

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТУРИЗМА

Примачев Н.Т., Голубкова И.А.

Розглядається закономірності розвитку морського туризму. Досліджується вплив соціально-економічних аспектів на параметрі морських круїзів. Обґрунтовуються принципи активізації морського круїзного ринку по економічних системах.

Введение. Системное развитие национальных экономик в условиях глобализации экономических отношений предопределяет, во-первых, тенденцию сбалансированности участия в международном разделении труда, во-вторых, возникновение проблем удержания пропорциональности и, в-третьих, усиление специализации в пределах бюджетных ограничений.

Последний 25-летний период экономического роста, несмотря на региональный финансовый кризис 1998 и мегаэкономический кризис 2008-2009 годов, отличается совокупностью закономерностей разделения реального производства и финансового сектора. При этом наиболее интенсивно развивается сектор услуг. Последняя закономерность становится одним из признаков отнесения государств к группе постиндустриальных, информационных технологий. В этом аспекте необходимо сконцентрировать внимание на важнейших закономерностях становления круизного судоходства, как одного из наиболее капиталоемких сегментов глобального рынка транспортных услуг.

Одной из закономерностей является устойчивость пополнения провозной способности круизного флота на основе строительства дорогостоящих судов, способных обеспечить любые потребности морских туристов. С развитием флота связана структуризация круизного бизнеса с разделением пассажиропотоков на традиционных маршрутах морских регионов и с появлением нового принципа кругосветного путешествия и участия венчурного капитала в содержании судна [1].

Эта закономерность формирует устойчивую активизацию развития ряда концентроров социально-экономического сектора национальной и мезо-экономики, обеспечивающих качество и безопасность круизного судоходства. Сюда относится судостроение, машиностроение, пищевая отрасль, индустрия сувениров, торговля и инфраструктурный комплекс. Таким образом, одно рабочее место на круизном лайнере содействует возникновению 8 - 12 рабочих мест в других сферах реализации труда.

Второй закономерностью, на которую необходимо обратить особое внимание, является устойчивость формирования денежного потока специализированных судоходных компаний, что и предопределяет возрастание конкуренции между судовладельческими компаниями, пассажирскими портами и круизными регионами [2].

С потерей круизного флота Черноморского морского пароходства участие Украины в обслуживании туристических потоков свелось в основном к работе пассажирского флота Украинского Дунайского пароходства, днепровских операторов и паромного флота Укрферри. Вследствие сужения сферы круизного судоходства, морские вокзалы Одессы, Ялты, Севастополя загружены на $\frac{1}{4}$ потенциала.

Этим предопределяется формирование и разрешение проблем восстановления круизного судоходства в Черноморском бассейне с учетом закономерностей и особенностей функционирования глобального и региональных сегментов морского туристического бизнеса.

Постановка задачи. Постоянное возрастание роли туристической и круизной индустрии в обеспечении роста денежных потоков на основе рационального использования свободного времени работников реальных и финансовых секторов глобальной экономики предопределяет сложную совокупность институциональных, экономико-правовых и технических проблем. Именно этим предопределяется активизация научно-методического осмысления роли и места туризма, как отрасли национальной экономики и позиционирования страны в интернациональных круизных технологиях [1, 2, 3]. Внимание в основном концентрируется на особенностях развития туризма как отрасли [4], на формировании инфраструктуры туристической индустрии и на менеджменте и маркетинге деятельности туристических организаций [5], на развитии международного туризма [6].

К сожалению, остаются недостаточно освещенными две проблемы. Одна связана с глобальным рынком круизного бизнеса и касается слабого раскрытия социально-экономических закономерностей формирования количественных и качественных результатов этой среды деятельности.

Вторая проблема включает научно-методические и практические аспекты включения Черноморского региона в структуру глобального рынка, как специфического локального подразделения. Как известно, этот регион до трансформации Советского Союза характеризовался интенсивным обслуживанием в основном круизных и местных пассажиропотоков. Специфичность функциональной деятельности флота обуславливалось надежностью судоходства и ценовой доступностью для большинства граждан приморских государств.

Ситуация полностью изменилась с возникновением государств с рыночно ориентированной экономикой, способствующей резкой дифференциации уровней оплаты труда. Это и разделило туристические потоки. Доступным стал для граждан Украины и России выездной туризм. Негативным для внутрибассейновых круизов оказалось резкое повышение портовых сборов в Севастополе, Ялте, Сочи. При этом возросла нестабильность в Кавказском регионе.

Ошибкой или реализацией специальной технологией явилась передача пассажирского флота в операторские технологии вновь возникшим коммерческим структурам. В первый период активной деятельности таких круизных компаний появился надёжный денежный поток. Однако он не был направлен на содержание флота реального судовладельца – ЧМП. И конкурентоспособные круизные суда перешли либо в собственность

иностранных судовладельцев, либо ушли на рынок скрепинга. Таким образом с круизного рынка был вытеснен конкурент, который отличался качеством круизного бизнеса и стратегией лидерства по затратам.

В принципиально новых социально-экономических условиях развития любого черноморского государства периодически возникают проекты становления локального круизного судоходства, с одной стороны, и постепенного включения пассажирских портов региона в глобальный круизный бизнес, с другой.

Основной **целью статьи** является анализ, систематизация и раскрытие новых закономерностей и социально-экономических условий повышения значимости круизной отрасли в системе экономического роста и удовлетворения специфических потребностей граждан. Уточнение тенденций развития отдельных сегментов глобального круизного рынка позволяет оптимизировать операторские и инвестиционные решения.

Результаты. Несмотря на рецессию 2009 года сохраняется перспектива динамического экономического развития на основе расширения инновационных технологий, что будет способствовать повышению доли свободного времени и возрастанию проблемы рационализации предельной склонности к сбережению [7]. Это частично отражено стратегиями выхода на круизные маршруты дорогостоящих с высшим качеством обслуживания таких судов, таких как “Queen Mary II”, “Freedom of the Seas”, “Genesis” и др.

Фактически формируется новый образ жизни, даже если учесть относительно немногочисленный по сравнению с другими видами деятельности состав морских круизеров. Однако они формируют более высокую совокупную добавленную стоимость (V_a) на единицу затрат по сравнению с множествами других производств и услуг.

По разным оценкам на круизные технологии приходится не более 5 процентов от общего количества туристов (9 миллиардов человек) глобального рынка. Тем не менее, следует обратить внимание на сравнительно высокую доходность и относительную антикризисную устойчивость работы большинства круизных компаний. В частности, при прямых расходах круизных и пассажирских линий в сумме 10,6 миллиарда евро, общая выручка в масштабах Европы в 2007 году достигла 23,9 миллиарда евро.

При этом из европейских портов осуществляется 25 % всех морских и речных круизов. Если учесть соотношение численности европейского континента в общей численности населения мира, на этом фоне становится очевидным влияние уровня экономического развития стран на формирование индустрии отдыха.

На рисунке 1 представлен принцип и условия формирования факторов развития индустрии отдыха, и в частности, круизных технологий.

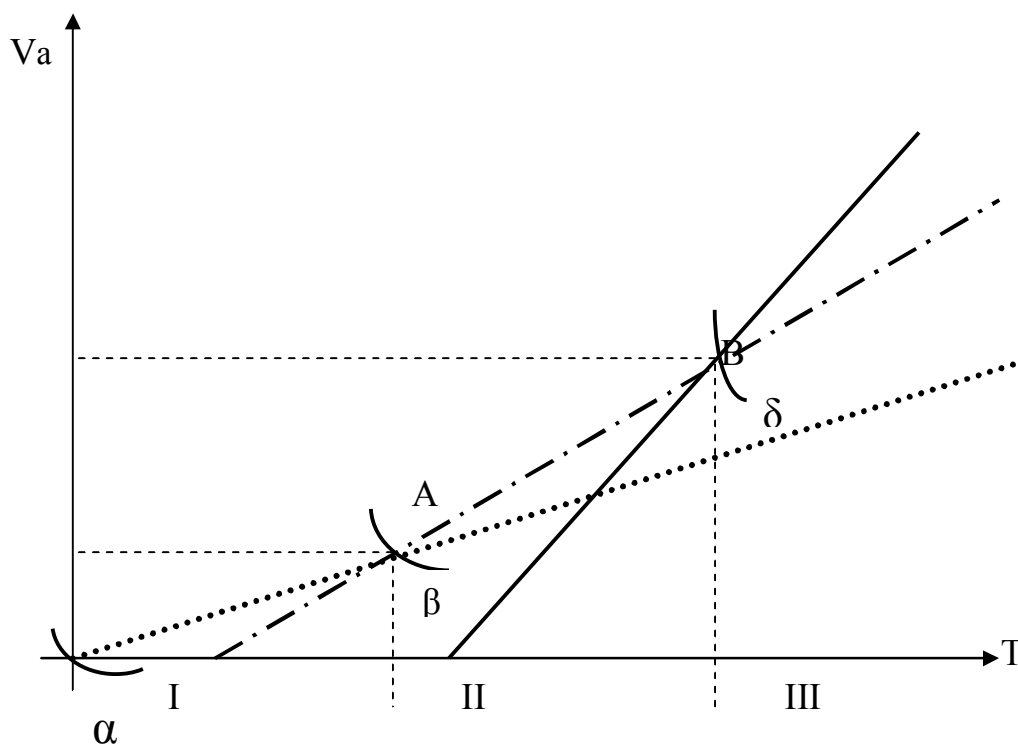


Рис 1. Формирование зон изменения производительности труда и ценности свободного времени

..... тренд экономического роста по условиям развивающихся подсистем;

- - - - - тренд экономического роста по условиям промышленно развитых государств;

———— тренд экономического роста постиндустриальных государств (информационных технологий)

На рисунке схематически представлена модель образования социально-экономических систем в теории стадий [7] и особенностей формирования важнейших характеристик - параметров, позволяющих теоретически обобщать особенности активизации круизного судоходства в системе экономического роста.

Низкая производительность труда в развивающихся подсистемах (I) в соответствии с достаточно пологой кривой безразличия (α) распределения времени на рабочее и время отдыха при низкой ставке оплаты труда позволяет только обеспечить минимальные стандарты потребления. В этих условиях предельная склонность к сбережению не позволяет развиваться индустрии туризма. В этот период эпизодические морские путешествия привилегированных слоев имели характер экспедиционных.

Промышленно развитая экономика (II) характеризуется, прежде всего, тем, что основную роль в формировании добавленной стоимости играют обрабатывающие машиностроительные предприятия (точка A). Высокая производительность труда существенно изменяет наклон кривой безразличия (β) распределения рабочего и свободного времени. При любой предельной склонности к сбережению формируются средства для повышения квалификации, образования и возможности организации полноценного отдыха [8, 9].

Реализуется положение, сформулированное К. Марксом, о том, что рабочее время является субстанцией богатства, а свободное время само является богатством. С зарождением факторов индустриального развития, формируется туристическая отрасль, что подтверждается историей экономического роста Великобритании. Современная знаковая круизная компания Cunard появилась в XIX веке. Но только с полномасштабным переходом к индустриальным технологиям появляются суперлайнеры Titanic, Lusitania, Queen Elizabeth и др.

В 70-80 годах XX века с широкомасштабной реализацией принципов постиндустриальных социально-экономических систем в таких странах, как США, Великобритании, ФРГ (III), интенсивно развивается круизное судоходство [10]. Именно в этот период построены лайнеры Черноморского пароходства, эффективно работавшие во всех регионах круизного бизнеса. Даже после продажи пассажирского флота ЧМП, часть судов активно используется на морских круизах. Достаточно упомянуть «Van Gogh» (бывшая «Грузия»), «Del'fin» (бывшая «Белоруссия»).

Период приоритета информационных технологий характеризуется нормализацией текущего потребления. Другая часть доходов в соответствии с предельной склонностью к сбережению сосредоточивается в секторе частных инвестиций. На этой базе начинается и к XXI веку формируется специализированная отрасль морского круизного бизнеса.

Необходимо обратить внимание на направления внутренней специализации круизного судоходства. При сохранении роли традиционных круизных маршрутов возникают круизы, отличающиеся особыми качествами характеристиками. Кроме того, расширяется роль экспедиционных круизов. Выделяется разномасштабный яхтинг.

Строительство круизных лайнеров стоимостью 0,75 - 1,0 млрд. долларов и выше обеспечивает занятость в смежных отраслях национальной экономики. Одновременно возникает необходимость развития береговой туристической инфраструктуры. С одной стороны, сужается роль отдельных портов, не способных обслуживать новые суда – Queen Mary II, Costa Lines Concordia и подобные теплоходы. С другой стороны, расширяются зоны интересов круизных компаний. В частности, Одесский морской вокзал способен принимать современные лайнеры пассажироместимостью 2 и более тысяч человек. Ограничением становится наземная туристическая инфраструктура [11].

Тем не менее, следует сосредоточить внимание на реализации проектов развития туристической инфраструктуры основных пассажирских портов Украины. Среди таких стратегий первоочередной становится превращение

Одесского порта в базовый для региональных круизных маршрутов. Следует учитывать, что только один заход среднего круизного лайнера формирует доход города без учета портовых сборов от 50000 до 100000 долларов.

Необходимо развивать экспедиционное круизное обслуживание пассажиропотоков в устье Дуная, остров Змеиный с созданием базы дайвинга и в регионе Крыма, которые не обслуживаются океанскими лайнерами. Для этого на первом этапе на основе налоговой или других форм льготного кредитования следует создать специализированную судоходную компанию на основе судов бывших в эксплуатации.

Выводы. Развитие круизного судоходства обусловлено особенностями формирования социально-экономических систем. Закономерности их экономического роста определяют параметры и устойчивость формирования глобальной отрасли морских круизов. К одной из закономерностей развития круизного судоходства следует отнести многоаспектную структуризацию рынка. Это обеспечивает открытый доступ в сектор новых судовладельцев, способных реализовать конкурентные проекты.

Развитие морского туристического рынка на глобальном уровне определяется увеличением масштаба и значимости роста человеческого капитала. Именно на стадии постиндустриального общества с возрастанием портфельных инвестиций и денежных потоков формируются две проблемы: эффективного использования накоплений и реализации свободного времени.

Существует множество факторов развития морского туризма в регионе Черного моря – природные условия, исторические и культурные центры, умеренный климат. Проблема, сдерживающая рост круизного судоходства – интенсивная конкуренция других регионов, слабое развитие инфраструктуры приморских городов, политическая нестабильность и отсутствие соответствующего флота и организации его работы. Поэтому основное внимание необходимо сосредоточить на расширении роли пассажирских портов и создания оригинальных экспедиционных маршрутов.

Литература

1. Холлоуей Дж.К., Тейлор Н. Туристический бизнес: Под. с 7 англ. изд. – К.: Знание, 2007. – 798 с.
2. Кусков А.С., Понукалина О.В. Менеджмент транспортных услуг: туризм - Москва: Издательство «РКонсульт», 2004. 448 с.
3. Тимошук О.М. Методичні положення по оцінці ефективності використання круїзного судна // Економіка і держава. – 2005. - №8. – с. 32-35.
4. Школа І.М. та інш. Менеджмент туристичної індустрії: Навчальний посібник/ За ред. проф. І.М. Школи. – Чернівці: Книги – XXI, 2005. – 596 с.
5. Дурович А.П., Копанев А.С. Маркетинг в туризме - Минск: Экономэкспресс, 1998
6. Phillmore I., Goodson L. Qualitative research in Tourism: Ontologies, Epistemologies and Methodologies. - L.: Routledge, 2004. – 624 p.
7. Самуэльсон Пол Э., Нордхаус Вильям Д. Экономика, 18-е издание: Пер. с англ. – М.: ООО «И.Д.Вильямс», 2007. – 1360 с.: ил. – Парал.тит.англ.
8. Котлер Ф.Маркетинг. Гостеприимство и туризм - М.: ЮНИТИ, 1998.

9. Гриффит Алан, Уолл Стюарт Экономика для бизнеса и менеджмента - Дніпропетровськ: Баланс Бізне букс, 2007. – 944 с
10. Сенин В.С. Организация международного туризма - М.: Финансы и статистика, 2005.– 400 с
11. Рудяк Ю., Кузнецов В., Клименко А., Клиженко Я. Все об учете и организации туристической деятельности - Харьков: Издательский дом «ФАКТОР», 2007, 268.

Abstracts

N.Primachov, I.Golubkova

Socio-economic aspects of development of marine tourism

Examined conformity to the law of development of marine tourism. Influencing of socio-economic aspects is explored on the parameter of marine cruises. Principles of activation of marine cruise market are grounded on the economic systems.