

-
7. **Mol'skaia, N.E.** Kompleksnoe lechenie bol'nykh detei s posledstviiami poliomielita v sanatorno-kurortnykh usloviakh Evpatorii [Comprehensive treatment of children with consequences of poliomyelitis in the sanatorium conditions of Evpatoria]. K.: Zdorov'ia, 1965. 255 p.
 8. **Tsekhla, S.Iu.** Transformatsiia rekreatsionnoi deiatel'nosti i razvitie regional'nykh rynkov kurortno-rekreatsionnykh uslug (metodologiya, analiz i puti sovershenstvovaniia): Monografiia [Transformation of recreational activities and development of regional markets of resort and recreational services (methodology, analysis and ways of improvement): Monograph]. Simferopol': Tavriia, 2008. 352 p.
 9. **Tsopa, N.V.** Menedzhment mezhdunarodnogo turizma (na primere Avtonomnoi Respubliki Krym) [International Tourism Management (based on the example of the Autonomous Republic of Crimea)]: Dis ... k.e.n.: 08.02.03. K., 1999. 190 p.
 10. Sanatorno-kurortne likuvannia, organizovanii vidpochinok ta turizm v Avtonomnii Respublitsi Krim / Gosudarstvennyi Komitet Statistiki Ukrainy, Glavnoe Upravlenie Statistiki v ARK. Iskh. 07-40/82 ot 31.02.13.
 11. **Golikova, O.M., Il'kevich, S.V.** Children's Health Tourism: a Strategic Analysis of Russia's Competitive Position // World Applied Sciences Journal 30 (Management, Economics, Technology & Tourism). 2014. P. 82–83.
 12. **Minnaert, L., Maitland, R., Miller, G.** What is meant by «social tourism»? <http://www.westminster.ac.uk/research/a-z/centre-for-tourism-research/net-star/social-tourism> (data obrashcheniia: 12.01.2015) [Accessed on January 12, 2015].
 13. **Minnaert, L., Schapmans, M.** Tourism as a form of social intervention: The Holiday Participation Centre in Flanders // Journal of Social Intervention: Theory and Practice. 2009. Vol. 18. Issue 3. P. 42–61.

УДК 379.8

DOI: 10.12737/7923

Логунова Наталья Анатольевна

*Керченский государственный морской технологический университет, г. Керчь,
Российская Федерация*

к.э.н., доцент, natalya_logunova@mail.ru

ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСЛОВИЙ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В КРЫМУ

В статье путем проведения групповой экспертизы определены условия и факторы, способствующие эффективному развитию круизного туризма, оценен уровень обеспеченности крымских морских портов необходимыми условиями для организации круизного бизнеса. С целью обеспечения оптимального соотношения между значимостью для круизных операторов отдельных факторных условий и расходами на их создание с помощью метода ABC выделены основные, вспомогательные и малозначимые факторы, влияющие на эффективность функционирования круизного туризма и выбор круизного центра для посещения туристами. Их учет способствует снижению расходов на производство круизного туристского продукта при одновременном повышении (сохранении) его качества. Установлено, что для эффективного развития крымских круизных центров необходимо принятие определенных организационно-экономических мер, направленных на рост предпринимательской активности в сфере круизного бизнеса, а также разработка соответствующего механизма государственного стимулирования и поддержки развития отрасли. Обоснована необходимость в формировании последовательной и согласованной политики всех министерств и ведомств, участвующих в регулировании круизного туризма и сопутствующих с ним видов экономической деятельности. Предложен проект единой государственной программы, конкретизированной по основным приоритетным направлениям в соответствии с вектором национального и отраслевого стратегического развития. Такая программа может включать ряд подпрограмм по кадровому, научно-методическому, нормативно-правовому и информационному обеспечению круизного туризма, реализация которых будет способствовать росту объема предоставленных ту-

ристских услуг и налоговых поступлений в бюджеты всех уровней; увеличению числа рабочих мест; повышению уровня жизни местного населения и статуса местности, региона и страны на мировом круизном рынке.

Ключевые слова: *круизный туризм, круизные центры, эффективное развитие, государственная программа*

Современный период экономического развития характеризуется возрастанием значимости туристской отрасли в формировании конкурентоспособности отдельных стран и регионов. Одним из наиболее динамично развивающихся и популярных видов туризма является морской круизный, имеющий свои преимущества и особенности, которые позволяют ему длительное время оставаться более стабильным на фоне других секторов экономики.

Крымский полуостров является уникальным туристским объектом, обладающим благоприятным климатом, богатым историко-культурным наследием, длительным навигационным периодом, большим и разнообразным спектром оздоровительных и туристско-экскурсионных услуг, что создает предпосылки для организации и развития круизного туризма. Однако на сегодняшний день имеющийся ресурсный потенциал практически не используется, а результативность функционирования круизного туризма в Крыму в десятки раз уступает общемировому уровню развития. Кроме того, последние экономико-политические события (санкции, банкротство крупных туроператоров, ослабление национальной валюты и т. п.) оказывают существенное влияние как на перспективы развития круизного туризма в Крыму, так и на характер туристско-правовых отношений между Черноморскими странами. Уже сегодня изменения в геополитической ситуации способствовали разрыву большинства подписанных соглашений и привели к отмене заявленных круизов иностранных лайнеров в крымские порты. Из-за принятой Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 27 марта 2014 г., призвавшей государства, международные организации и другие институты не признавать любое изменение статуса Крыма и Севастополя и воздержаться от любых действий, которые могут интерпретироваться как признание изменений этого статуса,

в Крым зашло всего одно иностранное круизное судно. Помимо этого, в Украине создан «черный список», в который попадают суда, нарушившие так называемый «правовой режим временно оккупированной территории Украины», а пассажиры и члены экипажа вносятся в списки нарушителей пограничного режима Украины и могут иметь проблемы при получении виз в европейские страны.

В данном контексте особую актуальность приобретает поиск путей выхода из сложившейся проблемной ситуации, которая усугубляется еще и тем фактом, что до настоящего времени отсутствует научно обоснованная концепция развития круизного туризма, не разработан механизм государственной поддержки и стимулирования развития предприятий и организаций, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта, целенаправленный и мобилизующий использование рекреационного, природно-климатического, производственно-технического, финансово-экономического, организационного и социального потенциала Крымского полуострова.

Целью статьи является определение условий и факторов, обеспечивающих эффективное развитие круизного туризма в Крыму за счет взаимодействия всех участников круизного рынка.

Эффективное развитие круизного туризма напрямую зависит от грамотного формирования системы обслуживания круизных туристов, объединяющей компании, занятые круизным бизнесом, судостроением, поставкой товаров и услуг для круизных судов и пассажиров, продвижением и реализацией круизного турпродукта. Эффективность такой системы значительна при создании надлежащих условий с учетом соблюдения соответствующих факторов, определяющих привлекательность той или иной туристской дестинации как непосредственно для туристов,

отдающих предпочтение морским путешествиям, так и для круизных операторов, разрабатывающих программу круизов и формирующих график захода круизного судна. При этом важнейшими критериями для организации круизного туризма являются техническая оснащенность судна, предназначенного для совершения круиза, и параметрические характеристики порта захода и базирования круизного лайнера, что предопределяет необходимость в проведении оценки соответствия крымских морских центров (портов) условиям, необходимым для их функционирования в сфере круизного бизнеса.

С целью обеспечения оптимального соотношения между значимостью для круизных операторов и туристов отдельных факторных условий и расходами на их создание, базируясь на данных проведенной групповой экспертизы, в которой экспертам была поставлена задача проранжировать по 10-балльной шкале 84 фактора, определяющих привлекательность той или иной туристской дестинации, на основании метода ABC автором выделены основные, вспомогательные и малозначимые факторы, влияющие на эффективность функционирования круизного туризма и выбор круизного центра для посещения туристами [2].

Принимая во внимание условие $(ПЦ / P) \rightarrow \max$,

где $ПЦ$ — потребительская ценность анализируемого объекта (представляет собой совокупность его потребительских качеств); P — расходы на достижение необходимых потребительских качеств.

Нами была определена значимость исследуемых факторов исходя из следующих критериев: А — основные факторы, имеющие наибольшую потребительскую ценность и являющиеся первостепенными при выборе круизного центра, согласно ранжированию получившие 8,0–10,0 баллов; В — второстепенные факторы, имеющие важное значение для круизных операторов и служащие поддерживающими элементами основных факторов, оцененные экспертами в пределах 6,0–8,0 баллов; С — малозначимые факторы, получившие оценки менее 6,0 баллов.

Учитывая, что развитие круизного туризма возможно лишь при условии наличия водного пространства, морских портов, оснащенных необходимым оборудованием и развитой инфраструктурой, а также привлекательности туристской дестинации, в качестве основных объектов для оценки выбраны круизные центры, обладающие вышеперечисленными характеристиками. Согласно обозначенным оценочным критериям, используя наиболее значимые факторы привлекательности круизного центра (А), (табл. 1), были оценены условия для развития круизного туризма пяти портовых крымских городов — Севастополя, Ялты, Феодосии, Евпатории и Керчи.

Для простоты и удобства проведения оценивания был рассчитан совокупный индекс на основании оценки наличных условий по ранговой шкале с позициями «высокая степень проявления фактора», которой приписывается числовое значение 1, «средняя степень проявления», получившая значение 0,5, и «низкая степень проявления», оценочный коэффициент которой равен 0. При этом достаточными для выбора круизного центра были признаны условия, получившие числовое значение от 0,7 и выше.

Расчет совокупного индекса, представляющего собой средний коэффициент уровня обеспеченности центра необходимыми условиями для развития круизного туризма, осуществлен по формуле (табл. 2):

$$\bar{i}_j = \frac{i_1 + i_2 + \dots + i_n}{n}, \quad (1)$$

где i_1, i_2, \dots, i_n — значения коэффициентов обеспеченности (наличия) по отдельному фактору; n — количество оцениваемых факторов.

Анализируя полученные результаты, можно отметить, что из пяти портовых городов наиболее полно удовлетворяют требованиям круизных компаний Ялта и Севастополь; причем, Ялта, по оценкам аналитиков круизного рынка, занимает первое место среди всех Черноморских стран по уровню туристской привлекательности, и является стратегическим центром для круизных операторов при формировании

Таблица 1

Ранжирование факторов при выборе центра для круизных судов

№	Для захода судна		Для базирования судна	
	Факторы	Средний ранг	Факторы	Средний ранг
1	Культурные и исторические достопримечательности	9,75	Наличие международного аэропорта	9,75
2	Лоцманская проводка	9,75	Стоимость услуг для круизных судов	9,50
3	Возможность создания долговременных отношений с круизными операторами	9,75	Политика в отношении передачи терминалов в концессию	9,25
4	Обеспечение безопасности	9,75	Воздушное сообщение	9,25
5	Содействие пассажирам и туристским операторам	9,50	Стоимость услуг для пассажиров	9,00
6	Достаточное количество экскурсионных автобусов и маршрутов	9,50	Пропускная способность аэропорта	9,00
7	Привлекательный край (живописные места)	9,25	Политическая стабильность	9,00
8	Инфраструктура для пассажиров (посадка/высадка)	9,25	Глубины порта	8,75
9	Возможности безопасного подхода и стоянки судна	9,25	Скорость обслуживания судна	8,75
10	Бункеровка	9,00	Услуги по обеспечению безопасности и охраны	8,75
11	Быстрое реагирование на специфические потребности круизных компаний и туристов (лечение, отдых, конфиденциальность и т. п.)	9,00	Способность к принятию большого числа пассажиров одновременно	8,75
12	Достаточное число гидов-переводчиков	9,00	Качество предоставления услуг	8,50
13	Достаточное количество такси	9,00	Близость к туристским маршрутам	8,50
14	Агентирование судов	9,00	Обработка багажа	8,50
15	Информационные указатели для туристов	8,75	Наземное сообщение	8,50
16	Услуги по обеспечению безопасности и охраны	8,75	Каботажная политика государства	8,50
17	Скорость обслуживания судна	8,75	Культурные и исторические достопримечательности	8,50
18	Компетентность персонала порта	8,75	Инфраструктура для пассажиров (посадка/высадка)	8,50
19	Политика в отношении передачи терминалов в концессию	8,75	Обеспечение безопасности окружающей среды	8,50
20	Близость и площадь автобусной стоянки	8,75	Способность к приему судов различных размеров и возможность приема одновременно нескольких лайнеров	8,50
21	Приспособления для приема бытовых отходов	8,50	Соответствующая гостиничная инфраструктура	8,50
22	Культурно-развлекательные зрелищные мероприятия (система аттракций)	8,50	Инфраструктура для пассажиров с ограниченными физическими возможностями	8,25
23	Планирование и позиционирование круизного турпродукта	8,25	Портовые сборы	8,25
24	Метеорологические и климатические факторы (ветры, температуры воздуха и воды, осадки и туманы)	8,25	Наличие автоматических средств для подъема/спуска пассажиров	8,25
25	Качество предоставления услуг	8,25	Современные пассажирские терминалы	8,25

маршрутной сетки круизов и организации программ отдыха туристов на берегу.

Однако на роль базового круизного центра ни Ялта, ни Севастополь претен-

довать не могут: помимо отсутствия международного аэропорта и воздушного сообщения, в морских портах данных городов имеются существенные ограничения

Таблица 2

Оценка уровня обеспеченности портового города необходимыми условиями для развития круизного туризма

Круизные центры	Совокупный индекс для центра захода круизного судна	Совокупный индекс для центра базирования круизного судна
Ялта	0,750	0,516
Севастополь	0,714	0,502
Феодосия	0,357	0,210
Евпатория	0,295	0,120
Керчь	0,393	0,226
В среднем для всех центров	0,502	0,314

по глубинам, обуславливающие их неспособность принять согласно правилам безопасности крупные лайнеры длиной более 200 м и вместимостью несколько тысяч пассажиров; не соблюдены требования по уровню качества портовой и городской инфраструктур и наземному сообщению. Кроме того, крымские порты не оборудованы для приема пассажиров с ограниченными возможностями, которые, по данным международных круизных организаций, составляют порядка 3% от общего круизного пассажиропотока. Значимость наличия соответствующей инфраструктуры для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, а также автоматических средств для подъема/спуска пассажиров была отмечена и экспертами, которые выставили данным критериям 8,25 баллов для базового центра и 7,75 баллов для центра захода круизного судна.

Низкие значения коэффициентов обеспеченности Евпатории, Керчи и Феодосии необходимыми условиями для развития круизного туризма предопределяют нежелание круизных операторов включать их в маршрут следования круизного судна, несмотря на изобилие песчаных пляжей в Феодосии, наличие богатого историко-археологического потенциала Керчи и широкого спектра оздоровительно-лечебных заведений в Евпатории.

Следовательно, для обеспечения эффективного развития круизного туризма необходимо дифференцировать основные круизные центры с учетом их ресурсной базы в зависимости от возможностей организации приема круизного судна и прибывших на нем пассажиров. Для круизных центров, руководство которых планирует

их развитие как базовых, следует особое внимание уделить формированию соответствующей инфраструктуры (обязательное наличие международного аэропорта и достаточной его пропускной способности), обеспечению безопасности пассажиров, а также созданию надлежащей материально-технической и технико-технологической базы морских круизных портов.

Круизные центры, обладающие богатым историческим и культурным наследием, имеющие живописную природу и мягкий климат, должны направлять усилия на организацию качественного обслуживания пассажиров (обеспечение достаточным количеством экскурсионных автобусов, такси, гидов-переводчиков, быстрое реагирование на специфические потребности круизных туристов и т. п.) и создание долговременных отношений с круизными операторами.

Реализовать изложенные направления можно путем принятия определенных организационно-экономических мер, способствующих росту предпринимательской активности в сфере круизного туризма, и разработке соответствующих механизмов государственного стимулирования и поддержки. Последнее предопределяет необходимость в формировании последовательной и согласованной политики всех министерств и ведомств, участвующих в регулировании данного вида экономической деятельности, а также актуализирует вопрос создания адаптационного механизма, который позволит построить собственную модель эффективного развития круизного туризма на основе внедрения зарубежного опыта [7–10] и приближения результатов функционирования отечест-

венной круизной индустрии к достижениям передовых туристских дестинаций. При этом в качестве ключевых критериев экономического роста должны выступать инновационные методы и модели во взаимосвязи с ресурсными возможностями и социальными приоритетами, положенными в основу разработки государственных, региональных и отраслевых программ развития круизного туризма и обеспечивающими согласование интересов на всех иерархических уровнях (рис. 1).

Так, на государственном уровне необходима разработка единой программы в области развития круизного туризма, в которой с учетом рекомендаций и предложений научных работников и специалистов-практиков круизного бизнеса должны быть законодательно приняты меры по развитию пассажирского круизного флота, судоходных путей и береговой инфраструктуры, а также прописан четкий механизм инвестирования в отрасль, конкретизированный по основным приоритетным направлениям в соответствии с вектором национального и отраслевого стратегического развития.

Структура государственной программы должна включать ряд подпрограмм, таких как «Кадровое, научно-методическое и учебное обеспечение в сфере круизно-

го туризма», «Менеджмент и маркетинг круизных туристских услуг», «Нормативно-правовое и информационное обеспечение круизного туризма», «Развитие инфраструктуры и объектов круизной туристской индустрии». При этом с целью координации деятельности всех министерств и ведомств, задействованных в процессе организации круизного бизнеса, необходимо четкое распределение зон их ответственности.

В подпрограмме «Кадровое, научно-методическое и учебное обеспечение в сфере круизного туризма» должны быть предусмотрены мероприятия по обеспечению качественного обслуживания круизных туристов и грамотной организации культурно-развлекательной программы для круизеров как на борту судна, так и во время нахождения их на берегу, что предполагает подготовку профессиональных кадров в области круизной деятельности, в частности — гидов-переводчиков, менеджеров высшего и среднего звеньев круизной индустрии, судоводителей и судовой команды, обслуживающего персонала, а также научно-преподавательского состава образовательных учреждений, отвечающих за соответствующий уровень знаний и умений выпускников.

С целью адаптации учебных курсов под реалии современного бизнеса кадровое



Рис. 1. Система программ по развитию круизного туризма

обеспечение круизного туризма должно осуществляться с привлечением специалистов-практиков, имеющих ясное представление о внутренних бизнес-процессах, протекающих в туристско-круизной сфере. Взаимовыгодное сотрудничество бизнеса и учебных заведений, принятое в Европе, использование современных компьютерных и телекоммуникационных технологий в образовательном процессе, содействие в организации зарубежных стажировок для студентов и преподавателей профильных вузов в целях обмена профессиональным опытом между отечественными и зарубежными специалистами, создадут возможность для формирования современного конкурентоспособного круизного туристского рынка с профессиональными управленческими и педагогическими кадрами. Кроме того, особое внимание должно быть уделено повышению профессиональных навыков обслуживающего персонала — стюардов, стюардесс и их помощников, осуществляющих уборку кают и общественных помещений, официантов и их ассистентов, барменов, подсобных рабочих, поваров, аниматоров, танцоров, музыкантов, воспитателей, консьержей и операторов, продавцов, дилеров и др. [3].

Организацию процесса подготовки квалифицированных кадров и развитие профессиональных компетенций можно осуществить на базе имеющихся в Крыму учебных заведений. Так, в Таврическом национальном университете имеются все возможности для подготовки менеджеров круизного бизнеса с углубленными знаниями иностранных языков. Специалистов-судоводителей и судовую команду (судозабитрики, судомеханики и др.) с акцентом на специфику круизной деятельности можно обучать в Керченском государственном морском технологическом университете, Керченском высшем профессиональном морском училище, Крымском филиале ФГОУ ВПО «Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова», при этом в программу подготовки специалистов необходимо ввести дополнительные разделы по электромеханической установке и техническим средствам кораблевож-

дения в зависимости от категории судна (водоизмещения, энергопотребления, габаритов и т.п.). Профессиональное обучение обслуживающего персонала может быть выполнено на базе Симферопольского Высшего профессионального училища сервиса и дизайна, Симферопольского высшего профессионального училища ресторанного сервиса и туризма, Севастопольского профессионального лицея сферы услуг и других вузов.

Актуализация компетентностно-кадрового обеспечения и развитие кадрового потенциала круизного туризма обуславливает необходимость в открытии специализации «Экономика и организация круизного туризма» в рамках направления «Экономика (предприятий и организаций)», которая может охватывать такие дисциплины, как «Экономика круизного туризма», «Статистика круизного рынка», «Организация морских круизов», «Маркетинг круизных туристских услуг», «Менеджмент качества в круизной индустрии», «Логистика в круизном туризме», «Планирование и прогнозирование круизных пассажиропотоков», «Формирование круизного туристского продукта», «Информационно-рекламная деятельность в круизном туризме», «Управление потенциалом предприятий и организаций круизного туризма», «Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий и организаций круизного туризма», «Экономическая оценка туристских ресурсов», «Внешнеэкономическая деятельность в круизном туризме», «Предпринимательство в круизном туризме».

В подпрограмму «Менеджмент и маркетинг круизных туристских услуг» следует включить комплекс мер по управлению развитием и продвижению национального круизного продукта на мировом и внутреннем круизных туристских рынках. В рамках подпрограммы необходимо предусмотреть мероприятия по созданию туристской служопроводящей сети через организацию работы туристских информационных центров; развитию экспорта круизных услуг за счет приграничного сотрудничества с ближайшими круизными портами; продвижению

в сети Интернет сайтов о круизном туризме; открытию круизных информационных центров с подробным описанием круизных маршрутов и культурно-исторических достопримечательностей каждого портового города; проведению комплексных маркетинговых исследований потребителей круизного продукта; созданию туристских брендов каждой круизной дестинации; подготовку, издание, тиражирование и распространение рекламно-информационных материалов о круизном потенциале Крыма; организацию, проведение и участие в работе международных туристских и иных тематических выставок, посвященных развитию круизного туризма; организацию ознакомительных круизных туров для представителей средств отечественной и зарубежной массовой информации и субъектов туристской деятельности и т. п.

Подпрограмма «Нормативно-правовое и информационное обеспечение круизного туризма» должна быть направлена на актуализацию действующего законодательства в сфере круизного туризма, разработку новых нормативно-правовых актов, содержащих меры по совершенствованию визового законодательства; обеспечению открытости проведения конкурсов на передачу в аренду причальных сооружений; упрощение выдачи лицензий на водопользование с возможностью сокращения сроков получения экспертиз при оформлении разрешений на строительство портовой инфраструктуры [1, 4]; государственной поддержки предприятий и организаций, задействованных в развитии круизного бизнеса.

Также необходимо акцентировать внимание на создание благоприятных условий для развития предпринимательской деятельности в сфере круизного бизнеса через разработку налоговой и кредитной политики, стимулирующей предпринимателей и частных инвесторов к реализации проектов в сфере круизного туризма, внесение изменений в налоговое законодательство — таких, как отмена или снижение таможенных пошлин на ввоз круизных судов и оборудования для их строительства и модернизации, применение льготного налогообложения для предприятий,

участвующих в процессе создания круизного продукта; государственной поддержки отрасли путем строительства и дотационной эксплуатации городских причалов; развития государственно-частного партнерства на основе концессионных договоров; усиления контроля и надзора за безопасностью пассажиров, путешествующих водным транспортом [5, 6].

С целью обновления пассажирского флота необходимо рассмотреть возможность введения судового утилизационного гранта для судовладельцев, которые согласны утилизировать старые пассажирские круизные суда, при этом размер гранта рекомендуется согласовывать с представителями профильных министерств и ведомств (к примеру, 10% от стоимости нового судна при заказе его на отечественных верфях), а также предусмотреть меры по субсидированию части затрат на выплату процентов по кредитам на приобретение пассажирских судов отечественных судостроительных верфей [5]. В подпрограмме следует обозначить механизмы финансовой поддержки по развитию пассажирского судостроения и прибрежной инфраструктуры для круизного туризма, в т. ч. меры по осуществлению платежей по договорам лизинга, заключенным со специализированными компаниями на приобретение пассажирского флота, а также предусмотреть условия, гарантирующие судовладельцу сохранение льгот на весь период лизингового договора (не менее 15 лет) [5].

Подпрограмма «Развитие инфраструктуры и объектов круизной туристской индустрии» должна быть нацелена на создание в стратегических круизных центрах развитой туристской индустрии, способной к производству качественного, высококонкурентного круизного продукта, обеспечивающего потребности самых требовательных потребителей. Подпрограмма должна содержать мероприятия по строительству, ремонту и реконструкции объектов портовой, транспортной и туристской инфраструктуры (пассажирских терминалов, причалов, морских вокзалов, объектов туристского интереса и сопутствующей инфраструктуры); расширению

производственной и ремонтной базы судостроительных предприятий, повышению качества круизных туристских и сопутствующих услуг на объектах туристской индустрии.

Финансирование предложенных в Программе мероприятий может осуществляться за счет средств федерального, регионального и муниципального бюджетов, ассоциаций и общественных организаций, инвесторов, привлекаемых для реализации конкретных инвестиционных проектов в сфере круизного туризма, собственных источников финансирования предприятий и организаций, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта. При этом в зависимости от направления развития круизных центров потребность в инвестиционном капитале может варьироваться. Так, на реконструкцию и строительство пассажирских терминалов и морских вокзалов, обеспечение качественной причальной инфраструктуры и надлежащих параметров с точки зрения глубин Ялтинскому и Севастопольскому портам потребуется не менее 6,5 млрд руб., что значительно превосходит необходимую сумму инвестиций по Керченскому, Евпаторийскому и Феодосийскому морским портам. Данное обстоятельство связано с тем, что на сегодняшний день Керченский, Евпаторийский и Феодосийский морские порты практически не участвуют в процессе обслуживания круизных судов и пассажиров, и в ближайшей перспективе могут использоваться только на внутренних круизных направлениях преимущественно малотоннажными судами пассажировместимостью до 500 чел., что соответственно предполагает и меньшее финансирование их развития. То есть, крымским круизным портам необходимо акцентировать внимание на развитии каботажных морских перевозок, осуществляемых в пределах прибрежных территориальных вод России (круизные маршруты

могут состоять из заходов только в крымские порты, также возможно комбинирование судозаходов с посещением портов Сочи, Анапа и Новороссийск).

Сложности коммунальной и транспортной инфраструктур в г. Ялта вызывают необходимость в привлечении не менее 13,0 млрд руб. (строительство дорог, водоснабжения, канализации, благоустройство города), которые уже сегодня готовы вложить инвесторы Китайской Народной Республики на условиях государственно-частного партнерства.

Таким образом, предложенная методика расчета совокупного индекса обеспеченности туристской местности (портового города) необходимыми условиями для развития круизного туризма может служить инструментом оценки уровня конкурентоспособности круизного центра с одной стороны, а с другой — способствовать выявлению резервов роста его экономической деятельности. Дифференциация факторных условий, влияющих на выбор круизного центра операторами турбизнеса, позволит акцентировать внимание руководства на наиболее важных параметрах развития дестинации и обеспечит снижение расходов на оказание круизных туристских услуг при одновременном сохранении или даже повышении их качества.

Реализация единой государственной программы, конкретизированной по основным приоритетным направлениям в соответствии с вектором национального и отраслевого стратегического развития, включающей ряд подпрограмм по кадровому, научно-методическому, нормативно-правовому и информационному обеспечению круизного туризма, будет способствовать росту объема предоставленных туристских услуг и налоговых поступлений в бюджеты всех уровней, увеличению числа рабочих мест, повышению уровня жизни местного населения и статуса местности, региона и страны на мировом круизном рынке.

Список источников:

1. **Жихарева В.В.** Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: Монография. Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2010. 475 с.

2. **Логунова Н.А.** Применение математико-статистических методов экспертных оценок при обосновании выбора круизного порта // Экономика и менеджмент систем управления. 2014. №1.3(11). С. 373–383.
3. **Мальшенко К.М.** Современные проблемы подготовки кадров для речного круизного туризма // Молодой ученый. 2011. №9. С. 221–224.
4. **Михайлова Ю.В., Холоденко А.М.** Модели интеграции участников рынка круизных услуг // Методы та засоби управління розвитком транспортних систем. Одесса: ОНМУ, 2008. №13. С. 107–119.
5. Резолюция V Международного форума «Морской туризм»: Проект Партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург — морская столица России». <http://avmsrf.ru/law/rezolyuciya-v-mezhdunarodnyj-forum-morskoj-turizm-proekt-partii-edinaya-rossiya-sankt-peterburg-morskaya-stolica-rossii-4-5-iyulya-2013-g-g-sankt-peterburg/> (дата обращения: 12.01.2015).
6. **Селиванов В.В.** Агентирование круизных судов и яхт: Монография. Одесса: Фенікс, 2010. 240 с.
7. **Lekakou M.B.** Which Homeport in Europe: The Cruise Industry's Selection Criteria // TOURISMOS: An International Multidisciplinary Journal of Tourism. 2009. Vol. 4. №4. P. 215–240.
8. **McCarthy J.** The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta // European Planning Studies. 2003. Vol. 11. №3. P. 341–350.
9. **Nolan A.** What takes to be a US cruise port // Marine Engineering Log. 1987. Vol. 92. №2. P. 27–29.
10. **Papathanassis A.** Income lighthouses at sea: The potential of cruise tourism for German destinations. TASH Fachtaunq Kreuzfahrt. Kiel, 2011. 23 p.

Natalya Logunova

Kerch State Maritime Technological University, Kerch, Russia

PhD (Candidate of Science) in Economics, Associate Professor, natalya_logunova@mail.ru

CREATING CONDITIONS FOR EFFECTIVE DEVELOPMENT OF CRUISE TOURISM IN THE CRIMEA

The article presents a method of group expertise with which are defined the conditions and factors that contribute to the effective development of cruise tourism, and assessed the level of provision by the Crimean seaports of necessary conditions for the organization of the cruise business. In order to ensure a balance between relevance for cruise operators separate factor conditions and costs of their creation, using the ABC method identified are the main, auxiliary and irrelevant factors affecting the performance of cruise tourism and the choice of a cruise center for tourists, accounting to which ensured is the reduction of costs in the production of cruise tourism products while improving (maintaining) its quality. It is established that the effective development of the Crimean cruise centers depends on taking certain organizational and economic measures aimed at increasing business activities in cruise businesses, as well as the development of an appropriate mechanism for the state to encourage and support the development of the industry. One of them is the formation of a coherent and consistent policy for all ministries and agencies involved in the regulation of cruise tourism and associated with its economic activities. The proposed project is a single government program, customized for main priority areas in accordance with the vector of national and sectoral strategic development, including a number of routines of personnel, scientific, methodological, legal and information support of cruise tourism, the implementation of which would: boost the volume of tourism services and tax revenues to the budgets of all levels; increase the number of jobs; improve the living standards of the local population and the status of the area, region and country in the world cruise market.

Keywords: *cruise tourism, cruise centers, efficient development, the government program*

References

1. **Zhikhareva, V.V.** Teoriia i praktika investitsionnoi deiatel'nosti sudokhodnykh kompanii: Monografiia [Theory and practice of investment activities of shipping companies: Monograph]. Odessa: IPREI NAN Ukrainy, 2010. 475 p.
2. **Logunova, N.A.** Primenenie matematiko-statisticheskikh metodov ekspertnykh otsenok pri obosnovanii vybora kruiznogo porta [The application of mathematical and statistical methods of

-
- expert assessments in substantiating the choice of a cruise port] // *Ekonomika i menedzhment sistem upravleniia*. 2014. №1.3 (11). P. 373–383.
3. **Malysenko, K.M.** Sovremennye problemy podgotovki kadrov dlia rechnogo kruiznogo turizma [Malysenko K.M. Sovremennye problemy podgotovki kadrov dlia rechnogo kruiznogo turizma // *Molodoi uchenyi*. 2011. №9. S. 221–224.] // *Molodoi uchenyi*. 2011. №9. P. 221–224.
 4. **Mikhailova, Iu.V., Kholodenko A.M.** Modeli integratsii uchastnikov rynka kruiznykh uslug [Integration models of market participants of cruise services] // *Metodi ta zasobi upravlinnia rozvitkom transportnikh sistem*. Odessa: ONMU, 2008. №13. P. 107–119.
 5. Rezoliutsiia V Mezhdunarodnogo foruma «Morskoj turizm»: Proekt Partii «Edinaya Rossiia» «Sankt-Peterburg — morskaja stolitsa Rossii» [Resolution of the V International Forum “Sea Tourism”: the Party “United Russia” “St. Petersburg — the sea capital of Russia”.]. <http://avmsrf.ru/law/rezolyuciya-v-mezhdunarodnyj-forum-morskoj-turizm-proekt-partii-edinaya-rossiya-sankt-peterburg-morskaya-stolica-rossii-4-5-iyulya-2013-g-g-sankt-peterburg/> (data obrashcheniia: 12.01.2015) [Accessed on January 12, 2015].
 6. **Selivanov, V.V.** Agentirovanie kruiznykh sudov i iakht: Monografiia [Agency service of cruise ships and yachts: Monograph]. Odessa: Feniks, 2010. 240 p.
 7. **Lekakou, M.B.** Which Homeport in Europe: The Cruise Industry’s Selection Criteria // *TOURISMOS: An International Multidisciplinary Journal of Tourism*. 2009. Vol. 4. №4. P. 215–240.
 8. **McCarthy, J.** The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta // *European Planning Studies*. 2003. Vol. 11. №3. P. 341–350.
 9. **Nolan, A.** What takes to be a US cruise port // *Marine Engineering Log*. 1987. Vol. 92. №2. P. 27–29.
 10. **Papathanassis, A.** Income lighthouses at sea: The potential of cruise tourism for German destinations. TASH Fachtaqunq Kreuzfahrt. Kiel, 2011. 23 p.

УДК 338.4

DOI: 10.12737/7924

Шостка Владимир Иванович

Таврическая академия Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского, г. Симферополь, Российская Федерация
к.ф.-м.н., доцент, vshostka@yandex.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКОГО ЗЕЛЕННОГО, ЭКОЛОГИЧЕСКОГО И ЭТНОГРАФИЧЕСКОГО ВИДОВ ТУРИЗМА В КРЫМУ

Статья посвящена сельскому зеленому туризму, который по праву называют наиболее перспективным видом туризма в XXI в. Среди массовых видов в индустрии гостеприимства все более востребованными являются «зеленые путешествия» и отдых в сельской местности. Не исключением в этом оказался и Крым, где туризм является основной бюджетонаполняющей отраслью. Развитие сельского (аграрного) зеленого, экологического и этнографического видов туризма в Крыму, его альтернативность позволяет решить многие проблемы, связанные с территориальной организацией рекреационного хозяйства. В последние десятилетия государственные органы практически не уделяли внимания развитию туризма в Крыму. Тенденция грабительского отношения к рекреационным ресурсам приморских городов и поселков Крыма до недавних пор имела преобладающий характер. Села, некогда процветающие, приходили в упадок. 90% рекреационно-оздоровительных предприятий были сосредоточены в приморской части, многие из них были приватизированы, другие с каждым годом выходили из отрасли как нерентабельные. Внутренние горно-приморские, предгорные или степные районы Крыма, несмотря на наличие огромного количества природных, исторических, археологических, культурных этнографических ресурсов, вообще не были задействованы в сфере рекреации и туризма. Краткий анализ проблем, изложенный в статье, поможет новому руководству Республики Крым возродить многие туристские ресурсы и развивать их новые виды в сельской местности. Экологическая и этнокультурная ценность сельского зеленого туризма, его аль-