

*Технические науки*

**МЕЛЕШЕНКО ЕКАТЕРИНА СЕРГЕЕВНА**  
*аспирантка кафедры «Морские перевозки»  
Одесский национальный морской университет  
г. Одесса, Украина*

## **МЕСТО ПАРОМОВ НА РЫНКЕ ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ**

Туризм является одной из ведущих и наиболее динамично развивающихся отраслей экономики непродовольственной сферы, его роль неуклонно возрастает. Более того, туризм является фундаментальной основой экономики многих развитых и развивающихся стран мира. В настоящее время он превратился в индустрию международного масштаба, занимающую по доходам третье место среди экспортных отраслей экономики, уступая лишь нефтедобывающей промышленности и автомобилестроению [1, с. 85].

Продукт отрасли туризма – туристический продукт – формируется и реализуется на рынке туристических услуг, который называется также туристическим рынком или рынком туризма. Под первым понимают любые услуги, предоставляемые туристу и подлежащие оплате, – гостиничные, транспортные, переводческие, бытовые, коммунальные, посреднические и т.д. Таким образом, туризм стимулирует развитие других сопредельных отраслей экономики: торговли, транспорта, связи, производства товаров народного потребления и др. [2, с. 27].

Важно отметить, что согласно [3, с. 62], услуги транспорта относят к основным видам услуг в туризме, на них приходится и основная доля в структуре стоимости туристического продукта. В зависимости от продолжительности, дальности путешествия эта доля (в большинстве случаев) колеблется от 20 до 60 %.

Таким образом, рынок туристических услуг тесно пересекается с транспортным рынком, причем подразумевается, что последний обеспечивает перемещение туристов до туристической местности и

обратно. Рынок морского транспорта, в свою очередь, не является исключением и также участвует в формировании туристического продукта путем перемещения пассажиров, в частности пассажирским и грузопассажирским флотом. Однако, стоит обратить внимание на то, что роль морского транспорта в туризме не ограничивается только транспортировкой пассажиров. Дело в том, что, пересекаясь с рынком туристических услуг, морской транспорт участвует в формировании отдельного, самостоятельного направления в туризме, называемого **круиз**.

Под **круизом** понимают путешествие на водных видах транспорта, включая береговые экскурсии на острова, осмотр достопримечательностей городов-портов, а также разнообразные развлечения на борту морских и речных лайнеров. Исходя из такого определения сложно отнести круизный бизнес однозначно к сфере транспортных или сфере туристических услуг, поскольку он имеет характеристики как одной, так и другой сфер.

В связи с этим, изобразим сферу круизных перевозок с помощью кругов Эйлера, то есть как «пересечение» двух сфер (рис. 1).



Рис.1 Взаимосвязь сфер транспортных и туристских услуг, формирующих сферу круизных услуг

Таким образом, участвуя в формировании туристических продуктов, морской транспорт осуществляет две основные функции:

- 1) транспортировку (перемещение) пассажиров: к месту туризма, от места туризма, между местами туризма;
- 2) предоставление развлекательных услуг на борту судна, составляя основу путешествия.

В связи с этим и на основании исследования [4], укрупненная классификация морского флота, предоставляющего услуги на туристическом рынке может быть представлена исходя из функций, осуществляемых судами (рис. 2).



Рис. 2. Укрупненная классификация судов, предоставляющих услуги на туристическом рынке, исходя их осуществляемых функций

Суда, представленные на рисунке 2 являются пассажирскими или грузопассажирскими, и те, и другие могут осуществлять как функцию транспортировки, так и функцию предоставления развлечений. При этом, стоит отметить, что перевозку пассажиров могут также осуществлять грузовые суда, такие как контейнеровозы, ролкеры, грузовые паромы. В этом случае количество пассажиров составляет не более 12 человек [5, с. 35]. Однако, в контексте данного исследования такие суда не представляют большого интереса, так как, не смотря на распространение таких перевозок в последнее время, они все еще являются редкостью на рынке туристических услуг. Кроме того, говоря о второй функции морского транспорта на туристическом рынке, не стоит забывать о небольших морских транспортных средствах, которые также используются туристами во время их путешествия, таких как яхты, моторные лодки, гидроциклы и прочее. Эти суда не включены в представленную

классификацию (рис.2), поскольку в исследовании речь идет о больших морских судах, по этой же причине из классификации исключены гондолы, катера и другие подобные морские транспортные средства.

Очевидно, что круизные лайнеры являются центральными элементами на круизном рынке, который, как указывалось выше (рис.1), входит в рынок туристических услуг. Однако при этом серьезную конкуренцию для них составляют круизные паромы («ро-ро» пассажирские паромы[5, с. 37]), которые, будучи оснащенными автомобильными палубами, предоставляют больше возможностей пассажирам во время путешествия. В частности, речь идет о возможности перемещаться в городах-портах на своих автомобилях. Непереоценима роль паромов также при осуществлении функции транспортировки, в частности «ро-пакс» паромов[5, с. 37], представляющих интерес для пассажиров, желающих путешествовать по сухопутному участку на своем автомобиле. Причем, не смотря на схожесть «ро-ро» пассажирских паромов и «ро-пакс» паромов с точки зрения технико-эксплуатационных характеристик, они обладают рядом отличий, в связи с чем и выполняют в основном разные функции для туристов[4, с. 36; 5, с. 37]. Первые предоставляют развлекательные услуги на борту, а перевозка транспорта является вспомогательной услугой, в то время как «ро-пакс» паромы предназначены для транспортировки груза и его сопровождающих. Тем не менее грань между этими видами паромов весьма размыта, и в зависимости от ряда факторов, такие суда могут быть взаимозаменяемыми, а, следовательно, и выполнять разные функции (как транспортировку, так и развлечение) [5, с. 38]. Стоит отметить, что паромы являются незаменимыми транспортными средствами на рынке туристических услуг осуществляя функцию транспортировки при пересечении водных территорий на небольшие расстояния (например, между

островами). Классификация пассажирских и грузопассажирских паромов по различным признакам представлена в [4, с. 38-41].

Паромы являются судами линейного плавания, то есть работают на регулярных маршрутах с заранее объявленным расписанием. Объект перевозки (груз и/или пассажиры), спрос по которому преобладает на такой линии, влияет на вид парома, который эксплуатируется на этой линии. Так, если на перевозку на определенном направлении формируют спрос в основном грузовладельцы, и при этом груз они не сопровождают, то на такой линии эксплуатируются грузовые паромы. Если грузовладельцы желают перемещаться вместе с грузом, например, туристы со своим автомобилем, то линия является грузопассажирской и на ней могут работать паромы типа «ро-пакс». Если спрос на линии формируют туристы, которые перемещаются со своим автомобилем по водному участку, и при этом желают развлечений на борту, то такая линия также является грузопассажирской, но на ней эксплуатируются «ро-ро» пассажирские паромы. При этом широко распространена ситуация, когда на одном и том же направлении формируют спрос грузовладельцы, отправляющие груз без сопровождения, и туристы без автомобиля, основу путешествия которых, составляет времяпрепровождение на борту. В этом случае также рационально использовать «ро-ро» пассажирские паромы. Перемещение на незначительное расстояние туристов без груза (в частности без автомобилей) осуществляют скоростные пассажирские паромы-катамараны или паромы на подводных крыльях.

Что касается европейского рынка паромных перевозок, то лидером и основоположником в области паромных перевозок является Балтика наряду с регионом Северного моря. Структура маршрутов Балтийского моря свидетельствует о том, что там равномерно развиваются перевозки грузовыми паромами, «ро-ро» пассажирскими паромами и паромами типа «ро-пакс». В то же время, как на Черном море, где паромные перевозки

также получили значительное развитие, являясь важным элементом региональных транспортных систем, прижились в настоящее время только грузовые и «ро-пакс» паромы, а предпринимавшиеся ранее попытки развития круизных перевозок на «ро-ро» пассажирских паромах терпели неудачи. Отсутствие же пассажирских перевозок на скоростных паромах обусловлено преобладанием в Черном море средних и особо длинных маршрутов. Такие перевозки распространены в Средиземном море, в частности между островами Греческого архипелага.

Важно отметить, что, путешествуя через водные просторы, турист выбирает в первую очередь линию – пассажирскую или грузопассажирскую, а затем производит выбор парома среди функционирующих на выбранной линии транспортных средств. Вместе с тем, стоимость такого морского путешествия зависит не только от комфортабельности парома, а и от характеристик самой линии. Так, стоимость билета на комфортабельном «ро-ро» пассажирском пароме, но на коротком расстоянии, может быть ниже стоимости билета на менее комфортабельном «ро-пакс» пароме, но на более длительном маршруте. Различие же в стоимости билета на разных паромах, но на одной линии, зависит от уровня развитости пассажирской инфраструктуры на борту и класса кают. Таким образом, если паромы, оперируемые разными компаниями, функционируют на одной линии(или альтернативных линиях), они составляют конкуренцию друг другу, даже если они принадлежат к разным видам. Так, в источнике [6, с. 44] объясняется взаимозаменяемость «ро-ро» пассажирских и «ро-пакс» паромов для некоторых потребителей услуг паромной перевозки. Или, как указывалось выше, «ро-ро» пассажирский паром может одновременно составлять конкуренцию как для круизных судов, так и для ролкеров и грузовых паромов.

Вместе с тем, конкуренцию пассажирским и грузопассажирским паромам составляют не только такие же паромы или другие морские суда, а и другие виды транспорта. Так, конкуренцию паромным перевозкам может составить альтернатива в виде развитой сети авиаперевозок. В частности, это касается случаев, когда пассажир не связан с грузом и желает перемещаться на длительное расстояние, причем транспорт использует исключительно с целью транспортировки, а не развлечения (как в случае с круизами). В этом случае, морскому перевозчику сложно конкурировать с авиалиниями, и он теряет пассажиропоток. Такая ситуация актуальна для Черноморского рынка пассажирских паромных перевозок, в частности для паромной линии Одесса-Стамбул<sup>1</sup>, которая в 2010 году потеряла пассажиропоток в связи с появлением аналогичной авиалинии. При одинаковой стоимости билетов, морской перевозчик несет больше расходов, а время в пути отличалось значительно в пользу авиакомпаний.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что пассажирские и грузопассажирские паромы весьма востребованы на рынке туристических услуг, но в различных ситуациях, и при различных целях, преследуемых туристами, разные виды паромов востребованы по-разному. Обобщая вышеизложенное, заключим, что:

1) Морской транспорт, пересекаясь с рынком туристических услуг, осуществляет две основные функции для туристов – функцию транспортировки и функцию предоставления развлечений на борту.

2) Круизные лайнеры формируют на туристическом рынке отдельный вид туризма; конкуренцию им составляют комфортабельные «ро-ро» пассажирские паромы с развитой пассажирской инфраструктурой,

---

<sup>1</sup> На линии функционировал паром «Каледония», оператором которого являлась судоходная компания «Укрферри». В 2015 году судно возвращено в управление Украинскому государству и передано на баланс Ильичевского порта.

которые привлекательны также тем, что предоставляют возможность пассажирам перемещаться в портах на своем транспорте.

3) В перевозках на «ро-пакс» паромов заинтересованы в основном туристы, передвигающиеся по суше на собственном автотранспорте, а паром используют исключительно в качестве транспортного средства (то есть ради его функции транспортировки).

4) Пассажирские паромы (как правило скоростные), осуществляющие функцию транспортировки востребованы на туристическом рынке для пассажиров, путешествующих без автомобилей на небольшие расстояния, а также на средние расстояния в случае отсутствия альтернативы.

#### Литература:

1. Голубева И.А. Современное состояние туристской отрасли и основные направления ее развития. / И.А. Голубева // Российское предпринимательство. – М: ООО Издательство «Креативная экономика» . – 2006. – №12(84). – С.85-88

2. Гуляев В.Г. Туризм: экономика и социальное развитие. / В.Г. Гуляев. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 304 с.

3. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності України: навчальний посібник / В.Ф. Кифяк. – Чернівці: Книги-XXI, 2003. – 300 с.

4. Кириллова Е. В. Грузопассажирские паромы в структуре мирового судоходства / Е. В. Кириллова, Е. С. Мелешенко // Вісник східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. – Луганськ: НОУЛІДЖ, 2014. - №4(211). – Ч. 1 – С. 32-44.

5. Кириллова Е.В., Мелешенко Е.С. Конструктивные особенности грузопассажирских судов // Сборник научных трудов SWorld. – Выпуск 2. Том 1. – Иваново: МАРКОВА АД, 2014. – С. 31-37.

6. Кириллова Е.В., Мелешенко Е.С. Перекрестная эластичность транспортных услуг, предоставляемых грузопассажирскими паромовыми //



Матеріали першої міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених та студентів «Транспорт як фактор глобального розвитку світу» 29-30 квітня 2014 р. Одеса-Щецин: тези доповідей / Міністерство освіти і науки України, Одеський національний морський університет [та ін.]. – Одеса: ОНМУ, 2014. – С. 42-46.