

**Источники и литература:**

1. Ожегов С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. – М. : Русский язык, 1989. – 540 с.
2. Аникин А. В. Юность науки : Жизнь и идеи мыслителей-экономистов до Маркса / А. В. Аникин. – 4-е изд. – М. : Политиздат, 1985. – 367 с.
3. Бейтон А. 25 ключевых книг по экономике / А. Бейтон, А. Казорла, К. Долло; [пер. с франц.]. – Курган : Урал LTD, 1999. – 560 с.
4. Маркс К. Капитал : т. 1 / К. Маркс // Сочинения : т. 23 / К. Маркс, Ф. Энгельс. – 2-е изд. – М. : Гос. изд-во полит. литературы, 1960. – 907 с.
5. Энгельс Ф. Анти - Дюринг. Переворот в науке, произведенный господином Евгением Дюрингом / Ф. Энгельс. – М. : Политиздат, 1983. – 483 с.
6. Экономическая Энциклопедия. Политическая экономия : в 4-х т. / гл. ред. А. М. Румянцев. – М. : Советская Энциклопедия, 1975. – Т. 2. – 560 с.
7. Хейне П. Экономический образ мышления / П. Хейне; [пер. с англ.]. – 2-е изд., стереотип. – М. : Дело, 1993. – 704 с.
8. Портер М. Международная конкуренция / М. Портер; под ред. В. Д. Щетинина; [пер. с англ.]. – М. : Международные отношения, 1993. – 896 с.
9. Портер М. Стратегия конкуренции. Методика анализа отраслей и деятельности конкурентов / М. Портер. – К. : Основы, 1997. – 498 с.
10. Пилипенко И. В. Конкурентоспособность стран и регионов в мировом пространстве : теория, опыт малых стран Западной и Северной Европы / И. В. Пилипенко. – Смоленск : Ойкумена, 2005. – 496 с.
11. Брагинский С. В. Политическая экономия : дискуссионные проблемы, пути обновления / С. В. Брагинский, Я. А. Певзнер. – М. : Мысль, 1991. – 299 с.
12. Майбурд Е. М. Введение в историю экономической мысли. От пророков до профессоров / Е. М. Майбурд. – М. : Дело, Вита-Пресс, 1996. – 544 с.
13. Гибсон Дж. Л. Организации : поведение, структура, процессы / Дж. Л. Гибсон, Д. М. Иванцевич, Д. Х.-мл. Донелли; [пер. с англ.]. – М. : Инфра-М, 2000.
14. Из истории экономической мысли : сб. – М. : Знание, 1990. – 64 с.
15. Хамел Г. Конкурируя за будущее / Г. Хамел, К. Прахалад. – М. : Олимп-Бизнес, 2002. – 216 с.
16. Хайек Ф. Конкуренция как процедура открытия / Ф. Хайек // Мировая экономика и международные экономические отношения. – 1989. – № 12. – С. 24-29.
17. Фатхутдинов Р. А. Конкурентоспособность : экономика, стратегия, управление / Р. А. Фатхутдинов. – М. : Инфра-М, 2000. – 312 с.

**Голубкова И.А.****УДК 656.614.2.072.44(477)+379.857****ПОЛИТИКА УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТЬЮ РАЗВИТИЯ  
НАЦИОНАЛЬНОГО КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА**

*Постановка проблемы.* Повышение значимости круизного судоходства как в системе оптимизации структуры национальной экономики, так и удовлетворении требований морского отдыха в системе рынка торгового судоходства предопределяет необходимость разработки и формирования соответствующей национальной политики [1]. Именно последнее является важнейшим условием масштабного повышения роли традиционных круизных судоходных компаний. В Украине эту проблему решают в основном морские порты и иностранные туроператоры.

В этом аспекте следует отметить формирование новых тенденций в круизном судоходстве с начала XXI века. Во-первых, с массовостью морских круизов возрастает роль крупнотоннажных лайнеров. Во-вторых, круизное судостроение концентрируется в Европе с одновременным созданием новых верфей (хельсинская Kvaerner Masa-Yards). В-третьих, расширение регионов круизного мореплавания. В этом плане обращает на себя внимание заказ итальянской судоходной компаний Costa Crociere, входящую в группу Carnival, строительства лайнера на верфи, фактически начинающей свою деятельность. Теплоход пассажироместимостью 2100 человек и дедвейтом 82000 брутто регистровых тонн позволяет судовладельцу на основе высокой производительности снизить риск циклических колебаний.

Продолжается специализация лайнеров [2] в этом плане проектируются и спускаются на воду лайнеры, ориентированные на обслуживание молодежи и молодых семей, несмотря на устойчивое представление о предпочтениях отдыха на море для граждан более зрелого возраста.

В принципе развитие современного круизного судоходства основано на учете двух факторов: платежеспособности основной группы морских туристов и их относительной возрастной стабильности. В течение 40 летнего периода при любом совершенствовании круизных лайнеров основной контингент массовых круизных маршрутов – это граждане стран развитого мира возрастом более 50 лет. Кроме этого сегмента целевого рынка развиваются морские путешествия с более высокой стоимостью и понижением возраста круизеров – это сегмент мегаяхт и экспедиционных маршрутов [3]. Эти сегменты характеризуются индивидуальностью и ориентацией на особые потребности.

В Украине же важнейшим сегментом спроса на морские круизы становится средний класс. Это и должно предопределять этапы реализации стратегии выхода страны в мировой и региональный сегмент морских пассажирских перевозок. Кроме того, в политике развития этого сегмента рынка морской торговли следует акцентировать внимание на паромных сообщениях с учетом особенностей Черноморского бассейна [4].

*Анализ состояния и характера освещения проблемы.* Учитывая роль сервисного сектора национальной экономики в стратегии занятости населения и управления денежными потоками, важнейшим становится выбор параметров инвестирования по критериям эффективности в пределах основных этапов жизненного цикла [5] судоходных компаний. Туристический рынок и особенно его круизный сегмент отличаются высоким спросом и интенсивной конкуренцией, что и предопределяет наличие сложной совокупности инвестиционных рисков.

С этих позиций необходимо на основе общесистемной политики развития морского транспорта предопределить гарантии для предпринимательских структур с учетом комплексности интересов на основе учета того, что: «...сбалансированная система показателей разрабатывается на период, соответствующий периоду стратегического планирования» [6, с. 239]. В качестве такого периода следует рассматривать время конкурентной адекватности базисного типа судна для выбранного региона операторской деятельности.

Формирование черноморской круизной зоны должно основываться как на консолидации усилий портов Черного и Азовского морей, так и на заинтересованности региональных институциональных структур в создании новых рабочих мест и факторов формирования денежных потоков. Кроме того, важно межстрановое привлечение туристических агентов и туроператоров, Среди институциональных организаций особое значение приобретают управления и департаменты по туризму, иммиграционные и таможенные службы Черноморских стран. Принципиальным становится выбор основных параметров создания общей стратегии развития круизного региона.

При выборе концепции развития локального круизного рынка необходимо учитывать принцип предпочтения. С учетом его проявления формируется закономерность выбора базовых регионов для путешествий. Поэтому при расчете потенциального пассажиропотока необходимо учитывать то, что морских туристов склонны к выбору новых маршрутов в последующие годы. Это частично учитывается стратегией фактического поддержания спроса на основе итеративного постоянного развития основных сегментов круизного рынка.

*Постановка задачи и цели исследования.* Расширение зоны круизного судоходства и необходимость освоения этого потенциала в Черноморском бассейне предопределяет основную *цель статьи* - выбор политики устойчивого и конкурентного позиционирования основных операторов круизного бизнеса на основе инновационных технологий.

*Основной материал.* На рисунке представлены общие подходы к разработке и реализации инструментария постепенного становления и развития круизного бизнеса в отдельном морском регионе. Прогнозирование и развитие локального круизного сегмента должно основываться на оценке динамики и структуры общественного богатства стран, граждане которых могут стать постоянными потребителями круизных услуг.

При этом параметры провозной способности флота должны основываться на мезоэкономических социально-экономических связях, отражающих различие и особенности культурных и производственных подсистем.

По характеру территориального размещения производства, природных и архитектурных комплексов, особенностей национальных культур черноморский круизный регион по качественным параметрам относится к устойчиво перспективным.

С учетом этого положения при разработке стратегии развития круизного судоходства необходимо учитывать три основные проблемы любой предпринимательской деятельности (рис. 1):

организация инвестирования и функционирования на принципах экономичности относительно конкурентов;

рассмотрение многофункциональности денежных потоков;

итеративное повышение благосостояния населения.

Именно по уровню благосостояния возникает проблема выбора рекреационного варианта удовлетворения потребностей. Поэтому большинство морских туристов США относятся к зрелой возрастной группе, экономические решения в которой не влияют на состояние других членов семьи.



Рис. 1. Формирование инструментария реализации программы развития круизного судоходства

Как видно из рисунка 1 основной целью развития национального локального сегмента круизного рынка является достижение совокупности нормализованных показателей социально-экономического развития. При этом необходимо учитывать принципы и реальную структуру распределения доходов потребителей по двум уровням:

- 1) текущее потребление;
- 2) накопление.

Одновременно следует учитывать то, что круизное судоходство обладает значительным социальным и экономическим эффектами, которые формируются в соответствии с моделью мультипликационного развития. Поэтому необходимо различать макроэкономические цели и предпринимательские задачи позиционирования пассажирского флота, предопределяющие инвестиционную активность судовладельцев. Основной парадигмой подхода в данном исследовании принято положение, что в условиях дефицитного бюджета центральная роль государственных институциональных органов сводится к обеспечению конкурентных условий кредитования инвестиционных проектов.

Как видно из модели (рис. 1) принципиальное значение занимает блок анализа ситуаций, предопределяющих структуризацию элементов подсистемы отдыха и поддержания здоровья [4].

В системе отдельных видов деятельности, связанных с обеспечением условий отдыха, повышения социальных стандартов жизнедеятельности, использования природного потенциала важны институциональные ограничения, соответствующие общепринятым принципам: «Государство может ограничить или даже закрыть входение в ту или иную отрасль с помощью таких средств, как требование лицензирования и ограничения на использование источников сырья...» [7, с. 49]. Это касается в первую очередь развития прибрежного экскурсионного судоходства в регионах морских заказников и заповедников, а также развития базы марин.

Наиболее сложной проблемой выбора уровня комфортности судна является сохранение соотношения предельной полезности круиза ( $MU$ ) и его цены ( $P_c$ ) при условии ( $MU > P_c$ ) [8, с. 116]. При этом предельная полезность морского круиза формируется и под влиянием факторов внешней оценки достоинств морского путешествия.

С учетом приоритетов в освоении мирового круизного пространства должна быть сформулирована программа освоения соответствующего потенциала Украины в составе следующих этапов.

1 этап. В основе концепции развития локального сегмента круизного рынка приняты 2 условия:

- максимизация денежных потоков судовладельцев и концентров сервисного обслуживания пассажиропотоков;
- полнота удовлетворения потребностей всех типов морских перевозок на базе провозной способности национального флота.

2 этап. Формирование инвестиционной программы в соответствии с оценкой перспективного пассажиропотока, с учетом изменения платежеспособности основных групп круизеров:

$$\Delta N_{cr} = N_p \chi \cdot \gamma_{cr} \beta_c + \frac{GDP}{P_{cb}} (1 + x_c) \gamma'_{cr}. \quad 1.$$

где  $\Delta N$  – приращение численности туристов по критериям целесообразности выбора приоритетной формы отдыха;

$\gamma_{cr}$  – потребительские приоритеты данного вида круиза;

$\chi$  – базовая доля круизных технологий в глобальном туристическом рынке;

$\beta_c$  – рейтинг локального круизного региона;

$GDP_p$  – объем валового внутреннего продукта в расчетном периоде;

$P_{cb}$  – величина ВВП на душу населения в базисном периоде в странах, активно формирующих круизные пассажиропотоки;

$x_c$  – среднегодовые темпы прироста круизных перевозок в традиционных зонах;

$\gamma'_{cr}$  – коэффициент, отражающий оценку приоритетности развития данного сегмента в перспективном периоде развития пассажирского флота.

Таким образом, с учетом средней стоимости одного пассажиро-места строительная программа или необходимые инвестиционные ресурсы должны составлять:

$$\Delta K_{pv} = P_{ccp} * \Delta N_{cr} \frac{1}{P_{dp}} (1 \mp \gamma_q) \quad 2.$$

где:  $P_{ccp}$  – средняя стоимость одного пассажиро-места круизного лайнера адекватной вместимости и качества обслуживания;

$P_{dp}$  – производительность одного пассажиро-места за навигационный период с учетом цикличности и неравномерности загрузки;

$\gamma_q$  – коэффициент учета риска недооценки рыночной стоимости судов и изменения требований пассажиров качеству и комплексу услуг.

Таким образом, в структуре инвестиционной программы развития национального пассажирского флота кроме прямых инвестиционных ресурсов необходимо учитывать концентры, создающие рабочие места в сервисных сегментах круизного рынка в соответствии с современными нормами проектирования. С учетом мирового опыта и разности в стоимости объектов на единицу прямых инвестиций в торговый флот потребуется приращение затрат.

**Вывод.** При положительном решении и разработки бизнес-плана на среднесрочный период должны разрабатываться программы по инновационным технологиям обслуживания пассажиропотоков. Особое значение в процессе устойчивости пассажиропотоков играют организации сервисного обслуживания функционирования всего комплекса с учетом различия форм стоимости.

В качестве ограничения развития, которое фактически исключило участие Украины в этом виде бизнеса, является последствие неадекватности денежной политики, проводимой с 1996 г. вплоть до посткризисного 2010 года. Вследствие этого (из-за низкой платежеспособности) ограничен спрос на услуги и их предложение в соответствии с законом денежного обращения.

Среди рыночных ограничений выделяются активная позиция системных операторов круизного судоходства, использующих достаточность инвестиционных ресурсов для расширения позиции в сегментах, из которых были вытеснены конкуренты. Именно к такой локальной зоне относится Черноморский бассейн.

Тем не менее, по природным, культурным и рекреационным факторам регион характеризуется потенциалом восстановления круизного судоходства на основе экономичных судов среднего класса.

#### Источники и литература:

1. Холлоуей Дж. К., Тейлор Н. Туристический бизнес / Дж. К. Холлоуей, Н. Тейлор; [пер. с англ.]. – К. : Знання, 2007. – 798 с.
2. Примачев Н. Т. Структура и параметры развития рынка транспортных услуг / Н. Т. Примачев. – Одесса : ИздатИнформ, 2008. – 268 с.
3. Douglas N. The Cruise Ship Exerients / N. Douglas, B. Douglas. – L. : Pearson, 2004. – 367 p.
4. Закон України «Про туризм» // Відомості Верховної Ради України. – К., 1995. – N 31. – Ст. 241 .
5. Адизес И. К. Управление жизненным циклом корпораций / И. К. Адизес; под ред. А. Г. Сеферяна; [пер. с англ.]. – СПб. : Питер, 2007. – 384 с. – (Теория менеджмента).
6. Внедрение сбалансированной системы показателей / Horvarth & Partners; [пер. с нем.]. – 2-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с. – (Модели менеджмента ведущих корпораций).
7. Портер М. Конкурентная стратегия : Методика анализа отраслей и конкурентов / М. Портер; пер. с англ. И. Минервина. – 2-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2006. – 454 с.
8. Сломан Дж. Экономикс : учеб. / Дж. Сломан; под ред. С. В. Лукина; [пер. с англ.]. – 5-е изд. – СПб. : Питер, 2005. – 832 с. – (Учебник для вузов).