

УДК 656.614.2:338.48(560.6)

УСЛОВИЯ И ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОУСТОЙЧИВОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА

Ковылина М. А., аспирант (ОНМА)

Рассматриваются особенности и задачи развития круизного судоходства в локальных морских ренджах. Систематизированы основные условия и факторы потенциального развития Черноморского круизного региона в составе глобальной круизной индустрии. Раскрываются специфические критерии конкурентноустойчивого функционирования пассажирских портов морского бассейна, как условия привлечения современных лайнеров. Также рассмотрены вопросы формирования системных и локальных подходов развития портовой инфраструктуры, направленных на создание необходимых условий для привлечения круизных пассажирских судов в украинские порты и другие порты Причерноморских государств.

Ключевые слова: круизное судоходство, базовый порт, эффективность, рейтинг, лайнер, инфраструктура, судозаход.

УМОВИ І ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОЇ СТІЙКОСТІ РЕГІОНАЛЬНОГО КРУІЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА

Ковиліна М. О., аспірант (ОНМА)

У статті розглядаються особливості та задачі розвитку круїзного судноплавства в локальних морських ренджах. Систематизовано основні умови і фактори потенційного розвитку Чорноморського круїзного регіону у складі глобальної круїзної індустрії. Розкрито специфічні критерії конкурентностійкого функціонування пасажирських портів морського басейну, як одна з умов залучення сучасних лайнерів. Також розглянуто питання формування системних і локальних проектів розвитку портової інфраструктури, які направлені на залучення круїзних пасажирських судів в українські порти та інші порти Причорноморських країн.

Ключові слова: круїзне судноплавство, базовий порт, ефективність, рейтинг, лайнер, інфраструктура, суднозахід.

TERMS AND FACTORS OF REGION CRUISE SHIPPING COMPETITIVE STABILITY FORMING

Kovylyna M. A., Graduate student (ONMA)

In the article investigated basic issues and tasks of cruise shipping development in local marine areas. Systematized basic conditions and factors of the Black Sea cruise region potential development, which are the part of global cruise industry. Opened up the specific criteria of the competitive functioning of passenger marine ports which are the necessary condition of modern passenger liners attraction.

The article proves the need of careful investigation of the external and internal cruise shipping market. Such investigation will help to determine the directions of cruise shipping development in the Black sea and sea of Azov regions, designate possible risks and methods of reaction on rebuilding of cruise segment in Ukraine economic.

Keywords: cruise shipping, port base, efficiency rating, liner, infrastructure, port call.

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими задачами. Круизный сегмент глобальной морской транспортной индустрии развивается более высокими темпами по сравнению с другими видами флота. Исключением последние 20 лет оказался Черноморский регион. В настоящее время он становится с позиции ряда мировых брендов наиболее перспективным для развития. Исследования мирового круизного рынка, а также анализ потенциала туристического рынка стран СНГ [1] показали, что Черное море в ближайшем будущем может стать одним из стремительно развивающихся круизных направлений мира.

Среди условий и факторов формирования

устойчивости регионального круизного судоходства выделяются природно-климатические характеристики, наличие культурно-исторических объектов, соответствие портов современным требованиям и минимум риска для пассажиров. Этим требованиям отвечает Черноморо-Азовский бассейн. Проблемой остается отсутствие флота флага страны. Поэтому главной проблемой становится всемерное стимулирование операторской деятельности иностранных судоходных компаний. Для Украины важна разработка стратегии широкомасштабного использования круизного потенциала Черного моря. Для создания такой стратегии необходима разносторонняя и подробная оценка

существующей ситуации, внешней и внутренней. Эта оценка поможет более четко определить пути развития круизного направления в регионе Черного и Азовского морей, обозначить возможные риски в процессе восстановления и развития круизного судоходства на Черном море и в Украине.

Анализ последних исследований и публикаций. Теме круизного судоходства посвящены работы отечественных и зарубежных исследователей: Н. Т. Примачева [2], И. А. Голубковой [3], Дж. Кристофера Холowejя [4], А. Шульца и Дж. Аера [5], А. Дамодарана [6], Р. Пайка и Б. Нила [7]. Однако в перечисленных работах не в полной мере рассмотрены проблемы неравномерного формирования круизных пассажиропотоков и выбора базовых портов. Фактически не освещены особенности взаимодействия пассажирских терминалов локальных морских регионов по стратегии совместного формирования конкурентных преимуществ.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Несмотря на расширение объекта и предмета исследования в структуре круизной системы остаются не исследованы условия и закономерности формирования конкурентноустойчивости новых регионов операторской деятельности флота и портов. Поэтому в статье внимание сосредоточено на формировании важнейших направлений реализации потенциала Черноморского круизного региона. Кроме того, в современных условиях Украины не в полной мере учитывается рекреационная роль круизного судоходства, а также характер его влияния на формирование новых рабочих мест в приморских регионах. Среди нерешенных проблем становления Украины как морской державы выделяются проблемы управления конкурентноустойчивого функционирования пассажирских терминалов по параметрам пассажиропотока и судооборота мегалайнеров.

Формирование целей статьи. Актуальность расширения участия Украины в круизном бизнесе обуславливается не только социально-экономическими последствиями, но и факторами реализации инновационных технологий. По системе условий Украинские порты за счет использования концессии могут достигнуть конкурентной позиции средиземноморских портов. Поэтому с учетом потенциальных возможностей нормализованного освоения круизного потенциала Черного моря **основной целью статьи** является систематизация условий и факторов перспективного развития пассажирских портов и привлечения круизных компаний по совокупности критериальных преимуществ.

Изложение основного материала исследования. Об эффективности круизного бизнеса свидетельствует результат работы итальянской круизной компании Costa Crociere S. P. A. В 2009 году она заняла 8 место в стране по прибыльности с чистым доходом – 442 млн. евро. По размеру дохода – 2,6 млрд. евро - компания в национальном рейтинге занимает 49 место. Сравнение рейтинга по двум экономическим показателям свидетельствует о том, что позиционирование в глобальной экономике (круизный бизнес) оказывается по прибыльности более высоким, нежели предприятия национального рынка.

Обращает внимание объективность формирования социально-экономической и рекреационной роли круизных технологий [3]. Это подтверждается наращиванием темпов спроса в растущем сегменте стран СНГ. Среди стран СНГ развиваются страны, имеющие выход к морю и владеющие пассажирским флотом.

Если по уровню 2010 – 2011 проблемных годов среднегодовые темпы роста перевозок граждан западного мира достигали 10%, то на территории России, Украины и Беларуси этот показатель доходил до 35%. При этом расширяется временная глубина приобретения круиза. До 2008 года круизы приобретались гражданами СНГ в пределах до 2 месяцев, с 2010 года этот интервал возрос до 9 месяцев. Расширяется спрос и на «проблемные» круизы ноября – апреля.

С учетом высоких темпов спроса на круизные услуги расширяется экономическая оценка текущей и перспективной ситуации в отрасли. Для примера приведем расчет экономической выгоды от денежных поступлений в экономику Украины. Среднестатистические расходы одного туриста в каждом порту захода составляют 60-90 евро (расходы на экскурсии и траты на сувениры). По данным ОМТП, за 2013 год в Одессу зашло 106 (81 367 пассажиров) и в Ялту 109 (77 880 пассажиров) круизных судов. Значит, только за один круизный сезон в Украине туристы могли оставить от 4 672 800 до 7 323 030 евро. Наиболее развитые круизные порты Европы принимают ежегодно свыше миллиона туристов, менее развитые от 300 000 до 500 000 туристов, которые оставляют в портах захода от 18 000 000 до 90 000 000 евро.

В условиях глобализации важнейшим направлением экономического развития становится концентрация ресурсов. Это обеспечивает реализацию принципа эффекта масштаба. В отношении круизного судоходства это сводится к увеличению единичной пассажироместимости лайнеров. Именно это условие в определенной степени сдерживает активизацию освоения Черного моря круизными компаниями. К началу XXI века более половины

судов, посетивших порты Черного моря имели длину более 200 метров. Треть круизных лайнеров превысила длину в 250 м. Более 10% всего круизного флота имеют длину 300 и более м. Такие суда могут обслуживаться только в Одессе и Констанце. Инфраструктура остальных круизных отечественных черноморских портов, и в первую очередь Ялтинского, не соответствует современным требованиям.

В последние годы отчетливо наметилась тенденция к сокращению круизного флота среднего размера. Вследствие этого в последние годы наблюдается тенденция к посещению Черного моря малыми (экспедиционными) судами и крупными (свыше 1 000 пассажиров).

Таким образом, программа развития портов Черного и Азовского морей должна состоять из двух частей: одна часть направлена на привлечение мега-лайнеров в крупные порты Черного моря, таких как Одесса, Ялта, Севастополь (Украина), Варна (Болгария), Констанца (Румыния) и Сочи (Россия). Порт Стамбул сыграет решающую роль в привлечении туристов в этот регион. Вторая часть должна быть направлена на привлечение пассажиров маломерных судов, заходящих также и в небольшие порты Черного и Азовского морей, такие как Евпатория, Феодосия, Керчь, Судак (Украина), Таганрог, Темрюк (Россия, Азовское море), Батуми (Грузия), Синоп, Трабзон (Турция), Несебр (Болгария).

О приоритете развития Черноморского локального сегмента глобальной круизной индустрии свидетельствует внимание к позиционированию в регионе таких конкурентноустойчивых брендов как “Royal Caribbean Cruises”, “Pullmantur Cruises”, “Carnival UK”, “Sea Dream Yacht Club”, “MSC Cruises”, “Compagnie Du Ponant” другие. Систематизируя их требования к устойчивому позиционированию следует обратить внимание на систему условий развития Черноморского круизного региона. Среди общесистемных критериев эффективного функционирования и развития, общих для всех видов коммерческой деятельности, в региональной круизной зоне обращает внимание на критерии, к которым можно отнести:

- высокая конкурентоспособность пассажирских терминалов - для того чтобы принимать суда длиной более 300 метров порт должен обладать причальной линией не менее 300 метров, принимающие туристические операторы должны располагать необходимым количеством экскурсионных автобусов и квалифицированных гидов;

- наличие паритетности локального сегмента - город должен иметь свою

неповторимую особенность, что можно увидеть только здесь и нигде больше;

- разнообразие туристического продукта - экскурсионные программы должны учитывать интересы трех категорий туристов: бюджетную, основную и индивидуальную. Для удовлетворения интересов каждой из этих категорий должны быть составлены разные экскурсионные программы;

- экономичность затрат в портах захода - приемлемый размер портовых сборов, количество и размер налогов;

- высокая степень безопасности - государственная политика должна быть направлена на обеспечение безопасности общественного порядка и окружающей среды в регионе;

- учет фактора времени - небольшое расстояние между портами заходов в регионе, что дает возможность сэкономить топливо на коротком переходе и посетить за ограниченное время большее количество портов. В этом плане Черноморский регион имеет преимущества, располагая 17 портами, из которых Одесса, Ялта, Севастополь, Констанца, Сочи, Батуми популярны у иностранного туриста;

- мультимодальность и кластерность города - инфраструктура города, включающая в себя транспортную развязку от порта к городу, наличие аэропорта и подъездных путей от порта к аэропорту, наличие биотуалетов в городе и возможность беспрепятственного передвижения пассажиров с ограниченными способностями;

- сбалансированность взаимоотношений портовых властей и менеджмента круизных линий.

Учитывая вышеописанные тенденции рынка и требования круизных операторов, для создания конкурентноустойчивой программы развития портовой пассажирской инфраструктуры необходимо также учитывать условия и факторы функционирования круизной индустрии.

На рисунке 1 представлен механизм оптимизации параметров круизного судоходства морского региона с учетом соответствия системным и сегментарным критериям развития круизной индустрии.

Как видно из рисунка 1, в качестве центральной проблемы рассматривается формирование параметров нормализованного состояния Черноморского круизного сегмента. В соответствии с основными положениями о нормализации экономических подсистем [4] это положение характеризуется средней для индустрии рентабельностью использования пассажирских лайнеров в соответствии с допустимой по факторам воспринимаемой ценности, ограничивающей использование пассажироместности флота.

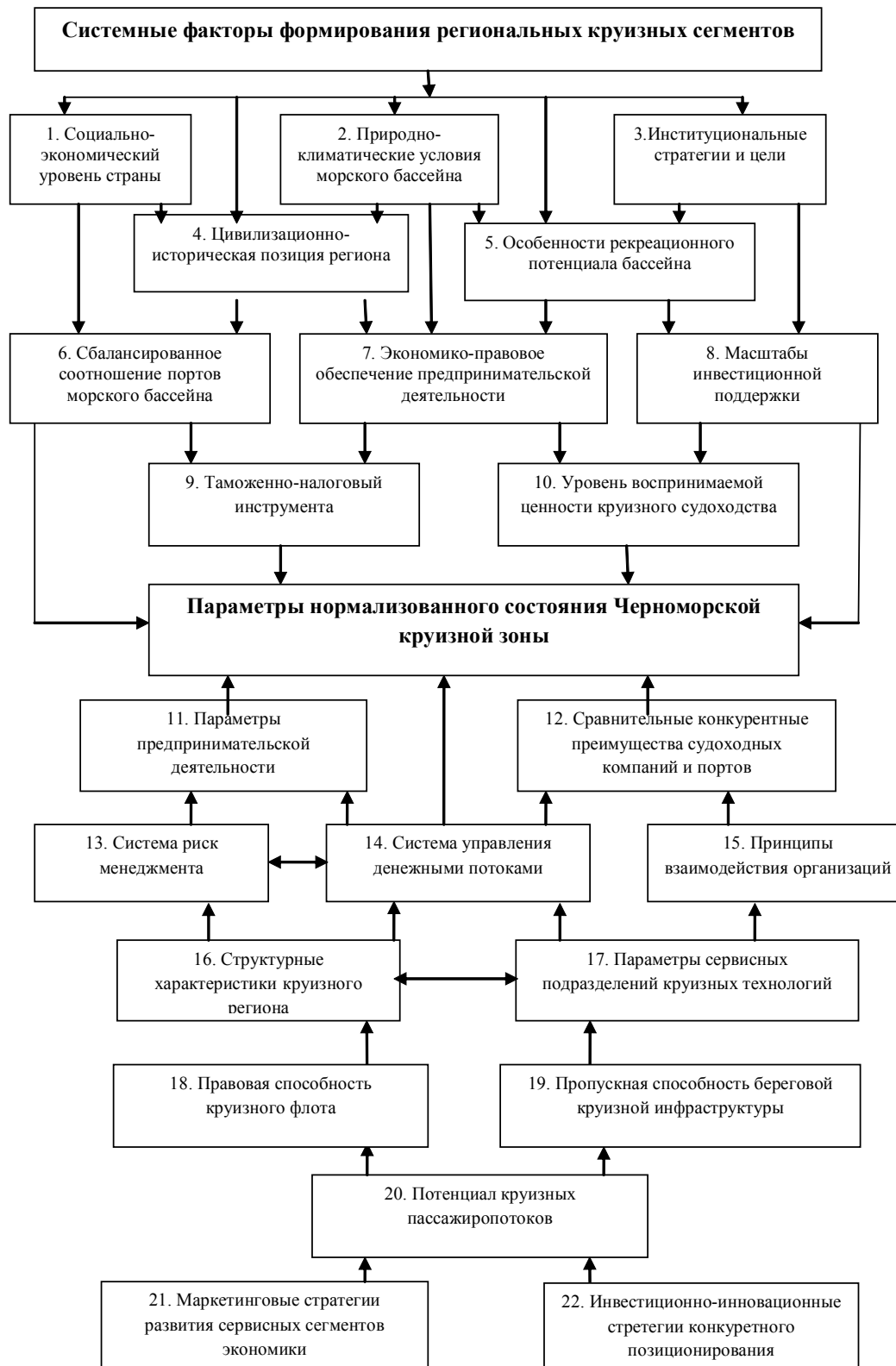


Рис. 1 Механизм оптимизации параметров круизного судоходства морского региона

Кроме конкурентных характеристик и технологий каждый региональный сегмент общих закономерностей формирования круизных определяется внешними и внутренними факторами

розвиття(блоки 2,4,10,15,21,22). К зовнішнім факторам формування регіональних круїзних морських сегментів належать: соціально-економічний рівень розвитку країни, базирование портів, природно-кліматическіє умовия морського басейна, а також інституціональні стратегії і цілі предоставлення цього виду услуг.

Крім того, к цій групі факторів належить складившася пріоритетність морського відпочинку для громадян країн з розвинутою економікою. В відповідності з цим формуються внутрісистемні умовия оптимізації параметрів окремих круїзних сегментів. Також сюди належить (блоки 1,3,6,7,8,11,12,13,16,17,18,19,20) потенціал круїзних пасажиропотоків, обумовлених особливостями портів заходу. Реалізація цього потенціала потребує відповідного вибору маркетингових стратегій і формування сервісних підрозділів, націлених на ефективність і якість обслуговування пасажиропотоків.

Крім того, особіє місце в формуванні потенціала регіональної круїзної індустрії пріобрітають інвестиційні і інноваційні стратегії конкурентного позиціонування пасажирських терміналів по відношенню к традиційним високорозвинутих сегментам круїзного судоходства, пріжде всего, Середземноморського і Балтійського [5].

Несмотря на історическую і культурну цінність об'єктів Черноморської круїзної зони, зберігається определений рівень ризику для ефективного початку повномасштабної експлуатації сучасних високостоймостних круїзних лайнерів. Поэтому потребується тщательний расчет необхідної провозної способности флота з одночасним розвитком пропускной способности об'єктів берегової круїзної інфраструктури. Часть цього ризику з урахуванням очікуваної високої ефективності і формування концентрів занятості потребує сбалансованного підходу інституціональних організацій і підприємницьких структур [6].

Выводы по исследованию и перспективы дальнейших разработок. Для країн Причерномор'я і особливо України важна розробка стратегії широкомасштабного використання круїзного потенціала Чорного моря, поэтому і формуються системні і локальні проекти розвитку пасажирських терміналів. Обращает внимание сосредоточение усилий ведущих мировых круїзних операторів на освоєнні Черноморського басейна. Одночасно розробляються державні і регіональні

програми активізації розвитку галузі. Вместе з тем потребує дальнішого обоснования ряду наукових підходів ефективного формування круїзного потенціала.

Главной проблемой становится всевозможное расширение участия украинских резидентов в формировании потенциала Черноморского круїзного регіона, пріжде всего, по масштабам інвестиційних потоків і послідуєщого отримання чистого грошового потоку. Поэтому і потребується дослідження умовий устійчивого і правомірного позиціонування портів України в регіональному круїзному бізнесі.

Отличительные особенности Азово-Черноморского регіона требуют концентрации инвестиційних ресурсів на принципах взаємодєєствия і формування синергії. Одночасно важна розробка економічного механізму управління ефективністю розвитку як пасажирських портів, так і вибору універсальної моделі круїзного судна. Что касается источника інвестиційних ресурсів, то з урахуванням пріоритету створення нових робочих місць в портах Севастополя і Ялты возможно использование принципа концессії.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1.Тищенко Е. Как реализовать круїзний потенціал Черномор'я [Електронний ресурс] / Е. Тищенко // Порты Украины. – 2010. - № 01(93). - Режим доступа: <http://portsukraine.com/taxonomy/term/719>
- 2.Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачева. - Одесса: Феникс, Москва: Транслит, 2006. - 359 с.
- 3.Голубкова И. А. Экономический механизм развития круїзного судоходства Украины: монография / И.А. Голубкова. - Одесса: ИздатИнформ, 2011. - 424 с.
- 4.Кристофер Холлоуей Туристический бизнес / Дж. Кристофер Холлоуей, Нейл Тейлор. - Киев: Знання, 2007. - 798 с.
- 5.Axel Schulz Kreuzfahrten und schiffsverkehr im tourismus / Axel Schulz, Josef Auer. - Munchen: Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, 2010. - 396 p.
- 6.Дамодаран Асват Інвестиційна оцінка: інструменти і методи оцінки любых активів / Асват Дамодаран. - Москва: Альпіна Паблішер, 2004. - 1339с.
- 7.Пайк Р. Корпоративні фінанси і інвестування / Р.Пайк, Б. Нил. - Санкт-Петербург: Пітер, 2006. - 784 с.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЖТ Зубенко В.А.*