

ОСОБЛИВОСТІ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Голубкова І.А. доктор економічних наук, Одеська національна морська академія, Одеса, Україна

FEATURES OF STRATEGIC PLANNING CRUISE SHIPPING IN THE BLACK SEA REGION

Golubkova I.A. doctor of economic sciences, Odessa national maritime academy, Odessa, Ukraine

ОСОБЕННОСТИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

Голубкова И.А. доктор экономических наук, Одесская национальная морская академия, Одесса, Украина

Вступ. Підвищення ролі круїзного судноплавства і випереджаюче зростання провізної здатності флоту провідних компаній світу зумовлює актуальність розробки методів і показників стратегічного планування інфраструктурного потенціалу.

Проте, незалежно від поточного стану економічних і виробничих характеристик круїзних судноплавних компаній, необхідно контролювати характер платоспроможності основної групи споживачів морських подорожей [1]. Певне значення в цьому аспекті має стан виручки і об'єму змінних витрат, рівень конкурентної адекватності по цінових і якісних критеріях [2]. З обліком відміченого виробляється своєчасна реакція на локальну економічну ситуацію, що склалася. Одночасно в системі менеджменту мають бути постійно присутніми антикризові технології [3]. Вони ґрунтуються на системі оцінки ринків і на управлінні пасажиропотоками відносно лімітації постійних витрат.

У світовій практиці стійко зростаючий попит на стандартні морські круїзи зазвичай забезпечується відповідним розширенням провізної здатності на основі введення в експлуатацію нових лайнерів. При цьому розширення зони будівництва круїзного флоту (поряд з європейськими базами беруть участь китайські і південнокорейські суднобудівельні верфі) підкреслює масштабність оновлення судів світового пасажирського флоту.

Слід звернути увагу на альтернативність підходу до вибору класичного типу круїзного судна, що найбільшою мірою відповідає соціально-економічному призначенню бізнесу і що відображає особливості регіону і диференціацію пріоритету морських туристів.

Основна частина. Аналіз стану проблеми. З розширенням попиту на круїзний вигляд відпочинку і формування у зв'язку з цим значного інвестиційного і грошового потоку увага акцентується, певною мірою, на соціально-економічній ролі галузі. Тому виникає необхідність вдосконалення методів управління результатами. Цим питанням присвячений ряд публікацій [1, 4, 5]. Проте, інтенсивність і особливість розвитку локальних круїзних зон, в тому числі чорноморського регіону, вимагають обґрунтування принципів перспективного планування провізної здатності і інших ресурсів флоту.

Постійно удосконалюються маркетингові технології [6] розвитку пропозиції на круїзному ринку. Про це свідчить будівництво американською компанією "Disney Cruise Lines" судна 124 тис. т дедвейту, завдовжки 330 м. До традиційних послуг відпочинку додається технологія свят з елементами казкових розваг, в основі якого лежить принцип створення Діснейленда.

У стратегії і проектах розвитку круїзного флоту провідних операторів лежить облік двох закономірностей:

- відносній стабільності функціонально-економічної ситуації в сегменті морського відпочинку;
- наявності досить постійного попиту і споживачів в умовах порівняльного зниження цін на круїзи з урахуванням їх якості і масштабності послуг.

У структурі інвестиційної і інноваційної стратегії центральне місце в чорноморському регіоні, окрім будівництва спеціального флоту, виділяються завдання розвитку пасажирських терміналів портів. Проблемою є пошук випереджаючих інвестицій до моменту їх повномасштабної віддачі.

Стійке підвищення долі великотоннажних лайнерів, що намітилося, ставить альтернативу: або зосередження тільки на базових портах (Одеса, Сочі), або пошук зовнішніх інвесторів для розширення кількості приймаючих портів.

За оцінками, починаючи з 2012 року більше половини морських туристів передбачається обслуговувати мегалайнерами. Досить згадати розміри таких суден: довжина від 290 м, осідання від 12 м - і стає очевидною проблема гідротехнічного будівництва для чорноморських портів.

Постановка завдання і мети дослідження. Судноплавний комплекс круїзного бізнесу відноситься до високо капіталомістких видів функціональної діяльності, тому найважливішою проблемою стає вибір ефективних проектів розвитку. Відповідно до цього основною метою дослідження розглядається планування розвитку і функціональної діяльності круїзної судноплавної компанії в структурі життєвого циклу.

Основний матеріал. Морська індустрія будь-якої країни при нормалізованому розвитку забезпечує складну сукупність соціально-економічних результатів. Тому повномасштабні морські держави концентрують увагу якщо не на усіх напрямках використання морегосподарського комплексу, то на найважливіших формах ефективного витягання морської ренти. До одного з принципів видів діяльності відноситься перевезення пасажирів по сучасних круїзних технологіях в локальних морських регіонах.

Особливості зони операторської діяльності з урахуванням основних вимог морських туристів зумовлюють завдання розвитку провізної здатності і планування функціональної діяльності спеціалізованих судноплавних компаній. На рис.1 представлена сукупність підходів до вибору і реалізації парадигми розвитку чорноморського круїзного регіону.

Круїзне судноплавство, незважаючи на його позиціонування в системі своєрідної розваги і використання вільного часу індивіда [7], фактично реалізує зміну пріоритетів в структурі благ і багатства. Тому в основі його розвитку (рис. 1) слід розглядати два недооцінені аспекти:

- по-перше, активізація грошових потоків на основі оцінки індивідуальної цінності морського круїзу з боку громадян-власників заощаджень. Така форма реалізації реального потоку грошей в поточному виробничому процесі знижує дисбаланс між спекулятивними фондооборотними операціями і покриттям витрат у функціонуючому сегменті економіки. Це певною мірою знижує ризик фінансових криз, в основі яких лежить переоцінка корпоративних цінних паперів.

Характер м'якшого проходження фази кризи в круїзному сегменті підтверджує обґрунтованість прийнятої стратегії провідними судноплавними компаніями;

- по-друге, підтримка науково-технічної, інвестиційної і інноваційної підсистем, обумовлених будівництвом і експлуатацією сучасних пасажирських лайнерів, формує конкурентні позиції виробничого потенціалу країни в структурі пріоритетних технологій.

Рис.1 розкриває ситуаційні підходи і альтернативи, які слід враховувати при формуванні парадигми розвитку чорноморського сегменту круїзного судноплавства. Як показала проведена оцінка тенденцій розвитку світового круїзного бізнесу [1], сформувалася фактично нова соціально-економічна галузь, що враховує принципову зміну співвідношень витрат поточного і перспективного періоду.

Паралельно з відміченим слід звернути увагу на розвиток локального круїзного сегменту до моменту приходу в регіон основних світових брендів пасажирських компаній на основі наступної парадигми розвитку:

- по-перше, стимулювання інвестиційної діяльності національними операторами будівництва судів адекватного класу на вітчизняній суднобудівельній базі. Цей тип судів, нових для програми суднобудування, може бути забезпечений стратегією якості і надійності, з урахуванням того, що підприємства до їх фактичного розвалу будували складніші по науково-технічному рівню і інноваційним технологіям, судна військово-морського флоту. Отже, корпусні роботи і надбудови не є принципово новими, а внутрішнє устаткування кают з використанням сучасної обробки дерева, досягнуті фахівцями закарпатського регіону, може забезпечити не лише якість, але і відносну економію в порівнянні з пасажирськими верфями Заходу (Іспанії, Фінляндії);

- по-друге, суднобудівельна програма для суднобудівельного чорноморського комплексу може бути підтримана принципом кооперації, тобто часткової участі зацікавлених країн ОЧЕС. Ця умова стимулюватиме, крім того, підвищення техніко-економічного рівня пасажирських терміналів в іноземних портах (Новоросійськ, Сочі, Батумі, Анатолійське узбережжя Туреччини).



Рисунок 1 – Стратегічне позиціонування круїзного судноплавства локального сегменту

Тобто в основі адекватного розвитку круїзного чорноморського ренджа лежать інвестиційні і інноваційні стратегії, що відрізняються значним ризиком і капіталомісткістю. У цьому аспекті інновації розглядаються у формі процесу використання ідей і проектів, що забезпечують формування ефективних результатів. Управління грошовими активами круїзної судноплавної компанії, що знаходиться у розпорядженні судовласника або оператора, слід віднести до найважливішої функції використання оборотного капіталу. Ця величина зумовлює рівень абсолютної платоспроможності підприємства і характер забезпечення безперервності операційного циклу. Особливо важлива функція формування інвестиційного потенціалу у формі короткострокових фінансових вкладень.

Рішення цих завдань зумовлює варіантність виникнення альтернативних стратегічних ситуацій. Тому видимі моделі підвищення техніко-економічного рівня судноплавних компаній залежно від двох станів сегменту [8]. За ситуації, коли потік круїзних пасажирів перевищує провізну здатність, що впродовж останнього часу характерно для дніпровських круїзів, формується дві стратегії. З одного боку – конкурентного розвитку, ґрунтованого на введенні в експлуатацію нової провізної здатності, а, при її неможливості, основою є стратегія ефективного позиціонування, яка включає монопольне положення і на базі основного закону – підвищення тарифних ставок, що забезпечує надалі фінансування реалізації нових проектів.

Разом із стратегіями розвитку і диверсифікації мають бути реалізовані функціональні стратегії у складі управління якістю, маркетингова, інвестиційна і інноваційна.

Висновки. У основі потенційного розвитку круїзного судноплавства в чорноморському регіоні лежить зростаючий попит на морські подорожі в Чорному морі. Вартість такого відпочинку порівнянна з вартістю відпочинку в здравницях чорноморського узбережжя, а за якістю їх перевершує. При цьому слід врахувати, як свідчить статистика роботи туристичних бюро, значне число громадян Росії, України, Казахстану і Білорусі придбають тури на дорогих круїзних лайнерах. Однією з форм обліку цього чинника стає регулярність заходу в Одесу (крім 2014 р.), порти Болгарії і Румунії лайнерів, що відбивають дві тенденції глобального круїзного ринку: ефекту масштабу (лайнери великої місткості) і зростання сприйманої цінності морської подорожі на основі високої якості послуг.

З урахуванням пріоритетів позиціонування національного прапора у світовій судноплавній індустрії найважливішим слід рахувати акцентування уваги на поступовій основі круїзного простору Чорного моря із залученням акціонерного і концесійного капіталу.

Значний досвід реалізації круїзних технологій світовими брендами дозволив високо оцінити круїзний потенціал Чорного моря. На початковому періоді основою розвитку розглядається оптимізація співвідношення ціни і якості обслуговування пасажирів. За результатами 2010-2014 років провідні круїзні компанії особливу увагу приділили круїзному ринку Чорного моря (не враховуючи українські порти в 2014 році) [9].

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Холлоуей Дж.К. Туристичний бізнес: Під. з 7 англ. Изд /Дж.К. Холлоуей, Н. Тейлор.- К.: Знання, 2007. - 798 с.
2. Портер М. Конкурентна стратегія: Методика аналізу галузей і конкурентів / М. Портер; пер. з англ. И. Минервина. - [2-е видавництво]. - М.: Альпина Бізнес Букс, 2006. - 454 с.
3. Антикризове управління на морському транспорті: навчальний посібник / Н.Н.Примачева та ін. Під загальною ред. Примачева Н.Т. - Одеса: ОНМА, 2014.-240 с.
4. Михайлова В.С. Black Sea Cruises 2010 // В.С.Михайлова // Порти України. - 2010. – 20 вересня. - с. 43-45
5. Тимошук О.М. Методичні положення по оцінці ефективності використання круїзного судна / О.М. Тимошук // Економіка і держава. - 2005. - №8. - с. 32-35.
6. Джоббер Д. Принципи і практика маркетингу / Д.Джоббер; пер. з англ. Під ред. В.М. Неумоїна. - [2-е видавництво]. - М.: Видавничий дім "Вільямс", 2000. - 688 с.
7. Гребінників П.И. Мікроекономіка. / П.И. Гребінників, А.И. Леусский, Л.С. Тарасевич. – СПб.: СПбУЭФ, 1998. - 447 с.
8. Примачев Н.Т. Принципи інтеграції в торговому суднопластві: монографія / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. - Одеса: Фенікс; М.: Транслит, 2006. - 360 с.
9. Cruise Lines International Association [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.cruising.org/> грудень 2014.

REFERENCES

1. Holloway J.K. Travel business: Under. 7 Ed /J.K. Holloway, N. Taylor. - K.: Knowledge, 2007. 798 p.
2. Porter M. Competitive strategy: Techniques for analyzing industries and competitors / M. Porter; trans. of engl. S. Minervina. - [2nd publishing house]. - M.: Alpina Business Books, 2006. - 454 p.
3. Crisis management in Maritime transport: training manual / N. N. Primacheva, etc. Under the General editorship Primachev N. T. - Odessa: ONMA, 2014.- 240p.
4. Mikhailova V.S. Black Sea Cruises 2010 // V.S. Mikhailova // Ports of Ukraine. - 2010. - September 20. - p. 43-45
5. Tymoshchuk O.M. Methodological guidelines on the evaluation of the effectiveness of cruise ship / O.M. Tymoshchuk // the Economy and the state - 2005. №8. - p. 32-35.
6. Jobber D. Principles and practice of marketing / D. Jobber; trans/ of engl. Ed. V. M. Neumoina. - [2nd publishing house]. - M.: Publishing house "Williams", 2000. - 688 p.
7. Grebennikov P.I. Microeconomics. / P. I. Grebennikov, A. I. Leuski, L.S. Tarasevich. - SPb.: SPbU of EF, 1998. - 447 p.
8. Primachev N.T. The principles of integration in the merchant shipping: monograph / N. T. Primachev, A. N. Primachev. - Odessa: Fenix; M.: Translit, 2006. - 360 p.
9. Cruise Lines International Association [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.cruising.org/> desember 2014.

РЕФЕРАТ

Голубкова І.А. Особливості стратегічного планування круїзного суднопластва в чорноморському регіоні / І.А. Голубкова // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 1.

Мета роботи - обґрунтування актуальності розробки методів і показників стратегічного планування інфраструктурного потенціалу круїзного суднопластва в умовах зростання провізної спроможності флоту провідних компаній світу. З урахуванням стабільно зростаючого попиту на стандартні морські круїзи, слід звернути увагу на альтернативність підходу до вибору класичного типу круїзного судна, що найбільшою мірою відповідає соціально-економічним призначенням круїзного бізнесу.

В умовах розширення попиту на круїзний вид відпочинку і формування значних інвестиційних грошових потоків увага акцентується на соціально-економічній ролі галузі. Відповідно, виникає необхідність вдосконалення методів управління результатами діяльності круїзного суднопластва.

Вимагають обґрунтування проблеми інтенсивності та особливостей розвитку локальних круїзних зон, а також принципи перспективного планування провізної спроможності пасажирського флоту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КРУЇЗНЕ СУДНОПЛАВСТВО, ЛОКАЛЬНІ КРУЇЗНІ ЗОНИ, КРУЇЗНІ ТУРИСТИ, ІНВЕСТИЦІЇ, СТРАТЕГІЯ, КРУЇЗНІ ТАРИФИ.

ABSTRACT

Golubkova I.A. Features of strategic planning cruise shipping in the Black sea region. Economics and management on transport. – Kyiv. National Transport University. 2015. – Vol. 1.

Purpose – the objective actuality of the development of methods and indicators of strategic planning, infrastructure capacity of cruise shipping in the growth capacity of the fleet of the leading companies in the world. Given the steadily growing demand for standard sea cruises, you should pay attention to the alternative approach to the choice of classical type cruise ship, best suited to the socio-economic purpose of the cruise business.

In conditions of increasing demand for cruise type of vacation and the formation of significant investment and cash flows focuses on the social-economic role of the industry. Accordingly, there is a need for improving the performance management of cruise shipping. Require substantiation of the threat intensity and characteristics of the development of the local cruise areas, as well as the principles of advanced planning capacity passenger vessels.

KEY WORDS: CRUISE SHIPPING, LOCAL CRUISE ZONE, CRUISE TOURISTS, INVESTMENTS, STRATEGY, CRUISE FARES.

РЕФЕРАТ

Голубкова И.А. Особенности стратегического планирования круизного судоходства в черноморском регионе / И.А. Голубкова // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2015. – Вып. 1.

Цель работы - обоснование актуальности разработки методов и показателей стратегического планирования инфраструктурного потенциала круизного судоходства в условиях роста провозной способности флота ведущих компаний мира. С учетом устойчиво растущего спроса на стандартные морские круизы, следует обратить внимание на альтернативность подхода к выбору классического типа круизного судна, в наибольшей степени отвечающего социально-экономическому назначению круизного бизнеса.

В условиях расширения спроса на круизный вид отдыха и формирования значительных инвестиционных и денежных потоков внимание акцентируется на социально-экономической роли отрасли. Соответственно, возникает необходимость совершенствования методов управления результатами деятельности круизного судоходства. Требуют обоснования проблемы интенсивности и особенностей развития локальных круизных зон, а также принципы перспективного планирования провозной способности пассажирского флота.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КРУИЗНОЕ СУДОХОДСТВО, ЛОКАЛЬНЫЕ КРУИЗНЫЕ ЗОНЫ, КРУИЗНЫЕ ТУРИСТЫ, ИНВЕСТИЦИИ, СТРАТЕГИЯ, КРУИЗНЫЕ ТАРИФЫ.

АВТОР:

Голубкова І.А., доктор економічних наук, доцент, Одеська національна морська академія, професор кафедри економічної теорії і підприємництва на морському транспорті, e-mail: golubamen@mail.ru, тел. 380503364678, Україна, 65029, м. Одеса, вул. Дідрихсона 8.

AUTHOR:

Golubkova I.A., doctor of economic sciences, Professor, Odessa national maritime academy, professor department of economic theory and entrepreneurship in maritime transport, e-mail: golubamen@mail.ru, tel. +380503364678, Ukraine, 65029 Odessa, Didrikson str. 8.

АВТОР:

Голубкова И.А., доктор экономических наук, доцент, Одесская национальная морская академия, профессор кафедры экономической теории и предпринимательства на морском транспорте, e-mail: golubamen@mail.ru, тел. +380503364678, Украина, 65029, г. Одесса, ул. Дидрихсона 8.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, декан факультету економіки, менеджменту і права, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Bakulich O.O., Dean of the Faculty of Economics, Management and Law of the National Transport University, Ph.D., professor, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of investment in science and construction, Kyiv, Ukraine.