

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Васильченко В.С. Державне регулювання зайнятості // В.С. Васильченко. – К.: «Світ», 2005. – 621 с.
2. Кібік О.М. Економіка портового господарства: навч. посібн. // О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
3. Онікієнко В.В. Розвиток ринку праці України: тенденції та перспективи /В.В. Онікієнко, Л.Г. Ткаченко, Л.М. Ємельяненко// РВПС України НАН України. – 2007. – С. 286.
4. Соколова О.С. Якість людського капіталу як основа конкурентно-спроможності працівників морського транспорту /О.С. Соколова // Розвиток

методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 20. – Одеса: ОНМУ, 2004. – С. 78 - 86.

5. Управление человеческими ресурсами / Под ред. М. Пула, М. Уорнера. – СПб.: Питер, – 2002. – 1200 с.

6. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com.ua/12210605/ekonomika/otsinka_potentsialu_trudovih_resursiv_pidpriyemstva.

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com.ua/15840720/menedzhment/upravlinnya_lyudskimi_resursami_-_voronkova_vg

Аннотация. В статье раскрыта сущность и основные подходы адаптации систем развития персонала портовых предприятий к современным условиям. Обоснована целесообразность и особенности процесса формирования мотивационного поля предприятий портовой деятельности. Дана характеристика внешней и внутренней составляющих мотивационного поля портовых предприятий.

Ключевые слова: трудовые ресурсы, развитие персонала, мотивационное поле, предприятие портовой деятельности.

Summary. The essence and basic approaches of adaptation of the systems of personnel development of port enterprises to the modern terms are investigated. The effectiveness and features of the process of motivation field sea ports are offered. The characteristic external and internal components of the motivational field seaports is defined.

Keywords: human resources, development of personnel, motivational field, enterprise of port activity.

Рецензент д.е.н., професор НУ «ОЮА» Кібік О.М.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

УДК 656.614.207244:338.48

КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ФАКТОРОВ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА РОТАЦИЮ ТРАНЗИТНЫХ ПОРТОВ

Пересыпкина Н.А., аспирант, ассистент (ОНМА)

У статті розглянуто позитивний і негативний вплив круїзних лайнерів і пасажирів на транзитні порти, проаналізовано основні стримуючі фактори відвідування круїзними судами Чорноморського регіону. Також виявлені джерела доходу держави транзитного порту.

Ключові слова: круїзний туризм, круїзне судно, інфраструктура, економічна активність, навколишнє середовище.

Постановка проблеми. В настоящее время глобальный круизный туризм является самым быстрорастущим сектором туризма, что предопределяет задачи развития флота и пассажирских портов.

Порты на маршруте следования круизного судна должны отличаться разнообразием. Уникальность каждого из них определяет, насколько привлекательным данный порт будет для приоритета круизных линий. Это также имеет непосредственное влияние на отношения с действующими и потенциальными круизными операторами.

В XXI веке индустрия морских круизов выходит на первые позиции по уровню роста

доходности, поэтому морские порты не должны упускать такой возможности. Круизный туризм приносит доход в бюджет города как от оборота фирм, обслуживающих иностранные суда и круизных туристов, так и от портовых сборов, включая оплату стоянки судна в порту, закупок топлива, продовольствия иностранными компаниями и т.п. Другим важным преимуществом морского круизного туризма для города является тот факт, что в условиях дефицита гостиничных мест в период высокого туристского сезона круизным туристам гостиничное размещение не требуется, так как они живут на борту судов.

Развитию круизного туризма в Черноморском регионе мешают неразвитая портовая инфраструктура и недостаточное соответствие единым стандартам приема и обслуживания круизных судов и пассажиров, которые успешно разрабатываются и реализуются в других крупнейших портовых городах.

Общая проблема Черноморского региона в дисбалансе роста провозной способности и береговой инфраструктуры. Только один порт — Одесский — может принимать сегодня суда длиной до 320 метров. Если до 2005-го практически все суда, заходящие на Черном море, были длиной до 200 метров, то сегодня 30 % лайнеров — длиной уже более 200 метров, 10% — более 250 метров и было 6 заходов судов длиной более 290 метров. А в портах Ялта и Севастополь пассажирские причалы длиной менее 200 метров. И такая же ситуация в портах Болгарии, России и других черноморских странах.

При растущем размере круизных судов в мире ограничивается возможность принимать такие суда на Черном море. Только Одесский порт может обслуживать лайнер до 300м длиной. А экономика круизного бизнеса предполагает, что при заходе во внутреннее море круизные лайнеры могут посещать несколько портов. Поэтому все черноморские порты должны быть заинтересованы в создании круизной инфраструктуры и, соответственно, поддержании в надлежащем виде исторических и культурных достопримечательностей.

Когда туристы прибывают в большом количестве они неизбежно воздействуют на круизный порт захода. Они могут отрицательно повлиять на инфраструктуру, если предварительное планирование было проведено недостаточно тщательно (2000 нетерпеливых туристов ждут очереди пройти через один контрольно-пропускной пункт), а также оказывают непосредственное влияние (как положительное, так и отрицательное) на общество, экономику и окружающую среду порта назначения.

Анализ исследований и публикаций. К сожалению, в отечественной литературе круизному бизнесу были посвящены работы Петухова В.С., Пилипенко Г.П., и только в последнее время появились публикации, посвященные теории формирования основных параметров круизного бизнеса - Голубкова И.А. [7].

В основном анализом проблем круизной отрасли занимаются зарубежные авторы такие, как Дж.К.Холлоуей, Christine B.N. Chin, Michael Vogel, Artur Asa Berger и другие [1-2;10], что и объясняется концентрацией потенциала круизного судоходства в индустриальных странах.

Цель исследования. Целью статьи является исследование и анализ факторов круизного туризма, влияющих на порты захода, как положительно, так и отрицательно.

Основной материал. Развитие круизной индустрии имеет важное макроэкономическое значение, так как она:

- формирует устойчивость денежного потока в регионе;
- создает новые рабочие места и расширяют сферу услуг;
- развивает основные предприятия, связанные с производством туристских услуг;
- обеспечивает рост уровня жизни местного населения;
- увеличивает валютные поступления.

При планировании приема круизных судов должно быть принято во внимание максимально допустимое количество круизных туристов, т.к. подготовительных мер для приема одного судна будет недостаточно, если одновременно порт захода посетят три круизных судна (наличие в достаточном количестве причалов, автобусов, такси, подготовленных экскурсоводов, мест на парковке и т.д.).

Важно рассмотреть следующие факторы.

Инфраструктура. Прямые возможности порта – количество причалов, водоснабжение и канализация, таможенные власти, лоцман, обслуживание службой безопасности порта, погрузо-разгрузочное оборудование; сопутствующие возможности: количество автобусов, такси, водителей, гидов, переводчиков, организаторов, полиции.

Здесь важно отметить, что инфраструктурные ограничения могут быть изменены с помощью инвестиций. При этом необходимо учитывать наличие у данного порта захода гарантий того, что порт является привлекательным или будет оставаться привлекательным для круизных линий и туристов в течение достаточно длительного времени, чтобы окупить понесенные затраты (круизные линии часто меняют порты по маршруту следования по соображениям безопасности, в связи с экономической ситуацией или с целью удовлетворения других потребностей круизных туристов, поэтому основные средства или услуги могут остаться не использованными).

Экономика. Движение круизных судов по маршрутам, как правило, предопределяет стимулирование экономической активности приморских регионов. Некоторое воздействие на экономику может быть прямым (приобретение топлива, воды, плата за стоянку у причала, портовые сборы и т.д.). Большинство экономических последствий будут, однако, зависеть от туристов и их пожеланий. К секторам, которые больше всего выиграют от деятельности круизных туристов относятся:

- транспорт (такси, автобусы, прокат автомобилей и лодок);

- тулоператоры (в том числе организаторы, экскурсоводы);

- отдельные достопримечательности (в основном те, которые входят в экскурсионную программу);

- магазины (в основном те, которые расположены близко к причалу, и их ассортимент включает сувенирную и местную специфическую продукцию) [3].

Круизный туризм генерирует доход государства порта за счет расходов пассажиров на берегу и других сборов. Пассажирские расходы рассматриваются как самое большое преимущество в поддержку развития круизного туризма в данном порту, так как каждый транзитный пассажир оставляет за день пребывания около 75-100 долларов США в день [5]. В 2012 году, как прогнозируют аналитики, круизные туристы оставят наличными в городах, которые они посещают около 2,5 млрд долларов США.

82 % пассажиров идут в круиз для того, чтобы за краткий период ознакомиться с большим количеством туристических мест. Более 40 % туристов, побывавших на том или ином круизном судне, потом возвращается в те места, которые им запомнились, с более длительным посещением. Ценность круизного бизнеса помимо прочего в рекламе региона сразу для тысяч иностранных граждан из наиболее развитых стран мира. Они смотрят достопримечательности, а потом, приезжая на более длительный срок, останавливаются в отелях, пансионатах, эффект от которых экономически более ощутим городской казной [9].

Тем не менее, посещение порта круизными мега-лайнерами требует больших начальных капиталовложений в инфраструктуру, а также затрат на ее обслуживание. Так как размеры круизных судов продолжают расти, то дальнейшие инвестиции могут быть необходимы.

Круизные компании в Карибском море приобретают целые острова. Эти острова доступны только для круизных пассажиров и сотрудников и используются в качестве альтернативы другим карибским портам захода. Круизные компании получают прибыль от продажи напитков, сувениров, проката снаряжения для подводного плавания и т.д. В странах Карибского бассейна, крупные круизные компании имеют шесть собственных островов, которые они включают в свои маршруты для пассажиров, тем самым исключая местные порты захода.

Социальные факторы. Социальные последствия включают увеличение контактов с иностранцами, которые могут иметь обычаи, вероисповедание, нормы поведения, отличные от местных жителей. Заход круизного судна приводит к скоплению большого количества людей, шуму в местах (церкви, рестораны, парки, пляжи и т.д.),

которые ранее были исключительно в пользовании местного населения.

Большое количество круизных туристов в одной географической зоне в течение приблизительно одного и того же времени суток (обычно в середине-конце утра и до позднего вечера) приводит к резкому увеличению пешеходного движения. Передвижение туристов в массовом порядке может раздражать и приносить неудобства местным жителям, в результате чего местные жители вынуждены менять свои повседневные маршруты, чтобы избежать перегруженные центральные районы, в то время как круизные суда находятся в порту.

Также определенным риском может быть потеря культурных ценностей. Коммерциализация жизни и развитие туризма в отдельных регионах приводит к обесцениванию традиций и падению престижа национальных культур [3;5].

Воздействие на окружающую среду. Круизные суда влияют на окружающую среду в двух аспектах: первый связан с операционной деятельностью судна, второй – с деятельностью круизных туристов на берегу.

Круизные суда загрязняют окружающую среду следующим образом: выбросы в атмосферу, балластные воды, сточные воды, вредные вещества и жидкости. В среднем, пассажир круизного судна вырабатывает 3,5 кг мусора в день по сравнению с 0,8 килограммов местным жителем на берегу.

Conservation International (некоммерческая экологическая организация, миссия которой заключается в защите природы и ее биоразнообразия на благо человечества) создала руководящие принципы для судовых операций, которые являются основным ориентиром для контроля за нанесением вреда окружающей среде, например, вследствие выбросов в атмосферу, устранения отходов, разливы нефти и т. д. И большинство крупных круизных линий строго этих правил [4;6].

Есть ряд конкретных областей, на которые влияет заход круизного лайнера:

- воздействие береговых экскурсий на природные ресурсы. Здесь важен контроль количества круизных туристов, сроки их пребывания и нормы поведения;

- воздействие морских круизов на экосистемы, которые подвергаются разрушению. Например, круизными линиями наносится колоссальный ущерб коралловым рифам. Существует 109 стран с коралловыми рифами. И в 90 из них коралловые рифы повреждены в результате постановки судна на якорь, коммерческой заготовки для продажи туристам, а также самими круизными пассажирами. В данном случае, должны оговариваться места постановки на якорь, какие экосистемы могут быть доступны для круизных судов и условия доступа;

- загрязнение туристами окружающей среды во время пребывания на берегу. Понятно, что любой базовый порт или порт захода должен проводить надлежащую политику управления отходами («waste management»). Как порты проводят данную политику зависит от местных регулятивных актов;

- потребление ресурсов (воды, энергии). При приеме круизных судов необходимо рациональное управление ресурсами [3;6].

Мобильный характер круизных судов означает, что они приобретают все запасы в базовом порту, совершая минимальные покупки по маршруту плавания и, следовательно, уровень дохода, который приходится на долю экономики порта захода значительно снижается.

К сожалению, в Черноморском круизном регионе отсутствуют базовые порты. Все черноморские круизные порты, а сегодня это Варна, Бургас, Констанца, Одесса, Ялта, Севастополь, Феодосия, Евпатория, Новороссийск, Батуми, Сочи, Потти, Синоп, Трабзон, Самсун являются транзитными. И если все эти порты смогут предложить качественный туристический продукт, то во все порты смогут заходить суда, появляющиеся на Черном море.

О росте интереса к Черноморскому региону свидетельствует повышение количества судозаходов в порты. Лидирует здесь Одесса, если не считать Стамбул. Пропускная способность пассажирского терминала Одесского порта - до 4 млн. человек в год, он может принимать до пяти теплоходов одновременно. В том числе океанские лайнеры длиной до 300 метров с двумя и более тысячами пассажиров на борту.

Для приема круизных судов и обслуживания пассажиров обязательно наличие соответствующей портовой инфраструктуры. Ведь размеры круизного флота растут. Сегодня треть судов, которые заходят в Одессу — это суда более 250 м. А 10 % — это суда длиной почти 300 м. Так вот, на Черном море принять такие суда без проблем могут только 2 порта. Это обстоятельство уже является сдерживающим фактором, а размерения судов растут. По оценке аналитиков, лет через 5 более 50 % круизных судов будет длиной более 300 м. Надо отметить, что большая часть черноморских круизных портов либо уже реализует планы по расширению, либо эти планы, по крайней мере, есть и ждут согласования.

Для развития круизного туризма важно наличие близости от базового порта международного аэропорта. Сегодня порт Стамбул является единственным круизным портом на Черном море, который обладает современным аэропортом, способным быть базовым для круизных линий. Но такие аэропорты нужны и в Одессе, и в Крыму, и в других местах, претендующих на привлечение круизных пассажиропотоков [8;9].

Выводы. С одной стороны, круизное судоходство выступает потребителем определенных природно-рекреационных благ и заинтересовано в их сохранении. С другой стороны, рост спроса приводит к увеличению антропогенного давления на территориальные рекреационные системы. Поэтому защита окружающей среды должна быть неотъемлемой частью развития круизного судоходства, одной из ключевых проблем его устойчивого развития.

Достаточно значимой является экономическая функция круиза. Потребности путешествующего человека с позиции массовости сформировали отрасль сферы обслуживания населения. Дальнейший рост запросов стимулировал развитие отрасли, а мультипликационный эффект и комплексный характер потребления/обслуживания способствовали ее преобразованию в индустрию пассажирского судоходства - межотраслевой комплекс, направленный на удовлетворение туристических потребностей населения. Экономическая составляющая круизной деятельности проявляется не только в коммерческой направленности, а и в усилении социальной и экологической роли круизного судоходства.

Отрасль морских круизов в Украине находится в упадке. Это означает потерю колоссальных возможностей для экономики Украины в целом, а более всего - для развития южного региона страны. Между тем во всем мире, особенно в развитых странах, морская круизная индустрия активно развивается выполняя как экономическую, так и социальную функцию.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Artur Asa Berger, Phd. Ocean Travel and Cruising: a cultural analysis.2007 The Haworth Hospitality Press, p.135.
2. Christine B.N. Chin. Cruising in the Global Economy: Profits, Pleasure and Work at Sea.2008 Ashgate, p.198.
3. Managing Cruise Ship Impacts: Guidelines for Current and Potential Destination Communities/Ted Manning//Tourisk Inc. – 2006. – 19p.
4. Marpol 73/78. 2002 IMO, p.71.
5. Overview of the socioeconomic impacts of cruise tourism/ Christy Loper// University of Delaware. – 2005. – p.4-5
6. The impact of cruise ship generated waste on home ports and ports of call/Nickie Butt/Marine policy(31).- 2007-p.591-598
7. Голубкова И. А. Экономические проблемы развития круизного судоходства / Вісник економіки транспорту і промисловості. – Збір. Науково-практичних статей, Вип.. 27. – Харків, УкрДАЗТ, 2009. - с. 48 -49

8. Курс лекцій для підвищення кваліфікації спеціалістів, керівників і спеціалістів-практиків в області туристичного транспортного бізнесу і транспортного менеджменту, теорії і практики організації туристичних перевезень/ Винников В.В., д.э.н., проф. – Одеса, ОНМА, 2011 – 51 с.

9. Круизному судоходству нужна инфраструктура/ Юрий Васьков//Порты Украины. – 2012. - № 02.

10. Холловой Дж.К., Тейлор Н. Туристический бизнес: Пер. с англ./Д.Холловой, Н. Тейлор.. – К.: Знание, 2007. – 798 с.

Аннотация. В статье рассмотрено положительное и отрицательное влияние круизных лайнеров и пассажиров на транзитные порты, проанализированы основные сдерживающие факторы посещения круизными судами Черноморского региона. Также выявлены источники дохода государства транзитного порта.

Ключевые слова: круизный туризм, круизное судно, инфраструктура, экономическая активность, окружающая среда.

Summary. The article considers the positive and the negative impact of cruise ships and passengers in transit ports, analysis the main deterrent factors of visiting the Black Sea region by cruise ships. It also identified the sources of income of the state of transit port.

Keywords: cruise tourism, cruise ship, infrastructure, economic activity, the environment.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Уткина Ю.Н.*

УДК 339.944

УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ МОБІЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНОГО РЕСУРСУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Піддубна Л.І., д.е.н., доцент (ХНЕУ)

Розкрито системні недоліки вітчизняної моделі управління міжнародною конкурентоспроможністю. Запропоновано модель мобілізації інноваційного ресурсу конкурентоспроможності українських підприємств.

Ключові слова: конкурентоспроможність, інноваційний ресурс, система управління, синтез

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими і практичними завданнями. Підвищення конкурентоспроможності країн, регіонів і підприємств в умовах сучасної міжнародної конкуренції, передусім, пов'язується з їх інноваційним розвитком. У повній відповідності із теоріями та концепціями «економіки знань», «нової конкуренції» та «технологічної сингулярності розвитку» актуалізується потреба синтезу систем управління конкурентоспроможністю із застосуванням технологій інноваційного менеджменту.

Дослідженню організаційно-управлінських проблем формування інноваційної конкурентоспроможності підприємств присвячені праці таких вітчизняних і зарубіжних вчених як І. Ансофф, М. Бест, В. Геєць, В. Дикань, П. Друкер, Ю. Иванов, Б. Карлофф, М. Кизим, М. Портер, О. Тищенко, Р. Фатхутдінов, В. Шинкаренко. Разом з тим, при наявності значного наукового доробку недостатньо висвітленими залишаються організаційні аспекти мобілізації інноваційного ресурсу конкурентоспроможності підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика мобілізації інноваційного ресурсу

конкурентоспроможності пов'язана з науковим осмисленням стрімкого прориву японської економіки до світового рівня конкурентоспроможності у 70-80 рр. XX ст. Саме інституційні технології прориву виявилися найбільш складними і значущими, і, на думку У. Накатані [1], відхилення від канонізованих істин менеджменту забезпечило великий проривний потенціал японської моделі управління конкурентоспроможністю. Управлінські технології прориву в економічному відродженні Німеччини знайшли активне відображення в наукових концепціях В. Рьопке та В. Ерхарда [2]. Проривну функцію управлінської науки в умовах «нової конкуренції» було активно використано в США та країнах Західної Європи для сценарного аналізу майбутнього, переходу до науково-технологічної парадигми розвитку та підвищення конкурентоспроможності [3].

На управлінські аспекти проблеми конкурентоспроможності української економіки у вітчизняних наукових дослідженнях було акцентовано увагу ще з моменту проголошення незалежності України [4, с. 196]. Однак, незважаючи на певні зрушення, проблематика управління конкурентоспроможністю українських підприємств в