граждане стран БРИК по-прежнему выезжают за границу гораздо реже. Так, в 2011 году они совершили 54 млн. по-

ездок за рубеж, что примерно в шесть раз меньше по сравнению с гражданами ЕС (345 млн. поездок). Однако в целом объем выездных туров граждан БРИК продолжает расти. Пять лет назад они совершили зарубежных поездок в девять раз меньше по сравнению с жителями Европы. Как отмечает руководитель Аналитического центра Travel & Logistics (Мессе, Берлин) д-р Мартин Бак, «показатели турпотока стран БРИК, особенно России, внушают солидную долю оптимизма, суля большие перспективы для принимающих государств, регионов и направлений, для их профильных сегментов. Все это свидетельствует о том, что страны БРИК догоняют и перегоняют не только в экономическом плане, но и в выездном туризме» [10].

Отметим, что интеграционные процессы в круизной индустрии привлекают внимание исследователей к тенденциям круизного рынка в Китае. «Беспрецедентные темы роста китайского населения дают «колоссальный шанс» круизным компаниям, аккредитованным в Поднебесной, – утверждает Т. Писли, автор отчета «Seatrade Research Report» [11]. Активная поддержка китайских партнеров обещает стать и одним из ключевых факторов в развитии нового перспективного направления турбизнеса Дубая – сферы организации и проведения круизов. За прошедшее десятилетие количество посетивших Дубай пассажиров круизов выросло более чем в 55 раз, с 7 тыс. человек в 2001 году до почти 400 тыс. в 2010 г. Этот впечатляющий рост, разумеется, сыграл не последнюю роль в превращении Дубая в один из самых развитых морских транспортных узлов Ближнего Востока. По оценкам аналитиков, в будущем основным партнером Дубая по круизному бизнесу и главным «поставщиком» пассажиров круизных лайнеров, посещающих эмират, станет Китай. Как и в Дубае, такой впечатляющий рост был связан непосредственно и с открытием нового круизного терминала в Тяньцзине, пассажироподъемность которого составит 500 000 туристов в год.

В отличие от Китая, главной особенностью современного украинского рынка морского круизного туризма является почти полное отсутствие спроса украинских туристов на внутренние Черноморские круизы. К этому следует добавить и отсутствие программы развития транзитно-транспортной составляющей морского круизного бизнеса. После неудачных попыток туроператорами возродить отечественный круизный флот украинские туристы полностью переориентировались преимущественно на европейские круизы, активно предлагаемые мировыми круизными компаниями. В то же время с каждым годом увеличивается встречный поток иностранных туристов на круизных судах, прибывающих в порты Украины. Объясняется это тем, что в наиболее освоенных бассейнах Карибского и Средиземного морей кру-

изным судам становится тесно. Например, если в 2009 г. в Средиземноморье осуществляли перевозку 152 круизных судна, общей вместимостью около 20 тыс. пассажиромест, то по прогнозам специалистов к ним добавятся еще не менее 20 из 40 строящихся сейчас, включая мега-лайнеры длиной 290-360 м и вместимостью 2,5-5 тыс. туристов. Всего общим объемом до 84 тыс. пассажиромест. В тоже время из всех черноморских круизных портов Одесский порт является флагманом по приему морских круизов, обеспечив прием в 2011 году 66785 круизных туристов (табл. 1)

По данным доклада CLIA Europe's 2012 «Круизная индустрия: вклад круизного туризма в экономики стран Европы» в настоящее время европейские судовладельцы выполняют почти 20 заказов на постройку новых лайнеров с общей пассажироместимостью более 60 000 туристов с суммарной стоимостью выше €10 млрд. Через три года эти лайнеры поступят во владение круизных компаний, находящихся в разных частях мира. Борьба за клиентов заставляет круизные компании искать новые маршруты и рынки сбыта своих услуг. Черноморский регион получает новые перспективы, так как, по сути, станет частью круизных маршрутов Средиземноморского круизного рынка. В результате перегруппировки западными операторами круизных линий в 2010 г. Ялтинский, Одесский, Севастопольский и Феодосийский морские порты вместе взятые приняли около 180 круизных кораблей, а уже в 2012 году только один Одесский порт принял 121 круизное судно. Пассажиропоток (туристов, прибывших морем) составил 61 273 человека, что на 10 044 чел. больше, чем в 2011 году, без учета речных круизов [13]. Увеличение средней пассажироместимости флота ведущих круизных операторов – это серьезная проблема для украинских портов и принимающих турфирм, поскольку это обстоятельство требует структурных изменений развития портовой и туристской инфраструктуры, в том числе увеличения автопарка экскурсионных автобусов и профессиональных гидов-переводчиков. Следует отметить, что инфраструктура украинских портов не приспособлена для приема мегалайнеров. Исключение составляет Одесский морской порт, который может непосредственно у причала принимать суда длиной не менее 240 м с осадкой 8,5 м. Пропускная способность пассажирского терминала Одесского порта – до 4 млн. человек в год. Он способен принимать до пяти теплоходов одновременно. Поэтому помимо доходов, которые получают владельцы объектов туристической инфраструктуры Крыма и Одессы за обслуживание сходящих на берег туристов, в перспективе, если спрос на круизы по Черному морю будет расти, солидных инвестиций можно ожидать и самим портам. По оценке Питера Уайльда, руководите-

Таблица 1

Количество круизных туристов в черноморских портах-членах Ассоциации «Medcruise» в 2003–2011 гг. (тыс. пасс.) [12]

Порт	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Батуми			707	1852	1647	1497	4127	3127	2564
Констанца	5034	6164	10780	15935	15896	24207	8516	21286	23878
Одесса	74400	83900	87700	103300	105200	45750	31550	66010	66785
Севастополь	15345	22357	21768	20614	33166	38049	35447	16671	15940
Синоп	445	1650	1097	2279	1320	2632	8436	5266	5768
Сочи	4029	7155	4414	7156	17832	15162	13467	20055	13072

Данные Ассоциации «Medcruise» 2011 г.

ля компании «P. Wild International», в среднем один европейский турист, выходя на берег в порту судозахода, тратит примерно до 100 евро в день. К примеру, если в 2012 году г. Одессу посетили 184000 круизных пассажиров, то можно полагать, что туристы потенциально могут потратить в городе приема порядка 18,4 млн евро. Подобные инвестиции, по подсчетам компании «P.Wild International», генерируют общие доходы около 45,74 млн евро в год за счет туристического обслуживания местными турфирмами [4]. За круизный сезон 2013 года, который длится с середины марта до первой декады ноября, украинские морские порты посетило 293 океанских круизных судна, что на 98 судозаходов больше, чем в аналогичном периоде 2012 года. Если же учитывать и суда типа «река-море», то общее количество судозаходов в 2013 году составило 408 против 314 в 2012 г. Только судно «Адриана» совершило 60 судозаходов, и тем самым впервые за постсоветский период возобновило постоянные круизы по Крымско-Кавказской линии с заходами в четыре украинских порта (Одесса, Ялта, Севастополь, Феодосия) и два российских. Рост судозаходов на 20% – однозначно серьезный успех для украинских морских портов. В Одесском порту побывало 106 круизных лайнеров с 81367 пассажирами на борту, на три судна больше заходило в Ялту, которую посетило 77880 иностранных туристов. Все это – результат длительной работы, направленной на восстановление и развитие отношений с международными круизными компаниями. Отметим, что из основных поставщиков круизных туристов 99,9% компаний-операторов – иностранные, преимущественно из Карибского бассейна и Западной Европы, которые являются операторами или судовладельцами судов, заходящих в порты Черного моря. Обратим внимание, что одна из крупнейших в мире круизных компаний Royal Caribbean заявила о своем участии в модернизации портов в Одессе, Ялте и Севастополе. Опыт европейских стран доказывает эффективность такой модели сотрудничества государства и круизного бизнеса, главным преимуществом которой является то, что региональный бюджет получает дополнительные средства за счет развития круизного туризма, и земля остается в государственной собственности. Круизный бизнес основан на противопоставлении комфорта пребывания на борту судна и максимальной плотности впечатлений от посещения береговой туристической инфраструктуры. На этом основании в круизном бизнесе формируются конкурентные предпочтения, на базе которых получает дальнейшее развитие судостроение и формирование сетевого сервисного рынка территорий.

Основные перспективы дальнейшего увеличения международного потока туристов, на наш

взгляд, также связаны с необходимостью повышения конкурентоспособности экскурсионного продукта нового типа анимации, реконструкцией Одесского аэропорта, экологизацией городской инфраструктуры. Отметим, что по оценке Всемирного совета путешествий и туризма в 2012 году прямой вклад сферы туризма в ВВП Украины составил 28,8 млрд грн, или 2,2% ВВП. Государственный бюджет получил 38,4 млн грн туристского сбора, что на 38,3% больше, чем в 2011 году, а также 11,85 млрд грн от предоставления услуг украинскими туроператорами. Кроме того, согласно данным Госагентства по туризму Украины, средства размещения принесли бюджету 1,5 млрд грн доходов.

Выводы. Проведённые исследования проблем развития круизного бизнеса в условиях международной интеграции показали, что для успешного функционирования круизного рынка морского туризма необходимо комплексное развитие всех элементов круизного судоходства и соответствующей ему региональной туристской инфраструктуры. Основу для реализации концепции комплексного развития круизного бизнеса и международного туризма в Украине составляют информационный маркетинг, акцентирующий внимание на выявление потребностей туристов и необходимого качества предлагаемого круизного продукта. А также маркетинг баз данных, ориентированный на создание и анализ информации о потенциальных и реальных потребителях круизов, их характеристиках, потребностях и т.п. Эффективность стратегии развития международного круизного туризма в Украине определяется, прежде всего, чёткостью выделения целевых инвестиционных проектов и ресурсов модернизации портовой инфраструктуры, что особенно актуально для новых круизных направлений бизнеса. Как видим, в современных условиях развития круизной отрасли как сектора мировой индустрии туризма с участием морского транспорта торговые порты становятся активной частью большой и очень динамичной конкурентной среды, что ведет к возникновению новых экономических отношений между портами и круизными компаниями. Круизный бизнес начинает играть важную роль и как фактор регионального развития транзитной территории. Развиваются процессы диверсификации и интеграции портовой продукции и услуг для туристов, которые в условиях трансформации экономики выходят за пределы порта. Развитие совместного круизного бизнеса западных туроператоров и их региональных партнеров в Черноморском регионе Украины обуславливает появление предприятий и организаций, связанных непосредственно с туристической деятельностью, коммерческим, информационным, финансовым и другими видами обслуживания круизных судов и туристов.

Список литературы:

1. Голубкова И. А. Макроэкономическая ценность круизного судоходства / И.А. Голубкова // Вісник ДІТБ. – № 16. – 2012. – С. 285–289.
2. Бабкин А.В. Специальные виды туризма / А.В. Бабкин. – Ростов-на-Дону : Феникс, 2008. – 252 с.
3. Макогон Ю.В. Украина – держава морская: монографія под ред. Макогона Ю.В. / Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузан. – Донецк : ДонНУ, 2010. – 393 с.
4. Уайльд П. Тенденции в развитии круизного рынка. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2580>.
5. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>.
6. Market-research. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.cruising.org/regulatory/pressroom-research/market-research>.
7. Contribution of Cruise Tourism to the Economics of Europe 2011 Editon, Pdf. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.europeancruiseCouncil.com>.

8. Report 2010-2011. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.europeancruiseCouncil.com/content/ecc_report_2010_2011.pdf .
9. Нездойминов С.Г. Основы круизного туроперейтинга: учебное пособие / С.Г. Нездойминов. – Херсон : Издатель Гринь Д.С., 2013. – 320 с.
10. Страны БРИК: Россия лидирует по выездному турпотоку. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.tourprom.ru/news/18013/>.
11. Китайцам предрекают будущее круизной индустрии. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://news.tour-inform.com/newsit1205240001.htm>.
12. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/>.
13. Итоги круизного сезона в Одесском порту. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.blacksea-cruises.com/index.php?option=com>.

Нездойминов С. Г.

Одеський національний економічний університет

РОЛЬ КРУІЗНОГО БІЗНЕСУ В РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Резюме

У статті розглянуті роль круїзного бізнесу в глобалізації та інтеграції регіональних ринків туризму, динаміка розвитку регіональних ринків морських круїзів, актуальні питання модернізації круїзної інфраструктури українських портів Чорноморського круїзного регіону, їх взаємодії з міжнародними круїзними операторами. Проаналізовано можливості розвитку ринку круїзного бізнесу в Україні. Виділено основні тенденції та напрямки туристичного попиту. Розглянуто проблеми, що стосуються зростаючого впливу круїзної індустрії на морегосподарський комплекс і міжнародні туристичні потоки, дані рекомендації з розвитку круїзної галузі в Чорноморському круїзному регіоні.

Ключові слова: круїзний бізнес, міжнародна інтеграція, європейський круїзний ринок, Чорноморський круїзний регіон, морегосподарський комплекс.

Nezdoymynov S. G.

Odessa National Economic University

THE ROLE OF CRUISE BUSINESS IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TOURISM IN UKRAINE

Summary

The article examines the role of cruise business in the globalization and integration of regional tourism markets, the dynamics of the regional markets, sea cruises, topical issues of modernization cruise infrastructure Ukrainian Black Sea ports cruise region, their interaction with international cruise operators. The possibilities of development of the market of cruise business in Ukraine. The basic trends and tourist demand. The problems related to the growing influence of the cruise industry to the maritime complex and international tourist flows, recommendations on the development of the cruise industry in the Black Sea cruise region.

Key words: cruise business, international integration, the European cruise market, cruise the Black Sea region, marine economic complex.

УДК 338.47:656

Орлова О. М.

Прикарпатський інститут імені Михайла Грушевського
Міжрегіональної академії управління персоналом

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В СВІТАІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ТА СУСПІЛЬНО-ПОЛІТИЧНИХ ПОДІЙ 2013–2014 РОКІВ

У статті досліджено проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України внаслідок загострення соціально-політичних суперечностей в українському суспільстві, ускладнення україно-російських відносин та від'єднання Автономної Республіки Крим.

Ключові слова: транспортно-логістична система, Автономна Республіка Крим, залізничний транспорт, трубопровідний транспорт, транзитний потенціал.

Постановка проблеми. Невизначеність та хаотичність у протіканні низки процесів у соціально-економічному та суспільно-політичному житті України, викликаних останніми подіями на гео-політичній арені, можуть призвести до економіч-

ної дестабілізації в країні, загострення внутрішніх протиріч у суспільстві, ослаблення економічних зв'язків, нівелювання домовленостей про економічну співпрацю у різних сферах діяльності, що кінцевому результату стане безпосереднім поштов-