

УДК 656.611.2:338.484

Ю.В. Михайлова

ВЛИЯНИЕ МОРСКОЙ ТУРИСТИЧЕСКОЙ РЕНТЫ НА ФОРМИРОВАНИЕ ДОХОДОВ КРУИЗНОГО ОПЕРАТОРА

В статье проведен анализ туристических ресурсов с использованием различных подходов, определена экономическая сущность морской туристической ренты и проанализированы ее разновидности, выявлена возможность получения всех видов морской туристической ренты круизными операторами, пассажирскими комплексами и Украиной в целом.

Ключевые слова: туризм, турпродукт, круиз, туристические ресурсы, круизный оператор, морская туристическая рента.

У статті проведений аналіз туристичних ресурсів з використанням різних підходів, визначена економічна суть морської туристичної ренти і проаналізовані її різновиди, виявлена можливість отримання усіх видів морської туристичної ренти круїзними судноплавними компаніями, пасажирськими комплексами і Україною в цілому.

Ключові слова: туризм, турпродукт, круїз, туристичні ресурси, круїзний оператор, морська туристична рента.

In the article the conducted analysis of tourist resources is with the use of different approaches, economic essence of marine tourist rent is certain and her varieties are analysed, found out possibility of receipt of all types of marine tourist rent by cruise operator, passenger complexes and Ukraine on the whole.

Keywords: tourism, tourist product, cruise, tourist resources, cruise operator, marine tourist rent.

Постановка проблемы. Одной из ключевых целей доходных компаний, действующих на круизном рынке и стремя-

щихся быть на нем конкурентоспособными является получение максимальной прибыли. В свою очередь величина прибыли зависит от выбора портов захода круизного оператора и затрагивает интересы не только самой компании, но и круизных пассажиров, морских пассажирских портов, местного общества в силу того, что каждый заход оказывает экономическое, социальное, экологическое воздействие на указанные стороны. Поэтому выявление источников дополнительной прибыли или сверхприбыли при организации того или иного круизного маршрута, является актуальным.

Обзор последних исследований и публикаций. Различными теоретическими школами исследовалась проблема дифференциальной земельной ренты (А. Смит, Д. Рикардо, К. Маркс, А. Маршалл и др.). К. Маркс рассматривал дифференциальную ренту первого и второго порядка, а также абсолютную земельную ренту. В наше время проблема ренты пошла не только вглубь, но и вширь: появились такие понятия, как рента горная (в ней нефтяная, газовая, железорудная и т.д.), водная, строительная, туристическая, жилищная, рента естественных монополий и т.д.

Водная рента исследователями рассматривается исключительно с позиций рыболовного хозяйства, туристическая рента как рента с туристских ресурсов, в том числе и с морского побережья. Вопросы, связанные с морской портовой рентой, затрагивались В.И. Чекаловцем в части формирования дифференциального дохода, отражающего влияние природных условий на производительность труда [4]. В работе Ю.А. Наврозовой рассматривалась морская рента на рынке портовой продукции [5].

Однако актуальность и степень разработанности этой проблемы настоятельно требуют, чтобы морская туристическая рента стала объектом специального научного исследования.

Задачи исследования. В ходе исследования предполагается выявить и обосновать возможность получения различных форм морской туристической ренты круизным оператором, пассажирскими комплексами и Украиной в целом.

Основной материал исследования. В настоящее время туризм превратился в индустрию международного масштаба, занимающую по доходам третье место среди крупнейших транспортных отраслей экономики, уступая лишь нефтедобывающей промышленности и автомобилестроению.

Специфика круизного судоходства связана с тем, что помимо мелких и средних турфирм, занимающихся посреднической деятельностью, основную роль играют круизные операторы в лице судовладельцев или фрахтователей круизных судов. Среди них можно выделить более крупные, средние и мелкие компании, оперирующие одним-двумя судами. Их деятельность отличается существенными финансовыми затратами, высокими входными барьерами на рынок и большой зависимостью от сезонных колебаний.

На размер доходов судоходного круизного оператора оказывают влияние огромное количество факторов, к основным из которых можно отнести:

- технико-эксплуатационные характеристики круизных судов;
- классность судов (комфортабельность кают и общественных помещений);
- направления, на которых работают суда;
- привлекательность портов захода;
- вид и продолжительность круизов;
- качество обслуживания пассажиров на борту судна и в портах захода;
- программа мероприятий на борту судна;
- наличие экскурсионных программ в портах захода;
- уровень тарифов;
- загрузка судна (использование пассажироместности);
- взаимодействие различных видов транспорта при организации круизов;
- сезонность (продолжительность эксплуатационного периода);
- объем перевозок и т.д.

Исходя из факторов, которые были определены выше, становится понятным, что величина доходов зависит от тех туристических ресурсов, которые использует круизный оператор при организации круиза.

Известно, что экономическая рента – это доход от какого-либо фактора производства, предложение которого неэластично. Следовательно, туристическая рента представляет собой факторный доход от использования туристических ресурсов, который получает собственник этих ресурсов, в отличие от дохода, который получает всякий хозяйствующий субъект, используя туристические ресурсы как объект хозяйства [6]. Для определения экономической сущности морской туристической ренты необходимо остановиться на понятии туристических ресурсов применительно к круизному судоходству.

В целом, туристические ресурсы – это природные, исторические и социально-культурные факторы, включающие объекты показа, демонстрации и изучения, а также иные объекты, способные удовлетворить духовные потребности людей [2].

Туристические ресурсы являются частью туристическо-рекреационного потенциала определенной территории, которая включена в состав продукции круизного оператора и подлежит реализации с туристической целью. Туристические ресурсы являются частично мотивационным основанием для выбора определенного круиза (по виду, направлению, сезону и т.д.).

Детальная поэлементная структура туристических ресурсов достаточно хорошо разработана как в географической литературе, так и в работах, посвященных организации и экономике туризма [1-3, 8]). Поэтому основное внимание будет уделено классификации туристических ресурсов, которыми пользуются туристы во время морских круизов, и вопросам влияния таких ресурсов на конечный выбор туристов.

Используя сущностный подход, классифицируем ресурсы на природные, инфраструктурные и культурно-исторические (рис. 1).

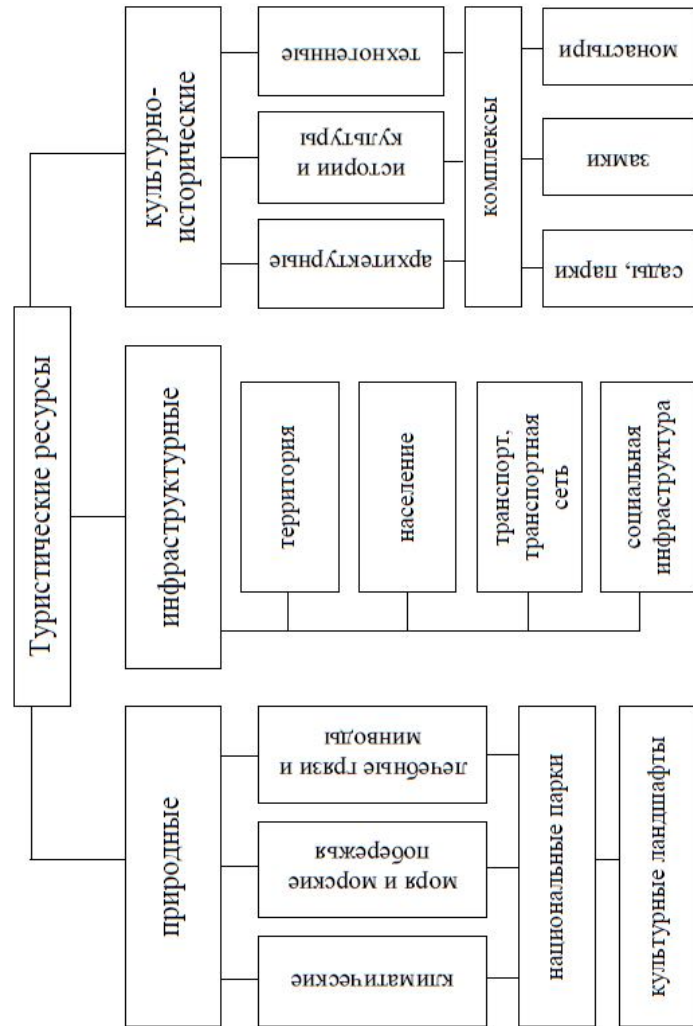


Рис. 1. Классификация туристических ресурсов (сущностный подход)

Среди туристических ресурсов есть такие, наличие которых объективно и практически не зависит от человеческой деятельности. Это природно-рекреационный потенциал территории, представленный климатом, морем и морским побережьем и другими природно-географическими условиями. Можно выделить ресурсы, включающие объекты, созданные человеческим трудом (памятники истории, культуры, архитектуры, музеи и т.д.) и объекты, к которым прикладывается человеческий труд с целью поддержания их качеств (пляжи, национальные парки и т.д.). Туристическая инфраструктура представлена предприятиями размещения, питания, транспорта, экскурсионного обслуживания и проведения свободного времени и т.д. Первые две группы обуславливают абсолютные преимущества определенных регионов и составляют мотивационную основу для выбора морского круиза, а третья группа способствует комфортности путешествия, создавая условия потребления турпродукта (круиза). Частично эти условия обеспечиваются непосредственно на круизных судах и зависят от их классности. При организации круиза должны быть выбраны такие порты захода, которые в силу развитости туристической инфраструктуры имеют ценность для туристов.

При классификации туристических ресурсов выделяют также эколого-экономический подход, основанный на оценке потребительной стоимости туристических благ и ресурсов. Некоторые авторы, например, Квартальнов В.А., рассматривают наличие туристических ресурсов как фактор производства турпродукта [3]. Морской круиз, как и любой товар, имеет стоимость и потребительную стоимость, которая зависит от характера ресурса. Разработанный и предложенный на рассмотрение клиенту круиз обладает потенциальной потребительной стоимостью. В процессе осуществления морского круиза происходит изменение характера потребительной стоимости. По окончании круиза при предоставлении клиенту полного комплекса услуг она становится реальной. При этом клиент пользуется различными туристическими благами, зависящими и не зависящими от

человеческой деятельности (морские акватории, климат; состояние воды, воздуха; ресурсы постоянного мониторинга и вклада вания капитала и труда и др.).

Среди инфраструктурных туристических ресурсов большое значение имеют морские суда, классность и комфортабельность которых влияют на качество конкретного круиза.

В целом круизная индустрия опирается на базу природных ресурсов, которая должна быть привлекательной для отдыхающих, предпочтительно обладающей уникальной природой. Природные территории должны быть:

а) соответствующих размеров для избежания перенаселения туристами;

б) защищены от различных рисков, таких, как загрязнение, отравление растениями, наличие опасных животных, насекомых. Развитие туризма должно проходить в местностях, свободных от стихийных бедствий (наводнения, засуха, оползни, землетрясения).

В условиях рыночных форм хозяйствования все виды ресурсов получают рыночную оценку. Туристические ресурсы в их рыночной оценке принимают форму туристической ренты, коренное отличие которой от факторных доходов состоит в том, что по своему материальному экономическому содержанию она представляет собой добавочную прибыль, или сверхприбыль. Для образования добавочной прибыли необходимы более благоприятные, чем это общественно необходимо, рыночные условия производства и реализации морского круиза и сопутствующих туристических услуг.

По своему характеру морские туристические ресурсы количественно ограничены. Качественно эти ресурсы различны, дифференцированы. Количественная ограниченность и качественная дифференцированность туристических ресурсов неизбежно порождают различия в затратах и результатах хозяйственной деятельности круизных операторов. Внешним выражением различий в затратах выступают издержки этих организаций (себестоимость), которые дифференцируют в широких пре-

делах в зависимости от направления, дальности круиза, класса судна, пассажироместимости и др. Внешним выражением различий в результатах деятельности выступают дифференциация производительности труда и индивидуальная стоимость (цена) круиза. Между тем, на рынке круизного судоходства формируется рыночная цена, которая может быть ниже или выше индивидуальной цены, вследствие чего образуется разница между рыночной и индивидуальной ценами. Внешним выражением данной разности является добавочная прибыль, которая и образует материальную (стоимостную) основу морской туристической ренты. При этом в качестве исходного условия образования морской туристической ренты выступают не просто туристические ресурсы, а лишь те, которые создают для круизных операторов более благоприятные рыночные условия производства и реализации круизного продукта.

В современной экономической литературе «доход, обеспечиваемый любым фактором производства, у которого предложение временно сохраняет неизменную величину, иногда называют квазирентой». То, что современное неоклассическое направление называет квазирентой, классики прошлого называли добавочной прибылью или сверхприбылью [6].

В экономической теории различают три формы ренты: монополярная, дифференциальная и абсолютная. В сфере круизного судоходства рыночный механизм образования трех форм морской туристической ренты различен.

Монополярная морская туристическая рента полностью базируется на уникальности и исключительной полезности туристического ресурса, который имеет предельно высокий рыночный спрос, как правило, значительно превышающий рыночное предложение в силу его абсолютной неэластичности, что находит выражение в монополярно высокой цене на уникальный турпродукт (морской круиз). Дифференциальная морская туристическая рента основана на различиях в качестве и ограниченности лучших и средних туристических ресурсов, предложение которых на рынке или неэластично, или малоэластично, что на-

ходит отражение в разности между рыночными и индивидуальными ценами на морской круиз тех фирм, которые их используют. Абсолютная морская туристическая рента предполагает, что обычные относительно худшие природные условия выступают нижней границей формирования предельного продукта. Если относительно худший природный фактор, равно как и средний, и лучший, одновременно выступает и как туристический ресурс, т.е. имеет дополнительную полезность, появляются условия для образования абсолютной морской туристической ренты. Рассмотрим более подробно каждую из форм морской туристической ренты.

В рыночной экономике независимо от уровня ее развития возникает монополярная рента, условием образования которой являются исключительно благоприятные условия производства конкретных продуктов [6].

Монополярная морская туристическая рента образуется на основе хозяйственного использования туристических ресурсов уникального качества. Степень уникальности и исключительности этих ресурсов абсолютна:

- количественно они иногда представлены в единственном числе, то есть в высшей степени ограничены;
- качественно туристические ресурсы неповторимы;
- для других субъектов хозяйствования они не доступны;
- с точки зрения их создания в современных условиях они практически невозпроизводимы (египетские пирамиды, Ясная Поляна).

Именно уникальность отдельных туристических ресурсов и является объективной основой для образования монополярной морской туристической ренты. В ряде случаев абсолютная монополия на уникальные туристические ресурсы является одновременно естественной, так как в ее основе лежат два источника: абсолютная ограниченность этих ресурсов и отсутствие заменителей (субститутов) данного уникального туристического продукта на рынке круизного судоходства. Экономисты выде-

ляют ряд основных правил регулирования деятельности естественных монополий:

- цены должны устанавливаться на уровне, максимально близком к предельным издержкам. Важным моментом при установлении цены является вопрос о собственнике ренты: отдельные круизные операторы или туристические фирмы, использующие уникальные туристические ресурсы или государство, на чьей территории они находятся. При организации круизов, круизные операторы получают морскую туристическую ренту в виде сверхприбыли, а государство, помимо оплаты за посещение различных культурно-исторических мест получает средства от дополнительного притока туристов в страну. Поэтому и круизные операторы, и государство должны стремиться к установлению цен, максимально приближенных к предельным издержкам, но и обеспечивать получение дохода для возмещения издержек, связанных с поддержанием туристических ресурсов.

- прибыль естественной монополии не должна превышать нормальной прибыли на вложенный капитал. Долгосрочные предельные издержки круизных операторов имеют тенденцию к изменению в зависимости от сезона (зима – лето). Цены, базирующиеся на средних издержках, такого изменения затрат обычно не отражают. Если цена устанавливается выше средних издержек, то тем самым увеличивается прибыль фирмы сверх нормальной.

- государственное регулирование должно обеспечивать эффективность круизных операторских услуг. Если государство регулирует цены естественного монополиста, то такое регулирование может привести к уменьшению издержек за счет ухудшения качества услуг. Для контроля уровня качества услуг, предоставляемых компаниями-монополистами, возможно включение показателей качества в регулируемую цену. Способом устранения или снижения рыночной власти естественного монополиста является «внедрение» рыночной конкуренции [7].

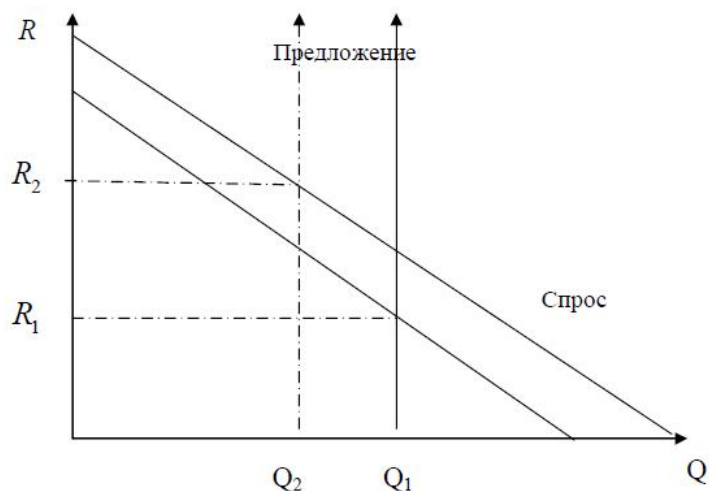


Рис. 2. Образование монопольной морской туристической ренты

где Q_1 – количество туристических ресурсов на рынке, т.е. комплекс культурных и исторических ценностей, достопримечательностей и т.д.;

Q_2 – количество уникальных туристических ресурсов;

R_1, R_2 – монопольная морская туристическая рента в условиях меняющегося рыночного равновесия между спросом на туристические ресурсы уникального качества и предложением этих ресурсов.

Из рис. 2 видно, что чем выше спрос на имеющиеся уникальные ресурсы и чем ниже предложение таких ресурсов, тем выше монопольная морская туристическая рента.

Конкретная величина монопольной морской туристической ренты для круизного оператора зависит от трех факторов:

- от ограниченности уникальных по качеству туристических ресурсов;
- от их исключительной полезности;
- от объема спроса на них.

Причем спрос на туристические ресурсы зависит от объема спроса на уникальный турпродукт (морской круиз).

При определении круизного маршрута для круизных операторов целесообразно включать страны, регионы, обладающие уникальными туристическими ресурсами для создания уникального продукта (морского круиза).

Дифференциальная морская туристическая рента образуется на основе хозяйственного использования туристических ресурсов неравного качества. Различные туристические ресурсы в неодинаковой степени удовлетворяют основные цели туристов. Основные туристические ресурсы условно можно разделить на три группы: лучшие, средние и худшие. Количество этих ресурсов ограничено, в особенности ограничено количество лучших и средних ресурсов [7].

Механизм образования дифференциальной морской туристической ренты можно объяснить в рамках закона спроса и предложения. В отличие от туристических ресурсов уникального качества, предложение которых на рынке абсолютно неэластично и единично, предложение туристических ресурсов среднего и лучшего качества на рынке характеризуется низкой эластичностью, а иногда и полной неэластичностью. Несмотря на то, что средние и лучшие туристические ресурсы могут иметь заменители, их ограниченность не абсолютна, количественно они ограничены, их предложение низко эластично. Этого условия достаточно, чтобы туристические ресурсы лучшего и среднего качества приносили факторный доход, который и составляет материальную основу дифференциальной туристической ренты.

Если говорить о рынке круизного судоходства, то лучшим туристическим ресурсом будет обладать фирма А, находящаяся в городе, откуда и начинается морское путешествие; круизный оператор Б, располагающийся в некотором отдалении, будет обладать средним ресурсом; компания В, производящая продукцию круизного судоходства, находящаяся на отдаленном расстоянии от пассажирского терминала, будет обладать худшим туристическим ресурсом, поскольку будет нести значи-

тельные затраты на доставку туристов, оплату услуг туроператоров. При этом предполагается, что все прочие условия у этих фирм одинаковы и равны. В таком случае кривые средних валовых (АТС) и предельных издержек (МС) будут иметь вид, представленный на рис. 3 [7].

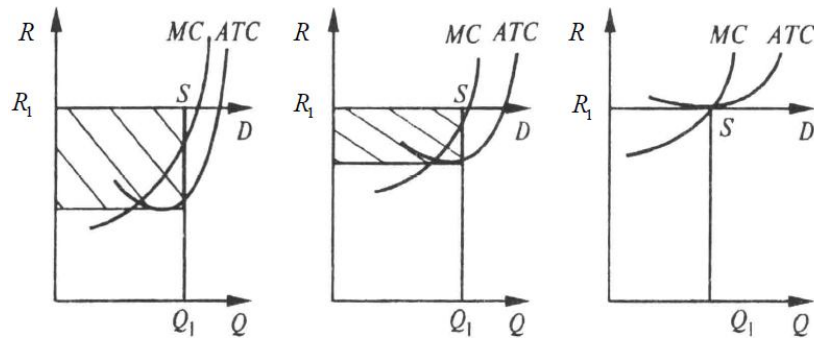


Рис. 3. Образование дифференциальной морской туристической ренты

Поскольку речь идет о рынке совершенной конкуренции, линия спроса на продукцию круизного судоходства (круиз) у всех трех фирм будет горизонтальной и зафиксирует одинаковый уровень рыночной цены на эту продукцию. Однако, фирма А в рассматриваемых условиях получит значительную сверхприбыль, так как ее общие средние издержки на транспортную составляющую минимальны или вообще отсутствуют. Круизный оператор Б получит меньшую величину добавочной прибыли по сравнению с фирмой А, поскольку ей приходится нести определенную величину общих средних издержек на транспортную составляющую. Фирма В на транспортном факторе никакой добавочной прибыли не получит: ее местонахождение удалено от морского центра столь значительно, что ей приходится нести значительные издержки на транспортную составляющую.

В сфере круизного судоходства имеются все необходимые условия для образования абсолютной морской туристиче-

ской ренты на рыночной основе, поскольку даже «относительно худший туристический ресурс» обладает дополнительной полезностью – оздоровительной, экологической, исторической и социально-культурной, что интересует туриста. Примером могут служить грязелечебницы лиманов Одесской области, которые находятся на уровне худших – средних туристических ресурсов. Это свидетельствует о том, что и такой ресурс можно использовать, привлекая туристов к морским путешествиям с участием украинских морских центров.

Графически процесс образования всех трех форм морской туристической ренты на рынке круизного судоходства представлен на рис. 4.

На рисунке буквенные символы означают:

Q – количество туристических ресурсов на рынке круизного судоходства;

Q_1 – количество уникальных туристических ресурсов, предложение которых абсолютно неэластично и единично;

Q_{2_1} – количество уникальных туристических ресурсов, предложение которых неэластично, но не единично;

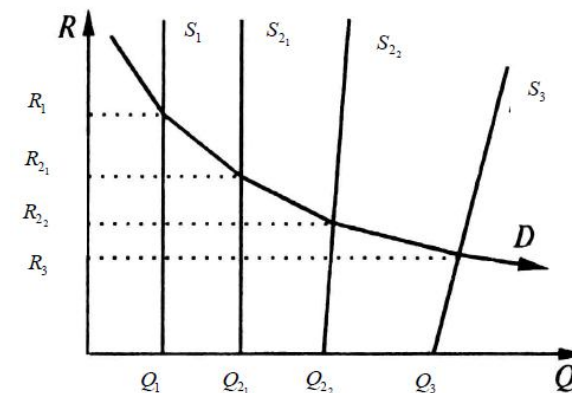


Рис. 4. Образование трёх форм морской туристической ренты на рынке круизного судоходства

Q_{2_2} – количество средних туристических ресурсов, предложение которых характеризуется низкой эластичностью и на которые могут появиться заменители;

Q_3 – количество относительно худших туристических ресурсов, предложение которых характеризуется низкой эластичностью и на которые имеются заменители;

S_1 , S_{2_1} , S_{2_2} и S_3 – кривые предложений на рынке круизного судоходства соответственно уникальных, лучших, средних и худших туристических ресурсов;

D – кривая спроса на круизы как следствие спроса на туристические услуги;

R – величина той или иной формы морской туристической ренты;

R_1 – величина монопольной морской туристической ренты в условиях рыночного равновесия;

R_{2_1} – величина дифференциальной морской туристической ренты, образующейся при использовании лучших по качеству туристических ресурсов в условиях рыночного равновесия;

R_{2_2} – величина дифференциальной морской туристической ренты, образующейся при использовании средних по качеству туристических ресурсов в условиях рыночного равновесия;

R_3 – величина абсолютной морской туристической ренты в условиях рыночного равновесия.

Таким образом, предприятия и фирмы, использующие относительно худшие туристические ресурсы, получают только абсолютную морскую туристическую ренту, а те, которые используют лучшие и средние по качеству, а также уникальные туристические ресурсы, получают все три формы морской туристической ренты – абсолютную, дифференциальную и монопольную. Морская туристическая рента этих круизных операторов максимально высока.

Практическая реализация всех рассматриваемых процессов образования трех форм и совокупной морской туристической ренты осуществляется через механизм рыночных цен на продукцию круизных операторов и пассажирских терминалов.

Выводы. На основании всего вышесказанного, можно сделать следующие выводы. В Украине, в отличие от других областей и стран, имеются все условия для развития круизного судоходства: 7 круизных портов, главная водная артерия Европы – река Дунай. Одесса связана постоянными морскими путями с Турцией, Болгарией, Румынией, Россией, Грецией, Грузией, Италией, Францией, Испанией. С каждым годом растет интерес к Украине и, в частности, к Одессе. В 2000 г. Всемирная Ассоциация круизных городов-портов признала Одессу базовым украинским круизным портом. Притягательность Одессы, ее культурное, историческое наследие помогают нам сохранять высокие темпы развития рынка круизного судоходства на протяжении последних лет.

В нашем регионе имеются все реальные возможности уже в ближайшее время в значительной степени увеличить объем использования имеющегося большого потенциала наших портов в развитии круизного судоходства.

Все вышеперечисленное свидетельствует о возможности получения всех форм морской туристической ренты круизными операторами, морскими пассажирскими комплексами Украины, туристическими компаниями, а значит и государством в целом, причем морская туристическая рента может быть получена за счет использования разного рода туристических ресурсов. Климатические и культурно-исторические ресурсы морского побережья Украины могут быть оценены как ресурсы хорошего качества. Основные проблемы качества касаются инфраструктурных ресурсов, в части круизных судов. Количество и качество украинских круизных судов ограничено, и в ближайшее время существенных изменений не предвидится. Поэтому местные и иностранный госбюджет могут пополняться за счет судозаходов, в основном, иностранных судов. О пополнении флота свиде-

тельствуют лишь единичные факты. Необходимо восстанавливать круизы по Черному морю, столь популярные несколько десятков лет назад, пока на имеющихся судах, привлекая туристов интересной культурной программой и уровнем обслуживания на судах, а в перспективе пополнять флот новыми круизными судами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Любіцева О.О. *Рынок туристических услуг (геопросторові аспекти)*. – К.: Альтерпрес, 2002. – 436 с.
2. Бейдик О.О. *Словник-довідник з географії туризму, рекреології та рекреаційної географії*. – К.: Палітра, 1997. – 86 с.
3. Квартальнов В.А. *Мировой туризм на пороге 2000 года: прогнозы и реальность*. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 326 с.
4. Чекаловец В.И. *Теория и практика хозяйственного расчета морских торговых портов: Дис. докт. экон. наук: 08.00.05*. – Одесса, 1989. – 400 с.
5. Наврозова Ю.А. *Экономическая сущность морской портовой ренты / Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць*. – Одеса: ОНМУ, 2008. – № 28. – С. 71-91.
6. Мещеров В.А. *Современные рентные отношения: теория, методология и практика хозяйствования*. – М.: Экономические науки, 2006. – 311 с.
7. Козырев В.М. *Туристская рента: Метод. рекомендации*. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 264 с.
8. Азар В.И. *Экономика и организация международного туризма*. – М.: Экономика, 1994. – 324 с.

Стаття надійшла до редакції 15.10.2012

Рецензент – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Морські перевезення» Одеської національної морської академії **Л.Л. Ніколаєва**