

Голубкова И.А., к.э.н., доцент (ОНМА)

## **ЗАКОНОМЕРНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОКАЛЬНЫХ СЕГМЕНТОВ РЫНКА КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА**

**Розкриваються закономірності функціонування регіональних сегментів глобального круїзного ринку. Виділяється вплив особливостей позиціонування з урахуванням динаміки обмінного курсу валют. Обґрунтовується стратегія пріоритетного позиціонування за якісними і вартісними перевагами з урахуванням природно-кліматичної та історико-культурної привабливості.**

**Ключові слова:** круїзне судноплавство, принципи позиціонування, регіон операторської діяльності, валютні ризики, провізна здатність.

**Раскрываются закономерности функционирования региональных сегментов глобального круизного рынка. Выделяется влияние особенностей позиционирования с учетом динамики обменного курса валют. Обосновывается стратегия приоритетного позиционирования по качественным и стоимостным преимуществам с учетом природно-климатической и историко-культурной привлекательности.**

**Ключевые слова:** круизное судоходство, принципы позиционирования, регион операторской деятельности, валютные риски, провозная способность.

**Reveal patterns of operation of the regional segments of the global cruise market. Provided the effect features of positioning in view of the dynamics of exchange rates. Substantiates the strategy of positioning the priority on quality and cost advantages, taking into account natural climatic, historical and cultural attractions.**

**Keywords:** cruise shipping, the principles of positioning, the region of operator activity, foreign exchange risks, transport capacity.

**Постановка проблеми дослідження.** Сучасний глобальний круїзний ринок в складі локальних сегментів формувалася ітеративно на протязі тривалого періоду часу. В відповідності з цим розроблялися методи організації судоходства, управління пасажиропотоками. Виділилися принципіальні закономірності ціноутворення і управління якістю і конкурентоспроможністю. Практично досвідченим шляхом здійснювався вибір первинних параметрів круїзних лайнерів і послую-

щее повышение их комфортабельности. Интуитивно разрабатывались принципы устойчивого позиционирования круизного судоходства.

Сложность прогнозирования круизных пассажиропотоков заключается в необходимости оперировать с категорией желания [1] выполнить путешествие, которое при определенных условиях формирует потенциальный спрос. Одновременно необходимо различать развитие провозной способности в форме механизма по созданию потребностей в морских путешествиях, особенно важно это для потенциальных регионов развития круизного бизнеса.

Проблемой круизного судоходства остается высокая оптимистичность оценки возможности восстановления после кризисных ситуаций в отдельных локальных морских зонах. При проявлении закономерностей слабой ликвидации последствий спада нарушается сбалансированность структуры провозной способности по группам флота. Высокие барьеры выхода из кризисного региона предопределяются тенденцией пополнения флота в основном судами большой вместимости. Недостатком этой стратегии является то, что при положительном эффекте масштаба снижается возможность диверсификации.

Круизный рынок в целом и отдельные его сегменты подвержены периодическим периодам развития и заметного спада под влиянием изменений спроса со стороны ключевых потребителей [2, С. 223]. Поэтому важно определить и контролировать причину спада. Это фактически относится к черноморскому сегменту круизного судоходства. Поэтому необходимо формирование новых принципов и ресурсов создания нового круизного рынка в Черноморском бассейне с учетом особенностей судоходства на Дунае, Днепре и Дону. Для расширения масштабов участия отечественных предприятий в глобальной круизной индустрии важнейшим становится выделение принципиальных закономерностей ее устойчивого развития.

**Анализ последних достижений и публикаций.** Поучительным в научном и практическом аспектах является сравнение двух подходов к зарождению, развитию и закрытию проекта [3] (завершению жизненного цикла) трех известных судоходных брендов – P&O, Cunard Steamship и РОПИТ и его наследника – ЧМП. Первые две компании с середины XIX века открыли океанское пассажирское судоходство на основе крупнотоннажных лайнеров. Они сохраняют свои лидирующие позиции в стратегии приоритета качества и надежности и в XXI веке.

Принципиальной проблемой для научного подхода и практической реализации стратегии развития локального сегмента круизного судоходства следует рассматривать обоснование системы управления результатами. Она, в свою очередь, лежит в основе политики обеспечения устойчивости текущего и перспективного развития национального круизного комплекса по совокупности критериев, отражающих внесистемные и предпринимательские ценности данной структуры отечественной экономики.

К сожалению, из-за длительного периода застоя в черноморском круизном регионе в отечественных исследованиях эта проблема раскрыта фрагментарно. Несмотря на резкий рост популярности круизной индустрии важнейшие научно-методические аспекты до последнего времени не раскрыты. Среди отечественных исследований сохраняют интерес работы Петухова В.С., Пилипенко Г.Т. Тимошук Е. [4, 5, 6]. Наиболее плодотворно работают зарубежные исследователи: Hollowey J.C., Taylor N., Peisley T. [7, 8] и др.

Масштабы деятельности круизных судоходных компаний отражают объективные факторы возрастания спроса по совокупности факторов. При этом перспективы увеличения пассажиропотоков определяют необходимость не только увеличения провозной способности в традиционных регионах, но и освоения достаточно отдаленных регионов Мирового океана. Наряду с традиционными Карибами и Средиземноморьем расширяется спрос на круизное освоение Персидского залива, других регионов Азии и Антарктиды. Выборочные статистические характеристики подтверждают ускорение приращения пассажиропотоков за период 1995–2010 года. Общий пассажиропоток почти удвоился. Одновременно отмечается не только расширение зон круизных технологий, но и видов или типов обслуживания морских туристов.

Структура морских туристов по гражданству подчеркивает приоритетность личного дохода в формировании спроса на круизные технологии. Поэтому ведущую позицию занимают американцы, затем граждане ведущих стран Евросоюза (Великобритании, Италии, Германии и скандинавского региона). Достигнуты темпы роста круизных пассажиропотоков, несмотря на кризисные периоды, позволяют ожидать дальнейшего роста количества желающих совершить. Ожидается, что в 2015 году круизное путешествие совершат до 34 миллионов туристов. Доходы отрасли могут составить сумму, превышающую 60 миллиардов долларов в год.

Европейский сегмент круизного рынка включает и граждан СНГ, развиваясь интенсивно пока занимает относительно ограниченную часть пассажиропотока на мировом круизном судоходстве. Ускорение экономического роста в последний период повышает значение сегмента в программах судостроения. Достаточно отметить, что спрос на круизные путешествия по рекам и морским ренджам России увеличился за два предкризисных года в 2,5 раза. Среднегодовой денежный поток российского сегмента круизного рынка составляет порядка 50 млн. USD. Различные туристические компании организуют 15-20 тысяч туров в год. По соотношению численности населения и среднегодового дохода в Украине может сформировать объем круизной выручки в пределах 15-17 млн. долларов.

**Постановка задачи и цели исследования.** Принципиальное значение приобретает исследование базовых закономерностей принятия решений о позиционировании круизных судоходных компаний по критериям системы маркетинговых и конкурентных стратегий. Это позволяет уточнить принципы обоснования рациональности выбора количественных и качественных пара-

метров, формирования конкурентной устойчивости национальных секторов глобального рынка сервисных услуг. Потому **основной целью** статьи рассматривается система факторов оптимизации параметров локального рынка круизного судоходства.

**Основной материал.** В системе интенсивно развивающихся экономик ценность, культура и качество использования свободного времени работников постоянно возрастают. Поэтому с начала XXI века до момента развертывания мирового кризиса темпы прироста круизного судоходства существенно превышали аналогичный показатель по ВВП. Туризм и его разновидность – круизное судоходство относится к наиболее эффективно развивающимся отраслям глобальной экономики.

С момента оценки роли фактора свободного времени, обусловленного развитием информационных технологий и с появлением возможности создания безопасного и комфортного пассажирского флота, начинается окончательное структурирование морского круизного пространства. Круизный бизнес с учетом отмеченного начинает развиваться в форме полноценной отрасли на основе инвестиционных и маркетинговых технологий.

Системное качество становится ведущей стратегией с начала XXI века, то есть независимо от регионального и национального разделения приоритеты концентрируются в структуре дифференциации параметров на основе единых экономических концепций.

С целью координации экономико-правовых основ и достижения сбалансированности отношений в регионах интенсивного круизного мореплавания создаются координирующие центры. Наиболее интенсивным регионом круизного бизнеса является Средиземное с прилегающими к нему морями. Так, Ассоциация Средиземноморских портов (Association Mediterranean Cruise Ports, MedCruise) приняла в свой состав Одесский морской торговый порт. Эта ассоциация включает и такие ведущие круизные компании как Costa Cruises, Royal Caribbean, Princess Cruise. Главным в управлении устойчивостью круизного судоходства следует считать определение направлений оптимизации отношений между портами и круизными линиями Средиземноморского и Черноморского регионов.

Этот процесс отражает правомерность формирования международных локальных сегментов глобального круизного рынка. Они отличаются не только совокупностью природных ресурсов, но и интенсивностью работы пассажирских портов и судоходных компаний. Одним из эффективно развивающихся регионов является Дунайский бассейн. Его привлекательность и доходность основывается на архитектурных ансамблях Европы. В 80 года XX века на Дунае работало до тридцати туристических судов. В первой декаде XXI века пассажиропоток уже обслуживало около 100 судов. Каждый год провозная способность туристического региона увеличивается на 3-4 новых судна. К сожалению, в их числе отсутствуют суда украинского флага. Страна устой-

чиво теряла свои позиции в круизном судоходстве с момента обретения одного из крупнейших пассажирских флотов мира.

В связи с ростом провозной способности мирового круизного флота ведущие операторы усиливают свое внимание к Черноморскому региону с начала XXI века. Перспективы заключаются не только в природной и культурной привлекательности, но и связаны с ожиданиями вовлечения в туристическую индустрию новых потребителей с ростом благосостояния приморских стран. При этом важно различать стратегии периодических заходов круизных судов в порты бассейна от полномасштабного круизного бизнеса на основе эксплуатации специального флота.

В этом аспекте среди закономерностей регионального позиционирования круизных судоходных компаний следует выделить системность влияния характера изменения курса основных валют (рисунок).

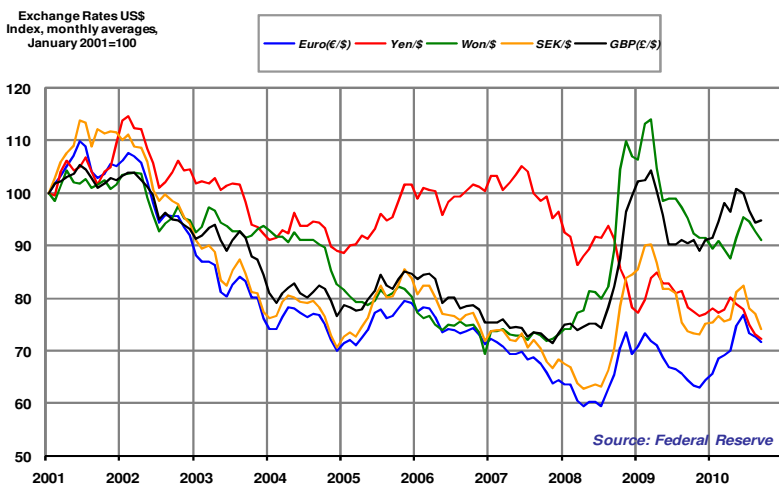


Рисунок. Динамика обменного курса валют в системе факторов цикличности круизного бизнеса

Данные сложно предсказуемых изменения валютных курсов на эффективность работы круизного флота (рисунок) подтверждают необходимость своевременности проведения банковских операций при выполнении рейсов с частой сменой зон национальных денежных единиц.

В этих условиях важно сформировать стратегию основных экономических направлений реализации потенциала морехозяйственного комплекса. Учитывая ограниченность инвестиционных ресурсов, важнейшими условиями становятся этапность развития судоходства, в том числе и пассажирского на основе собственного флота и использование принципа концессионных методов концентрации ресурсов. При этом необхо-

димо учитывать, что экономические успехи в любой отрасли основываются не на государственной политике [9, С. 233], а в основном на конкурентных преимуществах предпринимательских структур страны.

**Заключение.** Процессы глобализации экономических отношений, формирование принципов и ресурсов интернационального обеспечения устойчивости мировой экономики предопределяют транснациональные подходы к решению ряда социально-экономических проблем. К одной из таких проблем относится устойчивое наращивание провозной способности круизного флота на основе новых типов, неравномерность его позиционирования и обслуживания потребности в круизных перевозках независимо от места зарождения пассажиропотоков. Последнее и предопределяет сложность управления сбалансированностью регионального развития круизного бизнеса и его аллокации по флагам регистрации судов.

Среди закономерностей развития круизного сегмента глобального рынка морской торговли особое место занимают принципы концентрации основных инвестиционных источников финансирования строительства или приобретения пассажирских лайнеров. Выделяются корпоративные подходы, прямое инвестирование из прибыли предприятия, амортизационные средства и кредитные ресурсы. Поэтому возникают проблемы управления интересами капитализации денежных потоков по группам собственников.

При этом высокая капиталоемкость круизного судоходства как важнейшая закономерность при относительно низкой норме прибыли ограничивает процессы враждебного захвата при значительном акционерном капитале.

Кроме того, среди закономерностей функционирования круизного рынка выделяется принцип формирование денежного потока на основе предварительной оплаты услуг. Однако для снижения риска потерь возникает задача выбора благонадежных посредников, обслуживающих поток доходов судовладельческих компаний. Поэтому необходимо контролировать структуру сервисных компаний.

При любых условиях формирования сбалансированности пассажиропотоков и провозной способности флота следует обратить внимание и на социально-политические факторы стимулирования или наоборот, замедления развития круизного судоходства. Среди них выделяется формирование союзов государств на основе ценового приоритета торговлей природными ресурсами (ОПЕК), объединения на основе общих целей (СНГ, ОЧЭС), вследствие чего формируются изменения в моделях рыночных отношений. Тесные экономические связи Азиатско-Тихоокеанского региона создают определенные превентивные условия для судоходства.

Тем не менее учет основных закономерностей формирования рынка круизных технологий снижает потенциальный риск выхода новых операторов в локальные зоны пассажирских перевозок.

1. Ламбен Ж. Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж. Ж. Ламбен; пер. с англ. под ред. В. Б. Колчанова. – СПб. : Питер, 2006. – 800 с. – (Серия «Классика МВА»).
2. Гледстоун Д., Гледстоун Л. Инвестирование венчурного капитала. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2006. – 416 с.
3. 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».
4. Петухов В. С., Пилипенко Г. П. – Экономическая эффективность работы морского пассажирского флота : тексты лекций. – М. : в/о «Мортехинформреклама», 1984. – 258 с.
5. Пилипенко Г. П. Совершенствование эксплуатации морского пассажирского флота. – М. : Транспорт, 1989. – 100 с.
6. Тимошук О. М. Методичні положення по оцінці ефективності використання круїзного судна // Економіка і держава. – 2005. – №8. – С. 32-35.
7. Холлоуей Дж. К., Тейлор Н. Туристический бизнес. – К. : Знание, 2007. – 798 с.
8. Peisley T. Global Changes in the Cruise Industry 2003-2010, Seatrade Communications, 2003.
9. Пугель Т. А. Международная экономика: учебн. / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерт; пер. с англ. – М. : Дело и Сервис, 2003. – 800 с.

Рецензент: д.т.н., профессор Кожушко Л.Ф. (НУВГП)