**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ**

**ОДЕССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ**

Кафедра "Морские перевозки"

**РЕФЕРАТ**

***КРУИЗНОЕ СУДОХОДСТВО СЕГОДНЯ***

Сделала студентка ФТТС 5 курса 1 группы

Скиценко К.С.

Проверил старший преподаватель Вирченко В.В.

**Одесса 2001**

**СОДЕРЖАНИЕ**

1. Введение……………………………………………………………2
2. Экономика Украины и пассажирское судоходство………….3
3. Развитие круизного бизнеса АСК «Укрречфлот»…………….4
4. Одесский порт в пассажирских перевозках…………………..6
5. Вывод………………………………………………………………11
6. Список литературы………………………………………………12

***Теперь уже трудно сказать, когда люди впервые вступили на палубу судна с целью не только добраться из пункта А в пункт Б, но и получить при этом максимум удовольствия от самого путешествия. Так было положено начало индустрии морских круизов, а вместе с тем — и весьма прибыльному бизнесу организации отдыха и развлечений на море. Рост спроса на этот вид услуг стимулировал дальнейшее развитие строительства пассажирских судов, уже специально предназначенных для круизов. В наше время туристы путешествуют по морю в настоящих плавучих замках, а наиболее известные верфи мира ведут борьбу за привлечение заказов на сооружение новых, еще более крупных пассажирских судов, начало эксплуатации которых может оказать значительное влияние не только на формирование круизного рынка, но и на экономическое развитие отдельных регионов. Но это Европа. А что у нас? В своем реферате я попробую раскрыть этот вопрос.***

**1. ЭКОНОМИКА УКРАИНЫ И ПАССАЖИРСКОЕ СУДОХОДСТВО**

Кризисная ситуация в экономике Украины, снижение объемов промышленного и сельскохозяйственного производства очень сильно влияют и на показатели работы транспортной отрасли страны. Отсутствие стабильности заработка и уверенности населения в будущем. Имеющийся пассажирский флот стареет, а с учетом нынешнего состояния экономики у государства нет возможности его обновления.

— После распада Союза сохранили свои пассажирские суда лишь Дунайское пароходство и «Укрречфлот». Что же касается новых украинских собственников, приобрести теплоход зачастую проще, чем его эксплуатировать, — говорит заместитель министра транспорта Владимир Севрюков. — Сегодня в их распоряжении имеются пассажирские лайнеры, которые могли бы возить наших туристов, но они стоят (в основном из-за технического состояния). Стать хозяином — тяжелый труд.

За 1999 год пассажиров всеми видами транспорта перевезено 452,1 млн человек, что составляет 97 % по отношению к прошлогодним показателям. Сокращение перевозок пассажиров обусловлено, прежде всего, ухудшением платежеспособности населения. *[Транспорт Украины в 1999 году - состояние критическое. Сергей Бохан. Судоходство №1-2 2000 год]*

В начале 90-х у пост советского человека не возникало потребности в круизном отдыхе и, следовательно, данная услуга не была востребована. В этот период времени наши высококлассные ("Шостакович", "Карелия" и др.) суда фрахтовались иностранными фрахтователями для перевозок пассажиров вокруг Европы, Австралии без захода в пост советские порты. Далее появляются "челночные" перевозки при которых комфортабельность судна не была важна, главное была дешевизна. Только в конце 90-х появился такой класс как туристы, которые предъявляют к отдыху высокие требования.

На мой взгляд круизы должны ориентироваться на потребителя среднего класса, каких у нас большинство. Украинский человек уже пришел к выводу о важности хорошего отдыха. Нынешнее состояние экономики позволило многим из нас перейти с первой ступени пирамиды потребностей на вторую и, даже, на третью.

Круизное путешествие являются не просто возможностью хорошего отдыха, но и принадлежностью к определенному социальному кругу. И первое, и второе выгодно судовладельцу, так как одинаково ведет к постепенное увеличение (при дальнейшем улучшении или стабилизации экономической ситуации страны) спроса на предоставляемые им услуги.

**РАЗВИТИЕ КРУИЗНОГО БИЗНЕСА АСК «Укрречфлот»**

Компания образована в 1992 году на базе имущества транзитного (магистрального) флота главного предприятия и двадцати структурных единиц Межотраслевого государственного объединения речного флота "Укрречфлот". В настоящее время компания обеспечивает судоходство и эффективное использование грузового и пассажирского флота, создает условия для развития конкуренции и обеспечения управления экономическими методами. Имея в своем расположении почти двести судов, АСК "Укрречфлот" активно занимается перевозками грузов и пассажиров, обеспечивая при этом своевременную и качественную их доставку между портами Средиземного, Черного и Азовского морей, а также рек Дунай и Днепр. "Укрречфлот" занимается организацией круизов на комфортабельных пассажирских лайнерах по линиям "Днепр-Дунай", "Днепр-Причерноморье", "Днепр-Крым". В настоящее время заключен контракт на постройку кузовов в Румынии. У АСК «Укрречфлот» 200 грузовых и пассажирских судов, в ее структуру входят страховая и брокерские компании, судоремонтно-судостроительные предприятия и три успешно работающих речных порта. АСК владеет 15-25 процентами акций речных портов, судостроительно-судоремонтных заводов, строительных организаций бывшего ГлавречфлотаУССР.   
Укрморречфлотом уже разработана программа пополнения флота. Ставится цель достичь в 2015 году необходимой провозной способности национального перевозчика, а также поддержки пассажирского бизнеса на Дунае. Строительство флота пополнения будет производиться преимущественно на отечественных судостроительных заводах. Финансирование строительства флота планируется осуществлять частично за собственные средства судоходных компаний, но, в основном, за счет привлекаемых кредитных ресурсов.

Наше государство стремится к повышению конкурентоспособности отечественного транспортного флота и к интенсивности его дальнейшего развития. С этой целью планируется создание Украинского Международного (открытого) Реестра торговых судов. Соответствующий проект Закона Украины уже подготовлен. Предполагается значительное уменьшение налога, собрания и платежей за регистрацию судов под флагом Украины, таможенной пошлины. По прогнозам специалистов регистрация в новом Реестре создаст возможность для значительного улучшения экономических, юридических, организационных и других условий функционирования украинских и иностранных судов, которые будут иметь все преимущества «удобного» флага.

3 мая этого года пассажирский теплоход судоходной акционерной компании «Укрречфлот» отправился из Одессы в болгарский город Несебр. Таким образом была открыта первая круизная пассажирская линия между Украиной и Болгарией.

Сегодня, по официальным данным компании, она располагает пятью пассажирскими судами проекта 302, построенными в Германии, которые могут перевозить туристов в регионе Черного моря. Теплоход «Генерал Лавриненков» фрахтует швейцарская фирма, суда «Алексей Ватченко» и «Генерал Ватутин» — совместное предприятие «Бриз Лайн Круиз», а «Т. Г. Шевченко» и «Кошевой» работают под менеджментом компании. До последнего времени все эти суда ходили на линии Киев — Севастополь — Ялта. Одесса — Несебр — лишь первый этап. Компания по мере накопления соответствующего опыта собирается расширять регион плавания.

Планируются заходы и в другие порты: в Румынии, Турции. Говориться о восстановлении Крымско-Кавказской линии, самой популярной в бывшем СССР.

В Болгарии практически вся инфраструктура, направленная на обслуживание туристов, сегодня приватизирована, что способствует улучшению сервиса. Увеличению туризма также способствует безвизовый порядок пересечения границы.

По мнению многих специалистов, отношения Болгарии и Украины в области туризма неуклонно развиваются. С развитием новой линии количество туристов, посещающих Украину и Болгарию, возрастет, что, конечно же, пойдет на пользу обеим странам.

Болгария — оазис стабильности в Балканском регионе, — сказал В. Похвальский, посол Украины в Болгарии — она задает тон процессам стабилизации. Страна уверенно приближается к вступлению в Европейский Союз, и здесь есть чему поучиться нашим украинским законотворцам и бизнесменам, так что развитие линии может способствовать и организации бизнес-круизов. *[Одесса-Несебр: эксперимент удался. Порты Украины №3 2001 год. Стр 64]*

**ОДЕССКИЙ ПОРТ В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ**

В 2000 году через пассажирский комплекс Одесского морского торгового порта прошло всего 121,1 тыс. человек. На грузопассажирских линиях Одесса — Стамбул — Одесса было перевезено 59 тысяч, Одесса — Хайфа — 10,8 тысячи человек. На 28 океанских круизных судах прибыли в Одессу 36 тысяч, на речных круизных судах — 14,4 тысячи человек. *[За три моря на украинский борщ. В. Батраченко, начальник пассажирского комплекса Одесского порта. Порты Украины №2 2001 год ]*

По подсчетам специалистов это совсем мало и расточительно для порта, вложившего и продолжающего вкладывать огромные средства в развитие пассажирского комплекса и организацию сервиса на уровне мировых стандартов. С 1991-го по 1998 годы была проведена реконструкция морвокзала.

У нас прекрасно организованные места приема морских туристов и пассажиров. Особой популярностью пользуется стоянка машин, гарантирующая их сохранность на время рейса владельцев.

Яхтенный комплекс может принять 80 яхт среднего размера.

Во многих странах мира пользуется популярностью концертно-выставочный зал, в котором организовуются различные тематические международные и национальных выставки (первая была организованна при содействии журнала "Судоходство" "Odessa Boat-Show" в 1996 году), картинная морская галерею. 31 марта открылась гостиница, равной которой в Одессе нет. На 18 этажах разместились 156 номеров, где одновременно можно расселить 240 человек. Для туристического бизнеса желание клиентов вернуться — главный фактор стабильности.

Прибыль пассажирский терминал дает всего два последних года.

Согласно прогнозам специалистов, в ближайшее время интерес к европейским круизам возрастет. Но если Средиземноморье более-менее обжито пассажирскими лайнерами, то Черное море остается для них практически неизвестным.

В развитии черноморских круизов заинтересована и Турция. В 2000 году пассажирооборот в Стамбульском порту составил 321,2 тыс. пассажиров, но только незначительная часть из них отправляется в плавание по Черному морю. В ходе выставки вице-президент «Турсаба» Халид Текин выразил желание учредить в Одессе представительство ассоциации и открыть на Одессу регулярную линию, на которой будут работать турецкие пассажирские суда. Возможно, линия захватит и другие порты Черного моря. Такое развитие контактов может заметно увеличить пассажирооборот Одесского порта уже в этом году.

Уже около двух лет по расписанию работает на линии Одесса — Стамбул автомобильно-пассажирский паром «Каледония». Каждый вторник — отход из Одессы, четверг и пятница — стоянка в Стамбуле, воскресенье — возвращение домой. Причем работает судно успешно — в зависимости от сезона загрузка составляет от 70 до 90 процентов.

Приведем факторы, способствующие успеху «Каледонии». Паром небольшой, экономичный, но достаточно комфортабельный для пассажиров и удобный для перевозки различных грузов и автомобилей, что наибольшей степени соответствует нынешнему состоянию рынка.

Попытки поставить на данную линию более крупные суда не приводят к успеху. Как известно,чем больше размеры судна, тем больше эксплуатационные расходы: портовые сборы, расходы на топливо и т. п. В то же время пассажиро- и грузопоток ограничен и нестабилен. Острая конкуренция, рост цен на бункер, другие ситуации, возникающие на стамбульской линии из-за таможенных нововведений, создают сложные условия для судоходства.

Помимо коммерческой работы, теплоход «Каледония» несколько раз перевозил гуманитарные грузы, направленные рядом организаций, в том числе одесским горисполкомом, пострадавшим от землетрясения в Турции.

Перед тем, как сделать некоторые выводы, хотелось бы привести вырезку из интервью журналу "Судоходство" профессора Георгий Гианнопулос, директора Института транспорта Греции, президента Юго-восточного транспортного исследовательского форума (SETREF), который посетил Одессу для решения вопросов, связанных с подготовкой очередной международной конференции SETREF, которая пройдет в нашем городе в октябре 2001 года.

*Каковы планы Юго-восточного транспортного исследовательского форума (SETREF) относительно дальнейшего развития морского транспорта в Черноморском регионе?*  
— SETREF — неправительственная организация. Мы только высказываем свое мнение и действуем в качестве катализатора новых идей и предложений, подаваемых правительству и международным организациям.  
С этой точки зрения, нами многое сделано для того, чтобы сосредоточить внимание на проблемах причерноморских стран. Большая международная конференция, которую SETREF организует в Одессе в октябре 2001 года, также является частью этой стратегии и, в свою очередь, должна привлечь особое внимание к проблемам развития морского транспорта на Черном море.  
Я лично намереваюсь передать всю полученную мною за время пребывания в Одессе информацию о современном состоянии и путях дальнейшего развития морского транспорта в регионе греческому правительству, руководству ЕС и Европейской конференции министров транспорта (ЕСМТ). В июне этого года ЕСМТ проводит в нашем университете важную конференцию, на которой будут присутствовать более 20 министров транспорта из всех государств Восточной Европы, включая (я надеюсь) и Украину. Таким образом, SETREF делает все возможное, чтобы выявить проблемы и предложить пути их решения всем странам Черноморского региона.  
  
*— Каково ваше мнение о возможностях и перспективах возрождения круизного судоходства в Черном море?*  
— Я думаю, что круизное судоходство является очень специфичной формой морского транспорта, которая не должна рассматриваться как… транспорт вообще. Прежде всего, это вид туристской деятельности, и его развитие преимущественно зависит от факторов, которые способствуют привлечению туристов в регион, а именно:  
· наличие интересных культурных, исторических, природных достопримечательностей;  
· стабильность и безопасность;  
· наличие интересной программы посещений и комфортабельных условий.  
За редким исключением, первый фактор присутствует в Черноморском регионе, я бы сказал, в огромных количествах. В отношении остальных факторов могут (и должны!) быть сделаны некоторые усовершенствования. Я хотел бы перечислить наиболее существенные из них, по моему мнению:  
А) Улучшение административной системы  
Упрощение процедур таможенного и паспортного контроля (включая получение виз, что могло бы, например, быть организовано на борту судна) является просто необходимым. Также весьма рекомендуется налаживание тесного сотрудничества между администрациями приморских городов и руководствами портов, с целью максимального облегчения трансфера пассажиров в регионе. Возможно, было бы прекрасной идеей создать Ассоциацию черноморских круизных портов.  
Представляется целесообразным также использование еще двух весьма важных механизмов сотрудничества в регионе. Первый из них — Организация по сотрудничеству черноморских стран, являющаяся постоянно действующим рабочим межправительственным органом. Вторая — Инициатива по сотрудничеству Юго-Восточной Европы (SECI), которая также представляет собой правительственную организацию.  
Б) Усовершенствование инфраструктуры  
Абсолютно необходимым является существование у причалов глубин, необходимых для приема больших круизных судов. Если подобные глубины (а для некоторых лайнеров они достигают 11 метров) не достижимы, значит, суда подобного класса просто не смогут войти в порт. Помимо этого, необходимо наличие в портах современных пассажирских терминалов и соответствующих условий для быстрого обслуживания круизных судов.  
Я хотел бы еще раз подчеркнуть необходимость модернизации Одесского аэропорта. Хороший аэропорт — необходимое условие развития бизнеса, связанного с круизным судоходством. Туристы могли бы, например, прилетать в Одессу и начинать свой круиз отсюда, что принесло бы огромные выгоды местной экономике.  
В) Стимулирование делового общения  
Здесь я хотел бы остановиться на необходимости сделать ряд шагов навстречу мировой индустрии круизного бизнеса и попробовать привлечь ее к использованию ваших портов. Проведение международных выставок, конференций и другие меры, способствующие привлечению внимания широких деловых кругов, играют при этом важную роль, но, конечно, только в совокупности с другими упомянутыми мной усовершенствованиями. [Беседовал Константин Киричук Судоходство 2000 №6]

**ВЫВОД**

Итак, в последнее время явно прослеживается тенденция роста объема пассажирских перевозок. На это в значительной мере повлияло возникновение нового класса потребителей (помимо бизнес класса - "челноков"), назовем их отдыхающими. Планируется открытие и разработка новых круизно-пассажирских линий.

Остается проблема отсутствия нового флота. Этот вопрос пока на этапе решения. Строительство флота пополнения ориентировано преимущественно на отечественные судостроительные заводы. Финансирование строительства флота должно осуществляться частично за собственные средства судоходных компаний, но, в основном, за счет привлекаемых кредитных ресурсов.

Государство (Минтранса частности) также пытается повлиять на повышение конкурентоспособности отечественного транспортного флота и на интенсивность его дальнейшего развития будет создание Украинского Международного (открытого) Реестра торговых судов. Соответствующий проект Закона Украины уже подготовлен. Предполагается значительное уменьшение налога, таможенной пошлины, собрания и платежей за регистрацию судов под флагом Украины. Регистрация в новом Реестре создаст возможность для значительного улучшения экономических, юридических, организационных и других условий функционирования украинских и иностранных судов, которые будут иметь все преимущества «удобного» флага.

**Литература**

1. Журналы "Судоходство" за 2000-2001 год (электронный вариант: www.sudohodstvo.com)
2. Журналы "Порты Украины" за 2000-2001 год
3. Еженедельная всеукраинская отраслевая профсоюзная газета "Моряк" №№ 2,3 за 2001 год.

4. Информационная страница АСК «Укрречфлот»