

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»

ЗАКОНОМЕРНОСТИ 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 системною 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 індустрії було припинено Першою світовою війною і перервано Другою світовою війною.

С початком відновлення економік європейських держав виникають проблеми зайнятості і диференціації підприємницької діяльності. С ростом економіки і благополуччя громадян з'являється цільовий попит на морські подорожі [1]. Особливе місце в розвитку стандартів морських подорожей займають конструктивні рішення при будівництві судів Bremen і Europa. Замість стандартного підходу до створення різних типів кают на судах був реалізований принцип оптимізації умов відпочинку. Кювети для туристів характеризувалися раціональністю обстановки.

Послідовані процеси інтеграції в соціально-економічних відносинах в умовах системної глобалізації, включаючи зовнішню торгівлю, наукові, культурні і інші гуманітарні зв'язки обумовили зростання міжнародної мобільності населення розвинутих країн світу. Внаслідок цього отримали розвиток різні види пасажирського транспорту, і відбулася трансформація структури і цілей поїздки. Зростає роль комфортності і безпеки подорожей. В ряді випадків вони стали основною метою, що і привело до екстенсивного розвитку круїзного флоту.

Останнє і передвизначило ряд проблем становлення і формування закономірностей ефективного і системного розвитку галузі. Однак сформувалася жорстка концентрація ресурсів в обмеженому кількості регіонів Світового океану. І тільки з закономірністю різноманітності в нинішнє час ведуть круїзні оператори розширяють зони круїзного судноплавства. Однак зберігається жорстка обмеженість використання природного круїзного потенціалу Чорного моря по сукупності факторів, тому важливо систематизувати принципи і закономірності нормалізованого розвитку локальних сегментів круїзного судноплавства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Екстенсивне розвиток круїзного судноплавства знаходить відображення в зарубіжних і вітчизняних дослідженнях. В основі розвитку всіх видів туризму, в тому числі і морських круїзів, лежать три основних фактори: во-перших, об'єктивність досягнення найбільш відповідальних форм відпочинку; во-других, підвищення ролі факторів попиту на різні види відпочинку внаслідок стійкості економічного розвитку, однак цей процес диференційований по групах країн по характеру економічного зростання; в-третьих, різноманітність пропозиції, відповідального туристичного (круїзного) продукту. Ці проблеми розглянуті в працях [2; 3]

Параметри розвитку круїзного судноплавства обумовлені складною сукупністю факторів, серед яких виділяються економічні, географічні, психологічні, поведінкові, демографічні і багато інших. Особливе місце займає сезонність круїзного судноплавства, обумовлена природно-кліматичними умовами і періодами масового надання відпочинку працівникам, що знайшло відображення в роботах [4; 5].

Одним з принципових факторів є безпека подорожей, обумовлена несистемними факторами (тероризм, катастрофи) і системними факторами: негативними гідрометеорологічними

умовами і їх наслідками (посадка на мель і др.). Відрицательно впливають випадки епідемій на борту судна. Тем не менше, незважаючи на підвищення значимості всіх видів судноплавства в глобальному ринку морської торгівлі, вони не розглядаються системно, о чому свідчить зміст монографії [6].

Постановка завдання. Достатньо швидкий ріст пасажиропотоків в європейських сегментах глобального ринку круїзних технологій створює проблему асиметричного розподілу провозної спроможності флоту. Особливе місце по популярності екскурсійних напрямків займають Середземне море, Балтійське море, Атлантичне узбережжя Європи, Фьорди. В цьому аспекті, а також з урахуванням екстенсивного розвитку азіатського круїзного сегмента серед нерешених проблем особливе місце займає реалізація Чорноморського круїзного потенціалу. І з зміною ряду політичних і соціально-економічних умов важливо сконцентрувати увагу на системі закономірностей збалансованого розвитку достатньо ефективного підсистеми морського господарства.

Рівень економічного розвитку і зростання також відображається на параметрах попиту на морські подорожі, але в меншій мірі, ніж в вантажному сегменті, що і передвизначає розподіл інвестиційних потоків.

Після розмежування єдиного Чорноморського круїзного простору і встановлення умов, не сприяють безперешкочному подорожжю, Кримсько-Кавказська круїзна лінія припинила своє існування. В нинішнє час причорноморські країни не мають спеціалізованим круїзним флотом, а іноземні судновласники обмежили операторську діяльність по критеріям безпеки.

Для оцінки параметрів і своєчасності освоєння регіональних сегментів круїзного бізнесу необхідно дослідити:

- потенціальні ресурси локальної приморської зони з прогнозуванням, передвизначаючим потребу провозну спроможність флоту і пропускну спроможність пасажирських терміналів;
- вимоги до якості круїзного продукту в межах ценової доступності;
- перспективність розвитку круїзного потенціалу.

В цьому аспекті і формується найважливіша **ціль статті** – систематизація основних закономірностей формування окремих сегментів круїзного ринку.

Изложение основного материала исследования.

Ураховуючи об'єктивну потребу Чорноморського круїзного простору, різні судноплавні компанії підприємляли спроби відродити локальне (регіональне) круїзне судноплавство по маршруту Кримсько-Кавказської лінії. Чорноморським морським пароплавством в період двох років в 90-х роках підтримувалася круїзна лінія Одеса – Пірей – Хайфа – Лимасол – Стамбул – Сочі – Ялта – Севастополь – Одеса. Лінію забезпечував теплохід «Одеса Сан». Однак з-за організаційних, адміністративних і економічних проблем лінія виявилася проблемною і не отримала перспективного розвитку.

В сучасних умовах серед основних закономірностей стійкого функціонування круїзного судноплавства виділяється пріоритет пропозиції, формуючий внаслідок параметри попиту. С цим

системно зв'язана динамічність формування провозної спроможності флоту і пропускної спроможності пасажирських терміналів. В цьому відношенні важно 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 комплексно розвинути 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 специфічна 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 віддачі 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 дії 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, эмерджентной 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 пассажироместимости 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