

УДК 338.48–44(26)(045)

Голубкова І.А.

доктор економічних наук,
професор кафедри економічної теорії
і підприємництва на морському транспорті,
Національний університет «Одеська морська академія»

ЗАКОНОМЕРНОСТІ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

В статье рассмотрены принципиальные особенности развития морской транспортной индустрии в системе морских транспортных технологий. Специфичность круизного продукта предопределяет задачи и методы управления использованием ресурсного потенциала в соответствии со сложной совокупностью критериев. Обращено внимание как на экстенсивные формы наращивания провозной способности флота, так и на сложную совокупность процессов, обеспечивающих приоритеты позиционирования специализированного флота независимо от флага его регистрации. Особо учитывается асимметрия распределения провозной способности флота по видам круизного судоходства, именно этот аспект предопределяет формирование принципа устойчивого позиционирования в сегменте приоритетной специализации флота и пассажирских терминалов. Внимание обращено на повышение роли управления системной безопасностью круизного судоходства, так как этот показатель существенно различается по видам круизных технологий, поэтому принципиальным становится формирование международных стандартов надежности, эффективности и условий конкурентного позиционирования базовых пассажирских портов.

Ключевые слова: круизный продукт, устойчивость позиционирования, эффективность, закономерности развития.

ЗАКОНОМІРНОСТІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ КРУЇЗНОЇ ІНДУСТРІЇ

Голубкова І.А.

У статті розглянуто принципові особливості розвитку морської транспортної індустрії в системі морських транспортних технологій. Специфічність круїзного продукту зумовлює завдання і методи управління використанням ресурсного потенціалу відповідно до складної сукупності критеріїв. Звертається увага як на екстенсивні форми нарощування провізної здатності флоту, так і на складну сукупність процесів, що забезпечують пріоритети позиціонування спеціалізованого флоту незалежно від прапора його реєстрації. Особливо враховується асиметрія розподілу провізної здатності флоту за видами круїзного судноплавства, і саме цей аспект зумовлює формування принципу сталого позиціонування в сегменті пріоритетної спеціалізації флоту і пасажирських терміналів. Увага звертається на підвищення ролі управління системою безпекою круїзного судноплавства, оскільки цей показник істотно різниться за видами круїзних технологій, тому важливим є формування міжнародних стандартів надійності, ефективності та умов конкурентного позиціонування базових пасажирських портів.

Ключові слова: круїзний продукт, стійкість позиціонування, ефективність, закономірності розвитку.

REGULARITIES OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF MARITIME CRUISE INDUSTRY

Golubkova I.

The article deals with the peculiarities of the development of the marine transport industry in the system of marine transport technologies. The specificity of the cruise product predetermines the tasks and methods of managing the use of the resource potential in accordance with a complex set of criteria. Attention is paid both to the extensive forms of increasing the carrying capacity of the fleet, and to a complex set of processes that ensure the priorities of the positioning of a specialized fleet, regardless of the flag of its registration. However, the asymmetry of the distribution of the carrying capacity of the fleet by type of cruise shipping is taken into account. This aspect determines the formation of the principle of sustainable positioning in the segment of priority specialization of the fleet and passenger terminals. The increasing role of cruise shipping system safety management should be taken into account. This figure varies significantly by type of cruise technologies. Therefore, the formation of international standards of reliability, efficiency and conditions of competitive positioning of basic passenger ports becomes fundamental.

Keywords: cruise product, stability of positioning, efficiency, regularities of development.

Постановка проблеми. Формирование специализированной круизной индустрии начинается с периода потери традиционной пассажирской функции флотом трансатлантических сообщений. С начала XX века и до 50-х годов фактически не существовало самостоя-

тельного круизного рынка. Работало несколько специализированных круизных судов в локальных морских регионах. Широко применялись стандартные пассажирские суда для обслуживания организованных и индивидуальных морских туристов. Развитие круиз-

ной индустрии было приостановлено Первой мировой войной и прервано Второй мировой войной.

С началом восстановления экономик европейских государств возникают проблемы занятости и дифференциации предпринимательской деятельности. С ростом экономики и благосостояния граждан появляется целевой спрос на морские путешествия [1]. Особое место в развитии стандартов морских путешествий занимают конструктивные решения при строительстве судов Vretem и Eurora. Вместо стандартного подхода к созданию различных типов кают на судах был реализован принцип оптимизации условий отдыха. Каюты для туристов характеризовались рациональностью обстановки.

Последовавшие процессы интеграции в социально-экономических отношениях в условиях системной глобализации, включающие внешнюю торговлю, научные, культурные и другие гуманитарные связи обусловили рост международной подвижности населения развитых стран мира. Вследствие этого получили развитие различные виды пассажирского транспорта, и произошла трансформация структуры и целей поездки. Возросла роль комфортности и безопасности путешествий. В ряде случаев они стали основной целью, что и привело к экстенсивному развитию круизного флота.

Последнее и предопределило ряд проблем становления и формирования закономерностей эффективного и системного развития отрасли. Однако сформировалась жесткая концентрация ресурсов в ограниченном количестве регионов Мирового океана. И только с закономерностью многообразия в настоящее время ведущие круизные операторы расширяют зоны круизного судоходства. Однако сохраняется жесткая ограниченность использования природного круизного потенциала Черного моря по совокупности факторов, поэтому важно систематизировать принципы и закономерности нормализованного развития локальных сегментов круизного судоходства.

Анализ последних исследований и публикаций.

Экстенсивное развитие круизного судоходства находит отражение в зарубежных и отечественных исследованиях. В основе развития всех видов туризма, в том числе и морских круизов, лежат три основных фактора: во-первых, объективность достижения наиболее соответствующих форм отдыха; во-вторых, повышение роли факторов спроса на различные виды отдыха вследствие устойчивости экономического развития, однако этот процесс дифференцирован по группам стран по характеру экономического роста; в-третьих, разнообразие предложения, соответствующего туристического (круизного) продукта. Эти проблемы рассмотрены в трудах [2; 3]

Параметры развития круизного судоходства обусловлены сложной совокупностью факторов, среди которых выделяются экономические, географические, психологические, поведенческие, демографические и многие другие. Особое место занимает сезонность круизного судоходства, обусловленная природно-климатическими условиями и периодами массового предоставления отпуска работникам, что нашло отражение в работах [4; 5].

Одним из принципиальных факторов является безопасность путешествия, обусловленная несистемными факторами (терроризм, катастрофы) и системными факторами: негативными гидрометеорологическими

условиями и их последствиями (посадка на мель и др.). Отрицательно влияют случаи эпидемий на борту судна. Тем не менее, несмотря на повышение значимости всех видов судоходства в глобальном рынке морской торговли, они не рассматриваются системно, о чем свидетельствует содержание монографии [6].

Постановка задания. Достаточно быстрый рост пассажиропотоков в европейских сегментах глобального рынка круизных технологий создает проблему асимметричного распределения провозной способности флота. Особое место по популярности экскурсионных направлений занимают Средиземное море, Балтийское море, Атлантическое побережье Европы, Фьорды. В этом аспекте, а также с учетом экстенсивного развития азиатского круизного сегмента среди нерешенных проблем особое место занимает реализация Черноморского круизного потенциала. И с изменением ряда политических и социально-экономических условий важно сконцентрировать внимание на системе закономерностей сбалансированного развития достаточно эффективной подсистемы морехозяйственного комплекса.

Уровень экономического развития и роста также отражается на параметрах спроса на морские путешествия, но в меньшей мере, чем в грузовом сегменте, что и предопределяет распределение инвестиционных потоков.

После разграничения единого Черноморского круизного пространства и установления условий, не содействующих беспрепятственному путешествию, Крымско-Кавказская круизная линия прекратила свое существование. В настоящее время причерноморские страны не обладают специализированным круизным флотом, а иностранные судовладельцы ограничили операторскую деятельность по критериям безопасности.

Для оценки параметров и своевременности освоения региональных сегментов круизного бизнеса необходимо исследовать:

- потенциальные ресурсы локальной приморской зоны с прогнозированием, предопределяющим потребную провозную способность флота и пропускную способность пассажирских терминалов;
- требования к качеству круизного продукта в пределах ценовой доступности;
- перспективность развития круизного потенциала.

В этом аспекте и формируется важнейшая **цель статьи** – систематизация основных закономерностей формирования отдельных сегментов круизного рынка.

Изложение основного материала исследования.

Учитывая объективную потребность Черноморского круизного пространства, различные судоходные компании предпринимали попытки возродить локальное (региональное) круизное судоходство по маршруту Крымско-Кавказской линии. Черноморским морским пароходством в течение двух лет в 90-х годах поддерживалась круизная линия Одесса – Пирей – Хайфа – Лимасол – Стамбул – Сочи – Ялта – Севастополь – Одесса. Линию обеспечивал теплоход «Одесса Сан». Однако из-за организационных, административных и экономических проблем линия оказалась проблемной и не получила перспективного развития.

В современных условиях среди основных закономерностей устойчивого функционирования круизного судоходства выделяется приоритет предложения, формирующий впоследствии параметры спроса. С этим

системно зв'язана динамічність формування провозної спроможності флоту і пропускної спроможності пасажирських терміналів. В цьому відношенні важко наявність таких символів морських подорожей, як Барселона, Неаполь, Афіни (Пірей), Венеція, Стамбул. На Чорному морі в цю категорію входять Одеса, Севастополь, Ялта, Сочі. Але з урахуванням останніх тенденцій зростає роль Батумі, Трабзона, Констанци і Варни. Це результат проявлення закономірності диференціації.

Крім того, в системі диференціації базових основ круїзного суднобудування виділяються проекти створення нових типів судів. Таким чином, з'явився тип круїза The World. На дванадцятипалубному судні розміщено 165 апартаментів. Існує сорок студій і пентхаус. Судно знаходиться під управлінням флоридської компанії і ходить під прапором Багамських островів.

Важко комплексність розвитку морських круїзних портових комплексів. Так, Одеський морський пасажирський вокзал, крім спроможності приймати мегалайнери, має сучасний концертно-виставочний зал, яхтений комплекс, побудований за міжнародними стандартами, центр підводної діяльності з дайвінгом.

Сбалансованість стану круїзної підсистеми як закономірність рівноваги попиту, пропозиції і умов розвитку слід віднести до пріоритетів реалізації інтеграційних стратегій. При порушенні цього принципу і закономірностей формуються прямі і внесистемні втрати. Круїзні технології (подорожі), як форма відпочинку і оздоровлення переходять з сегмента розкоші в сегмент стандартних послуг для громадян економічно розвинутих країн.

Ключовими рисами круїзного суднобудування, що визначають закономірність формування потенціалу провозної спроможності флоту, є:

- по функціональним особливостям – це спеціалізована форма морського туризму;
- по соціально-економічним закономірностям – капіталомісткий вид сервісного сегмента підприємницької діяльності;
- характеру сбалансованості – пріоритет формування споживачів (попиту) на основі управляемого процесу пропозиції.

Мета участі в круїзних рейсах є результатом мотиваційних рішень. Саме це формує цілісність пропозиції провозної спроможності круїзного флоту. Останнє повинно ґрунтуватися на розумінні мотивів і оцінці сприймаємої цінності круїзного продукту.

В системі закономірностей розвитку круїзної індустрії виділяється розширення різноманітності продукту. Наприклад, в якості нового об'єкта туристичної зацікавленості є розширення учасників рибної ловлі. Туристи отримали право доступу на риболовецькі судна.

Круїзна індустрія на певній стадії функціонування позиціонується за принципами конкурентного переважання. Саме тому постійно розширюються складові досконалості круїзного продукту. Особливого різноманітності вимагає підхід до формування берегових екскурсій для круїзних пасажирів.

Сезонність – це закономірність функціонування галузі. Головною стає нормалізація попиту потенціалу за цими обмеженнями і ефективного розвитку доповнюючих (замінюючих) видів діяльності з метою зменшення частки постійних витрат на вміст факторів виробництва в міжсезонний період.

Стандартною задачею в будь-якому випадку залишається зростання параметрів операторської діяльності на основі закономірностей:

- проявлення фірмових переваг круїзного продукту;
- використання слабких сторін конкуруючих судовласницьких структур;
- використання ефективних корпоративних ресурсів;
- розширення позиції за рахунок нових груп круїзних пасажирів, нових технологій і маршрутів, підвищення інтенсивності при піковому зростанні попиту;
- ефективного ціноутворення [7].

Круїзний бізнес, незважаючи на специфічність галузевих характеристик, має ряд системних відмінних ознак. Серед них можна виділити наступні основні групи:

- відсутність матеріального сприйняття або невідповідності послуги, близької за значенням до реалізації самого процесу. Це визначає своєрідність співвідношення між оборотним і основним капіталом круїзних компаній;
- змінюваність параметрів і характеристик сегмента ринку і якості продукту;
- нерозривність виробничого процесу і споживання (реалізації) круїзного продукту;
- обмеження часу реалізації і ефективності сприйняття споживачами.

Послуга круїзного суднобудування – це частина (форма) процесу дій в межах вибраного маршруту або сегмента морського басейну. При цьому відзначається різноманітністю і індивідуальністю сприйняття якості. Круїзний продукт не може бути відчуждений користувачем, т. к. обумовлений часом створення і реалізації, а також характеристиками носія (судна) і спільноти (інших пасажирів).

В процесі створення і використання круїзного продукту особливе місце займає змінюваність характеристик, виключаюча системну стандартизацію. Змінюваність визначається структурою пасажиропотоку, часом надання послуг, зовнішніми умовами плавання. Крім того, незважаючи на рівень компетентності персоналу, формуються відмінні характеристики рейсів. Це і визначає закономірність повторності попиту і використання маршрутом і лайнером з боку стійкої групи пасажирів [8].

Але саме диференціація круїзного продукту викликає необхідність управління якісним різноманітністю. В цьому ж аспекті стійко реалізується стратегія підвищення надійності і комфортності круїзного флоту в межах розумного співвідношення підприємницьких результатів, витрат і сприймаємої цінності морських подорожей.

В структурі ознаки нерозривності виробництва і сприйняття круїзного продукту важливо звернути увагу на принцип неотделимості надання послуг

от капитальных активов, обеспечивающих производственную деятельность. Одновременность полномасштабного производства и потребления круизного продукта предопределяет задачи управления нормализацией использования потенциала круизного флота и сервисных подсистем, ибо затраты за исключением узкого ряда услуг формируются по конечной потребности (топливо, оплата труда).

В этом процессе важна концентрация внимания на креативности поставщика круизного продукта, поэтому в круизном судоходстве первостепенным становится формирование персонала, ориентированного на поддержание имиджа компании.

Эта же характеристика круизной услуги или продукта обуславливает задачи бесконфликтности обслуживания пассажиропотока на всех уровнях и зонах структуризации услуг.

Среди принципов приоритетного позиционирования выделяются те, которые становятся факторами внешнего ограничения: соотношение спроса и предложения, динамичность экономического развития глобальной среды, конкуренция, изменение ценовых характеристик.

Особую группу формируют принципы, связанные с функциональной деятельностью торгового флота:

- специализации в пределах обслуживаемых грузопотоков;
- параметрической структуризации флота;
- динамичности при неравномерности износа капитала круизного комплекса;
- сбалансированности внутренней структуры;
- системных изменений производительности флота;
- интенсивности и эффективности капитала, обеспечивающего конкурентоспособность производственного потенциала.

При этом следует обратить внимание на затратную концепцию, которая основана на учете инвестиционных потоков периода создания потенциала. Это принцип восстановительной стоимости. Однако происходящие изменения в технологии снижают со временем конкурентную устойчивость капитальных активов в сегменте позиционирования.

В свою очередь, результативная концепция ориентирована на управление ростом производительности потенциала по структурным подсистемам будущего формирования результатов. Это обеспечивает рост отдачи единицы капитальных затрат. Главным требованием становится достижение положительной предельной доходности. При этих условиях формируется инвестиционная привлекательность, однако требуется четкость дисконтирования затрат и результатов по этапам жизненного цикла. Кроме того, важным условием становится капитализация денежного потока подразделения.

Теоретически «...капитализированная стоимость определяется делением ожидаемого годового финансового результата ... на норму (ставку) капитализации» [9, с. 224]. И далее: «Норма капитализации должна

определяться исходя из фактически сложившегося периода окупаемости инвестиций, т. е. принимается равной величине, обратной периоду возврата капитала» [9, с. 226]. Ограниченная доступность к ресурсам предопределяет рост затрат на формирование производственного потенциала, несмотря на темпы увеличения производительности труда, поэтому рентабельность капитальных активов не должна возрастать. Скорее всего, уровень прибыльности будет снижаться. И это не отражает возможные ошибки выбора.

Выводы из проведенного исследования. Следует различать три основные тенденции структуризации круизного сегмента морской транспортной индустрии. Во-первых, расширение сферы деятельности суперлайнеров, обеспечивающих одновременно удержание стратегии эффекта масштаба и повышения качества круизного продукта. Во-вторых, сужение сферы использования классических круизных судов со значительным фактическим временем эксплуатации. В-третьих, оживление нишевого сегмента. В-четвертых, использование прямых или косвенных регуляторных принципов ограничения деятельности крупнотоннажных лайнеров. Используются две причины: ограничение конкурентного позиционирования, снижение отрицательного воздействия на объекты круизной ценности локальных морских зон.

Расширение зоны морского туризма содействует активизации извлечения морской ренты и нормализации положения на региональном рынке труда, обеспечивающего приращение добавленной стоимости по ряду концентров многоаспектного социально-экономического кластера.

Любой круизный регион характеризуется параметрами рекреационной нагрузки на морскую среду и береговое пространство. Это и предопределяет пределы и задачи структуризации отдельных морских бассейнов в глобальной круизной индустрии [10]. Однако этот процесс в силу сложности оценки производственных возможностей протекает в вероятностном режиме с определенной долей риска достижения прямой, эмергентной эффективности и синергии.

Круизный рынок характеризуется определенной сбалансированностью спроса и предложения и системной направленностью роста. Характер соотношения спроса и предложения и динамичность их развития предопределяется оценочными критериями. Среди таких характеристик критериев, предопределяющих состояние отдельных круизных сегментов, выделяется стимулирование использования пассажировместимости флота.

К новейшей тенденции с экстенсивными параметрами развития следует отнести развитие юго-восточного направления глобального круизного рынка. Выделяется нарастающая популярность круизных маршрутов в Юго-Восточную Азию, прежде всего в Китай, Индию и в АТР с некоторой обособленностью Японского направления.

1. Shulz A., Auer J. *Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus*. Munchen: Oldenbourg, 2010. 397 p.
2. Papathanassis A. (ed). *Cruise Business Development: Safety, Product Design and Human Capital*. Heidelberg: Springer Verlag, 2016. 278 p.
3. Жихарева В.В. *Экономические основы деятельности судоходных компаний: учеб. пособ. для студ. трансп. высш. учебн. завед.* Одесса: Ластар, 2003 219 с.
4. Vogel M., Papathanassis A., Wolber B. (ed.). *The business and management of ocean cruises*. CABI, 2012. 296 p.

5. Корнілова В.В., Корнілова Н.В. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 5. С. 20–25.
6. Ильченко С.В. *Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития: монография*. Одесса: ИПРЭЭП НАН Украины, 2012. 436 с.
7. Долан Р.Дж., Саймон Г. *Эффективное ценообразование*. М.: Экзамен, 2005. 416 с.
8. Примачев Н.Т., Примачев А.Н. *Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография*. Одесса: Феникс; М.: Транслит, 2006. 360 с.
9. *Экономический потенциал административных и производственных систем: монография / под общей ред. О.Ф. Балацкого*. Сумы: Университетская книга, 2006. 972 с.
10. *Chin Ch.B.N Cruising in the Global Economy*. Cornwall: MPG Books Ltd, 2008. 194 p.

E-mail: prof.irinagolubkova@gmail.com