

На сегодняшний день в Украине создано три кредитных бюро [7]:

§ «Первое всеукраинское бюро кредитных историй» Его учредителями выступили 30 банков, две страховые компании и Ассоциация украинских банков (АУБ);

§ «Украинское бюро кредитных историй», основанное «ПриватБанком» совместно с компанией «BigOptima»;

§ Международное бюро кредитных историй. Основатели: Национальная ассоциация кредитных союзов Украины, CreditInfoGroup и Инвестиционно–финансовая группа «ТАС».

В справках по клиенту будет содержаться как негативная, так и позитивная информация. Иными словами, если он нарушал сроки возврата денег по займу или вообще отказывался платить по счетам, это говорит о ненадежности. И наоборот, если клиент рассчитывался исправно или даже с опережением, у него большое преимущество. Такому человеку (предприятию) захотят дать в долг больше.

Со временем банки придут к использованию более сложных услуг БКИ. Денег у финансистов с каждым годом будет становиться все больше, ставки по ссудам, напротив, неминуемо будут снижаться. А это повлечет за собой рост доступности потребительского кредитования. БКИ будут полезны не только банкам. Какое угодно финансовое учреждение – страховая, факторинговая или лизинговая компания, кредитный союз – смогут оценивать свои риски при работе с данным клиентом. Если тот в прошлом не раз просрочил выплату по займу, то и страховой полис ему обойдется дороже, и лизинговые платежи за машину будут выше. Еще один необычный потребитель данных БКИ – компании по взиманию долгов (collection agencies). Обычно банки с большим дисконтом перепродают таким компаниям право требования по выданному кредиту, а те уже «выбивают» из должника деньги. Такие компании появились и в Украине. Например, банк «Дельта» недавно создал коллекторскую компанию Credit collection Group для цивилизованного взыскания просроченных задолженностей физических лиц. Одновременно УкрСиббанк объявил тендер по отбору компаний для взимания задолженности юридических и физических лиц перед банком.

Стоит заметить, что полноценное развитие кредитного бюро требует значительных инвестиций и занимает достаточно длительный период времени (обычно, около трех лет). Именно поэтому целесообразно привлечение профессиональных операторов кредитного бюро, которые имеют огромный опыт создания эффективных продуктов в отрасли кредитной отчетности, имеет огромное значение для Украины. Участие профессионалов позволит существенно сократить период становления кредитных бюро в Украине и обеспечить высокое качество предлагаемых продуктов и услуг.

Кредитные бюро в Украине находятся только в начале становления. Их ожидает долгая и кропотливая работа. Однако, можно говорить, что вскоре чудо «мгновенного кредита» станет реальностью в Украине. Таким образом, создание организации, обеспечивающей сбор, хранение и анализ информации о кредитной истории банковских заемщиков должно способствовать стабилизации кредитной политики, осуществляемой кредитными организациями. Данный шаг является не только важным мероприятием по реструктуризации банковской системы, но и служит развитию сектора потребительского кредита – важнейшей части розничных банковских услуг.

Источники и литература

1. Закон Украины от 23.06.2005. №2704–IV «Об организации формирования и обращения кредитных историй».
2. А. Даниленко, А. Шелудько «Тенденции и последствия активизации потребительского кредитования в Украине» // Вестник НБУ. – №5. – 2006.
3. Кредитные бюро – новые возможности для развития банковского бизнеса // Вестник НБУ. – № 11. – 2005.
4. Самое крупное бюро Украины наращивает потенциал // Вестник НБУ. – №8. – 2006.
5. Риск – благородное дело. Кредитные бюро в Украине // ХайВей. – 18 августа. – 2005.
6. Роман Ковтун, На неделе состоялись заседания двух из трех существующих в Украине кредитных бюро. Идет подготовка к реальной работе // Экономические известия. 17 февраля. – 2006.
7. Сергей Лямец, Три зародыща – кредитные бюро в Украине // Интернет-газета «Экономика». – 15 октября. – 2005.
8. Украина получит еще одно кредитное бюро// Деловая неделя. – 6 апреля. – 2006.

Логунова Н.А.

ЯХТЕННЫЙ ТУРИЗМ: НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ, ПРОБЛЕМЫ

Постановка проблемы. Туризм и отдых – это уникальная отрасль хозяйства, которая в числе обязательных условий своего функционирования предполагает здоровую окружающую среду. Развитие по традиционному пути, то есть строительство новых гостиниц, крупных туристских центров, осложнит и без того кризисную ситуацию в ряде районов моря. «Экологически чистым» видом туризма является яхтинг и круизы на яхтах.

Во многих странах мира это процветающий бизнес, насчитывающий сотни тысяч яхт, чартерные компании, судостроительные верфи, разветвленную сеть яхтенных гаваней в самых различных регионах Мирового океана. Эта отрасль имеет многомиллиардный оборот и сотни тысяч работающих. В большинстве европейских стран доходы от гостевого яхтенного туризма высоки, отчасти и благодаря тому, что эта отрасль учитывается на национальном уровне и удостоена особого внимания со стороны государства.

Туристская же карта Украины представляет собой в этой области почти сплошное белое пятно, в результате чего сложилась уникальная ситуация: страна имеет огромные водные ресурсы, а морские виды туризма, в том числе яхтенный, развиты слабо. Крым, окруженный с трех сторон морем и являющийся одним из основных курортов Украины, как нельзя лучше подходит для развития яхтенного туризма, но несовершенство украинского законодательства, регламентирующего заход и плавание иностранных и отечественных яхт, это развитие сдерживает.

Анализ последних исследований. Несмотря на то, что в некоторых странах мира, яхтенный туризм рассматривается как серьезная отрасль экономики, приносящая государству ежегодный доход, исследования организации и развития яхтенного туризма в условиях современной рыночной экономики в Украине и в Крыму не проводились. Некоторые аспекты яхтинга рассматривались в работах Троицкого В., Романовского Г., Казарезова А., Линского Н. и Ларкина Ю. Однако, недостаточно уделено внимания процессам формирования и функционирования яхтенного туризма в Украине и Крыму. Не разработана концепция развития яхтенного туризма как составяющей комплексной программы развития туризма в Украине.

Цель статьи: поиск путей повышения эффективности функционирования яхтенного туризма с помощью создания наиболее благоприятных условий для активизации этого вида деятельности, как со стороны государства, так и со стороны предпринимателей, заинтересованных в развитии яхтинга в Украине и Крыму.

Яхтенный туризм – явление новое не только для Украины, но и для всех стран северного Причерноморья. Это понятие включает в себя не только наличие достаточного количества яхт, пригодных для целей морского туризма, но и наличие всей инфраструктуры, позволяющей обеспечивать этот вид отдыха и спорта в морских условиях [1].

Перспективы развития яхтенного туризма во всём мире обусловлены тем, что яхтинг имеет значительные преимущества перед другими видами туризма, а именно: соответствие индивидуальным устремлениям, как отдыхающих, так и бизнесменов, которые могут совместить непродолжительную деловую поездку с морским отдыхом; комфортабельность, отсутствие шума и вибраций, присущих известным судам на воздушной подушке и на подводных крыльях; абсолютная безопасность в море по сравнению с авиацией, в случае аварии – отсутствие неизбежной толчеи и паники (как на крупных судах); относительно небольшая стоимость постройки; исключительно быстрая окупаемость (3 – 5 лет) в сочетании с высокой доходностью; простота и наличие необходимого оборудования и оснастки нашей судостроительной базы [2].

Следует отметить, что Причерноморье является очень привлекательным для яхтсменов регионом по нескольким причинам:

- более благоприятные, по сравнению со Средиземным морем, климатические условия в летний период: более низкая температура воздуха, меньше его влажность и меньше волнение моря, удобные для захода яхт бухты;
- очень красивые, привлекательные виды морского побережья;
- новый, неизвестный ранее район плавания. Для яхтсменов Черное море является “terra incognita” – неизвестной землей, на которую до настоящего времени нет ни яхтенных лоций, ни других описательных материалов;
- богатая, интересная история региона, большое количество исторических и археологических памятников;
- развитая транспортная сеть, позволяющая осуществить поездки во внутренние регионы страны, а также возможность посетить регионы, ранее запретные для туризма;
- незначительная, по сравнению со странами Средиземноморья, насыщенность туристскими яхтами и др.

[1]

Однако, формированию и функционированию яхтенного туризма в регионе Чёрного моря препятствует ряд проблем:

1. В Украине не существует системы классификации яхтенных портов, стоянок и гаваней яхт-клубов, также не существует официально подтвержденных требований к оборудованию яхтенных портов, их системе функционирования и контролю за полнотой и правильностью выполнения своих основных функций. Исторически яхтенные порты в Украине строились и развивались, в основном, с целью хранения в летнее и зимнее время яхт, катеров и моторных лодок, принадлежащих яхт-клубам и частным владельцам. Понятие “гостевая гавань”, гостевые места”, “сетевая концепция” развития яхтенных портов (гаваней, стоянок) в ранних советских условиях развития яхтинга практически полностью отсутствовали. Недостаточная компетентность планировщиков и архитекторов в вопросах развития береговых зон приводит либо к полному отсутствию учета преимуществ от интеграции яхтенной стоянки в инфраструктуру строящегося комплекса, либо к созданию береговой линии, где швартовка маломерных судов невозможна уже технически.

Вследствие чего, на сегодняшний день в стране всего два яхтенных порта, которые соответствуют международным стандартам: яхтенная марина в Балаклаве и яхтенная гавань в Одессе. В этих портах могут парковаться не более 250 яхт, в то время как во Франции средняя яхтенная гавань может принять до 600 яхт, а крупные порты вмещают от 900 до 1030 яхт.

2. В силу ряда причин и особенностей, малое судостроение на индустриальной основе в нашей стране развития не получило, а производимые на отдельных предприятиях в малых сериях прогулочные и туристские суда не отличались высоким качеством. Общее состояние экономики в стране сказалось и на производителях яхт.

Во-первых, для всех верфей большим тормозом является недостаток оборотных средств. Практически ни один судостроительный завод не в состоянии строить суда под ключ за собственные средства, участво-

вать в крупных выставках и проводить рекламные кампании. Низкая дисциплина по срокам исполнения заказов, соответственно и низкая производительность труда, трудности с финансированием, несвоевременность выплаты заработной платы и нестабильное финансовое положение украинских судостроительных заводов обусловили существенное уменьшение загрузки мощностей предприятий [3].

Отсутствие государственной целенаправленной политики в развитии малотоннажного судостроения, высокая стоимость кредитования и практическое отсутствие схемы банковского обеспечения финансирования строительства судов (сегодня украинские корабельщики пользуются кредитами под 20 %, в то время как в мире – 2 – 4 %) приводят к распылению ресурсов и снижению эффективности работы предприятий малотоннажного судостроения. Серьёзной проблемой является и вложение сил и средств в различные переделки самых разнообразных судов в парусные и моторные яхты. Мировой опыт показывает, что практически любое переоборудование обходится не дешевле новостроя, но технические и потребительские качества, полученной в результате яхты, значительно хуже, не говоря уже о долговечности и возможной ликвидности.

Во-вторых, нет квалифицированных профессионалов в области яхтостроения. Кораблестроительные факультеты Одессы, Севастополя, Николаева готовят специалистов для только «большого» судостроения. Наша система корабельного образования практически игнорирует яхты и яхтинг, имея причины этого в пренебрежительном отношении к ним в бывшем СССР. Хотя в сравнении с большим судостроением, строительство малотоннажного флота не требует многомиллионных капитальных затрат и вполне доступно средним и малым предприятиям. Например, стоимость теплохода на 300 пассажиров ориентировочно 5000000 \$. На эту сумму в Украине можно построить 55 парусно-моторных круизных яхт с той же пассажироместимостью. Малые суда и в эксплуатации обходятся намного дешевле. Они более мобильны и не требуют дорогостоящих сооружений для ремонта. На маршруте им не нужны специально оборудованные места для причаливания и заправки, что позволяет использовать их практически на всех водоёмах.

3. Стремление Украины к интеграции в мировую экономику и эффективному взаимодействию с мировым торговым сообществом не может быть осуществлено без достижения открытости собственного рынка товаров и услуг. Рынок парусных яхт в настоящее время защищён от доступа иностранных производителей достаточно высокими налогами и таможенными сборами. Так, цена яхт, ввезённых из Польши в Украину, возрастает более чем в полтора раза. Подорожание ввезённых яхт для проведения досуга или спортивных мероприятий объясняется ввозной пошлиной в размере 40 % от таможенной стоимости яхты (льготная пошлина – 20 %). Добавление 20 % к налогу на сумму таможенной стоимости и ввозной пошлины приводит к повышению исходной цены на 75 % без учёта прибыли продавца. Для сравнения – ставка ввозной пошлины на суда для перевозки пассажиров составляют 10 % (льготная – 5 %) [4].

4. Следует отметить, что одним из основных факторов, препятствующих развитию яхтенного туризма в Украине, является несовершенство отечественного законодательства, регламентирующего заход и плавание яхт в украинских водах. Прежде всего, это касается определения понятий. Во всём мире яхта – это судно для прогулок. В Украине для яхт нет отдельной категории, все они попадают под классификацию «грузо-пассажирских» судов. Последнее приводит к тому, что с яхты, которая пересекает границу Украины, требуют такие же документы и разрешения, как и с действительно больших судов.

Во всём мире для прохода яхт нужно иметь лишь несколько документов: судовую роль, судовой журнал и транзитный лог – документ, в котором ставят свои отметки таможня, пограничная служба и т.д. У нас же количество необходимых документов в несколько раз больше.

Помимо этого, по украинским законам яхта под иностранным флагом может передвигаться по территории Украины, только если её капитан – украинец (такого нет нигде в мире).

5. Отсутствие системного подхода к управлению яхтингом. Владельцы, шкиперы яхт, немногочисленные брокеры работают, руководствуясь собственными представлениями, а не утверждённым порядком. Основными недостатками такой деятельности являются: отсутствие координации в планировании и управлении круизными яхтами, а также комплексного использования и охраны рекреационных ресурсов.

Учитывая перспективность развития яхтенного туризма, интерес к нему как со стороны туристов, так и со стороны яхтсменов и предпринимателей, актуальным на сегодняшний день является определение основных направлений совершенствования управления и организации данного вида туризма.

Отметим, что в развитии яхтенного туризма в Украине и Крыму определяющими являются три аспекта. Во-первых, необходимо предусмотреть возможность парковки яхт, то есть создать условия для их удобной и безопасной стоянки. Во-вторых, формирование и функционирование яхтинга невозможно без наличия яхт, что предполагает развитие малотоннажного судостроения. В-третьих, значимым фактором в развитии яхтенного туризма выступает создание законодательной нормативно-правовой базы, регламентирующей заход и плавание яхт на территории Украины.

Что касается первого направления, то следует учитывать, что для успеха яхтенных портов большое значение имеет локация. Владельцы яхт ищут безопасные бухты на расстоянии обычно не превышающем 20–25 морских миль, то есть расстояние, которое морское судно может пройти за один день, а именно в Крыму, особенно в таких городах, как Севастополь, Балаклава, Алушта и Керчь, есть удобные для захода яхт бухты. Важным фактором является и безопасная швартовка в квалификации яхтенных портов, то есть побережье должно быть спокойным, а волны не должны превышать высоты 0,40 м., что также присутствует на Чёрном море [5].

Однако, чтобы побережье действительно стало привлекательным для туризма и судоходства, нужна хорошо развитая сеть яхтенных клубов. Только в этом случае мореплавание превратится в приятное путешествие, продолжающееся более чем один день и являющееся туром одного дня.

В связи с тем, что строительство марин является дорогостоящим мероприятием, по нашему мнению, здесь уместно использовать опыт Дании, где практикуется совместный маркетинг портов целого региона, тем самым выстраивается единая система яхтенного туризма, в которой каждый порт рассматривается не в качестве конкурента, а в качестве «поддерживающего элемента» всей цепочки, существующей вдоль побережья. Совместный маркетинг является одним из основных принципов сети и играет важную роль для снижения расходов по индивидуальному продвижению каждой марины, так как сложившаяся практика свидетельствует о том, что ни одна отдельная гавань для яхтенного туризма сама по себе не является прибыльным предприятием. Информация о возможности посещения целой сети портов, как показывает датский опыт, привлекает большой поток туристов. Несмотря на низкие показатели окупаемости каждого порта в отдельности, развитие инфраструктуры оказывает значительное комплексное воздействие на экономическое развитие региона в целом, так называемый «косвенный эффект», то есть главное влияние развития портов заключается в росте доходов предприятий туристского сектора.

Вторая задача – строительство яхт – может быть решена с помощью отечественной судостроительной базы, имеющей многолетний опыт строительства судов. На базе относительно невысоких инвестиционных проектов можно в короткие сроки построить и эффективно использовать малотоннажный флот, рассчитанный как на отечественного, так и на иностранного туриста, что одновременно будет способствовать повышению эффективности работы судостроительных заводов, производственные мощности большинства которых не загружены даже на половину. Развитие малого судостроения создало бы условия для рождения неотъемлемой части инфраструктуры яхтенного сервиса отечественных и гостевых (зарубежных) моторных и парусных яхт [1].

Следует отметить, что при условии крупносерийного строительства типовых туристских яхт (10 – 12 местных), стоимость заказа снижается примерно на 30 %. Так, с конвейера компании Bavaria Yachts ежедневно сходит 10 – 11 парусных яхт и три моторных катера, что позволяет накапливать запасы готовой продукции и реагировать на всплески спроса на продукцию компании. От заключения контракта до получения готового заказа проходит не более двух месяцев. На одного работника предприятия в год выпускается товарной продукции на 300 тысяч евро.

Краткий анализ ситуации на рынке продукции малотоннажного судостроения позволяет утверждать, что выход украинских яхтостроителей на зарубежный рынок является единственным путём развития отрасли. Среди факторов, способствующих выходу украинских малотоннажных верфей на зарубежный рынок, следует указать следующие:

- низкая стоимость рабочей силы. Оценить косвенно стоимость рабочей силы малотоннажных судостроительных предприятий представляется возможным, сопоставив стоимость рабочей силы на крупных судостроительных заводах. Стоимость одного человека-часа в условных единицах для различных заводов составляет: румынские – 6; южно-корейские – 25; голландские – 30; украинские – 6;
- достаточно высокое качество работ при умеренной стоимости продукции;
- известность украинской судостроительной продукции на потенциальных рынках сбыта [5].

Для реализации этого направления необходимо объединение украинских малотоннажных верфей с целью определения приоритетных направлений деятельности каждого из участников и проведения согласованной политики.

Необходимо создать возможность для кооперации с зарубежными производителями. Сотрудничество и партнерство верфи с аналогичными предприятиями Германии, Нидерландов, Швеции и Польши способствовало бы внедрению в эту область современных технологий, производственного опыта, заполнению отечественного рынка малого судостроения качественной и конкурентоспособной продукцией, выходу на мировой рынок. Так, немецкая фирма Bavaria Yachts покупает в Польше корпуса яхт, которые достраивает в Германии и реализует под своей торговой маркой. Баварская фирма снижает производственные расходы, а польские фирмы получают доступ к передовым немецким технологиям и известность на рынке. Подобный путь помог выжить не только румынскому судостроению, но и поддержал европейских производителей в конкурентной борьбе с азиатскими. Продажа, в первую очередь, стальных яхт и корпусов из лёгкого сплава за рубеж для дальнейшей достройки ведущими фирмами с одновременным строительством судов для внутреннего рынка позволит установить взаимовыгодное сотрудничество [4].

В тоже время, необходимо рассмотреть вопрос о возможности переквалификации украинских судостроителей. В судостроительных и кораблестроительных институтах целесообразно ввести дисциплины, включающие техническое и материальное обеспечение яхтинга. Также особое место должно отводиться специалистам по дереву, обстройке и интерьерам.

В ходе анализа проблемных моментов в развитии яхтенного туризма, было выявлено, что одним из основных факторов, препятствующих развитию яхтинга, является отсутствие государственной поддержки в развитии отрасли. Значимость этого направления заключается в том, что только с помощью эффективного государственного механизма возможно действительное развитие данного вида туризма. Решение этой проблемы видится нами в разработке законодательных нормативно-правовых актов, которые бы включали:

- определение на государственном уровне туристских регионов, зон и центров. При этом следует принимать во внимание природные, исторические, археологические и социально-культурные активы страны, а также ее потенциал для развития водных видов спорта, охоты, оздоровительного и других видов яхтенного туризма;

- координация развития туризма, что включает внутреннюю координацию действий участников туристского процесса в рамках отрасли и обеспечение гармоничного включения туризма в общий хозяйственный механизм, что можно рассматривать как внешнюю координацию;
- обеспечение безопасности туристской деятельности, в том числе и безопасности морских путешествий;
- информационное обеспечение морского туризма, предполагающее сбор и обработку статистических данных, выпуск и распространение рекламно-информационных материалов, характеризующих состояние отрасли в международном масштабе, а также проведение научных исследований в области яхтенного туризма;
- предоставление налоговых льгот предприятиям малого судостроения на пути их становления;
- создание государством для туристских предприятий, осуществляющих деятельность по направлениям развития яхтинга, благоприятного инвестиционного климата, определение направлений, приоритетных для инвестиций, придание туристскому сектору статуса динамической структуры и образа действий. Учитывая отсутствие свободных средств на новострой у отечественных судостроительных компаний и ограниченные возможности государства, решение проблемы финансирования представляется в формировании специального лизингового фонда, который финансировался бы из бюджетных средств, предназначенных для обновления украинского пассажирского флота. Распорядителем этого фонда должна стать государственная лизинговая компания, которая покупает необходимые суда (туристские яхты и катера) и передаёт их в бербоут – чартер с выкупом туристским фирмам. Дальнейшее пополнение фонда происходит за счёт лизинговых платежей (бербоут-чартерных ставок), поступающих от эксплуатации яхт;
- разработка, с учетом опыта стран Средиземноморья, национальной законодательной и нормативно-правовой базы, позволяющей на цивилизованном уровне решать проблемы, связанные как с деятельностью предприятий туризма, так и самих туристских плаваний в территориальном море, во внутренних морских водах и по внутренним судоходным путям Украины. Одним из обязательных условий является упрощение документальной процедуры пропуска яхт. Для этого необходимо ввести институт транзит-логов для яхт под иностранным флагом, как временного разрешения для пребывания в территориальных водах Украины. Уплаченные за транзит-лог средства поступали бы в бюджет, шел бы четкий учет яхтенного трафика, исчезла бы необходимость вызывать на судно целую бригаду проверяющих. Кроме того, оформление документов должно происходить непосредственно в марине в любое время суток, по факту прибытия яхты, без предварительных заказов и согласований. А оплата транзит-логов позволила бы финансировать береговые службы и развивать инфраструктуру [1];
- установление и объявление в Извещениях мореплавателям мест для нанесения на морские навигационные карты якорных стоянок яхт в районах побережья, представляющих туристский интерес.

Как показывает мировая практика, развитие яхтенного туризма влечет за собой неизменный рост активности гостиничного бизнеса и индустрии развлечений. Одновременно доступная услуга по паркингу и квалифицированному техническому обслуживанию судов и силовых агрегатов, инициирует спрос на маломерные суда и как следствие стимулирует яхтостроение, что также будет способствовать развитию парусного спорта и создаст предпосылки для прихода в регион торговых представительств ведущих производителей катеров и яхт и их сервисных служб.

Вывод. Таким образом, для развития яхтенного туризма в Украине и Крыму необходима комплексная переработка национального законодательства, либерализация визовой системы для иностранных туристов, унифицирование национального режима судоходства, строительство современных, отвечающих международному классу яхтенных портов и яхт, расширения перечня предоставляемых услуг и объединение маркетинговых усилий туристских предпринимателей для продвижения этого вида туризма на мировом рынке.

Источники и литература

1. Троицкий В.В. О проблемах развития яхтенного туризма в Украине и путях её решения// Труды Межд. конф. «Проблемы устойчивого развития приморских городов». – Севастополь: Аквавита. – 2002. – С. 140–143.
2. Линский Н., Ларкин Ю. XXI век: Украина и морской туризм // Судоходство. – 2000. – № 11. – С. 20–21.
3. Логунова Н.А. Проблемы и перспективы развития судостроительной отрасли в Украине// Рыбное хозяйство Украины. – 2006. – № 5–6. – С. 20–23.
4. Романовский Г.Ф., Казарезов А.Я., Кошкин К.В. Конкуренентоспособность малотоннажных верфей Украины// Судоходство. – 2005. – № 9. – С. 26–27.
5. М. Конти. Тенденции развития яхтенного бизнеса и малотоннажного судостроения// Судоходство. – 2005. – № 3 – 6. – С. 66–67.