

УДК 656.61.2.072.44+338.48

Примачев Н. Т.
Ковылина М. А.

Одесская национальная морская академия

РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

Отличительные характеристика в общесистемной значимости круизного судоходства предопределяются региональными факторами развития. Это важнейшее условие, предопределяющее параметры и качественные преимущества отдельных морских круизных регионов. Региональные факторы развития круизного судоходства формируют две особенности пассажиропотока по характеристикам спроса. Это уникальные по своей значимости культурно-исторические ценности, с одной стороны, а, с другой, формирование провозной способности флота, ориентированной на специфичность мореплавания в данном бассейне. Именно дифференциация качественных аспектов региональных круизных сегментов глобального рынка предопределяет устойчивость роста пассажиропотока. Поэтому важно использовать и поддерживать принцип многообразия в формировании сбалансированности спроса и предложения. Постепенно морской круиз из состояния предмета роскоши превращается в стандартный уровень рыночных услуг. Круизные технологии для морского государства должны быть одной из основ реализации потенциальной морской ренты.

Ключевые слова: региональные аспекты, принцип многообразия, устойчивость позиционирования, эффективность дифференциации.

Постановка проблемы. Круизное судоходство по своей сущности отличается внутренней дифференциацией региональных структур. В этом отношении выделяется Ассоциация Средиземного моря и прилегающих морских бассейнов, в которую входят 73 порта. Такие круизные порты, как Ливорно, Неаполь, Барселона, Ларнака ежегодно принимают более 1000 лайнеров.

В последнее время устойчиво формируется экспедиционный круизный бизнес. Круизный лайнер ледового класса совершает рейсы в Антарктике и в Арктике. Такие туры раскрывают соотношение интереса, оценки сложности и сбалансированности в природе и обществе. Это одна из высокозатратных форм морского экотуризма.

Несмотря на противоречивость взглядов, следует согласиться с наличием периода зарождения трех центров круизов.

Традиционно особое внимание уделяется Североамериканскому и Карибскому региону. Это обусловлено концентрацией провозной способности и устойчивой платежеспособностью населения. В то же время Средиземноморье и Северо-западная Европа постепенно и устойчиво формировали эксклюзивность круизного региона [1, с. 430].

Традиционно лидерами в использовании круизов являются граждане США. При этом 55% морских путешественников сосредотачивают свое внимание на Карибском бассейне. Далее по популярности оказывается Средиземное море – 10%, круизы в район Аляски – 8,5%, порядка 400 тысяч человек ежегодно.

С весны 2012 года начинается функциональная деятельность круизного судна Disney Fantasy, построенного германской судостроительной компанией Meyer Werft в Papenburg. Судно имеет 1200 кают, длина 340 м и ширина 37 м. Общая пассажировместимость 4 тысяч человек, численность экипажа – 1450. Основной регион операторской деятельности – Карибский бассейн, базовый порт – Канаверал.

Исторически обращает на себя внимание устойчивость формирования круизных технологий на Черном море. С момента зарождения пассажирского судоходства до масштабных технологий, основанных на потенциале провозной способности пассажирского флота Черноморского морского пароходства. Системно и целенаправленно создавался специализированный флот и реализовался принцип ценовой доступности для основной массы по-

ребителей морских путешествий. К сожалению, в силу внешних условий потенциал провозной способности пассажирского флота Украины был утрачен, а социально-экономические условия развития страны критически сузили спрос со стороны граждан государства. Однако, культурно-исторические и природно-климатические характеристики объектов морского региона сохранили свою привлекательность [2, с. 101]. Существенно и принципиально изменились политические условия эффективного использования потенциала известных круизных брендов.

Анализ состояния проблемы и ее исследования. О масштабности развития круизной отрасли свидетельствуют примеры формирования корпоративного капитала и масштабов позиционирования в глобальном круизном пространстве [3, с. 84]. В процессе развития крупнейшей круизной компании становится корпорация Carnival Corp. В ее состав входили круизные компании: Carnival Cruise Line (11 круизных лайнеров), Holland America Line (8 круизных судов), Windstars Cruises (3 круизных лайнера), Seaborn Cruises (3 круизных судна), Holland America Westours (экскурсии, отели, небольшие суда на Аляске). Кроме того корпорация объединяет 13 компаний проката машин на Аляске, 50% компаний, содержащих казино на речных судах в США, 50% Airtours (UK туроператор + 3 круизных судна), 65% Costa Crociere (7 круизных судов). В целом компания представляет на круизном рынке более 20 тысяч пассажирских мест на круизных лайнерах.

В свою очередь корпорация Royal Caribbean располагает уникальными круизными лайнерами общей пассажировместимостью 19 тысяч мест. Они работают на 550 круизных маршрутах. Компания владеет островом в Карибском море. При формировании маршрутов используется более 130 портов захода. Предложение характеризуется множеством разнообразных развлекательно-познавательных программ. По ряду условий продолжительность круизов установлена в пределах 3-15 суток. Ежегодно обслуживается до одного миллиона туристов, чему способствует широкий набор сезонных скидок.

Эти характеристики, с одной стороны, отражают возможности устойчивого позиционирования судоходных компаний, а, с другой, сложность выхода на рынок новых операторов, не обладающих отличительными качествами круизного продукта. В этом отношении компания Royal Caribbean

Cruise Lines после приемки самого большого и наиболее комфортабельного в мире пассажирского лайнера Oasis of the Seas объявила конкурсный набор персонала для обслуживания пассажиров.

О перспективности развития индустрии отдыха на основе всех видов путешествий свидетельствует прогноз роста совокупного дохода от туризма в Великобритании. Если в 2010 году доход составил по въездному и внутреннему туризму 115 млрд фунтов стерлингов, в 2020 году ожидает поступление до 188 млрд.

Последнее в большей мере касается развития и работы всех видов пассажирского флота. После потери функции перемещения деловых пассажиров, сформирована новая перспективная ниша в системе рекреационных технологий, что и обеспечивает достаточную надежность работы и получения необходимых денежных ресурсов. Главным остается управление на основе контроля адекватности состояния по соответствию маржинальных затрат и уровня пассажирских тарифов [4, с. 191].

Поэтому проблемам круизного судоходства уделяется достаточно внимания. Об этом свидетельствуют публикации [5, с. 140; 6, с. 78], тем не менее динамичность развития отрасли предопределяет возникновение новых задач и тем для исследований.

Постановка задачи и цели статьи. Несмотря на принципиальные изменения условий стабильного функционирования круизного сегмента Черного моря, сохраняется перспективность развития потенциала пассажирского флота. Поэтому основной целью статьи является освещение основных подходов к формированию особенностей локальных сегментов глобального круизного пространства.

Основной материал. Важно предпринять необходимые меры по наращиванию адекватного круизного потенциала, чтобы достичь оптимальной реализации провозной способности по уровню эффективной загрузки пассажироместности в течение устойчивого периода. Проблемой остается ограниченность средств для формирования инвестиционных программ развития регионального круизного потенциала.

В то же время в торговом судоходстве с момента формулировки закона прибавочной стоимости и принципа маржинальных результатов существенно изменилось соотношение между основным и человеческим капиталом. Владельцы и операторы основного капитала торгового флота, превывсившего 1,4 трл долларов, доверили менеджмент судоходства и обслуживание флота всего лишь 1,5 миллиона человек (по уровню 2014 года). В этих условиях более жестко проявляется заключение: «Рабочее время остается субстанцией богатства, а свободное время, время которым человек располагает, есть само богатство» [7, с. 327]. Последнее утверждение и предопределяет роль круизного судоходства в реализации этого «богатства».

О роли туристической отрасли свидетельствует статистика развития болгарского сегмента. Прибыль отрасли в 2004 году составила 1.6 млрд евро. В дальнейшем ежегодный прирост дохода туристического комплекса приблизился к 1 млрд евро. В целом, несмотря на кризисный период и необходимость снижения цен, прибыль отрасли в 2010 году оказалась в пределах 4,5 млрд евро.

Устойчивость круизного бизнеса основывается на традиционных связях круизных компаний и лидеров строи-

тельства пассажирского флота. Так финская верфь Kvaerner Masa-Yards построила для каждой из компаний Costa Crociere и Carnival Cruise Lines до 10 судов класса люкс. Суда работают как в водах Европы, так и Южной Америки. Именно европейские верфи традиционно доминировали в строительстве пассажирского флота. Но Китай начинает реализовывать стратегию позиционирования и в этом сегменте морской транспортной индустрии.

Из истории экономического развития и морских перевозок прослеживается правило, отражающее концентрацию внимания на производстве и услугах на начальных этапах, которые не требуют значительных инновационных решений. Только на определенной стадии развития появляются задачи удовлетворения новых потребностей. Именно поэтому быстро развивается круизное судоходство на стадии постиндустриального развития, несмотря на проблемы экономических кризисов.

Усиливается основная тенденция развития круизного судоходства, требующая четкой временной реализации выбранной стратегии. Несмотря на строительство мегалайнеров и судов класса люкс, важнейшими остаются повышение безопасности, экономичность и функциональность относительно целевого назначения сформированного потенциала.

На примере судов типа Eagle следует проследить изменение условий труда и отдыха экипажа. При штатной численности экипажа в 1180 человек предусмотрена специальная рекреационная палуба, два массажных бассейна, тренажерный зал. Команда имеет возможность отдыха на частном острове компании Royal Caribbean Cruises Ltd в Карибском море.

Особой тенденций с конца XX века становится усиление дифференциации видов круизных сообщений. Достаточно обратить внимание на то, что наряду с мегалайнерами и мега яхтами финские судостроители пассажирских судов создали прогулочный лайнер длиной 196 м, 28000 брт. и пассажироместностью 410 человек. Такие суда в 80-х годах XX века относились к основному параметру круизных лайнеров.

Несмотря на то, что круизный бизнес фактически относится к отрасли с недифференцированным продуктом, в основе которого лежит морское путешествие с системой обслуживания на борту судна. Одновременно формируется внутрискруизное многообразие. Именно это стимулирует создание как стратегических групп, так и усиление конкуренции в привлечении потока круизных пассажиров (рис. 1). В этом отношении

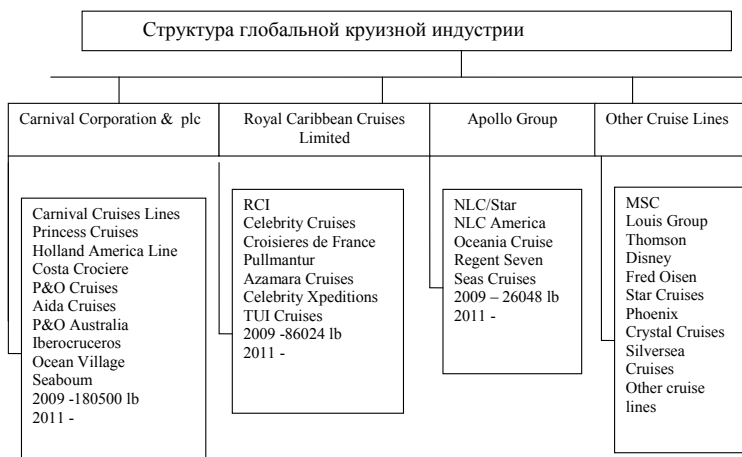


Рис. 1. Характер организационного позиционирования круизных операторов

виделяється нішева диференціація услуг и видов круизного продукта.

Достаточно вспомнить выполнение в 2011 году круиза так называемых хищниц. Это женщины от 35 лет, предпочитающие молодых спутников. Из-за необычности состава пассажиров ряд компаний и стран отказались участвовать в их обслуживании. Тем не менее один из крупнейших лайнеров мира Liberty of the Seas совершил первый рейс в регионе европейской круизной зоны. Примером для этих пассажирок оказалась Екатерина Великая.

В системе эффективности и функциональной устойчивости круизного судоходства используется широкий спектр технико-экономических и организационных решений. В частности, ведущие судовладельцы предпочитают для строительства лайнеров использовать специальную сталь. При этом удорожание стоимости судов сопровождается экономичностью судоремонта и антикоррозийного обеспечения. Кроме того, фактически увеличивается продолжительность эксплуатационного периода за счет сокращения ремонтных циклов.

На рынке круизных технологий ведущую позицию по параметрам пассажирских лайнеров и масштабам деятельности занимает компания Royal Caribbean Cruises Ltd. В ее состав входят Royal Caribbean International и Celebrity Cruises. Главным является акцент на характер международной деятельности судоходного комплекса.

Суда быстро развивающейся компании Royal Caribbean International плавают в районе Аляски, Багамских островов, Канады, Карибского моря, в Европе, на Дальнем Востоке, по Панамскому каналу и в Скандинавии. Общая пассажироместность превышает 40000 мест. Ее постоянный рост предопределяет возможность выхода компании в регион Черного моря.

Одновременно реализуются специальные программы для молодоженов, проведения конференций, праздников. При этом наметился тренд смещения функциональной деятельности в более дорогой сегмент круизного рынка. Это отразилось

на повышении цены перевозок на устойчивых локальных зонах до 10%. Тем не менее в США в среднем в течение года продается около 5 млн круизов, в Германии более 2 млн. В Италии ежегодно совершают круизные путешествия 0,5 млн человек. В Испании, несмотря на незначительное различие в численности населения, круизы совершают порядка 200 тысяч человек. Такая дифференциация подчеркивает роль и национальных особенностей в организации морских путешествий.

Выводы. Круиз как форма отдыха на море отличается устойчивостью экономического роста и особой структуризацией. В современном круизном судоходстве в значительной мере проявляется фактор многообразия. Отмечается расширение использования старинных парусников не только для прохождения практик, но и для реализации экспедиционных и целевых круизов. Это демонстрирует использование парусника Sea Cloud, заходившего и в Одесский порт. К сожалению, с момента выхода из эксплуатационного состояния барка «Товарищ» и простоя парусника «Дружба» Украина оказалась вне этого вида морских круизов.

Особое место в морских туристических технологиях занимают паромные сообщения. Они характеризуются многообразием расположения, гидро-метеорологических условий, природными и культурными памятниками, расположенными в зонах судоходства. В этом виде коммерческой деятельности наиболее четко проявляется вывод: «...бизнес после интеграции является сочетанием видов деятельности, при котором ни одному из них не отдается предпочтение» [8, с. 148]. Именно комплексность обслуживания пассажиропотоков разнообразными сервисными подразделениями формирует устойчивость спроса в этом виде индустрии.

Поэтому, несмотря на экономические проблемы макроэкономического характера, важна реализация активной морской транспортной политики, стимулирующей предпринимательскую активность в любом сегменте рынка морской торговли.

Список литературы:

1. Холловей Дж.К. Туристический бизнес: Пер. с 7-го англ. изд. / Н. Тейлор. – К.: Знання, 2007. – 798 с.
2. Голубкова И.А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: монография / И.А. Голубкова. – Одесса: ИПРиЭИ НАНУ, 2011. – 320 с.
3. Schulz A. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / J. Auer. – Munchen: Oldenbourg, 2010. – 397 p.
4. Douglas N. The Cruise Ship Experiences / B. Douglas. – L.: Pearson, 2004. – 246 p.
5. Peisley T. Global Changes in the Cruise Industry 2003–2010 / T. Peisley. – L.: Seatrade Communication, 2003. – 342 p.
6. Селиванов В.В. Агентирование круизных судов и яхт: монография / В.В. Селиванов. – Одесса: Феникс, 2010. – 239 с.
7. Маркс Карл Собрание сочинений. Том 26. – М.: Политиздат, 1954. – 780 с.
8. Харилло К.Х. Стратегическая логика: Логическая основа решения стратегических проблем бизнеса / К.Х. Харилло; пер. с англ. – Днепрпетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.

Примачов М. Т.

Ковиліна М. А.

Одеська національна морська академія

РЕГІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ КРУІЗНОЇ ІНДУСТРІЇ

Резюме

Відмітні характеристики у загальносистемній значущості круїзного судноплавства зумовлюються регіональними факторами розвитку. Це найважливіша умова, яка визначає параметри та якісні переваги окремих морських круїзних регіонів. Регіональні фактори розвитку круїзного судноплавства формують дві особливості пасажиропотоку за характеристиками попиту. Це унікальні за своєю значністю культурно-історичні цінності, з одного боку, а з іншого – формування провізної спроможності флоту, орієнтованої на специфічність мореплавства у даному басейні. Саме диференціація якісних аспектів регіональних круїзних сегментів глобального ринку зумовлює стійкість зростання пасажиропотоку. Тому важливо використовувати та підтримувати принцип різноманітності у формуванні збалансованості попиту та пропозиції. Поступово морський круїз зі стану перетворюється на стандартних рівень ринкових послуг. Круїзні технології для морської держави мають бути однією з основ реалізації потенційної морської ренти.

Ключові слова: регіональні аспекти, принцип різноманітності, стійкість позиціонування, ефективність диференціації.

Primachev N. T.
Kovylina M. A.
Odessa National Maritime Academy

REGIONAL ASPECTS OF DEVELOPMENT OF THE MARINE CRUISE INDUSTRY

Summary

The distinctive features in the system-wide significance of the cruise shipping are determined by the regional factors of development. This is the most important condition which determines parameters and qualitative advantages of the certain marine cruise regions. The regional factors of development of the cruise shipping form two peculiarities of the passenger traffic flow according to the characteristics of demand. These are unique by their significance cultural and historical values, on the one hand, and, on the other – formation of fleet carrying capacity, oriented at specificity of navigation in the definite water area. It is differentiation of qualitative aspects of regional cruise segments of the global market that determines the stable increase of the passenger traffic flow. So it is important to use and support the principle of diversity in formation of balanced supply and demand. Gradually, sea cruises turn from a luxury item into the standard level of market services. Cruise technologies are to be one of the foundations for implementation of potential marine rent in a maritime state.

Keywords: regional aspects, principle of diversity, stable positioning, efficiency of differentiation.

УДК 338.48

Коржилов Л. І.
Харківський національний економічний університет
імені Семена Кузнеця

РОЗВИТОК ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ В РЕГІОНАЛЬНОМУ КОНТЕКСТІ

У статті розглянуто значення туристичної галузі у розрізі регіонального розвитку. Виділені основні види туризму, які на сьогоднішній день є найбільш поширеними за регіонами України. Визначено основні фактори, які здійснюють найбільший вплив на стан та розвиток галузі туризму. Запропоновано їх перелік для просування відповідно до виділених видів туризму. Отримані показники розділені на три групи за рівнем перспективності видів туризму. Проаналізовано перспективність кожного регіону країни та надано рекомендації щодо їх подальшого розвитку.

Ключові слова: види туризму, рівень перспективності, регіон, розвиток туризму, фактори впливу.

Постановка проблеми. В останні десятиріччя туризм займає все більш значущу позицію в регіональному розвитку. Він є великою надією для периферійних регіонів, і в останній час виступає в якості потенційного двигуна економіки, а не тільки традиційним кластером обслуговування. Розбудова індустрії туризму та формування національного ринку туристичних послуг позначиться на територіальній організації туристичного ринку країни процесами структуризації геопростору і диверсифікації місцевих ринків і сприятиме подальшій поляризації територіальної структури, ієрархізації територіальних ринків, що закріпиться процесами територіальної концентрації і спеціалізації [1, с. 223].

Сучасний розвиток туристичної галузі країни значною мірою залежить від оптимальної оцінки можливостей кожного туристичного регіону. Регіональні особливості у розвитку туристичного регіону спираються на наявність багатьох факторів та ресурсів, кількісно-якісна характеристика яких може визначати перспективність та доцільність просування певного виду туризму. Варто зазначити, що в Україні туризм не розглядається, як сучасний феномен, який здатний вирішувати як соціальні, так економічні завдання регіону та країни в цілому. На жаль, туристичний потенціал зазвичай залишається тільки перспективою і не трансформується в соціальні та економічні здобутки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Специфіка та проблематика розвитку різних видів туризму, спираючись на регіональні особливості

були розглянуті в наукових працях М. Борушак, О. Гулич, О.В. Кифяк, Т. Ореховська, Т. Ткаченко, І. Школа. Проте огляд наукової літератури за темою цієї статті виявив, що невелика увага приділяється вивченню туристичних регіонів в контексті перспективності розвитку найбільш поширених видів туризму, які доцільно розвивати.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. У розрізі загальної проблеми варто зазначити, що важливим постає вирішення проблеми щодо виявлення реального потенціалу туристичних регіонів та їх раціонального розвитку, спираючись на перспективні види туризму.

Мета статті. Головною метою статті є визначення та аналіз факторів впливу на розвиток певних видів туризму враховуючи регіональні особливості.

Виклад основного матеріалу. Важливість будовування стратегічної позиції відносно розвитку туризму обґрунтована тим, що окрім вирішення приватних соціально-економічних проблем, туризм є важливим елементом системи територіального маркетингу і формування сприятливого іміджу регіону по відношенню до зовнішніх суб'єктів (туристам, мешканцям інших регіонів і країн, сусіднім регіонам, господарюючим суб'єктам). Також, володіючи комплексують роллю, розвиток туризму здатний створити сприятливі умови для залучення на територію інших галузей і видів економічної діяльності [4, с. 24].

Управління регіональним розвитком туризму ґрунтується на урахуванні природних умов, ресурсного забезпечення, розвиненості транспортної