

Найбільш загальний характер має наступне визначення. «Податок — це плата суспільства за виконання державою її функцій, це відрахування частки вартості валового національного продукту (ВНП) на суспільні потреби, без задоволення яких сучасне суспільство існувати не може».

Література

1. Податковий кодекс України від від 02.12.2010 № 2755 — VI
2. Нечай Н.В. Нариси з історії оподаткування. — К.: Вісник податкової служби України, 2002. — 144 с.
3. Василик О.Д. Податкова система України: Навчальний посібник. — К.: ВАТ «Поліграфкнига», — 2004, 478 с
4. Історія України: Нове бачення / О.І. Гуржій, Я.Д. Ісаєвич, В.А. Котляр та інші. За ред. В.А. Смоля. У 2-х книгах. — Т.1. — К.: Україна, 1995. — 350 с.
5. Сайт газети Кореспондент: <http://www.Korespondent.net>.

УДК 656.614.2.072.44+338.48+379.857

ЗАКОНОМЕРНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КРУИЗНЫХ ПАССАЖИРОПОТОКОВ

Кандидат экономических наук Голубкова И.А.

Розглядаються основні закономірності формування круїзного судноплавства. Уточнюються умови формування параметрів національних сегментів світового ринку круїзних технологій. Обґрунтовується послідовність прийняття рішень щодо вибору стратегії входження України до ринку круїзного судноплавства.

The main regularities of cruise shipping. Specified conditions for the formation parameters of national segments of the global market cruise technology. Sequence is substantiated decision on the selection strategy of Ukraine's accession to the existence of through navigation market.

Анализ состояния проблемы. Среди принципов и закономерностей развития круизного судоходства для условий Украины центральным становится целесообразная структуризация деятельности по факторам рационального использования природных, капитальных факторов и труда. В соответствии с этим необходима нормализация институциональных и предпринимательских отношений в стратегии выхода страны в систему международной туристической специализации [1xOJ]. Необходимо учитывать, что круизному бизнесу как и другим видам торгового судоходства присущ минимальный эффект масштаба [2], который отражает особенности и характер реализации производственного потенциала.

Эффект масштаба в круизном судоходстве формирует уровень конкуренции и дифференциацию прибыльности каждого участника. В принципе, как показывает опыт функционирования отдельных круизных регионов любого масштаба, допускается присутствие разноуровневых по качеству и позиции судовладельцев [3Rev]. При этом основные конкуренты обеспечивают устойчивость не на основании лидерства по затратам, а скорее по параметрическим характеристикам.

Уровень затрат позволяет лишь до определенной степени сохранить первоначальную нишу. В качестве примера можно упомянуть днепровские и дунайские круизы, основанные на лайнерах украинских судоходных компаний.

Длительный период развития и функционирования круизного рынка предопределил стратегию концентрации ресурсов и менеджмента. Крупные универсальные операторы [4] обычно реализуют стандартные преимущества эффекта масштаба. Они внедряют проекты, отличающиеся заметным риском, одновременно и формируется значительный резерв за счет других направлений.

При этом следует учитывать, что экстенсивное развитие наземного туризма становится в определенной степени конкурентом круизного отдыха. Именно это положение и предопределяет приоритетность качественных параметров круизных лайнеров. Оба направления отдыха и реализации свободного времени становятся приоритетными как с макроэкономических позиций, так и с коммерческих интересов. Поэтому и формируется межотраслевая конкуренция.

Несмотря на концентрацию внимания на развитии круизного судоходства [5, 6], до сих пор не раскрыты принципиальные теоретические основы управления сбалансированностью подсистемы.

Постановка проблемы исследования. Следует рассмотреть альтернативные туристическо-круизные технологии. Приоритеты наземных туров отражают более низкую капиталоемкость одного рабочего места по сравнению с круизным рынком. Объединение наземных и морских технологий отдыха расширяет зону спроса, но связано с возникновением дополнительных рисков дисбаланса интересов судовладельцев и других участников проекта. Судоходные компании, эксплуатирующие крупные круизные лайнеры сосредоточивают свое внимание на развитии исключительно морского направления. Такие круизные компании, не имея проблем с другими направлениями, при стандартных условиях развития ориентируются на увеличение доли в выбранном приоритетном сегменте позиционирования.

В круизном судоходстве формируются две тенденции – одна усиление повторных обращений клиентов, вторая – основательное снижение цен на услуги круизного рынка по стратегии экономики масштаба. Фактически при повышении качества обслуживания даже при абсолютном увеличении цена в расчете на пассажиро-место, услуга (продукт) оказывается доступнее. Кроме того, десятидневный отдых как в Доминиканской республике, так и в Крыму оказывается дороже по сравнению с обслуживанием на круизных лайнерах. На пассажирских судах обязательно обеспечивается питание типа «все включено», дискотеки, обширная развлекательная программа, которой на берегу предоставляется по неконкурентным ценам.

Текущее состояние пассажирского флота Украины характеризуется полным отсутствием современных морских круизных судов. Учитывая высокую цену пассажирских лайнеров, реальным становится на первом этапе приобретение судов, снятых с эксплуатации в других ренджах. Необходимо учитывать изменение роли пассажирского флота в индустрии отдыха, в системе управления денежными потоками и в оптимизации занятости.

Исторически становление пассажирского морского судоходства кроме чисто транспортной задачи было обусловлено необходимостью предоставления при этом максимум удобства и получения удовольствия от такого вида путешествия. Именно этот процесс был использован в качестве отправной позиции формирования индустрии морских круизов. Одновременно этот вид морских технологий можно отнести к достаточно прибыльному бизнесу рекреационного предпринимательства на море. Благодаря принципиальным особенностям морских путешествий (за исключением иммигрантских потоков Европа – США) сформировался устойчивый и возрастающий спрос на этот вид услуг.

Благодаря этому расширилась специализация и многоаспектность проектирования и строительства пассажирских лайнеров. Тем не менее, специализация судов, предназначенных для качественного обеспечения круизов, предполагает дальнейшее развитие под влиянием социально-экономических факторов роста мировой и национальной экономики.

Постановка задачи и цели исследования. В системе глобальной морской транспортной индустрии устойчиво расширяются позиции особого сегмента перевозок – круизное судоходство. Оно обеспечивает как рост значительных денежных потоков, так и развитие рынка труда. По этой причине расширяется состав морских государств развивающих сегмент круизного мореплавания. Поэтому в качестве **основной цели статьи** рассматриваются особенности влияния отдельных факторов на формирование пассажиропотоков в локальных морских ренджах.

Основной материал. В качестве текущей цели становления отечественного круизного бизнеса следует рассматривать наряду с обеспечением надежности выездных круизов граждан Украины итеративное расширение участия операторских и судовладельческих компаний-резидентов на основе бербоут-чартерных и лизинговых методов управления капитальными активами.

Принципиальным становится создание локальной системы удовлетворения потребностей в основных видах круизного отдыха. В связи с этим, наряду с решением задачи инвестирования рациональных проектов, должны быть рассмотрены вопросы организации взаимодействия всех подразделений, обеспечивающих эффективное обслуживание пассажиров. На рис. 1 представлены важнейшие составляющие формирования социально-экономических результатов создания национального сегмента глобальной круизной индустрии в соответствии с теорией рыночных отношений.

В системе круизного судоходства определенную значимость приобретают мотивационные наклонности как собственно в бизнес-структурах, так и у потребителей круизного продукта.

К сожалению, в текущем экономическом состоянии Украины фактически мотивационные наклонности не проявляются, если не считать попытку АСК Укрферри организовать перевозку пассажиров на базе т/х «Южная Пальмира». Именно уровень риска устойчивости в течение основной продолжительности

эксплуатационного периода относительно невысокой доходности даже при умеренной капиталоемкости, предопределяет приоритетную значимость взаимодействия судовладельцев и сервисного сегмента.

На рис. 1 представлен характер влияния факторов спроса (направление D) и предложения (направление S) на параметры и устойчивость развития круизного судоходства.

Наиболее сложными является процесс формирования устойчивости спроса на услуги круизного судоходства. В основе его, как видно лежат два важнейших фактора: институциональные приоритеты повышения жизненного уровня граждан страны и система инновационного стимулирования производства, как важнейшего условия максимизации cash flow. Благодаря достижению международной конкурентоспособности базовых отраслей, приоритетному развитию информационных технологий формируется активность и альтернативность реализации частных инвестиций. Одним из приоритетов и является сегмент быстрого возмещения (обращения) оборотного капитала – индустрия туризма.

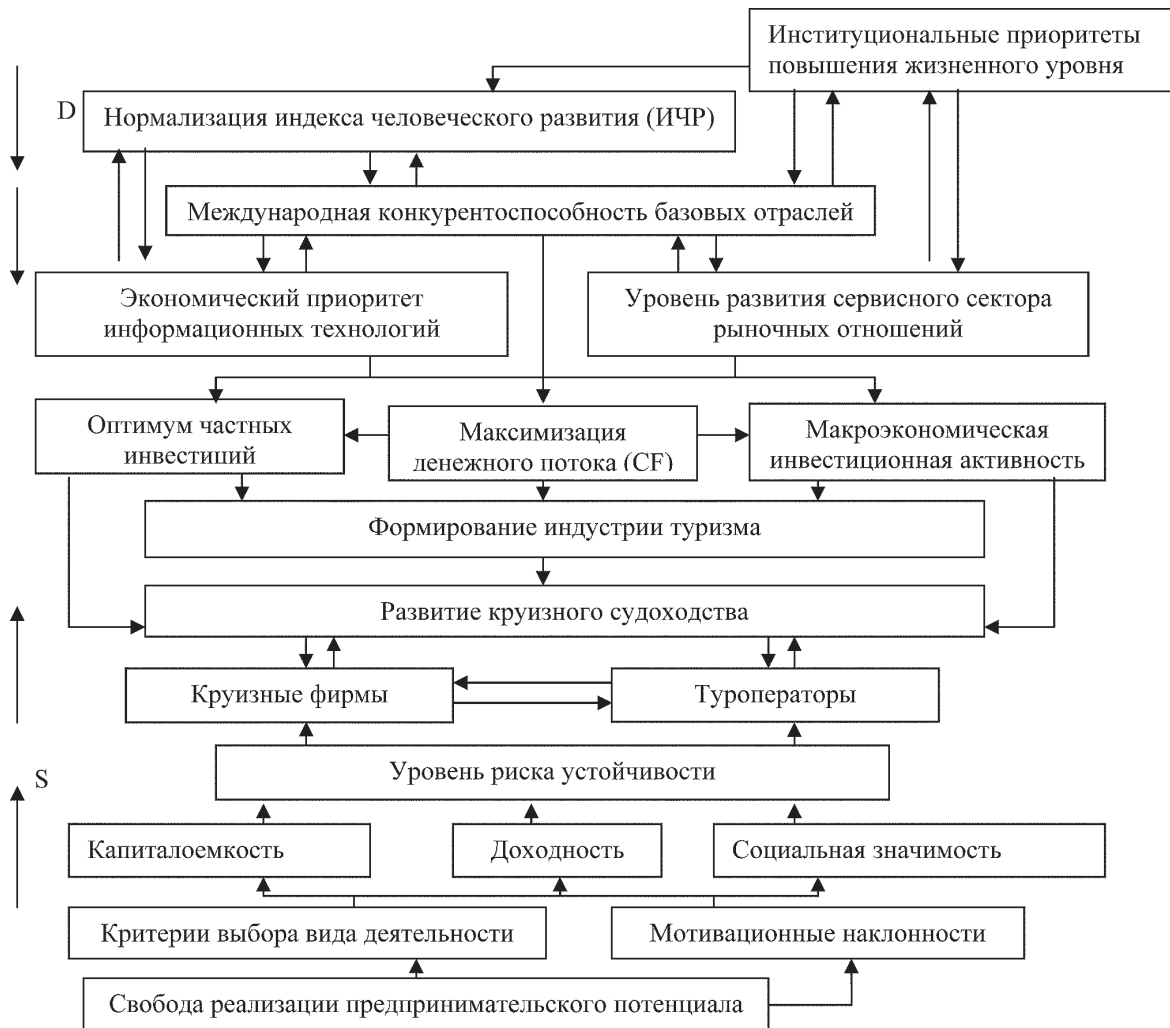


Рис. 1. Социально-экономические аспекты теории развития круизного судоходства

Свобода реализации предпринимательского потенциала, особенно характерная для экономики США, ФРГ. Тем не менее, необходимо учитывать реальную возможность реализации проекта круизного судоходства в региональных зонах позиционирования. В соответствии с методами критериальной ориентации в выборе вида деятельности при любой свободе или ограниченности формирования инвестиционного проекта главными становятся прибыльность [7] и устойчивость денежного потока. При этом как видно из рис. 1 максимизация денежного потока становится объектом управления как с позиции судоходных компаний, так и с позиции макроэкономических институций.

Комплексность обслуживания круизных пассажиропотоков, когда отдельные группы туристов находятся в ведении отдельных специализированных предприятий, обеспечивающих качество проведения запланированного времени, формирует принцип **целостности** в противоположность принципу функциональности и слабой согласованности. В противоположность принципу функциональности внимание

должно быть сосредоточено на единстве объекта формирования денежного потока, в конечном счете. Отсюда выводится и принцип **единства взаимодействия** всех хозяйственных и институциональных подразделений, от которых зависит финансовое состояние судоходной компании и ценность пребывания на борту туристов.

Все остальные участники кризисного бизнеса формируют лишь дополнительные факторы реализации основной части проекта, поэтому должны соизмерять результаты и затраты по соответствию ведущего звена системы. В этом аспекте важно обратить внимание на формирование совокупности экономических и социальных результатов в соответствии с тем, что: «Синергия представляет собой увеличение эффективности деятельности объединенной фирмы сверх того, что две фирмы уже могут или должны выполнять как независимые» [8, с. 29]. Это частично объясняет стремление равноуровневых компаний по объединению ресурсов с целью увеличения доходов и сокращения затрат на основе оптимизации процессов функциональной деятельности.

Присутствие судов в белом списке Парижского и Токийского меморандумов важно с позиции минимизации инспекции государственного портового контроля предопределяет потребительские ценности судна на кризисном рынке. В этом же плане лежит и принадлежность флота к флагам стран-членов ЕС. Это обусловлено совершенством законодательства в области морского права и критериями требований к качеству торгового флота.

Любой концептуальный подход к развитию структурных подразделений мирового кризисного судоходства [], предусматривает достижение максимального денежного потока. Поэтому при решении проблемы развития любого локального сегмента рынка кризисных технологий необходимо учитывать эффективность достижения поставленной цели в пределах доступных масштабов освоения потенциала (рис. 2).

В соответствии с теорией экономического развития [9] и задачами выхода Украины в систему высокотехнологичных хозяйств следует разделять перспективные и текущие цели развития локального сегмента кризисного судоходства



Рис. 2. Условия оптимизации денежных потоков в системе кризисного судоходства

Как видно из рис. 2 основной предпринимательской целью развития локального сегмента кризисного судоходства является оптимизация денежных потоков по совокупности факторов. Кроме чистого коммерческого подхода она должна основываться на рациональности институционального обеспечения, в систему которого входят в основном законодательные положения, стимулирующие эффективность и свободу инвестиционной и операционной деятельности.

Вывод. Таким образом, главным становится реализация так называемого «государственно-предпринимательского партнерства» по системе замкнутых интересов на основе формирования распределения денежных потоков. Следует выбирать стратегии развития, которые способствуют реализации инвестиционных проектов. Условие создания новых рабочих мест и дополнительного денежного потока должно учитываться системой дифференциации налогообложения.

Среди перспективных целей в комплексном освоении транспортного потенциала Черного моря выделяется задача достижения полномасштабного пассажирского морского судоходства в Украине. В качестве основного критерия рассматривается его соответствие статусу нормализованной морской державы, способной удовлетворять потребности в соответствии с принципом сбалансированности спроса и предложения.

Тем не менее, в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов и фактически полной занятости мировых судостроительных верфей следует остановиться на приоритетах выбора этапов и вариантов развития национальной круизной отрасли.

В этом аспекте в контексте общего индустриального развития Украины должна быть выделена стратегия восстановления национального судостроительного комплекса до уровня конкурентоспособности по критериям экономичности с соответствующими комплексами Китая, Южной Кореи и Японии. Особо следует обратить внимание на то, что по критериям функциональной конкурентоспособности выбираются стандарты финского пассажирского судостроения – лидера в глобально сегменте рынка.

Литература

1. Холловой Дж.К., Тейлор Н. Туристический бизнес: Под. с 7 англ. изд. – К.: Знание, 2007. – 798 с.
2. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран; пер. с англ. Д. Липинского и др. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
3. Review of Maritime Transport, 2010 Report by the UNCTAD secretariat //United Nations New York and Geneva – 192 p.
4. Peisley T. Global Changed in the Cruise Industry 2003-2010, Seatrade Communications, 2003/
5. Михайлова Ю.В. Экономико-математическая модель выбора оптимальной схемы круиза / А.М. Холоденко, Ю.В. Михайлова // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2008. — № 13. – С. 107-119.
6. Axel Schulz und Josef Auer Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus. 2010 Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH p.396
7. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил; пер. с англ. Е. Ковачева и др. – [4-е изд.]. – СПб.: Питер, 2006. – 784 с. – (Серия «Академия финансов»).
8. Sirower M. L. The Synergy Trap: How Companies Lose the Acquisition Game.- N.Y.: The Free Press, 2000, — 387 p.
9. Сломан Дж. Экономикс: [учебник] / Дж. Сломан; пер. с англ. под ред. С. В. Лукина. – [5-е изд.]. – СПб.: Питер, 2005. – 832 с. – (Серия «Учебник для вузов»).

УДК 338.24

АСПЕКТИ ОЦІНКИ ТІНЬОВОЇ СИНЕРГІЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ СИСТЕМИ

Кандидат економічних наук Головніна О.Г.

Статтю присвячено розгляду методичних аспектів оцінки тіньової синергії соціально-економічного розвитку систем, з'ясуванню джерел та наслідків тіньової синергетичності соціально-економічної системи. Запропонована модель оцінки тіньової синергетичності національної економіки враховує тіньові доходи системи, вартість тіньових суспільних благ, несплату податків тіньовим сектором економіки, визначення розміру тіньової синергії розвитку, обґрунтування синергетичних ефектів та зміну синергетичності системи

Article it is devoted consideration metodies aspects of an estimation of the shadow synergy sotsialno-economic developments system, to revealing of sources and consequences the shadow synergetics sotsialno-economic