

УДК 656.614.2.072.44

И. А. Голубкова,

к.э.н., доцент, доцент кафедры экономической теории и предпринимательства на морском транспорте,
Одесская национальная морская академия

РАЗВИТИЕ ОСНОВНЫХ ФУНКЦИЙ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА

Рассматривается развитие функций круизного судоходства и особенности функционирования круизных секторов рынка морских перевозок. Уточняется процессе выбора стратегии развития локального сегмента круизного рынка. Обосновывается эффективность функциональной деятельности подразделений морского транспортного комплекса.

Development of cruise shipping functions and features of the operation of cruise shipping market sectors. Clarifies the process of choosing a strategy of local cruise market segment. Substantiates the effectiveness of the functional units of the marine transport sector.

Ключевые слова: круизный рынок, локальный сегмент, инновационный фактор, круизный бизнес, инвестиции, яхтинг, пассажиропоток.

Keywords: cruise market, the local segment, the innovative factor, cruise business, investment, yachting, passengers.

Постановка проблемы. Относительная пропорциональность видов деятельности и услуг в глобальном экономическом пространстве предопределяет задачи сбалансированности последующего развития и оптимальной структуризации ресурсов и результатов [1]. Мировое судостроение в этом аспекте формирует денежный поток от реализации судов различной специализации, превышающий ежегодно 100 миллиардов долларов. Существенную и постоянно возрастающую в этом процессе долю занимает сектор круизного флота [2]. При этом необходимо помнить, что судостроение обслуживают сотни других производств. Кроме того, круизное судоходство формирует концентры новых рабочих мест специалистов, требующих особых знаний.

Необходимо учитывать особенности формирования пассажиропотока на круизных судах. В период активного состояния национальной экономики промышленно развитых государств основной особенностью является преобладание туристов пенсионного возраста. Это и предопределяет комфортность судов, требования к обслуживающему персоналу, безопасности и береговому обслуживанию. Одним из принципиальных факторов, определяющих состояние морского круизного рынка, является социально-экономические условия страны и региона, который в природном и историческом аспектах является объектом развития туризма [3]. В частности, как азиатский финансовый кризис, так и глобальный кризис 2008 – 2009 годов существенно изменили активность круизного судоходства в регионе Индийского океана. Снижение числа заходов круизных судов в Сингапур, Малайзию, Индонезию превысило 10 процентов.

Отмечается дифференциация уровня падения объема перевозок пассажиров по традиционным регионам круизного судоходства. Резкое снижение количество туристов, посещающих страны ЮВА, отмечено в период регионального финансового кризиса. Часть местных круизных операторов прекращают свою деятельность, а судовладельцы продают круизный тоннаж. Для крупных круизных операторов в качестве последствий нестабильности круизного рынка становится существенное снижение прибыли.

Уровень развития туристического бизнеса и особенно круизного судоходства тесно связан с уровнем благосостояния и качества жизни в стране [4]. Он достаточно четко реагирует на взаимосвязь оплаты труда и масштабов производства и инвестиционной деятельности.

Анализ состояния проблемы. С середины XX века под влиянием структуры индустриального развития стран и воздействия инновационных факторов отмечается изменение роли отдельных видов пассажирского транспорта. На авиационный перешли все дальние и средние маршруты перевозки. Морской транспорт начал приобретать функции одной из специфических отраслей индустрии отдыха [5]. Вследствие этого изменяется соотношение между функцией перемещения и обеспечения эффективного проведения свободного времени.

Строительство круизного судна характеризуется длительностью и капиталоемкостью процесса. С момента принятия решения о строительстве и выборе типа судна и до завершения строительства требуется от 4 до 10 лет. При этом жизненный цикл судна принимается в пределах 25 лет. Сложное инженерное решение требует концентрации усилий множества предприятий. В этом заключается проблемность устойчивого эффективного функционирования объекта. Кроме необходимости концентрации усилий и кооперирования в процессе строительства в последующем возникают задачи рациональной операторской деятельности. Последнее требует четкой работы сервисных служб и туроператоров.

В процессе выбора стратегии развития локального сегмента круизного рынка необходимо рассмотреть закономерности устойчивости операторской деятельности ведущих судовладельческих структур. Так круизная компания Princess Cruises в своей маркетинговой деятельности придерживается логической совокупности критериев, которые учитывают особенности круизного бизнеса и загрузки потенциала [6].

Во-первых, тщательное изучение потребностей и предпочтений клиентов пассажирского порта или круизной компании.

Во-вторых, максимальная ориентация на полноту удовлетворения требований круизеров по критериям привлекательности порта и познавательных экскурсий.

В-третьих, необходимо качественное обслуживание туристов, независимо от стоимости круиза и параметров теплохода. Однако, эти показатели в то же время являются факторами формирования пассажиропотока.

В-четвертых, необходимо дифференцировать круизы по близости портов и круизы с акцентом на морские путешествия.

В-пятых, морское путешествие должно быть безопасным и в значительной мере обеспечивать приток двух групп путешественников. Одни ориентированы на экзотику и экспедиционную трудность (арктические рейсы). Другие предпочитают наличие инфраструктуры в морском бассейне.

Среди конкурентных круизных судоходных компаний исторически выделяется Cunard, она имеет богатейшую историю и длительное время сохраняет высокий престиж. С 2009 года компания владеет современными высоко комфортабельными судами Queen Mary-2, Queen Victoria. Последний теплоход – крупнейший лайнер класса Панамакс.

Исторически выделяются два фактора формирования круизной активности групп граждан [7]: это – экономический уровень развития страны и культурно-образовательный ценз пассажиров. Именно поэтому к началу XXI века наибольшую активность проявляли граждане США. По уровню платежеспособности, но и

бережливости выделяются граждане стран ЕС во главе с Германией.

Постановка задачи и цели. Исследование основных факторов и особенностей функционирования круизных секторов рынка морских перевозок и уточнение закономерностей развития этого вида судоходства основывается на уточнении и развитии функций круизного судоходства, что является основной **целью** статьи.

Основной материал. Круизное судоходство наиболее активно развивается на основе высокого промышленного потенциала страны и в соответствии с формированием достаточного уровня накоплений. С этим связано и развитие функций морских пассажирских перевозок. Вследствие этого резко возрастают денежные потоки. Например, в 1997 году доходы от круизных перевозок в США составили 11,6 млрд. долларов и возросли к 2010 году до 28 млрд. долларов. Среднегодовой прирост дохода круизных компаний в США достиг 10 процентов. Индустрия круизного судоходства в США превышает 200 тысяч рабочих мест. Количество занятых в данном сегменте экономики постоянно возрастает.

Пассажироместимость круизного флота в течение пяти лет возросла на 43 процента. В последующие годы, даже в условиях кризиса 2008 – 2009 годов, этот сегмент рынка морской торговли отражал относительную устойчивость функционирования. Проблемы возникали у операторов с недостаточной степенью концентрации ресурсов.

Одновременно следует отметить, что особое значение в круизном судоходстве имеют стратегии формирования рынка несовершенной конкуренции. При этом в ряде случаев используются неэкономические методы конкурентной борьбы. Об этом свидетельствует арест круизного судна «Молдавия» в Болгарии, вследствие чего возникли не только прямые убытки, но существенно был снижен имидж судовладельца – УДП.

Судно выполняло круговой круиз по маршруту Пассау – Измаил – Вилково – Пассау. Теплоход в связи с иском финансовых претензий к УДП компании METCO был арестован в болгарском порту Лом. Вследствие этого фактически нарушена международная практика свободы передвижения и прав человека.

В результате судебного разбирательства пароходства признано невиновным. Убытки компании в размере 50 тыс. евро оказались реальными и были связаны с необходимостью отправки пассажиров к местам проживания на чартерных рейсах. Кроме того, сформировались расходы по содержанию судна во время простоя. Однако главным последствием в таких действиях конкурентов считается потеря деловой репутации судоходной компании.

Однако просматривается и вина УДП, которое заключило договор об операторской деятельности с компанией METCO на недостаточно оправданных экономических условиях. Последующая попытка пересмотра основных положений для снижения потерь Украины и привело к таким действиям. На рис. 1 представлены основные функции сервисных предприятий, связанных договорными условиями с круизным оператором.



Рис. 1. Структура основных функций круизного бизнеса

Сервисная функция заключается в обслуживании туристов на теплоходе и в период посещения основных целей. Однако определяющим становится обслуживание желающих совершить круиз в офисе при продаже пакета туристических услуг. В этом отношении принципиальным становится такое взаимоотношение отдельных составляющих мирового туристского комплекса, при котором достигается состояние, когда «... процесс передачи интеграционной функции, который сдерживает возможности компании и по институционализации предпринимательских функций» [8] обеспечивает достижение совокупности интересов основных участников рынка.

Комплектующая функция достаточно ответственная и нацелена на стабилизацию количественных характеристик круизного бизнеса. Следует различать дифференциацию целей:

- комплектация тура из отдельных услуг для туроператора, специализирующегося в сегменте позиционирования;
- формирование комбинированных круизов с учетом особенностей локализации и сезонной дифференциации.

Взаимодействие пассажирских судоходных компаний и сервисных береговых подразделений круизной индустрии изменяет соотношение между флотом и его объектом удовлетворения спроса. Все аспекты, принципы и формы реализации потенциала судоходной компании требуют комплексного подхода.

Гарантийная функция – предоставление морским туристам гарантий по заранее оплаченным круизным услугам в обусловленном количестве и на обусловленном уровне. О целевой направленности развития многообразных аспектов индустрии отдыха свидетельствует стратегия Дубая. В городе с населением до 1 млн. человек функционирует около 300 гостиниц. Они охватывают все платежные группы туристов и ориентированы на полноценное проведение времени с использованием морского расположения. Фактически территория не располагающая природными и архитектурными преимуществами вследствие решения целевой задачи превратилась в зону комплексного отдыха. Достаточно вспомнить подводный ресторан на искусственном острове с видами плавающих акул.

На фоне отмеченного и других проблемных факторов следует выделить стратегию деятельности на мировом круизном рынке компании Royal Caribbean Int. Вследствие относительно узкого морского круизного рынка компания, ориентируясь на локальную зону Средиземного и Черного морей расширяет имидж за счет привлечения туристов из нетрадиционных стран на основе строительства комфортабельных судов повышенной пассажироместимости. Граждане Испании, Франции и Великобритании в большей степени концентрируют свое внимание на культурно-историческом комплексе средиземноморья. Поэтому требуются дополнительные факторы расширения имиджа черноморского региона.

Одним из факторов формирования яхтинга, как секции туристического бизнеса, является природная привлекательность и устойчивость этого вида человеческой деятельности, наличие климатических условий для обоснования бизнес-отношений и наличие инвестиционных ресурсов в условиях поддержки такого вида судоходства

В этом отношении Одесский морской регион обеспечивает исторически традиционную привлекательность яхтинга. Процветание яхтинга в Одесской бухте с XIX века подтверждается участием в его работе членов царской семьи. В основе содержания яхт-клубов лежали средства меценатов, богатых владельцев. Доходы от использования яхт не были основными. Об уровне Одесского яхт-клуба свидетельствует наличие в ее составе яхты, созданной знаменитой английской верфью «MacCallister & Son».

Выводы. При выборе стратегии развития потенциала национального круизного бизнеса необходимо учитывать то, что первоначальные инвестиции не могут обеспечить достаточную норму прибыли, они создают развернутую систему рабочих мест в форме горизонтальной интеграции. Основная часть стоимости круизной компании формирует будущее развитие, поэтому не следует резко изменять стратегию оперирования с уменьшением предложения в условиях умеренного роста спроса или его падения.

Следует отметить, что в системе круизного судоходства значительная часть капитальных и текущих затрат обусловлена требованиями безопасности. Поэтому разработка норм безопасности в национальном судоходстве должна отвечать требованиям международных стандартов и законодательства Украины. В этом процессе особое место занимает контроль безопасности круизного судоходства и эффективности функциональной деятельности соответствующих подразделений морского транспортного комплекса.

Литература

1. Сломан Дж. Экономикс. 5-е изд./ Пер. с англ. по ред. С. В. Лукина – СПб.: Питер, 2005. – 832 с.: ил. – (Серия «Учебник для вузов»)

2. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – Одесса: Фенікс; М.: Транслит, 2006. – 360 с.
3. Холлоуей ДЖ. К., Тейлор Н. Туристический бизнес: Пер. С 7-го англ. изд. –К.: Знання, 2007. – 798 с.
4. Review of maritime transport 2009. UN: New York, Geneva, 2009. – 148 p.
5. Peisley T. Global Changed in the Cruise Industry 2003-2010, Seatrade Communications, 2003/
6. Berger A. Review of Ocean Travel and Cruising: a Cultural Analysis, The Haworth Hospitality Press, 2004
7. Мальска М.П. Міжнародний туризм і сфера послуг/ Мальска М.П., Антонюк Н.В., Ганич Н.М. – К.: Знання, 2008.- 661 с.
8. Адизес И. К. Управление жизненным циклом корпораций / И. К. Адизес; пер. с англ. под ред. А. Г. Сеферяна – СПб.: Питер, 2007. – 384 с. – (Серия «Теория менеджмента»).

Стаття надійшла до редакції 11.01.2012 р.



ТОВ "ДКС Центр"