

Нездоймінов Сергій, Огородникова Надія

РОЛЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ У РОЗВИТКУ КРУЇЗНОЇ ІНДУСТРІЇ

У статті розглянута роль морських портів України у розвитку круїзної індустрії в умовах глобалізації та інтеграції регіональних ринків туризму, динаміка розвитку регіональних ринків морських круїзів. Проаналізовано актуальні проблеми модернізації круїзної інфраструктури українських портів Чорноморського круїзного регіону, їхньої взаємодії з міжнародними круїзними операторами. Звернуто увагу на те, що інтенсивність розвитку глобального круїзного ринку, який формується на основі збільшення пасажиромісткості суден нового покоління і підвищення якості наданих послуг провідними світовими операторами, змушує фахівців посилити увагу до досліджень та формування прогнозів розвитку світового та регіональних круїзних ринків. Зроблено висновок про те, що процеси інтеграції українських морських портів в міжнародну круїзну індустрію, проблеми модернізації круїзної інфраструктури портів вимагає розробки державних пріоритетів щодо сфері розвитку міжнародного круїзного туризму в Україні. Проаналізовано можливості розвитку ринку круїзних послуг та надано рекомендації щодо розвитку круїзної галузі в портах Чорноморського регіону.

Ключові слова: морський порт, круїзна індустрія, міжнародна інтеграція, європейський круїзний ринок, Чорноморський круїзний регіон.

Нездойминов Сергей, Огородникова Надежда

РОЛЬ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ В РАЗВИТИИ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

В статье рассмотрена роль морских портов Украины в развитии круизной индустрии в условиях глобализации и интеграции региональных рынков туризма, динамика развития региональных рынков морских круизов. Проанализированы актуальные проблемы модернизации круизной инфраструктуры украинских портов Черноморского круизного региона, их взаимодействия с международными круизными операторами. Обращено внимание на то, что интенсивность развития глобального круизного рынка, который формируется на основе увеличения пассажироместности судов

нового поколения и повышения качества предоставляемых услуг ведущими мировыми операторами, заставляет специалистов усилить внимание к исследованиям и формированию прогнозов развития мирового и региональных круизных рынков. Сделан вывод о том, что процессы интеграции украинских морских портов в международную круизную индустрию, проблемы модернизации круизной инфраструктуры портов требует разработки государственных приоритетов в сфере развития международного круизного туризма в Украине. Проанализированы возможности развития рынка круизных услуг и даны рекомендации по развитию круизной отрасли в портах Черноморского региона.

Ключевые слова: морской порт, круизная индустрия, международная интеграция, европейский круизный рынок, Черноморский круизный регион.

Nezdoyminov Sergey, Ogorodnikova Nadezhda

THE ROLE OF SEAPORTS OF UKRAINE IN THE DEVELOPMENT OF THE CRUISE INDUSTRY

The article considers the role of seaports of Ukraine in the development of the cruise industry in the context of globalization and the integration of regional markets of tourism, the dynamics of the regional markets of sea cruises. Are analyzed current problems of modernization cruise infrastructure Ukrainian ports of the Black Sea region, of their interaction with international operators of the cruise. Attention is drawn to the fact that the development of the global the intensity of cruise market, which is formed on the basis of increased passenger ships of new generation and improve the quality of services the world's leading operators, forcing professionals to pay more attention to research and development forecasts of the global and regional cruise markets. It is concluded that the processes of integration of the Ukrainian sea ports in the international cruise industry, the problems of modernization of the cruise port infrastructure requires the development of state priorities in the development of international cruise tourism in Ukraine. The analysis of market development opportunities cruise services, and recommendations for the development of the cruise industry in the ports of the Black Sea region.

Keywords: seaport, cruise industry, international integration, the European cruise market, the Black Sea cruise region.

Сучасна круїзна індустрія – це глобально інтегрована до світової економіки галузь, безпосередньо пов'язана практично з усіма базовими галузями (та секторами) світової економіки (від суднобудування до індустрії розваг). У своєму сучасному варіанті круїзна індустрія сформувалася у 50-ті роки ХХ-го століття з трансатлантичних морських пасажирських перевезень. Протягом останніх 20 років щорічний приріст вартості круїзної індустрії у світі складає, у середньому, 7,4 %. Кількість круїзних туристів щорічно збільшується на 1 млн осіб. Така динаміка збереглася і у кризовому 2009 р. (на тлі скорочення обсягів світового туризму на 4,2 % круїзна індустрія продемонструвала зниження лише на 1,4 %). Проте, враховуючи кількість замовлень на будівництво нових суден, спеціалісти прогнозують певне уповільнення кількісного зростання круїзного туризму: кількість круїзних туристів зросте з 18,1 млн осіб у 2011 р. до 21,4 млн осіб у 2016 р., що означає зменшення середньорічного приросту до 3,4 %.

Постанова проблеми. Інтенсивність розвитку глобального круїзного ринку, який формується на основі збільшення пасажиромісткості судів нового покоління і структуризації послуг провідними світовими операторами, примушує українських фахівців підсилити увагу до сучасних проблем розвитку круїзного бізнесу та інвестиційних пропозицій судовласників в басейні Чорного і Середземноморського морів. Розширення програм обслуговування туристів в морських портах України, зростання попиту українських і зарубіжних споживачів на круїзні послуги викликає необхідність в проведенні додаткових досліджень потенціалу морських портів щодо перспектив розвитку круїзного ринку.

Метою статті є визначення проблемних питань, які вимагають пошуку нових форм інтеграції фінансового, промислового та інтелектуального капіталу державних та приватних підприємств щодо формування вагомих конкурентних переваг функціонування морських портів України в сфері круїзної індустрії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми сучасного торговельного судноплавства, розвитку круїзного бізнесу в Україні, міжнародного морського туризму і ролі портів в прийомі і обслуговуванні круїзних туристів досліджувалися в працях українських фахівців: Голубкової І. О., Бакай В. Й., Макогона Ю. В.,

Жихаревої В. В., Логунової Н. А. і ін. [1-6;10]. В цілому, їх висновки зводяться щодо необхідності розвитку круїзного судноплавства, міжнародної інтеграції транспортних комунікацій, модернізації інфраструктури морських портів України.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Не зменшуючи значення робіт вітчизняних науковців, варто зазначити, що дослідження проблеми інтеграції в міжнародну круїзну індустрію, активізації всіх форм господарської діяльності у сфері круїзних послуг на території портів і їх ролі в прийомі і обслуговуванні круїзних туристів є недостатньо глибокими і потребують подальшої розробки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз круїзного ринку показав тенденції, пов'язані з індустріалізацією круїзного флоту на основі збільшення пасажиромісткості судів нового покоління. Наприклад, компанія Royal Caribbean в 2009р. спустила на воду найбільший корабель в світі "Оазис морів". Його довжина перевищує висоту нью-йоркського хмарочоса "Empire State Building" і довжину найбільшого американського авіаносця "Рональд Рейган". "Оазис морів" в п'ять разів більше "Тітаніка", а вага його складає 225 тисяч тонн або вага 45 тисяч африканських слонів. Корабель вміщає 6 тисяч 700 пасажирів і 2 тисячі 100 чоловік команди. Компанія Disney Cruise теж спустила на воду новий корабель. 14-ти палубний лайнер має назву "Disney Dream" і вміщає 4 тисячі пасажирів. Відмітна особливість цієї компанії якраз і полягає в її назві, вони повністю спеціалізуються на круїзах для всієї сім'ї з дітьми. На лайнері є великий аквапарк і водні гори під назвою "Water Coaster". Це вже третій корабель компанії. Він був побудований в Німеччині і спущений на воду 4 листопаду 2010 р. Італійська компанія Costa Cruises оголосила про будівництво ще двох кораблів під назвами "Коста Фаволоса" і "Коста Фасиноза". Кораблі вміщають по 3 тисячі пасажирів. Це вже будуть 16-й і 17-й по рахунку кораблі компанії. Італійська компанія MSC Cruises оголосила про спуск на воду нового лайнера "Магніфік". Це вже 11-й пароплав компанії, яка щороку випускає по новому кораблю. MSC Cruises замовила ще два нові лайнери, які будуть готові в найближчі два роки. Ще одна круїзна компанія "Norwegian" теж не відстає. Вже побудований корабель під назвою "Epic", що обслуговує круїзних туристів з Європи. На ньому

побудован перший на круїзних кораблях бар, зроблений з льоду. Найбільша круїзна компанія Carnival Corp. спустила на воду корабель під назвою "Dream", вміщаючий 3 тисячі 646 пасажирів. Таким чином, можна з певністю зтверджувати, що морські круїзи - один з самих швидкорослих секторів світового туристичного ринку, що примушує українських фахівців і управлінців морської галузі держави підсилити увагу до сучасних проблем розвитку круїзного бізнесу та інвестиційних пропозицій судновласників в басейні Чорного і Середземноморського морів.

В той же час, вирішальну роль в розвитку міжнародних транспортних систем, модернізації українського торгового флоту, доданню нового формату економіки морегосподарського комплексу повинна зіграти Морська доктрина України. Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 р., основними завданнями державної морської політики є підтримка і розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави [7]. Також серед задач - забезпечення у внутрішніх водах і територіальному морі України режиму судноплавства, яке відповідає міжнародному морському праву і міжнародним стандартам безпеки, підвищення рівня безпеки судноплавства на українських судах, ефективне здійснення функцій морської адміністрації і інших функцій держави, які передбачені міжнародними договорами України в галузі судноплавства; сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави і забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності. Згідно доктрині, пріоритетами національних інтересів України у сфері морської діяльності є задоволення потреб її народу і економіки у використуванні ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки і інших районів Світового океану, посилення позиції України серед провідних морських держав, забезпечення її безпеки і суверенітету. Здійснити це заплановано шляхом економічно доцільної і екологічно безпечної морегосподарської діяльності, пов'язаної з вивченням, розвідкою, здобиччю, використуванням, збереженням і відтворенням природних ресурсів, забезпеченням їх невиснажливого

використовування; торговим судноплавством, портовою діяльністю, суднобудуванням і судноремонтом; *забезпеченням розвитку морського туризму* і ін. Як наголошується в документі, реалізація положень Морської доктрини сприятиме забезпеченню стійкого розвитку України як морської держави, захисту і забезпеченню її національних інтересів і безпеки в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці і інших районах Світового океану, підвищенню міжнародного авторитету. Основною метою державної морської політики України в регіональному аспекті є створення умов для динамічного збалансованого соціально-економічного розвитку приморських регіонів, повне використання переваг їх розташування [8]. Це досягається шляхом:

- випереджаючого розвитку морегосподарської складової в економіці приморських регіонів, зокрема транспортних і комунікаційних систем, інформаційних технологій, банківської і ділової сфери, житлового і рекреаційного будівництва, соціальної інфраструктури;

- сприяння міжрегіональній і міжнародній співпраці у сфері морегосподарської діяльності, розвитку прибережної торгівлі;

- виявлення резервів існуючого морегосподарського потенціалу приморських регіонів і їх ефективного використання;

- підтримки і розвитку соціальних напрямів морегосподарської діяльності, задоволення потреб людини, його здоров'я і соціальної захищеності;

- формування системи соціально-економічної безпеки приморських регіонів на основі об'єднання зусиль державних і недержавних інститутів, суспільства в цілому щодо дотримання безумовних пріоритетів в застосуванні екологічно чистих технологій здійснення морегосподарської діяльності, запобігання спричиненню шкоди і недбалого відношення до морської і прибережної середовищ;

- активної транскордонної співпраці у сфері морегосподарської діяльності, перш за все по рекреаційних, екологічних, транспортних і соціальних напрямках;

- розвитку морської освіти і науки; пріоритетного залучення населення приморських регіонів в сферу морегосподарської діяльності; розвитку нових напрямів здійснення морегосподарської діяльності.

Звернемо увагу, що морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Основними умовами для розвитку портової галузі є: реалізація конкурентної тарифної політики; створення кластерів та спеціальних зон у морських портах; залучення додаткових вантажо- та пасажиропотоків. В той же час основними проблемами функціонування та розвитку портової галузі є:

зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку із значним зносом основних засобів (більш як 70 відсотків);

повільне оновлення основних фондів морських портів, невідповідність їх технічного рівня вимогам щодо надання послуг із здійснення операцій з вантажами;

відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів та захисту прав інвесторів;

низький рівень міжгалузевої координації діяльності із забезпечення розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного потоку, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

низький рівень інформатизації транспортних процесів та інформаційної взаємодії з галузями національної економіки;

неможливість здійснення повномасштабної оптимізації діяльності морських портів у зв'язку з високим рівнем витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури.

Проведені дослідження вказують, що іноземних круїзних операторів привертають темпи приросту кількості українських туристів та туристичні ресурси приморських територій нашої держави. Тому вони вже зараз намагаються просувати круїзний турпродукт на українському ринку. Про наміри відкрити в Україні своє агентське

представництво заявив один з монополістів світового ринку круїзів - Royal Caribbean International, який хоче розширити програму своїх середземноморських круїзів за рахунок заходів в чорноморські порти (Севастополь, Ялта, Одеса). Має намір внести їх в свою середземноморську круїзну програму і компанія Crystal Cruises (дочірня структура японської групи морських перевезень Nippon Yusen Kaisha, оперуюча флотом з 800 судів). Наприклад, на початку 2012 року круїзна компанія Royal Caribbean International (США; 38 лайнерів загальною місткістю більше 84 тис. чіл.), яка утримує приблизно 25% світового ринку круїзних послуг, адаптувавши свої програми для російськомовних туристів, почала реалізовувати в Україні круїзний продукт, що бере початок маршруту з порту Стамбул.

Як відзначають фахівці українсько-британської компанії "Селект Блек Сі", Royal Caribbean International планує організовувати кільцеві чорноморські круїзи і круїзи в Середземномор'ї з посадкою пасажирів у вітчизняних портах. Російська круїзна компанія "Інфлот Круїз Анд Феррі", що створила на початку 2011 р. дочірній підрозділ в Україні, оголосила про свої плани розвивати круїзний туризм в Україні. Зокрема, як в Росії, так і в Україні, компанія ексклюзивно просуватиме круїзи іспанського круїзного туроператора Pullmantur, з яким у "Інфлот Круїз Анд Феррі" вже підписала угоду. Група компаній "Інфлот", в цілях просування на російський та український ринок круїзного продукту, адаптувала під російськомовних клієнтів каталог круїзів, створила нові туристичні програми і розробила відповідне меню по системі "все включено". Крім того, спільно з Pullmantur компанія "Інфлот Круїз Анд Феррі" розробила систему знижок і здешевила продукт, запропонував для масових туристів низку міні-круїзів тривалістю від 4 до 11 днів і вартістю від 299 до 710 EUR. З 2010 р. компанія Pullmantur організувала заходи круїзних суден до Стамбулу, що наблизило власний круїзний турпродукт до території України за рахунок прямих чартерних авіаперельотів. Враховуючи те, що в 2012 р. в Сочі створена туристична інфраструктура і добудований круїзний термінал, надалі компанія "Інфлот Круїз Анд Феррі" також розраховує відродити Чорноморські круїзи із заходами лайнерів до Сочі, Ялти, Севастополя, Одеси. Проте, для цього необхідно ще модернізувати відповідну інфраструктуру

українських портів під судна з посадкою нижче 8,5 м, привести портові збори і митні процедури у відповідність з європейськими нормами. Фахівці вважають, що модернізація портової інфраструктури дозволить щорічно збільшувати кількість суднозаходів в українські порти на 10-15% і щорічно приймати не менше 60 тис. туристів, згладити сезонність і забезпечити роботою туристичну галузь. А надалі приверне в чорноморський басейн і інших міжнародних круїзних операторів. Звернемо увагу на розклад ринкової частки круїзних операторів у Європейському регіоні, що мають намір долучитися до суднозаходів до українських портів (рис. 1).



Рис. 1. Частка ринку круїзних операторів в Європейському регіоні, 2012

Як відомо, після розпаду СРСР, Україні дісталися 30 % власності торгового флоту, 18 морських і 8 річкових портів, судоремонтні і суднобудівельні заводи. Якщо на кінець 80-х років минулого століття на Кримсько-кавказькій круїзній лінії за рік перевозилося 2,1-2,5 млн. пасажирів (з яких 10-12 % склали іноземні громадяни), то в 2011 р. Одеську затоку відвідали 73 океанських круїзних лайнерів під іноземним прапором, що доставили до Південної Пальміри більше 60 тис. туристів. З урахуванням Дніпровських круїзних судів типу "річка-море" було всього 122 суднозаходів. Сумарна кількість пасажирів, на круїзних морських і річкових судах, які прибули до Одеси склало 122,6 тис. чол. що на 6 тис. більше, ніж в навігацію 2010 р. А вже в 2013р. в акваторію України зайшло 13775 судів, з яких 1506 пасажирських суден (10.9%),

36 швидкісних суден (0.3%), 9311 вантажних суден (67.6%), 1762 танкерів (12.8%), 149 риболовецьких суден (1.1%), 1011 яхт та інших суден (7.3%) (рис. 2) [9].

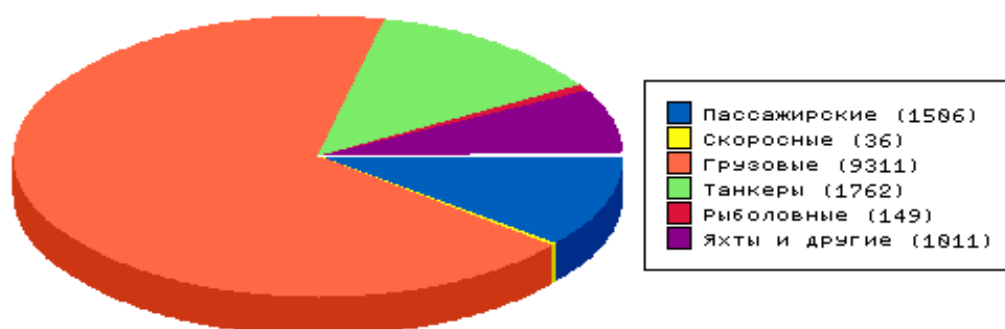


Рис. 2. Загальна кількість суднозаходів в порти України за 2013 р. за типами суден

Дані про вантажообіг у портах свідчать, що сумарний дефвейт імпорту склав 138767134 тонн. Сумарний дефвейт експорту склав 106099168 тонн. Таким чином, кількість суднозаходів в порівнянні з минулим періодом збільшилась на 7541 суден, тобто на -55%. Абсолютним лідером за кількістю суднозаходів за 2013 рік став порт Одеса, який відвідало 816 суден. Лідером за кількістю заходів вантажних судів є порт Маріуполь - 717 суден. Лідером за кількістю заходів танкерів є порт Одеса - 145 суден. Лідером за кількістю заходів пасажирських суден є порт Севастополь - 237 суден [9].

Динаміка круїзних пасажирів у чорноморських портах-членах Асоціації "Medcruise" у 2003 – 2011 рр. наведено нами в таблиці 1. За сприятливих умов круїзний бізнес в цілому на Чорному морі, може найближчими роками давати темп росту на 10-15 % щорічно, вважає Джованні Спадонні, президент асоціації «MEDCRUIZE», об'єднуючої 59 круїзних портів Середземного, Егейського і Чорного морів. Цьому сприяють, зокрема, загальносвітові тенденції: північноамериканський круїзний ринок росте повільніше світового, зокрема через задоволений попит американців, і оператори шукають для морських туристів нові враження на протилежній стороні планети.

Кількість круїзних пасажирів у чорноморських портах-членах
Асоціації “Medcruise” у 2003 – 2011 рр. (тис. осіб) [8]

Назва порту	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Батумі			707	1852	1647	1497	4127	3127	2564
Констанца	5034	6164	10780	15935	15896	24207	8516	21286	23878
Одеса	74400	83900	87700	103300	105200	45750	31550	66010	66785
Севастополь	15345	22357	21768	20614	33166	38049	35447	16671	15940
Синоп	445	1650	1097	2279	1320	2632	8436	5266	5768
Сочі	4029	7155	4414	7156	17832	15162	13467	20055	13072

Стратегічні перспективи портів Причорномор'я також пов'язують з можливим залученням до морських подорожей жителів країн СНД і країн ЄС, для яких переліт в базовий пункт круїзу, перш за все йдеться про Одесу, буде недовгим, наприклад з Угорщини, Чехії, Польщі і ін. Це потенційні пасажери крупних лайнерів, здатних прийняти на борт дві тисячі чоловік. Судна, які в даний час вважають за краще замовляти компанії як рентабельніші, на три і більше тисяч пасажирів, поки до українських портів Чорного моря регулярно не заходять. У той же час, багате історією, визначними пам'ятками узбережжя Чорного моря все більше привертає увагу спроможних туристів. Так наприклад, компанія «V.Ships Leisure» (Монте Карло), яка займається менеджментом круїзних судів, зокрема двох, та формують круїзи по Чорному морю, проводить власну оцінку туристичних переваг Чорноморських портів. Одне з суден, яким оперує компанія належить світовому лідеру круїзного бізнесу «Silver Sea Cruises». Ці невеликі судна (максимум до 350 пасажирів, але з дуже високим стандартом обслуговування) починали маршрут з Поті, заходили в порти Росії, України, Болгарії і Румунії. Вивчення думок учасників подорожі, дозволяє директору по плануванню і портовим операціям компанії «V.Ships Leisure» Джорджіо Матта вважати, що круїзний і туристичний потенціал Чорного моря дуже великий. Проте, щоб скористатися перспективами, треба, перш за все, розвивати інфраструктуру пасажирських терміналів, створювати сприятливі умови для роботи круїзних операторів в регіоні [10]. Як бачимо, в сучасних умовах розвитку круїзної галузі як сектору світової індустрії

туризму з участю морського транспорту, порти стають активною частиною великого і дуже динамічного конкурентного середовища, що веде до виникнення нових економічних відносин між портами і круїзними компаніями. Круїзний туризм починає виконувати важливу роль і як чинник регіонального розвитку транзитної території. Розвиваються процеси диверсифікації портової продукції і послуг для туристів, які в умовах трансформації економіки виходять за межі порту. Розвиток круїзного бізнесу в портовій діяльності обуславлює появу на близьких до портів територіях підприємств і організацій, які пов'язані з туристичною діяльністю, комерційним, інформаційним, фінансовим і іншими видами обслуговування круїзних судів і пасажирів.

Висновки із зазначених проблем і перспективи подальших досліджень. Ускладнення структури організації прийому і обслуговування круїзів вимагають від портів Причорномор'я уміння включатися в комерційні мережі круїзних операторів, регіональних підприємств туризму, перетворюватися на міжнародний центр послуг і один з провідних елементів системи міжнародного круїзного туризму в регіоні і країні. Морегосподарський комплекс, у складі якого провідна роль належить морським торгівельним портам, в більшості країн, що мають вихід на морські і океанські шляхи, працює ефективніше, ніж інші галузі національної економіки. Наприклад, морська транспортна система США, яка об'єднує 326 портів, має дохід на одного працівника майже на 37 % більш ніж в середньому по країні. Досвід Туреччини, Греції, країн Балтії і інших морських держав показав, що для ефективного розвитку круїзних портів, зростання їх конкурентоспроможності слід використовувати сучасні методи інтеграції в міжнародну круїзну індустрію, активізації всіх форм господарської діяльності у сфері круїзних послуг на території портів. Позичування України як морської держави вимагає як урахування глобальних тенденцій світової морської торгівлі, так і обліку тих тенденцій, які відбуваються в Чорноморсько-Азовському регіоні. Необхідність розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу та портової інфраструктури диктується високою прибутковістю ринку транспортних круїзних послуг завдяки визнаним у світі конкурентним перевагам транспортування водними шляхами (екологічність, дешевизна, інвестиційна привабливість та ін.).

Література

1. Голубкова И. А. Макроэкономическая ценность круизного судоходства / И.А. Голубкова // Вісник ДІТБ. – 2012. – №16. – С. 285-289.
2. Бакай В. Й. Сучасний стан та перспективи розвитку морського транспорту в Україні / В. Й. Бакай, І. С. Франковська // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2011. – № 1. – С. 183-185.
3. Макогон Ю. В. Украина – держава морская: монография под ред. Макогона Ю.В. /Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузан // Донецк: ДонНУ, 2010. – 393 с.
4. Жихарева В. В. Современные тенденции развития рынка круизного судоходства / В. В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. — 2012. — № 39 (2). — С. 153–166.
5. Логунова Н.А. Мировой рынок круизной индустрии: особенности формирования и перспективы развития / Н. А. Логунова // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. — 2013. — № 2 (22). — С. 29–34.
6. Нездойминов С.Г. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины / С.Г.Нездойминов, Н.Н.Андреева // Экономист. – 2014. – № 7. – С.43–45.
7. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>
8. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/>.
9. За год в акваторію портів України зашло 13775 судів. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/vesselstats.html/2014/01/01/24963.html>.
10. Нездойминов С. Г. Основы круизного туроперейтинга / С.Г. Нездойминов. – Херсон: Издатель Гринь Д.С., 2013. – 320 с.

1. Golubkova Y` . A. Makroekonomy`cheskaya cennost` kruy`znogo sudoxodstva / Y`.A. Golubkova // Visny`k DITB. – 2012. – #16. – S. 285-289.

2. Bakaj V. J. Suchasny`j stan ta perspekty`vy` rozvy`tku mors`kogo transportu v Ukraini / V. J. Bakaj, I. S. Frankovs`ka // Visny`k Xmel`ny`cz`kogo nacional`nogo universy`tetu. Ekonomichni nauky`. – 2011. – # 1. – S. 183-185.

3. Makogon Yu. V. Ukray`na – derzhava morskaya: monografy`ya pod red. Makogona Yu.V. /Yu.V. Makogon, A.F. ЛЫСЫЙ, G.G. Garkusha, A.V. Gruzan // Doneczk: DonNU, 2010. – 393 s.

4. Zhy`hareva V. V. Sovremennyye tendency`y` razvy`ty`ya rynka kruy`znogo sudoxodstva / V. V. Zhy`hareva // Rozvy`tok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti. — 2012. — # 39 (2). — S. 153–166.

5. Logunova N.A. My`rovoj rynok kruy`znoj y`ndustry`y`: osobennosty` formy`rovany`ya y` perspekty`vy` razvy`ty`ya / N. A. Logunova // Visny`k Berdyans`kogo universy`tetu menedzhmentu i biznesu. — 2013. — # 2 (22). — S. 29–34.

6. Nezdojmy`nov S.G. Morskoj kruy`znyj by`znes kak vektor mezhdunarodnoj y`ntegracy`y` morekhozyajstvennogo kompleksa Ukray`ny / S.G.Nezdojmy`nov, N.N.Andreeva // Эkonomy`st. – 2014. – # 7. – S.43–45.

*Рецензент: Андреева Н. М., д. е. н., головний науковий співробітник,
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України
2.10.2014*

УДК 631.115.8:658.821

Радова Олена

**МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ
КООПЕРАТИВНИХ ФОРМУВАНЬ**

В даній статті проведений огляд основних методик оцінки ефективності діяльності та конкурентоспроможності сільськогосподарських кооперативних формувань, визначено їх переваги і недоліки. При аналізі літературних джерел встановлено, що існують різні методики щодо оцінки конкурентоспроможності, які