

ТАВРИЧЕСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. В.И. ВЕРНАДСКОГО

На правах рукописи

ЛОГУНОВА НАТАЛЬЯ АНАТОЛЬЕВНА

УДК 38.[242+48]:330.34.01

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ
СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА**

Специальность 08.00.03 – экономика и управление национальным
хозяйством

Диссертация на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Научный консультант –
Подсолонко В. А.,
доктор экономических наук,
профессор

Симферополь – 2014

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
РАЗДЕЛ 1	
НАУЧНО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА.....	17
1.1. Теория развития круизного туризма и его структурных компонентов.....	17
1.2. Специфика функционирования круизного туризма и особенности создания круизного туристского продукта	33
1.3. Формирование стратегического потенциала как основа развития круизного туризма.....	61
Выводы по разделу 1.....	80
РАЗДЕЛ 2	
КОНЦЕПТУАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА	83
2.1. Детерминанты конкурентных преимуществ круизного туризма	83
2.2. Системный подход к управлению процессами стратегического развития круизного туризма.....	105
2.3. Формирование концепции стратегического развития круизного туризма.....	121
Выводы по разделу 2.....	146
РАЗДЕЛ 3	
АНАЛИТИКО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА.....	148
3.1. Этапы реформирования и государственное регулирование развития круизного туризма в Украине.....	148
3.2. Тенденции и закономерности развития круизного туризма.....	163
3.3. Оценка результатов деятельности морских портов как стратегических центров развития круизного туризма.....	177
Выводы по разделу 3.....	193

РАЗДЕЛ 4

МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА.....	196
4.1. Методы оценки эффективности стратегического развития круизного туризма.....	196
4.2. Матричная модель результативности функционирования круизного туризма.....	214
4.3. Применение методов маркетингового анализа при выборе направлений стратегического развития круизного туризма	250
Выводы по разделу 4.....	272

РАЗДЕЛ 5

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА.....	275
5.1. Обеспечение стратегического развития основных круизных центров.....	275
5.2. Экономико-математическое моделирование стратегического развития круизного туризма.....	297
5.3. Программирование и прогнозирование результатов стратегического развития национального круизного туризма.....	312
Выводы по разделу 5	326
ВЫВОДЫ.....	330
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	336
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	376

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Реализация долгосрочных целей устойчивого развития, достижение желаемых результатов, оптимальность использования имеющихся ресурсов, преодоление негативного влияния факторов нестабильной внешней среды определяются выбранным стратегическим курсом, положенным в основу стратегического управления как отдельного предприятия, так и целых комплексов, регионов и стран. На сегодняшний день формирование государственной политики в рекреационно-курортной и туристской сферах базируется на избранной стратегии, целью которой является приобретение лидирующих позиций на мировом туристском рынке за счет создания конкурентоспособного привлекательного туристского продукта, интегрирующего в процессе своего развития практически все отрасли национальной экономики.

Круизный туризм является одним из самых популярных и быстрорастущих сегментов международного туристского рынка, обладающих значительным инвестиционным потенциалом, исходя из природных особенностей, постоянно увеличивающегося спроса и, как следствие, экономических результатов, которые достигаются в данном виде туризма. Только за последние 5 лет темп роста прямых доходов от круизного туризма в Европе составил более 200 %, а количество европейских туристов, отправившихся в круиз, увеличилось на 4 млн. чел.; по прогнозам The Marine Institute именно круизное судоходство названо первым среди морских секторов с наиболее высоким потенциалом развития на ближайшее столетие.

Украина представляет собой уникальный туристский объект и имеет все предпосылки для организации и развития круизного туризма благодаря наибольшей протяжённости морского побережья среди всех Черноморских стран, благоприятному климату, богатому историко-культурному наследию, многообразию достопримечательностей. Однако, несмотря на значительный

морской и туристский потенциал, результативность функционирования круизного туризма в Украине в десятки раз уступает общемировому уровню развития, а объем морских пассажирских перевозок в стране составляет не более 3 % от общего туристского пассажиропотока.

Данное обстоятельство актуализирует необходимость разработки комплекса мер по обеспечению стратегического развития круизного туризма, реализация которых будет способствовать наиболее эффективному использованию ресурсного потенциала страны, и обеспечит Украине статус успешной круизной дестинации.

Исследованиям проблем функционирования и развития туризма посвящены работы В. И. Азара, А. Ю. Александровой, М. Б. Биржакова, А. Н. Бузни, В. А. Василенко, П. В. Гудзя, В. Г. Гуляева, В. А. Жукова, В. А. Квартальнова, С. П. Наливайченко, Л. И. Новик, Н. А. Платоновой, В. А. Подсолонко, Т. И. Ткаченко, Н. В. Цопа, А. Д. Чудновского и др. Весомый вклад в формирование основ стратегического развития туризма внесли такие авторы как А. И. Башта, М. Борушак, М. В. Гудзь, В. К. Киптенко, С. Ю. Цёхла, Дж. Кристофер Холловей, Харрис Годфри, Кац Кеннет М. и др. Теоретико-методические аспекты развития круизного туризма представлены в исследованиях О. В. Ариона, А. В. Бабкина, Н. О. Зацепиной, А. Г. Зимы, О. С. Ляховской, И. М. Минича, Ю. М. Михайловой, Л. И. Паладича, В. К. Федорченко. Практические вопросы организации круизного туризма нашли свое отражение в работах Н. В. Андросовой, М. Б. Биржакова, И. А. Голубковой, С. Э. Грема, В. В. Жихаревой, В. И. Никифорова, В. В. Селиванова, Р. В. Чударева, С. П. Шпилько.

Признавая высокую научную значимость работ вышеперечисленных авторов, следует отметить, что в имеющихся исследованиях недостаточно изученной остаётся проблема обеспечения стратегического развития круизного туризма, не уделено внимания вопросам формирования стратегического потенциала круизного туризма. Дальнейшего развития

требуют теоретические и методологические основы организации круизного туризма, а также методические подходы к оценке уровня развития круизного туризма и практические аспекты повышения эффективности его функционирования. Важность решения сформулированной проблемы, фрагментарность теоретической базы, недостаточность методического и научно-прикладного инструментария обуславливают актуальность и значимость диссертационной работы, определяют её цель и задачи.

Связь работы с научными программами, планами и темами.

Диссертационная работа выполнялась в соответствии с планами научных исследований Таврического национального университета имени В.И. Вернадского (г. Симферополь) и связана с научно-исследовательской темой «Управление инновационной деятельностью в национальной экономике, в регионах, отраслях и на предприятиях» (2011-2015 гг. номер государственной регистрации - № 0111U000649), в рамках которой обоснованы стратегические направления инновационного развития участников круизного туризма и предложена модель управления инновационным развитием предприятий круизной индустрии; а также в соответствии с научной темой Керченского государственного морского технологического университета «Разработка методов решения задач навигационной безопасности эксплуатации и управления транспортного и промыслового флота в различных условиях плавания» (2012-2014 гг. номер государственной регистрации - № 0112U004282), в рамках которой исследованы экономические механизмы обеспечения безопасности плавания на пассажирских судах.

Тема диссертации утверждена на заседании Ученого совета Керченского государственного морского технологического университета (протокол № 8 от 28.04.2009 г).

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является разработка теоретико-методологических основ и практических рекомендаций по стратегическому развитию круизного туризма.

Достижение поставленной цели потребовало решения группы системно взаимосвязанных теоретических, методологических и практических задач:

- сформулировать теорию развития круизного туризма и его структурных компонентов;
- исследовать специфику функционирования круизного туризма и особенности создания круизного туристского продукта;
- обосновать теоретические положения по формированию стратегического потенциала как основы развития круизного туризма;
- определить детерминанты конкурентных преимуществ круизного туризма;
- обосновать использование системного подхода к управлению процессами стратегического развития круизного туризма;
- сформировать концепцию стратегического развития круизного туризма;
- исследовать этапы реформирования и механизм государственного регулирования развития круизного туризма в Украине;
- установить тенденции и закономерности развития круизного туризма;
- оценить результаты деятельности морских портов как стратегических центров развития круизного туризма;
- усовершенствовать методы оценки эффективности стратегического развития круизного туризма;
- разработать матричную модель результативности функционирования круизного туризма;
- обосновать применение методов маркетингового анализа при выборе направлений стратегического развития круизного туризма;
- обосновать обеспечение стратегического развития основных круизных центров;
- разработать экономико-математическую модель стратегического развития круизного туризма;

- выполнить программирование и прогнозирование результатов стратегического развития круизного туризма.

Объект исследования – процессы развития круизного туризма в современных экономических условиях.

Предмет исследования – совокупность теоретико-методологических, методических и практических положений по обеспечению стратегического развития круизного туризма.

Методы исследования. Методологическую основу работы обеспечили следующие научные методы: диалектический метод познания (исследование роли круизного туризма в структуре национальной экономики); системный анализ и синтез (исследование процессов развития круизного туризма, формирование концепции развития круизного туризма), декомпозиция (структуризация стратегического потенциала круизного туризма); методы статистического и факторного анализа (изучение тенденций и закономерностей развития круизного туризма, формирование выборочной совокупности респондентов, оценка корреляционных связей между показателями, оценка влияния факторов на изменение уровня производительности труда работников, занятых в сфере круизного туризма); методы сопоставительного и маркетингового анализа (системная оценка уровня развития круизного туризма в Европе, сравнение наделенности европейских стран ресурсами, необходимыми для организации круизного туризма, выявление потребительских предпочтений туристов); методы экстраполяции (прогнозирование круизных пассажиропотоков), экспертных оценок (критериальная база оценки привлекательности круизных центров); методы экономико-математического, структурного и матричного моделирования (комплексная оценка результативности функционирования круизного туризма, экономико-математическое моделирование результативности стратегического развития круизного туризма); программно-целевой подход (программирование и прогнозирование результатов реализации программы развития круизного туризма).

Информационно-эмпирической базой исследования послужили законодательные и нормативно-правовые акты Верховной Рады Украины и Кабинета Министров Украины, Указы Президента Украины, статистические материалы Государственной службы статистики Украины. В процессе исследования широко использовались статистические материалы, предоставляемые международными туристскими организациями, статистические ежегодники, информационно-аналитические бюллетени и сборники, ресурсы сети Интернет, финансовая и статистическая отчетность предприятий, задействованных в развитии круизного туризма.

Научная новизна исследования состоит в теоретико-методологическом обосновании и разработке методических подходов и практических рекомендаций по стратегическому развитию круизного туризма, а именно:

впервые:

- обоснованы концептуальные основы стратегического развития круизного туризма, базирующиеся на структуризации стратегических приоритетов (формирование круизных туристских кластеров; концентрация на инновационном развитии; разработка интегрированной системы сбора и систематизации информации по функционированию и развитию круизного туризма; гармонизация законодательства в сфере круизного судоходства с международными стандартами и правовыми нормами; создание развитой круизной инфраструктуры; развитие кадрового потенциала), что позволяет осуществить целенаправленное регулирование стратегического развития круизного туризма на основе сочетания методов прямого и косвенного воздействия;

- разработана система показателей, характеризующих результативность функционирования круизного туризма, базирующаяся на матричной модели и включающая три блока относительных показателей (прибыльности, производительности и экономичности), которые отражают взаимосвязь прибыли и дохода, полученных в результате реализации круизного

туристского продукта, с ресурсами и затратами на его производство, что позволяет проводить пространственные соизмерения результатов функционирования круизного туризма в целом и отдельных структурных элементов, в частности, а также устанавливать эталонные значения уровня развития круизного туризма;

- разработана экономико-математическая модель результативности стратегического развития круизного туризма, устанавливающая эконометрическую зависимость между уровнем прямых доходов от круизного туризма и факторными признаками экономического, социального и ресурсного характера, что позволяет прогнозировать уровень развития круизного туризма в условиях недостатка статистической информации и обосновать ключевые направления экономической политики в сфере круизного туризма;

усовершенствовано:

- теоретические положения по формированию стратегического потенциала круизного туризма путем включения взаимосвязанных и взаимозависимых компонентов по обеспечению его функционирования и развития и выделения следующих блоков составляющих потенциала: 1) основополагающие (природно-ресурсный, информационный, инфраструктурный, кадровый), 2) объектные (производственный, культурно-исторический, экологический, инновационный, инвестиционный, рыночный); 3) субъектные (маркетинговый, управленческий, организационный), что позволяет установить взаимосвязь ресурсов, конкурентных преимуществ и потенциала в системе реализации задач стратегического развития круизного туризма;

- методологические основы управления процессами стратегического развития круизного туризма с позиций системного подхода, предполагающие выделение критериев-признаков для установления границ стратегического развития в части организации морского путешествия, организации обслуживания туристов на борту судна и разработки программы пребывания

на берегу, что позволяет обосновать механизм взаимодействия структур разных организационно-правовых форм в обеспечении эффективного функционирования круизного туризма и согласовать входные и выходные параметры процесса создания круизного туристского продукта;

- методический подход к оценке эффективности стратегического развития, адаптированный к сфере круизного туризма, путем установления критериев оценки, отражающих актуальность, многоаспектность и значимость (государственную, региональную, отраслевую и локальную), что позволяет обосновать взаимосвязь экономического, социального, ресурсного, экологического и научно-технического эффектов развития круизного туризма как основу обеспечения согласованности общегосударственных интересов и интересов отдельных хозяйствующих субъектов;

- актуализация обеспечения стратегического развития основных круизных центров путем использования математико-статистических методов экспертных оценок и метода ABC для формирования критериальной базы оценки привлекательности круизных туристских дестинаций, что позволяет акцентировать внимание руководства на наиболее важных параметрах их стратегического развития, а также способствует снижению расходов на производство круизного туристского продукта при одновременном повышении (сохранении) его качества;

- применение программного подхода для прогнозирования результатов стратегического развития круизного туризма путем разработки проекта единой государственной программы, конкретизированной по основным приоритетным направлениям в соответствии с вектором национального и отраслевого стратегического развития, включающей ряд подпрограмм по кадровому, научно-методическому, нормативно-правовому и информационному обеспечению круизного туризма, реализация которых будет способствовать росту объема предоставленных туристских услуг и налоговых поступлений в бюджеты всех уровней; увеличению числа рабочих

мест; повышению уровня жизни местного населения и статуса местности, региона и страны на мировом круизном рынке;

получило дальнейшее развитие:

- понятийный аппарат категории «круизный туризм», который в отличие от традиционной его трактовки как синонима терминов «круиз» и «морское путешествие», конкретизирован с двух позиций: как особый вид социальной и экономической деятельности, предполагающий реализацию определенных потребностей людей; и как целая индустрия, обеспечивающая формирование, продвижение и реализацию круизного туристского продукта, что позволяет обосновать теоретические, социально-экономические и организационные составляющие его развития;

- репрезентация взаимосвязи видовой классификации круизного туризма и отраслей, задействованных в его развитии, на основе установления специфики функционирования круизного туризма и особенностей создания круизного туристского продукта, что позволяет обеспечить реализацию туристских потребностей, которая осуществляется на всех этапах совершения круиза, начиная от предоставления услуг по размещению и питанию (физиологические потребности) и заканчивая познавательным и созидательным процессами (саморазвитием личности);

- перечень основных детерминантов конкурентных преимуществ круизного туризма, базирующихся на концепции «Национального ромба» М. Портера, которые дополнены параметрами, необходимыми для развития круизного туризма (наличие достопримечательностей, доступность транспортной системы и объектов туристского показа, организация совместной деятельности государственных и местных органов власти, транснациональных компаний, образовательных учреждений, предприятий и организаций круизного туризма), что позволяет создать благоприятную среду для реализации стратегических приоритетов и консолидировать ресурсы всех участников создания круизного туристского продукта для получения

синергетического эффекта и повышения уровня конкурентоспособности туристской дестинации на мировом круизном рынке;

- конкретизация закономерностей развития круизного туризма на основе выявления тенденций развития европейского и североамериканского круизных рынков с учетом отраслевой структуры формирования прямых и совокупных доходов от круизного туризма, что позволяет отразить вклад разных секторов экономики в создание конечного круизного продукта;

- обоснование выбора направлений стратегического развития круизного туризма с использованием методов маркетингового анализа и математической статистики для выявления корреляционных связей между различными потребительскими сегментами, прогнозирования поведения и мотивации туристов, установления их осведомленности, восприятия, отношения и требований относительно качества круизного туристского продукта, что способствует формированию целевых сегментов рынка и создаёт основу для планирования круизных пассажиропотоков.

Практическое значение полученных результатов заключается в разработке теоретических и методологических положений по стратегическому развитию круизного туризма, что доведено до уровня конкретных методик и рекомендаций.

Основные методические положения диссертации и практические рекомендации по организации круизного туризма могут быть использованы при разработке государственных, региональных и отраслевых стратегий и программ, и обеспечивают менеджмент предприятий, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта, полноценным инструментарием стратегического управления их развитием.

Предложения и рекомендации по развитию производственной и ремонтной базы, расширению номенклатуры выпускаемой продукции и перечня предоставляемых услуг, применения альтернативных источников кредитования в судостроении используются при формировании портфеля заказов и разработке комплексных и локальных финансово-экономических

планов ОАО «Судостроительный завод «Залив» (акт № 287 от 23.06.2014 г.). Критериальная база оценки привлекательности морских портов для круизных операторов; стратегические направления развития круизных портов на основе экономико-статистических методов экспертных оценок; методика расчета совокупного индекса обеспеченности морского порта необходимыми условиями для развития круизного туризма рекомендованы к использованию в производственно-хозяйственной деятельности ГП «Керченский морской торговый порт» (справка № 293 от 29.05.2014 г.) и ГУП РК «Крымские морские порты» (справка № 346 от 05.08.2014 г.). Методические положения по оценке уровня производительности труда работников, расчет потребности в инвестиционном капитале для проведения комплекса мер по реконструкции и строительству объектов портовой инфраструктуры внедрены в практическую деятельность ГП «Керченский рыбный порт» (справка № 547 от 16.06.2014 г.).

Методические положения и практические рекомендации по проведению маркетингового анализа потребителей туристского продукта рекомендованы к использованию при формировании комплекса мер по повышению эффективности предпринимательской деятельности ООО «Практик» (акт № 53 от 22.08.2014 г.) и СПД «Федорова Л.Н.» (справка № 18 от 04.08.2014 г.).

Концепция развития круизного туризма и научно-методические материалы по оценке результативности функционирования круизного туризма рекомендованы к использованию при планировании развития крымской туристско-рекреационной сферы, а также при разработке инвестиционных проектов и программ, касающихся развития морского туризма в Крыму (справка № 01-29/1971 от 21.08.2014 г.).

Отдельные положения диссертации использованы в образовательном процессе Керченского государственного морского технологического университета (справка № 982 от 13.08.2014 г.), Криворожского филиала Европейского университета (справка № 268/17 от 20.08.2014 г.), Керченского

высшего морского профессионального училища (справка № 676/16-23 от 22.08.2014 г.).

Личный вклад соискателя. Все предложения и выводы исследования принадлежат лично автору и являются его вкладом в развитие теории и практики стратегического управления. В научных трудах с соавторами использованы только идеи и положения, которые являются результатами личной работы соискателя. Личный вклад в совместно опубликованные работы конкретизирован в списке трудов по теме работы.

Апробация результатов диссертации. Основные теоретические и методологические положения проведенного исследования были доложены, обсуждены и одобрены на международных научно-практических конференциях: «Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте» (Одеса, 2012), «Управление развитием предпринимательства в современных условиях» (Евпатория, 2012), «Будущие исследования - 2013» (София, РБ, 2013), «Problems and perspectives of development of world science» (Донецк, 2013), «World economy, finances and investments modern view of the actual problems» (Донецк, 2013), «Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки» (Киев, 2013), «Інноваційний шлях розвитку суспільства: проблеми, досягнення та перспективи» (Каменец-Подольский, 2013), «Сучасна наука ХХІ століття» (Киев, 2013), «Методологія науки сьогодення» (Киев, 2013), «Актуальные научные достижения - 2013» (Прага, ЧР, 2013), «Опережающее управление социально-экономическим развитием регионов» (Симферополь, 2013), «Актуальные проблемы современных общественных наук: научное знание в глобализирующемся мире» (Уфа, РФ, 2013), «Стратегія підприємства: зміна парадигми управління та інноваційні рішення для бізнесу» (Киев, 2013), «Теорія і практика забезпечення ефективного розвитку суб'єктів ринку» (Полтава, 2013), «Стратегические вопросы мировой науки (Пшемысль, РП, 2014); межрегиональных научно-практических конференциях «Проблеми економіки та управління у промислових регіонах» (Запорожье, 2011),

Всеукраинской научно-практической конференции «Форми і способи забезпечення сталого розвитку приморських територій» (Бердянськ, 2012).

Публікації. Основные идеи, положения диссертации изложены в 48 работах автора, общим объемом 145,97 п.л., из которых автору принадлежат 79,28 п.л. среди них - авторская монография, объемом 24,88 п.л., коллективная монография, общим объемом 49,56 печатных листа, из которых автору принадлежат 2,95 п.л., 19 статей в специализированных научных изданиях Украины (из них 4 включены в международные наукометрические базы), 3 научных статьи в журналах, рекомендованных ВАК России, 2 статьи в зарубежных изданиях, 1 учебник, 3 учебных пособия.

РАЗДЕЛ 1

НАУЧНО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

1.1. Теория развития круизного туризма и его структурных компонентов

Стратегической целью любого государства является получение статуса полноценного члена международного сообщества, что предопределяет выявление наиболее эффективных и перспективных секторов экономики, динамичное развитие которых способствует не только повышению социально-экономического уровня развития страны, региона или отдельного предприятия, но и обеспечивает их привлекательный имидж и достойное место на мировом рынке. На сегодняшний день приоритет отдаётся развитию тех отраслей, которые наряду с высоким экономическим потенциалом имеют ярко выраженную социальную направленность, в основе которых удовлетворение материальных и духовных потребностей людей, повышение их жизненного уровня и благосостояния [322]. Данное обстоятельство свидетельствует о возрастании значимости туристской отрасли в целом и отдельных её видов, в частности, в структуре национальной экономики, эффективность развития которой зависит от максимально возможного использования имеющегося ресурсного потенциала, обеспечивающего достижение конкурентных преимуществ и способствующего социально-экономическому росту государства.

Круизный туризм не только является одним из наиболее динамично развивающихся, уникальных и популярных видов бизнеса, но и обладает определенными преимуществами и особенностями, которые позволяют ему длительное время оставаться более стабильным на фоне других секторов экономики.

Теоретико-методологические аспекты круизного туризма исторически базировались на категориях «круиз» и «морское путешествие», которые изначально рассматривались как идентичные понятия. При этом круизами считались как линейные пассажирские перевозки морским транспортом, осуществляемые между портами одного государства, так и паромные пассажирские рейсы, объединяющие транспортную и грузовую функцию, а также кратковременные морские экскурсии вдоль побережья с посещением курортов и тематических парков [33, 337].

В современной научной литературе отсутствует однозначное определение категории «круиз». Наиболее часто под «круизом» понимается туристская поездка на борту специального пассажирского судна, которая выступает как дорогое, элитное и престижное путешествие, рассчитанное на клиента высокой платежеспособности [33, 34]. Зима А. Г. круиз характеризует как «международный бизнес, представляющий собой комплекс рыночных структур и соединяющий несколько определенных международных рыночных сегментов» [123, с. 105]. Подтверждением данного высказывания является мнение Гуляева В. Г., который трактует круиз как организацию морских и речных путешествий с посещением портовых городов нескольких стран [79], тем самым подчеркивая его межнациональный характер, формирующий для принимающей стороны образ гостеприимной державы.

Заслуживает внимание определение В. К. Федорченко и И. М. Минича, которые под круизом подразумевают «туристскую поездку с использованием транспортных средств (как правило, водных) не только для перевозки, но и как способов размещения, питания и обслуживания» [307, с. 72]. Аналогичные акценты расставлены в работах Н. О. Зацепиной, которая рассматривает круиз как «путешествие на водных видах транспорта, включающее береговые экскурсии, осмотр достопримечательностей портовых мест, а также разнообразные развлечения на борту морских и речных лайнеров [122] и О. В. Ариона, представляющего круиз как «морское

или речное туристское путешествие на теплоходе, которое используется как способ перевозки, размещения, развлечений и т.п., и включает в программу береговое обслуживание» [18, с. 102]. Таким образом ученые указывают на комплексный характер данного туристского продукта, представляя круизы как результат совместной деятельности разнообразных хозяйствующих субъектов.

Зарубежные авторы конкретизируют понятие «круиз», рассматривая его как вид путешествия на морском судне не менее 60 часов главным образом для удовольствия, включающее все удобства и заход не менее, чем в два порта (помимо портов начала и завершения круиза) [352, 354, 355, 360].

Основу концепции круизного туризма заложила американская круизная компания «Carnival Cruise Lines», которая выделила характерные для круизов принципы [337, с. 24]:

- круиз – это развлекательное путешествие, участники которого не ставят своей первоочередной целью попасть из одной точки в другую;
- круизы совершаются на комфортабельных лайнерах, берущих на борт максимальное количество пассажиров и предлагающих богатую инфраструктуру развлечений;
- все туристы имеют одинаковый доступ ко всем зонам лайнера, не делятся на классы, свободно пользуются всей инфраструктурой на борту судна;
- круизный лайнер делает максимальное количество остановок в пути, где туристы могут покинуть борт и провести время на берегу;
- стоимость круизов сопоставима с аналогичным по классу обслуживания наземным отдыхом на пляже.

Изменив географию, концепцию сервиса и ценовой политики, круизная компания «Carnival Cruise Lines» вывела морские круизы на рынок массового спроса, сохранив за ними позиции в сегменте элитарного потребления, и положила начало эволюции круизов как туристского продукта, которая характеризовалась следующими этапами:

I этап (1835-1900) – круиз рассматривается как вид морского путешествия, организованного с целью отдыха и развлечений; завершение этапа – строительство специально предназначенных для осуществления круизов лайнеров;

II этап (1900-1960 гг.) – круиз выступает как продукт, максимально востребованный у наиболее состоятельной клиентуры;

III этап (1960-1980 гг.) – круиз превращается в товар массового спроса;

IV этап (1980-2000 гг.) – круиз представляет конкуренцию наземным турам;

V этап (2000 г. и по настоящее время) – круиз характеризуется как разнообразный продукт, максимально адаптированный к различным целевым аудиториям.

Собственное представление о круизе как о «путешествии обычно по замкнутому кругу с радиальными поездками из портов во внутренние районы стран» формулирует А. В. Бабкин, круизный туризм автор относит к специальным видам туризма, характеризующимся следующими признаками [20]:

- 1) немассовый, достаточно редкий вид туризма;
- 2) трудоемкий по созданию конечного турпродукта;
- 3) капиталоемкий вид туризма;
- 4) тур, сочетающий признаки различных видов туризма;
- 5) новый вид туризма, обусловленный вторичными потребностями человека;
- 6) вид туризма с использованием нетрадиционных источников финансирования.

Однако, несмотря на присутствие большинства из представленных ученым признаков, нельзя согласиться с характеристикой круизного туризма как немассового редкого вида. Так, в 2011 г. число «круизеров» составило 20,6 млн. чел. и увеличилось по сравнению с 1990 г. более чем в 5 раз (на 16 млн. чел.), а средний темп роста количества туристов, отправившихся в круиз

за период 1990-2011 гг., на 4 % опережает общемировой туристский пассажиропоток (рис. 1.1, 1.2).

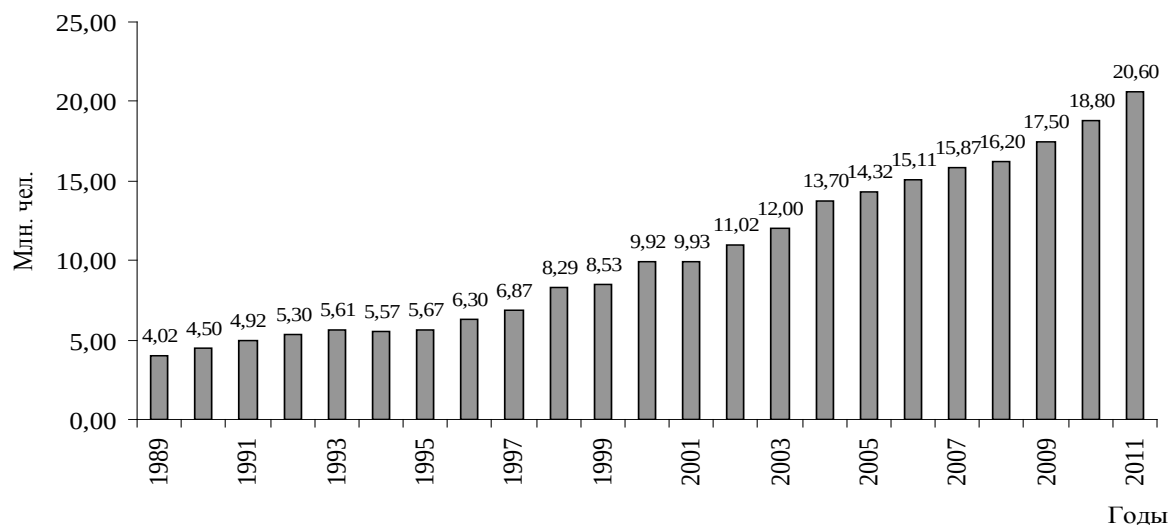


Рис. 1.1. Количество туристов, отправившихся в круиз за период 1989-2011 гг., млн. чел. (составлено автором на основании данных [364])



Рис. 1.2. Динамика общего и круизного пассажиропотока за 1990-2011 гг., % (составлено автором на основании данных [357, 364, 375])

Кроме того, вызывает сомнение отнесение круизного туризма к новым, обусловленным вторичными потребностями человека видам туризма. Морские и речные круизы как вид путешествий существовали ещё во времена античности; другой аспект – насколько распространен был этот вид

путешествий, и насколько удовлетворение соответствующих социальных потребностей опосредовалось товарно-денежными отношениями [364].

Исследуемая проблема получила своё развитие в работах Ю. В. Михайловой, которая на основании аналитического обзора литературных источников, предложила при определении круиза использовать три подхода: функциональный, в котором автор выделила присущие круизу функции (рекреационную, социальную, культурную, экологическую, экономическую, просветительскую и воспитательную); отраслевой, включающий непроизводственную и отраслевую сферу круизного судоходства; и системный, объединяющий две предыдущие категории (функциональный и отраслевой подходы) [219, 220].

Согласно мнениям С. П. Шпилько, Н. В. Анросовой и Р. В. Чударева, круизы представляют собой не просто разновидность пассажирской перевозки водными видами транспорта, а специфический, сложный по составу и высокотехнологичный вид туристского продукта, обладающий уникальными потребительскими свойствами, которые, в свою очередь, обуславливают особенности предпринимательской деятельности по его созданию, а также функционированию круизного рынка в целом [337, с. 48]. Также авторы утверждают, что круизный туризм является особым видом социальной и экономической деятельности, предполагающей реализацию физиологических, психологических и других потребностей людей [337, с. 48].

Соглашаясь в целом с позициями ученых и обобщая различные теоретические положения, необходимо подчеркнуть, что под круизным туризмом следует понимать целую индустрию, обеспечивающую формирование, продвижение и реализацию круизного туристского продукта, который, с одной стороны, является предметом купли-продажи на туристском рынке, а с другой – объектом управленческого воздействия. При этом круизный туризм, характеризующийся значительной капиталоемкостью и трудоемкостью, является универсальным видом туризма, соединяющим

практически все его формы и сочетающим в себе несколько его видов – рекреационный, спортивный, лечебно-оздоровительный, познавательный, конгрессный, приключенческий, поисковый и т.п., а также объединяющий различные варианты сервиса и организации отдыха [20, 194].

Следовательно, круизный туризм можно представить как вид социально-экономической деятельности, направленной на удовлетворение потребностей в морских путешествиях, связанный с временным перемещением (до полугода) человека из одной местности (страны) в другую на круизном судне с оздоровительной, познавательной, развлекательной или иными целями.

Несмотря на значительный интерес современных экономистов и специалистов туристского бизнеса к круизному туризму [7, 24, 35, 70, 75, 79, 96, 115, 123, 134, 135, 209, 236], на сегодняшний день исследования в данном направлении носят в большей мере либо автономный, либо описательный характеры, а категории круиза, круизной индустрии, круизного продукта, как было установлено, имеют разнообразные трактовки. Данное обстоятельство обусловлено целым рядом причин, основными из которых являются:

- во-первых, большинство авторов рассматривают круизный туризм как производную туризма в целом, что не дает возможности оценить его вклад в экономику страны, региона и местности, в частности, а также увидеть системность протекаемых в нем процессов;

- во-вторых, отсутствует комплексный подход к рассмотрению данной категории, позволяющий, с одной стороны – на основании изучения многообразия структурных элементов, входящих в состав круизного туризма, выявить причинно-следственные связи между ними и создать систему их взаимодействия, которая устранил терминологические противоречия и обеспечит основу для унификации понятийно-категориального аппарата; а с другой – четко разграничить, расчленив приведенные понятия;

- в-третьих, возникают определенные сложности при проведении экономико-статистического анализа данных категорий вследствие терминологической близости обозначенных понятий.

В табл. 1.1 представлены категории, раскрывающие сущностную характеристику круизного туризма.

В общем виде, круизный туризм можно представить как дефиницию, включающую 6 основных элементов, каждый из которых выполняет определенную функцию и требует специального рассмотрения (рис. 1.3).

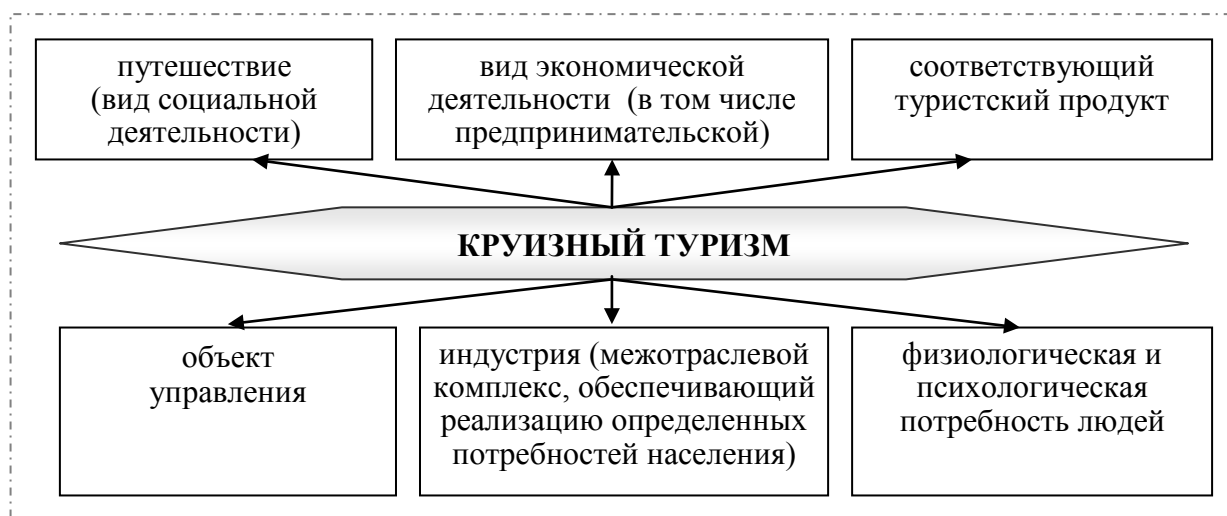


Рис. 1.3. Элементы круизного туризма

(составлено и дополнено автором с использованием [337])

Исходя из характеристики круизного туризма, следует выделить ряд основных функций, которые вытекают из потребностей его организаторов и потребителей и базируются на преобразовании исходных ресурсов в конечный круизный продукт, что графически можно представить в виде пирамиды, по форме напоминающей своеобразный круизный корабль, имеющий несколько уровней (рис. 1.4). В основании пирамиды – ресурсы, являющиеся источниками и предпосылками развития круизного туризма и обеспечивающие реализацию потребностей человека, которая осуществляется на всех этапах морского путешествия, начиная от предоставления услуг по размещению и питанию (физиологические потребности) и заканчивая культурно-познавательным процессом

(саморазвитием личности), формирующим систему ценностей (физических, эмоциональных, интеллектуальных) [183].

Таблица 1.1

**Категории, раскрывающие сущностную характеристику
круизного туризма***

Категория	Сущностная характеристика категории
Круиз	морское путешествие на специально предназначенном для перевозки туристов из порта в порт судне, следующему по определенному маршруту и оборудованному для разнообразных развлечений пассажиров по пути следования
Круизная индустрия	межотраслевой хозяйственный комплекс, обеспечивающий формирование, продвижение и реализацию круизного туристского продукта
Круизный туристский продукт	коллективный труд, объединяющий усилия множества предприятий и отраслей, задействованных в его создании; системообразующий комплекс услуг, состоящий из трех основных подсистем: услуг, связанных с организацией морского путешествия; услуг, предлагаемых на борту круизного судна, и услуг, потребляемых туристами на берегу во время совершения круизного тура
Круизный тур	комплексная программа обслуживания туристов во время морского путешествия
Круизный рынок	система экономических отношений, складывающихся в процессе формирования и дальнейшего использования круизного туристского продукта
Круизный бизнес	деятельность предприятий и организаций, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта, направленная на получение прибыли за счет удовлетворения потребностей круизных туристов

* *Источник:* составлено автором с использованием [20, 28, 34, 337]

Гранями пирамиды выступают основные функции, формирующие процессы создания и реализации круизного туристского продукта и мотивирующие потребителей к его приобретению. Высота пирамиды определяется потребностями человека, положенными в основу его поведения, которые А. Маслоу разделил на пять групп: физиологические (биологические); потребности в безопасности и защите (физиолого-психологические); социальные (психолого-социальные); потребности в

уважении; потребности в саморазвитии (самовыражении, совершенствовании) [212].



Рис. 1.4. Взаимосвязь ресурсов, потребностей и функций в круизном туризме

Следует отметить, что развитие круизного туризма предопределяется эволюцией экономических систем, характеризующей абсолютное и относительное изменение экономических показателей за продолжительный период времени. При этом сущность процессов развития круизного туризма базируется на категориях «развитие» и «процесс» как философских понятий. В энциклопедическом словаре под термином «развитие» понимается «необратимое, направленное, закономерное изменение материальных и идеальных объектов» [309]. Кроме того, развитие выступает как «высший тип движения, изменения материи и сознания; переход от одного

качественного состояния к другому» [309], важнейшей характеристикой которого является время.

Представление о времени положено также в основу понятия «процесс», который зачастую отождествляется с термином «развитие». Однако, если развитие выступает как «качественное изменение в структуре объекта» [309], то процесс представляет собой «совокупность последовательных действий, направленных на достижение определенного результата» [309], то есть «процесс» предполагает определенный упорядоченный ход событий, «изменение изучаемого объекта в течение определенного времени» [308].

Процесс развития круизного туризма базируется на процессе создания круизного туристского продукта, формирование, продвижение и реализацию которого обеспечивает множество предприятий и организаций. Значительное число участников круизного бизнеса предопределяет системообразующий характер его функционирования и свидетельствует о необходимости идентификации всех его составляющих элементов. Кроме того, уровень развития круизного туризма определяется уровнем развития туристской отрасли в целом, который тесно взаимосвязан и взаимозависим от экономического роста страны, региона и предприятия в частности. Вследствие чего, структура объекта исследования предполагает «выявление, обнаружение частей, состояний, свойств, отношений» [12], складывающихся в процессе создания круизного туристского продукта, обуславливающих его качественно новый уровень.

Содержательная характеристика процессов развития круизного туризма включает идентификацию количественной структуры его составных элементов и их изменений во времени; качественную оценку достигнутого уровня развития элементов на основе фактических данных за продолжительный период времени; выявление эффективности деятельности системообразующих предприятий и организаций.

Следовательно, рассматривая в качестве объекта исследования процессы развития круизного туризма, необходимо исследовать состояние

круизного туризма в стране и регионе на основании анализа изменений совокупности показателей за продолжительный период времени с целью выявления взаимосвязей между ними. При этом показатели, характеризующие уровень развития круизного туризма, должны объективно отражать все его структурные элементы и учитывать «сложный, неоднозначный характер процессов развития и механизмов их организации и функционирования» [308] (рис. 1.5).

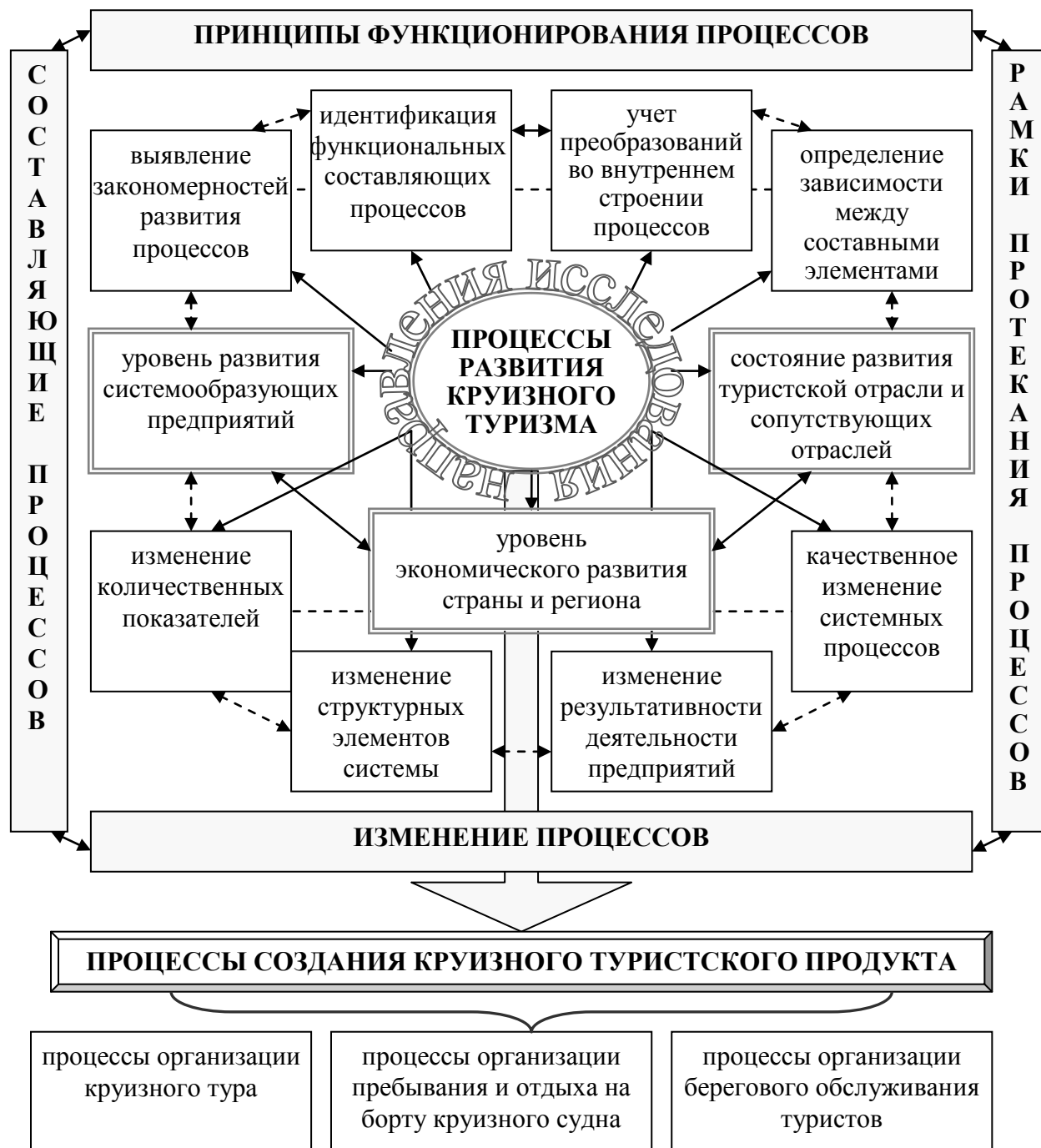


Рис. 1.5. Структурная схема процессов развития круизного туризма

Представленная структурная схема объекта исследования характеризует процессы развития круизного туризма через призму терминологических понятий «развитие» и «процесс» с одной стороны; а с другой – показывает взаимосвязь и взаимозависимость всех звеньев системы, дифференцируя их на составляющие структурные элементы, формирующие основу качественного и количественного изменения системных процессов, что позволяет укрупненно обозначить рамки данного исследования.

Измерение изменений, происходящих в процессах развития круизного туризма, предусмотрено разработанной в статистике системой показателей, объединяющей принципы и методы работы с числовыми данными, характеризующими массовые явления, для объективной оценки которых необходимо их исследовать с учетом всех статистических категорий:

- выявления закономерностей развития круизного туризма («развитие – это закономерное изменение» [309]);
- исследования всего множества проявлений изучаемых закономерностей;
- выделения частного случая проявления закономерностей и определения его свойств и качеств;
- оценивания вариации признаков и их градаций [192, 348].

Так, Голубкова И. А., выделяя закономерности развития круизного судоходства [70, 71], концентрирует внимание на систематизации условий и принципов глобального судоходства, обосновывая на их основе инструментарий реализации стратегии развития локального сегмента круизного бизнеса. Разделяя закономерности на существенные и принципиальные и учитывая закономерности формирования круизного рынка и его основных сегментов, автор отдаляется от проблемы развития круизной индустрии в комплексе всех аспектов, обеспечивающих её эффективное функционирование, тем самым отдавая приоритетную роль транспортной составляющей круизного бизнеса.

Подобные высказывания встречаются и в работе Ю. В. Погребняк (Михайловой) [239], в которой автор, рассматривая полифункциональность круизного судоходства и оценивая распределение мощностей и динамику мирового круизного флота, также его развитие связывает с эффективностью функционирования судоходных компаний-организаторов круизов.

Между тем, организационные и психологические проблемы, связанные с функциональной принадлежностью круизного туризма к сферам отдыха, досуга и здравоохранения и отраслевой принадлежностью к сфере транспорта, обуславливают его значительное отставание от темпов роста спроса на круизно-транспортные услуги. Л. И. Паладич справедливо отмечает, что «круизный бизнес – весьма специфическая область деятельности, у которой с судоходством общее лишь то, что она существует на судне, во всем же остальном к судоходству она никакого отношения не имеет, поскольку не существует круизного рынка в том смысле, как он понимается для флота грузового....» [230, с. 4].

Следует отметить, что, исследуя показатели, характеризующие интенсивность изменения процессов развития круизного туризма во времени, необходимо проводить периодизацию развития, то есть расчленение процессов во времени на однородные этапы, в пределах которых показатель подчиняется одному закону развития, соблюдая территориальную и методологическую сопоставимость исследуемых данных, что обеспечивает достоверность проведенного анализа и позволяет выявить направленность изменения состояний объекта [105, 192].

Д.э.н., профессор Жихарева В. В., анализируя структуру глобального спроса на мировом рынке круизного судоходства и рыночную долю крупнейших круизных судоходных компаний [115], формулирует набор критериев, используемых туристами при выборе круиза, исследует факторы, влияющие на уровень спроса, выявляет проблемы и перспективы круизного судоходства в Черноморском регионе. Однако, данный анализ, базируясь на одном временном периоде и подкрепляясь данными международных

круизных организаций, не учитывает фактор времени, характеризующий «поступательное движение, эволюцию, переход от одного состояния к другому» [308], что не позволяет оценить совокупное влияние множества долговременных и краткосрочных факторов, и, в том числе, различного рода случайных обстоятельств, определяющих динамику развития круизного туризма в долгосрочном периоде.

Развитие морских круизов в динамическом аспекте отражено в учебном пособии «Морские круизы: теория и практика» российскими авторами – С. П. Шпилько, Н. В. Андросовой и Р. В. Чударевым [337], в котором также специалисты проводят анализ круизного туристского продукта с учетом особенностей его современного состояния и отмечают специфику предоставления круизных туристских услуг. Изучая классификационные признаки и технические составляющие морских круизных судов, организацию круизного сервиса с учетом особенностей восприятия морских круизов отдельными категориями пассажиров круизного судна, авторы акцентируют внимание на процессе совершения морского путешествия непосредственно на борту судна, не вдаваясь в подробности организации берегового обслуживания круизных туристов.

На наш взгляд, наиболее подробно сущностная характеристика процессов развития круизного туризма раскрыта в работах М. Б. Биржакова и В. И. Никифорова [33], в которых ученые рассматривают условия возникновения круизов и их эволюцию в историческом аспекте, систематизируют принципы организации круизных маршрутов, анализируют географию круизной деятельности и особенности судов, предназначенных для круизного плавания. Авторы уделяют внимание как процессу обслуживания туристов на борту судна, так и системе реализации и продвижения круизного туристского продукта, проблемах посадки и высадки туристов в морских портах. Вместе с тем, несмотря на достаточно подробное описание процессов функционирования круизной индустрии, в трудах ученых не представлена экономическая интерпретация показателей, на

основании которых можно оценить уровень развития исследуемых процессов в контексте комплексного анализа их составляющих элементов.

Принимая во внимание особенности процессов развития круизного туризма в условиях формирования современного экономического пространства, в систему обобщающих показателей, характеризующих их изменение, по нашему мнению, необходимо включать как абсолютные и относительные показатели, так и средние величины, отражающие типичный уровень развития явления, в котором погашаются индивидуальные различия единиц совокупности, обусловленные случайными обстоятельствами [106, 109].

Поэлементный анализ показателей позволит структурировать процессы развития круизного туризма на основе расчленения их на составные компоненты и выявить причинно-следственные связи между ними. Кроме того, следует учитывать не только фактические изменения показателей, но и ожидаемое состояние развития анализируемых процессов как источника достижения необходимых обществу результатов, заключающихся в экономическом росте как отдельного субъекта хозяйствования, так и региона и государства в целом.

Следовательно, успешное развитие круизного туризма должно базироваться как на текущем и ретроспективном анализе рыночной ситуации, так и на оценке перспектив развития отрасли, тех источников и возможностей, которые могут быть приведены в действие для достижения поставленных целей.

Таки образом, процессы развития круизного туризма как объекта исследования рассмотрены с теоретических позиций с учетом эволюции категорий «круиз» и «круизный туризм», что позволило представить их развитие в динамическом аспекте и структурировать составляющие элементы по их функциональному назначению. Предложена авторская интерпретация категорий «круиз», «круизный туризм», «круизный туристский продукт». На основании анализа терминологических аспектов объекта исследования

установлена тесная взаимосвязь между уровнем развития экономических систем и экономическим ростом субъектов, принимающих участие в формировании, продвижении и реализации круизного туристского продукта, что позволило сформировать структурную схему процессов развития круизного туризма и обозначить рамки последующего исследования.

1.2. Специфика функционирования круизного туризма и особенности создания круизного туристского продукта

Динамичное развитие мирового круизного рынка предопределило необходимость в формировании системы обслуживания круизных туристов и положило основу для создания целой индустрии круизов, объединяющей компании, занятые круизным бизнесом, судостроением, поставкой товаров и услуг для круизных судов и пассажиров, продвижением и реализацией круизного турпродукта.

Учитывая, что круизный туризм является многогранной категорией, обладающей сложными интегративными свойствами, которой присущи разнообразные формы, автор считает правомерным использовать такие понятия, как «круизная индустрия», «круизный сектор», «круизный комплекс» идентичными, отражающими терминологическую сущность дефиниции «круизный туризм». Так, круизная индустрия диалектически связана с индустрией туризма, которую в широком смысле трактуют как «туристский сектор экономики», представляющий собой «комплекс предприятий производственной и непроизводственной сферы, предоставляющих услуги и производящих товары туристского спроса» [41]. В свою очередь туристский комплекс состоит из совокупности отраслей, отраслевых связей и видов экономической деятельности, направленных на удовлетворение потребностей общества и связанных с производством и реализацией туристских услуг [288]. Введение в научный оборот этого понятия позволяет изучать туристскую (круизную) индустрию с позиций

комплексности, т. е. с учетом взаимосвязанности и взаимообусловленности всех элементов и процессов [224].

Движение капиталов и рабочей силы, применение новых технологий, расширение рынков сбыта и увеличение потребительской ценности круизного турпродукта свидетельствуют о том, что круизная индустрия находится на стадии не только количественных, но и качественных преобразований, предопределяющих её отличие от других видов материальных и нематериальных производств [176]. Вместе с тем, анализируя особенности круизной туристской индустрии, необходимо обратить внимание на взаимосвязанные и взаимозависимые элементы, формирующие базовые условия для её успешного функционирования и обуславливающие эффективность круизного туризма в целом (табл. 1.2).

Принципиальной особенностью, отличающей круизную индустрию и круизный туризм, в частности, от других видов туристской деятельности, является то, что круизное судно, выполняя функции «плавучего моста» и представляя собой своеобразный туристский центр или курорт, одновременно выступает и транспортом, и средством отдыха. При этом, аналитики круизного рынка указывают, что круизный туризм – «это уникальное явление, которое имеет мало общего с традиционным понятием судоходства – за исключением того, что оно связано с судном, – поскольку не существует круизного рынка в том смысле, как это понимается применительно к остальным секторам судоходства: фрахтованию, рынку навалочных и наливных грузов, контейнерным, лесным и другим перевозкам» [230, с. 4].

В свою очередь специалисты-практики круизного бизнеса выделяют целый спектр отличий между круизным туризмом и линейными морскими пассажирскими перевозками [337, с. 41]:

- 1). Мотивация путешествия. В круизном туризме мотивацией плавания выступают: отдых, развлечение, осмотр достопримечательностей и другие цели поездки, в любом случае относящиеся к туристским.

**Направления анализа круизного туризма
и его составляющие элементы [176]**

Направления анализа круизного туризма	Составляющие элементы анализа
Современные круизные процессы	История возникновения круизов, имидж круизного путешествия, конкуренция и развитие круизных брендов
Реализация круизов и круизных продуктов	Круизный рынок, круизные операторы, туристские агенты и агенты по продажам, маркетинговые стратегии, значение лояльности и бренда
Морские вопросы (проблемы)	Судовая промышленность, загрязнения морских вод, безопасность жизни на море, санитария и чистота, морская охрана, финансовая ответственность, морские организации
География круиза	Первостепенные и второстепенные круизные регионы, основные места назначения и главные туристские достопримечательности
Планирование маршрута	Особенности круизной дестинации, порты назначения, мотивации круизных туристов, береговые экскурсии, логистика, позиционирование и планирование турпродукта
Работа на борту судна	Роли и обязанности, поддержка всех подразделений на борту, управление гостиничным сервисом, культура на корабле, внимание к работникам, практика найма персонала
Услуги для пассажиров судна	Соответствие стандартам, поддержание качества, предоставление высококачественных услуг на борту судна
Управление снабжением	Запасы продуктов питания и предоставление услуг по своевременной их доставке, изучение потребительских нужд и потребностей, организация и контроль деятельности службы снабжения
Здоровье, безопасность и охрана на борту	Оздоровительная программа на судне, безопасность и соблюдение режима, оценка риска

При линейной перевозке морским пассажирским транспортом мотивация путешествий пассажиров значительно шире: смена местожительства, трудовая миграция, поездка в другой регион (страну) на срок более года, посещение друзей и близких и т.п.

2). Социальный состав пассажиров. Социальная структура пассажиропотоков морских и круизных перевозок существенно отличается как по демографическим и этническим характеристикам, так и по уровню

доходов, образованию, роду занятий и т.п. Если основным контингентом круизных туристов являются обеспеченные, образованные, семейные люди, среднего возраста, предпочитающие комфортабельный отдых с насыщенной познавательной программой, то пассажиром обычного судна может быть любой человек независимо от его социально-экономического статуса, возраста, национальности, вероисповедания и т.п.

3). Ассортимент предлагаемых пассажирских услуг. В составе круизного тура представлен разнообразный спектр услуг: изысканное питание, комфортное проживание, развлекательные и персональные программы отдыха и многое другое, в то время как основным видом услуг, предоставляемым пассажирам морского судна, являются услуги перевозки.

4). Конструктивные особенности судов. При проектировании круизных судов «центральный упор в развитии конструкций – огромные безопасные красивые суда большой пассажировместимости с относительно невысокой скоростью плавания, но чрезвычайно устойчивые к волнению» [33], в отличие от линейных перевозок, для которых минимизация времени доставки пассажиров из порта отбытия в порт назначения, имеет первостепенное значение. Неравномерная нагрузка энергопотребления в течение суток обуславливает обеспечение судна мощной энергоемкой системой кондиционирования воздуха, что приводит к принципиально иной схеме силовых агрегатов – ставится несколько энергетических установок средней мощности, способных быстро отключаться или запускаться по мере надобности для сглаживания пиков в потреблении энергии. Большое внимание уделяется количеству палубных пространств, интерьеру корабля, высоте потолков, оборудованию вестибюлей, залов отдыха, наличию указателей и схем ориентации, снижению шума механизмов и вибрации корпуса.

5). Сроки плавания. В круизном туризме сроки плавания зависят от направления маршрута, количества портов захода судна, времени пребывания туристов в порту и могут значительно варьироваться в

зависимости от выбранного тура и его стоимости. Целью морской пассажирской перевозки является наиболее быстрая доставка к месту назначения, соответственно срок плавания определяется расстоянием от порта до порта и погодными условиями. Кроме того, определяющую роль имеют сезонные колебания спроса на морские поездки с учетом условий навигации, отпускного периода, календаря праздничных, выходных дней и каникул.

6). География маршрутов. Мотивация путешествий круизных пассажиров обуславливает отличие географии морских круизов от маршрута обычных морских перевозок. Круиз подразумевает заход судна в порты, расположенные в городах и регионах, являющихся популярными туристскими центрами; в то время как морские пассажирские линии планируются так, чтобы связать крупные деловые центры или места, морское сообщение между которыми необходимо и экономически оправданно в силу их географического расположения (между островами архипелага, островом и материком и т.п.).

Согласно Закону Украины «Про туризм», «турист - лицо, которое осуществляет путешествие по Украине или в другую страну с не запрещенной законом страны пребывания целью на срок от 24 часов до одного года без осуществления любой оплачиваемой деятельности и с обязательством покинуть страну или место пребывания в указанный срок» [118, 119].

Таким образом, можно выделить четыре основных критерия идентификации поездки как туристской [337, с. 39]:

- 1) географический, предполагающий выезд с постоянного места жительства;
- 2) временной, определяющий сроки совершения поездки (от суток до года);
- 3) социальный, обеспечивающий реализацию туристских целей;

4) экономический, в основе которого отсутствие оплачиваемой деятельности в месте пребывания.

Круизы как вид путешествий полностью соответствуют вышеприведенным критериям. Так, продолжительность круиза составляет не менее, чем 60 часов и не более, чем полгода. Пассажирами круизных судов могут быть как резиденты страны, в территориальных водах которой осуществляет свое плавание круизной судно, так и нерезиденты страны временного пребывания, которые путешествуют в туристских целях и не занимаются ни на борту судна, ни на берегу (при заходе судна в порт) оплачиваемой деятельностью.

В Законе также дано определение туристского продукта, под которым понимается «предварительно разработанный комплекс туристических услуг, объединяющий не менее двух таких услуг, реализуемый или предлагаемый к реализации по определенной цене, в состав которого входят услуги перевозки, услуги размещения и другие туристические услуги, не связанные с перевозкой и размещением» [119].

Рассматривая круизный туристский продукт, следует отметить, что в нем происходит соединение всех вышеперечисленных услуг. Обычно услуги перевозки и размещения оказываются разными предприятиями; первые – транспортными, вторые – гостиницами, отелями и т.п., то есть предприятиями, на балансе или в управлении которых находятся коллективные средства размещения. Следовательно, первой особенностью круиза как турпродукта является то, что круизное судно одновременно является и транспортным средством, и коллективным средством размещения; гостиничные и транспортные предприятия участвуют в создании турпродукта опосредованно, так как формирует круизный продукт туроператор на основе договорных отношений с другими предприятиями [337]. Компания-организатор круиза предлагает для продажи на рынок комплекс услуг, включающий услуги как пассажирской перевозки, так и размещения. Соответственно, второй особенностью круиза как турпродукта

является то, что в первоначальном виде он создается круизной компанией, а не на основе договоров с разными предприятиями, поставляющими две основные услуги, необходимые для формирования туристского продукта как комплекса услуг, реализуемого по общей цене [337].

При этом значимым компонентом круизного туристского продукта являются услуги, предоставляемые сторонними организациями пассажирам судна на берегу (экскурсионное обслуживание, трансферы, развлекательно-зрелищные мероприятия и т.п.).

Вместе с тем, отраслевая специфика круизного туризма заключается в том, что входящие в него услуги пассажирской перевозки и размещения, оказываются туристу даже в том случае, если в течение всего круиза пассажир не сойдет на берег [337, с. 40].

О.В. Арион, характеризуя специфику создания круизного туристского продукта, обозначил основные черты, принципиально отличающие круизный туризм от других видов отдыха [18, с. 102]:

- теплоход является одновременно средством транспортировки и местом проживания туристов, в котором каюты отвечают номерам в пяти-шести звездочных отелях;
- обслуживание предоставляется по формуле «all inclusive», то есть «все включено в стоимость»;
- во время путешествия на борту лайнера предлагается широкий ассортимент развлекательных программ и дополнительных услуг (spa-салоны, фитнес-центры, магазины, площадки для гольфа и многое другое);
- маршруты прокладываются по регионам, пользующимся наибольшим спросом у туристов;
- стоянки планируются в местах с большим числом аттракций;
- береговое обслуживание в портах предполагает широкий спектр экскурсий в сопровождении квалифицированных гидов; также может быть предложено посещение театральных представлений и шоу, прокат автомобилей, бронирование номеров в отелях, заказ ресторанов и т.п.;

- согласно статистике Всемирной туристской организации, пассажиры круизных судов считаются экскурсантами с особенным иммиграционным паспортным режимом. В большинстве случаев в странах транзита пассажирам для выхода на берег не требуется специальная виза, однако время их пребывания, как правило, не превышает 72 часа.

Следует отметить, что круизный продукт как системообразующий комплекс услуг можно представить в виде трёх основных подсистем [176, 337]:

- услуги, предлагаемые на борту судна (размещения, оздоровительные, общественного питания, торговли, спортивные и т.п.);
- услуги, потребляемые туристами на берегу во время посадки/высадки пассажиров, стоянки в портах захода (экскурсионные, транспортные, культурно-развлекательные и т.п.);
- услуги, связанные с продвижением и реализацией круизного продукта и оказания содействия пассажирам в процессе организации транспортного путешествия (оформление виз и страховки, приобретение билетов на самолет или поезд, заказ экскурсий и гостиниц, предоставление услуг переводчика и т.п.).

В состав предлагаемых услуг входят также услуги, которые включаются в круизный пакет (проживание в каюте выбранной категории, питание по системе, принятой на данном судне, развлекательные и спортивные программы на борту лайнера и т.п.), и услуги, реализуемые за определенную плату (медицинские и косметические, персональные занятия различными видами спорта с тренером, экскурсии и трансферы и др.). Соотношение ассортимента услуг, предлагаемых круизным пассажирам на борту судна и на берегу, зависит от программы круиза, его маршрута и предпочтений самого туриста, для которого круизный продукт носит абстрактный характер, состоящий из благ, источники которых находятся как в вещественной (круизное судно, инфраструктура для отдыха и т.п.), так и в не вещественной (услуги, климатические условия, окружающая среда)

формах, которые в свою очередь определяют качество предоставления круизных туристских услуг [337].

Существует несколько систем классификации уровня качества круизного туристского продукта, которые определяют порядок формирования цен на круизы с учетом сроков эксплуатации лайнера, набора предлагаемых услуг на борту судна, меню, квалификацию обслуживающего персонала и т.п. Наиболее полно параметры оценки качества предоставления круизных услуг представлены в ежегодном британском справочнике Berlitz Complete Guide to Cruising & Cruise Ships [351], в котором помимо «звездности» лайнера, приведена соответствующая система пропорций для основных критериев оценки (табл. 1.3).

Принимая во внимание вышеизложенное, необходимо подчеркнуть, что первичными признаками, определяющими место круизов в видовой структуре туризма, являются физико-географические характеристики среды, в которой осуществляется путешествие, и потребительские свойства соответствующего туристского продукта. Технические особенности используемых для этих целей транспортных средств, являющихся одновременно объектом размещения и оказания сопутствующих услуг пассажирам, относятся к производным от первичных – вторичным признакам, имеющим существенное значение для процесса организации данного вида туризма [337]. За последнее десятилетие базовая потребительская модель круизного туризма мультиплицировалась применительно к различным сегментам рынка и естественным образом интегрировалась с другими видами туризма. Внутренняя структура круизного туризма определяется уровнем и направлениями специализации круизного продукта и деятельности круизных компаний.

Основное деление круизов как вида туризма включает их дифференциацию на морские и речные, осуществляемые во внутренних водах, к числу которых относятся реки, озера, крупные водохранилища и каналы.

Таблица 1.3

**Параметры оценки качества круизного туристского продукта
в рамках совершения круиза на борту судна (согласно изданию Berlitz)**

Параметры оценки	Характеристики параметров
Состояние лайнера – 25 %	- технические параметры/ безопасность (общее техническое состояние судна, возраст, покраска, состояние мебели и др.); - открытые палубы/свободное пространство (средняя площадь на каждого пассажира, количество палуб, зоны отдыха и др.); - плотность пассажиропотока/внутренне оснащение лайнера (состояние лифтов, проходимость и вместимость различных общественных зон и т.п.); - декор/мебель/предметы искусства (цветовая гамма декора, качество мебели, картины, скульптуры и т.п.); - СПА/фитнес (спортзалы, СПА-центры, программы фитнеса, бассейны и т.п.).
Размещение на корабле – 10 %	- каюты уровня «съют» (размещение, оснащение, качество мебели и освещения на балконе, качество постельного белья и т.д.); - каюты уровня «без окна» - «с окном» - «с балконом» (расстановка мебели, оборудование ванной комнаты, уровень шума, освещенность и т.д.).
Питание и обслуживание – 20 %	- ресторан/питание (внешний вид ресторана, расположение окон/ качество скатертей, салфеток, посуды и т.п.); - бары (навыки общения персонала с пассажирами, выставление счетов, уровень шума и т.п.); - каюты (обслуживание в каюте, уровень обслуживания стюардами и т.д.); - открытые палубы (чистота, наличие шезлонгов и столиков, качество работы персонала и т.д.); - чаевые.
Развлечения – 5 %	- развлечения (качество шоу, музыкальное оформление, световое сопровождение, хореография, вокальные данные артистов и др.).
Проведение круиза – 20 %	- программы для пассажиров (спортивные программы, лекции, соревнования, уровень вовлеченности пассажиров и персонала и т.п.); - фильмы/ТВ-программы (оценка подбора фильмов и программ, демонстрируемых на лайнере и т.п.); - стандарты гостеприимства (качество работы персонала – от сотрудников администрации до высшего офицерского состава команды); - общее представление продукта (отношение представление круиза в каталоге и в реальности).

В целом, услуги, оказываемые круизным туристам, имеют характерные для нематериального продукта черты (рис. 1.6) [192].

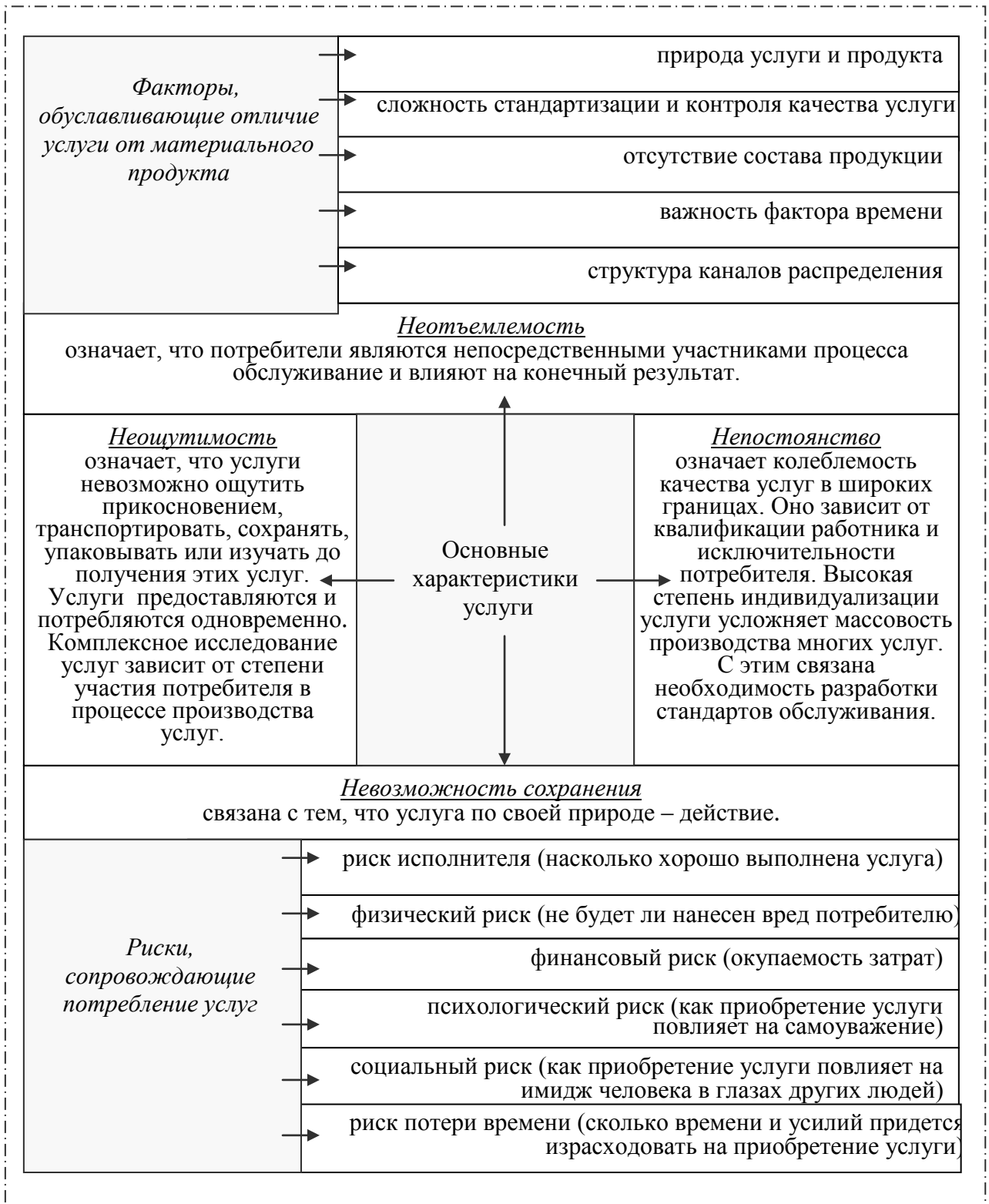


Рис. 1.6. Характеристика услуги как специфического товара
(систематизировано и дополнено автором по данным [105, 106, 192])

По экономической природе морские и речные круизы являются однородными видами деятельности и представляют две подсистемы круизного туризма, отличающиеся по географии маршрутов, особенностям плавания судов во внутренних и внешних водах, техническими отличиями морских и речных судов, сервиса, предлагаемого на борту и т.п.

Учитывая уникальные свойства круизного турпродукта, круизные компании отдают предпочтение использованию стратегии дифференциации, согласно которой продукту придаются такие характеристики, которые будут по достоинству оценены большим количеством покупателей. Вследствие чего, маркетинговая политика предприятий направлена на создание круизных продуктов, максимально адаптированных к интересам потребителей, путешествующих с различными целями, представляющими различные слои общества и разные демографические группы, составными элементами которых являются [28, 266, 337]:

- круизное судно;
- транспортные средства, используемые на берегу и в процессе перемещения к месту назначения;
- длительность круизного тура;
- маршрут морского путешествия;
- форма предоставления жилья на берегу на этапе прибытия и завершения круиза;
- показатели мобильности.

К важнейшим критериям, обеспечивающим возможность осуществления морского круизного путешествия, относятся техническая оснащенность судна, предназначенного для совершения круиза, и параметрические характеристики порта захода круизного лайнера, что предопределяет высокую степень специализации круизного продукта, предполагающей несколько иерархических уровней [176, 337].

Первый уровень включает разработку специальных программ пребывания пассажиров на борту судна и на берегу во время стоянок в порту, развитую систему аттракций и культурно-зрелищных мероприятий.

Второй уровень предполагает специальное оборудование круизного судна для обслуживания конкретного контингента пассажиров.

Третий – строительство специальных круизных судов, отвечающих концепции соответствующего круизного продукта, в том числе с точки зрения их судоходных качеств.

Четвертый уровень заключается в создании условий для безопасного приема круизных судов, что предопределяет строительство морских портов со специальными терминалами, обладающими большой пропускной способностью и надлежаще оборудованными для регистрации пассажиров и их багажа, осуществления туристских формальностей (таможенных фискальных санитарных иммиграционных).

Согласно приведенной специфике круизный туризм можно условно классифицировать в зависимости от региона плавания, круизного маршрута, типа круиза и непосредственно специализации круизной компании (рис. 1.7).

Система реализации круизных туров слабо коррелируется с системами продажи наземных и иных туров, имеет свои особенные принципы и методологию, значимо ориентированную на продажу через компьютерные сети и сеть Интернет, и отличается высокой эффективностью. На продвижение туристского продукта тратятся значительные средства, постоянно изучается состояние рынка, разрабатываются специальные шоу-программы, привлекаются новые категории потребителей [229].

Интеграция круизов с другими видами туризма, разнообразие предоставляемых услуг и охват значительного числа потребителей с различными потребностями предполагает ориентирование круизных компаний на организацию определенного вида круиза, в котором они могут добиться конкурентных преимуществ благодаря наиболее полному удовлетворению потребностей соответствующего рыночного сегмента [337].



Рис. 1.7. Классификация круизного туризма

(систематизировано и дополнено автором на основании данных [18, 33, 50, 134, 233-236, 337])

Кроме того, процесс организации круизного путешествия находится под влиянием различных сезонных факторов спроса, что определяет неравномерную динамику объема продаж круизов в течение года и вынуждает круизных операторов к формированию такого предложения круизного продукта, которое обеспечивает возможность круглогодичной эксплуатации круизных судов (рис. 1.8).

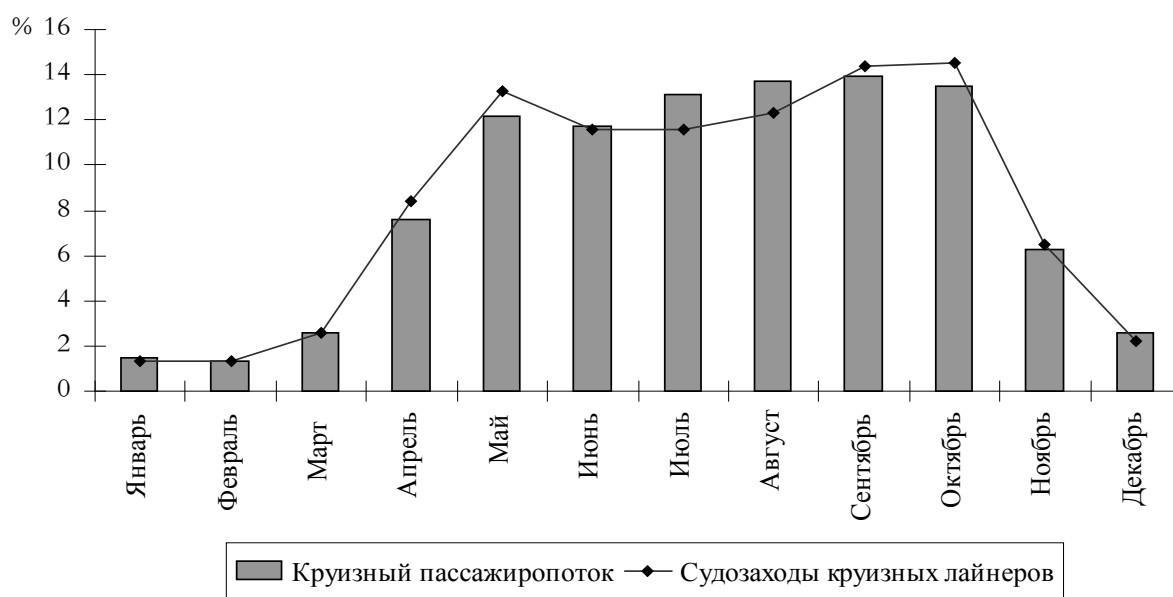


Рис. 1.8. Сезонные колебания спроса на круизный туристский продукт, %
(составлено по данным [357-359])

Особое внимание уделяется выявлению наиболее востребованных круизов по срокам плавания, анализ которых осуществляется соответственно градации, принятой в европейской статистике, согласно которой выделяется пять категорий морских круизов: до 4-х дней; 5-7 дней; 8-14 дней; 15-21 день; 22 дня и более (рис. 1.9).

Вместе с тем, рассматривая специфику круизной индустрии, следует отметить достаточно широкий состав её участников, наиболее значимыми из которых являются [176, 337]:

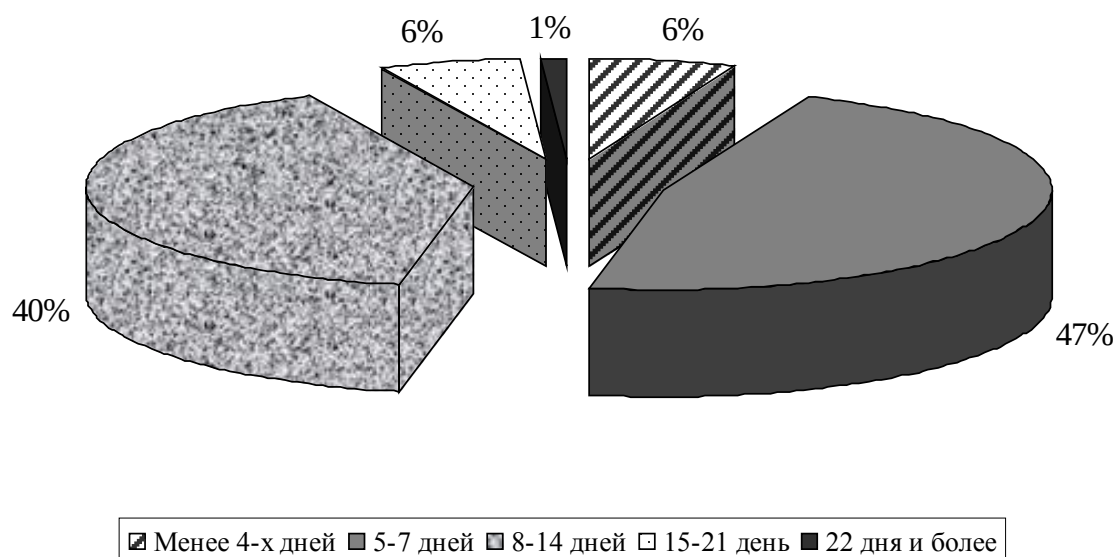


Рис. 1.9. Продолжительность круизов на европейском рынке, %
(составлено по данным [357-359])

- круизные компании, организующие и непосредственно реализующие круизные туры (независимо от того, являются ли они владельцами используемых для этих целей круизных судов или их фрахтователями);
- морские порты, обеспечивающие условия для базирования и причаливания круизных судов;
- судостроительные и судоремонтные предприятия, занимающиеся строительством круизных судов и предоставлением технических услуг по их обслуживанию;
- предприятия, являющиеся обязательной частью круизного турпродукта с точки зрения обслуживания пассажиров на берегу (транспортные предприятия, экскурсионные бюро, предприятия общественного питания, гостиницы и отели, система аттракций и развлечений).

Собственно хозяйственные связи круизной индустрии можно проследить до предприятий добывающей промышленности и сельского хозяйства, которые являются неотъемлемыми элементами её функционирования как целостной системы (так, из добываемой руды будет выплавлен металл для постройки круизного судна, в меню ресторанов будут

входить блюда из выращенной сельскохозяйственной продукции и т.п.) [337].

Следовательно, круизная индустрия вовлекает в сферу своей деятельности все сопутствующие отрасли – портовое хозяйство, судостроение, транспорт, сферу размещения туристов, связь, общественное питание, торговлю, банки и финансовое обслуживание, индустрию развлечений и аттракции, музеи и иные культурные объекты, и оказывает стимулирующее влияние на их развитие (рис. 1.10) [125, 161].

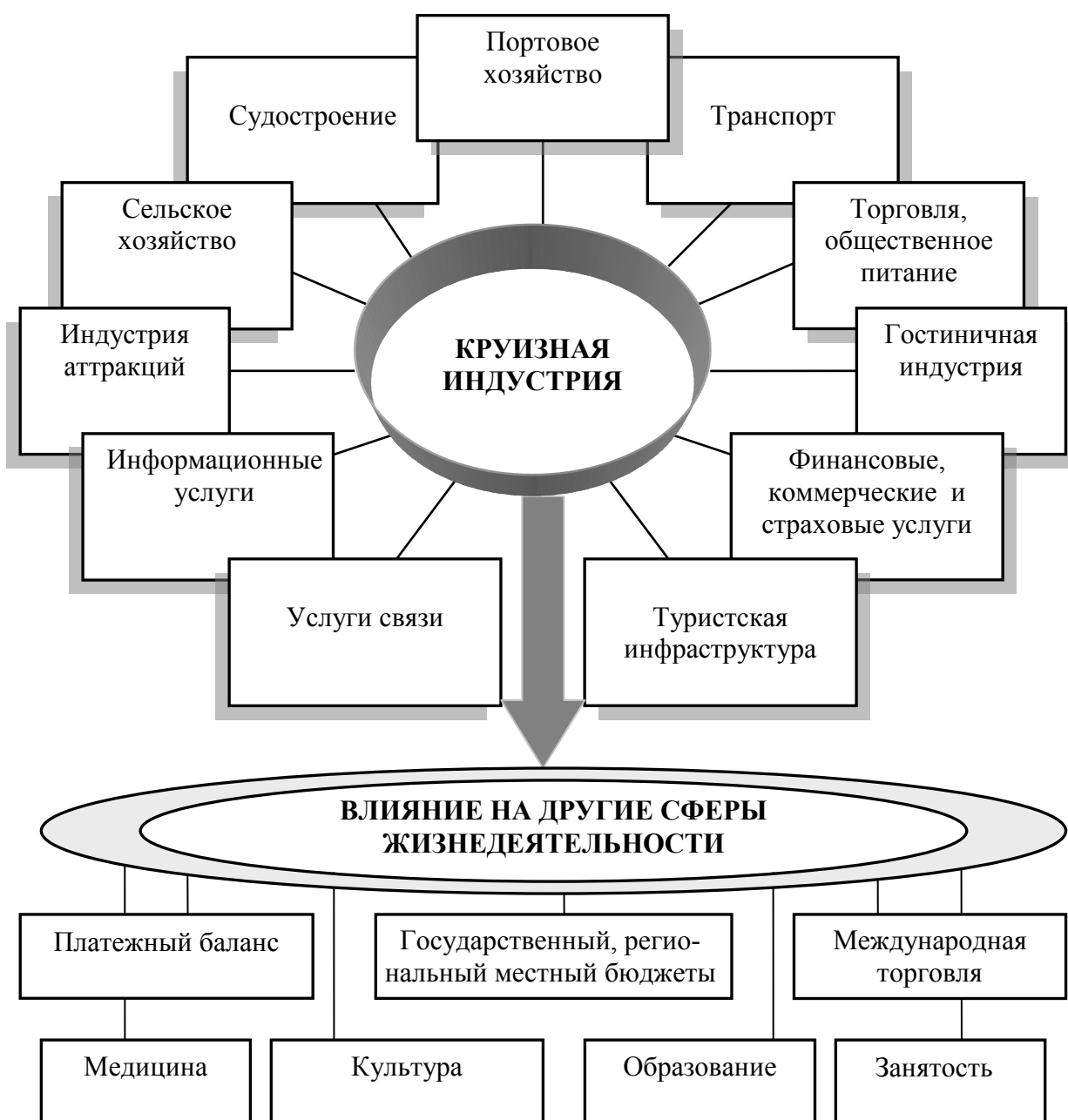


Рис. 1.10. Влияние круизной индустрии на отрасли экономики

Рассматривая воздействие круизной индустрии на экономику страны региона или отдельной местности, следует отметить, что в данном бизнесе задействованы все секторы экономики, отраженные в Системе национальных счетов и характеризующие совокупность институциональных единиц [192]:

1. Нефинансовые корпорации, основанные юридическими или физическими лицами, организуют процессы материального и нематериального производства, связанные со снабжением и производством необходимых для организации круизного туризма товаров, строительством и техническим обслуживанием круизных судов, оказанием портовых, транспортных и других нефинансовых услуг.

2. Финансовые корпорации, специализирующиеся на финансово-посреднической деятельности, предоставляют банковские и страховые услуги как предпринимателям, так и туристам, а также инвестируют финансовые средства в развитие приоритетных инвестиционных проектов в сфере круизного бизнеса.

3. Общее государственное управление, представленное органами государственного управления центрального, регионального и местного уровней, осуществляет законодательную, судебную и исполнительную власть, проводят налоговую, природоохранную, таможенную и социальную политики, разрабатывает государственные и региональные программы развития, координирует деятельность предприятий круизной индустрии, способствует созданию благоприятного инвестиционного климата в туристской сфере.

4. Домохозяйства, объединяющие физических лиц как потребителей, заботясь о своем финансовом благополучии, возрастании человеческого капитала и улучшения здоровья членов семьи, предоставляют услуги бытового обслуживания, частично оказывают услуги в области образования и здравоохранения и способствуют расширению спектра и повышению качества потребляемых материальных и нематериальных благ, тем самым стимулируя активность других секторов экономики.

5. Некоммерческие организации, обслуживающие домохозяйства, объединяют людей по профессиональным, культурным и другим интересам; оказывают нерыночные услуги социально-культурного, медицинского, жилищного и оздоровительного характера для работников предприятий круизного туризма.

6. Сектор «Остальной мир» расширяет экономическое сотрудничество и взаимодействие Украины с другими странами мира благодаря совместному привлечению международных туристских потоков и способствует получению благоприятного имиджа на мировом туристском рынке.

Кроме того, в зависимости от связи с рынком, следует отдельно выделить рыночный сектор, определяющий соотношение спроса и предложения и охватывающий производство товаров и услуг для создания комплексного круизного туристского продукта (рис. 1.11); и нерыночный сектор, в основе которого производство товаров и услуг для непосредственного использования в производственном процессе предприятий круизной индустрии, а также предоставление услуг туристскими ассоциациями и организациями на бесплатной основе [202].

Так, к основным факторам, оказывающим влияние на уровень спроса на круизный туристский продукт, относятся как внешние экономические факторы: общеэкономический уровень развития страны, определяющий темпы роста инфляции и безработицы, уровень личных доходов и потребления и их долю на отпускной досуг в семейном бюджете; так и индивидуальные предпочтения туристов, предопределенные их демографическими, социально-экономическими, психологическими и прочими характеристиками, согласно которым организуют инфраструктуру лайнера и программу пребывания туристов на борту и берегу.

Обеспечивают потребности различных целевых аудиторий в качественном туристском продукте и организуют взаимодействие между секторами экономики круизные операторы, агенты и компании, которые в большей мере представлены сектором нефинансовых корпораций (рис. 1.12).



Рис. 1.11. Факторы, влияющие на уровень спроса и предложения круизного туристского продукта

Таким образом, если рассматривать туризм как комплексную отрасль экономики, то круизный туризм является его взаимопреобразуемой самостоятельной подотраслью, основанной на структурно-функциональной дифференциации, которая в свою очередь включает широкий спектр отраслей (суботраслей), участвующих в формировании круизного продукта опосредованно (машиностроение, транспорт и связь, пищевая, легкая и полиграфическая промышленности и т.д.) [21, 22].

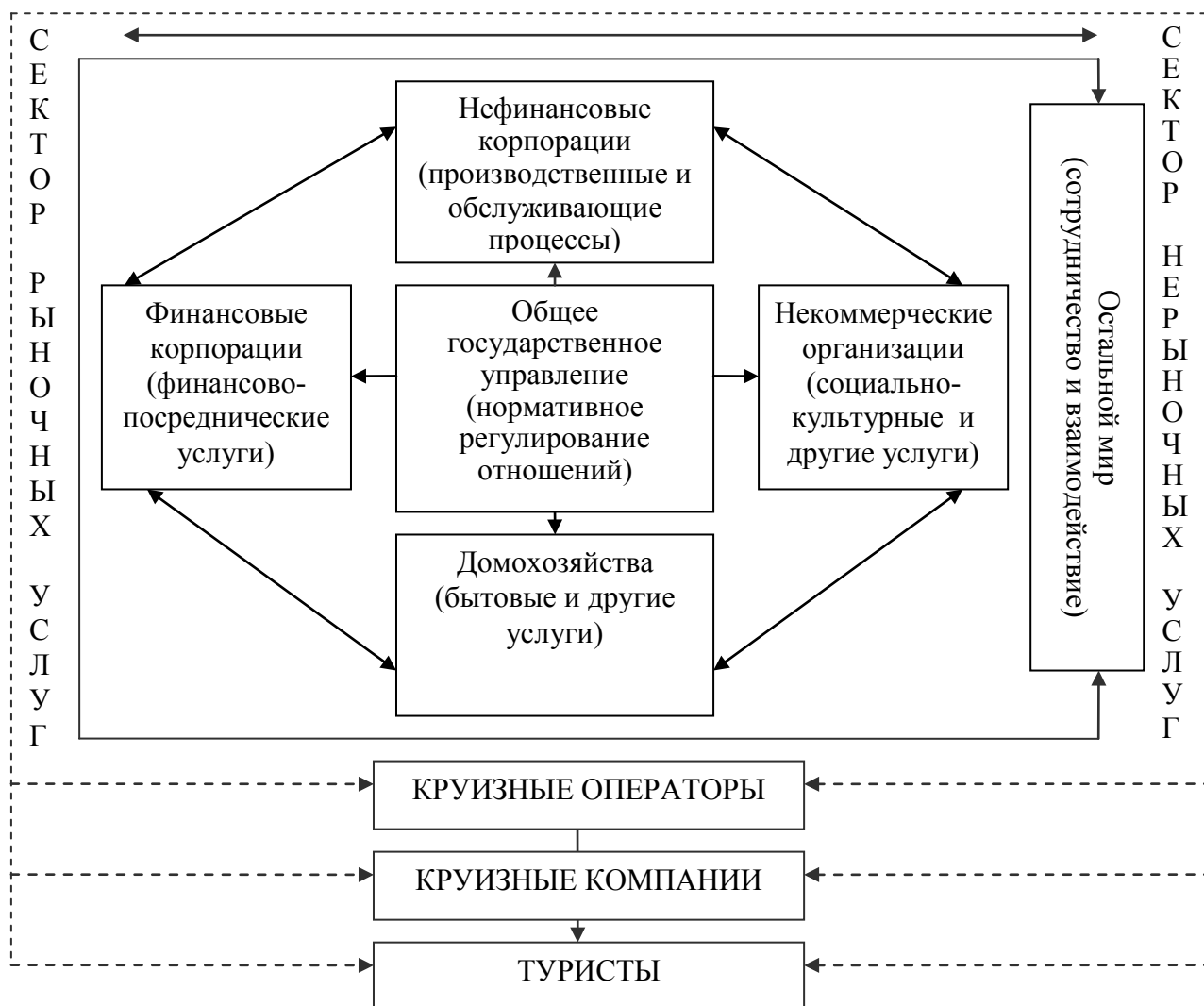


Рис. 1.12. Секторальная структура круизного туризма

Каждая суботрасль (отрасль), учитывая свою функциональную специализацию, дифференцируется на отрасли третьего уровня (машиностроение – на судостроение, автомобилестроение и т.д., транспорт и связь – на портовое хозяйство, авиационный и пассажирский транспорт и т.п., пищевая промышленность – на молочную, кондитерскую, хлебобулочную промышленности и т.п.).

Базируется данное распределение на объединении совокупности предприятий, имеющих свои специфические особенности, predetermined средой их хозяйствования, на которую значительное воздействие оказывают такие внешние факторы, как [3, 4, 8, 41, 76, 314, 317]:

1. Природно-климатические факторы, включающие метеорологические и климатические факторы (ветры, температуры воздуха и воды, осадки и туманы), гидрологические факторы (колебания уровней воды, волнение, течения), геоморфологические факторы (геологическое строение района, изменимость берегов и дна, движение наносов и свойства грунтов), памятники природы и экзотические природные объекты, богатство растительного и животного мира, которые оказывают первостепенное влияние на возможность организации круизного туризма и проявление туристского интереса.

2. Политические и правовые факторы, определяющие международные отношения в сфере круизного бизнеса, содействующие формированию позитивного имиджа страны на мировом туристском рынке и обуславливающие безопасность мореплавания во внутренних водах Украины, а также формирующие нормативно-законодательную базу в туристском секторе. Роль политических факторов возрастает с ростом массовых волнений, террористических атак, захватом заложников в ряде арабских стран, сменой политических режимов и свидетельствует о возрастании значимости международного сотрудничества с целью урегулирования разногласий и обеспечения безопасности туристов на всех этапах путешествия.

3. Экономические факторы, в основе которых налоговая, инвестиционная, внешнеэкономическая деятельности государства, распределение и занятость трудовых ресурсов по отраслям экономики, а также темпы роста инфляции, процентных ставок и цен на энергоносители, определяющих уровень доходов и качество жизни населения. Экономические факторы напрямую влияют на формирование стоимости тура, определяют спрос на круизный туристский продукт и создают предпосылки для развития круизного туризма.

Отдельным аспектом при анализе экономических факторов в круизном туризме выступает уровень портовых сборов, устанавливаемых для круизных

судов, и погранично-таможенные условия для туристов, отдающих предпочтение морским путешествиям.

В последние годы, осознав перспективность развития круизного туризма и проанализировав государственные тарифы на портовые сборы и тарифы на услуги в странах мира (которые существенно ниже украинских), на уровне Кабинета Министров и Министерства инфраструктуры Украины был введен новый порядок для расчета величины портовых сборов для иностранных круизных судов [249]. Кроме того, была принята система сезонных скидок, предусматривающая снижение портовых сборов на 50 % для всех круизных судов, заходящих в украинские порты с 15 ноября по 15 марта, и на 20 % для всех круизных судов, заходящих в Одесский порт. Также для повышения конкурентоспособности тарифов и увеличения заходов круизных лайнеров в украинские порты был отменен корабельный сбор для любого судна круизной компании, совершившего более двух судозаходов в течение года.

Благоприятствующие решения были предприняты государственными органами власти по упрощению таможенных правил пересечения границы для пассажиров и экипажей иностранных круизных судов и введению безвизового режима для круизных транзитных туристов.

4. Социально-демографические факторы, оказывающие воздействие на объем потребляемых круизных услуг за счет роста (снижения) численности и изменения демографической структуры населения, уровня рождаемости, смертности, продолжительности жизни, показателей демографической нагрузки и старения нации, трудоспособности и мобильности трудовых ресурсов, уровня интенсивности труда и его сложности, продолжительности свободного времени, длительности отпускного периода и т.п.

5. Научно-технические факторы, обуславливающие повышение качества круизного продукта и расширение ассортимента сопутствующих туристских услуг, влияют на технико-технологический прогресс в сфере круизного бизнеса и способствуют сокращению удельных затрат за счет

применения энергосберегающих технологий и совершенствования материально-технической базы предприятий отрасли.

В общем виде источники влияния круизной индустрии на экономический рост государства и благосостояния его граждан можно сгруппировать следующим образом (рис. 1.13).

1. Организация снабжения (расходные и смазочные материалы, питание, одежда, запчасти и т.п.);
2. Налоги и сборы;
3. Строительство и техническое обслуживание круизных судов;
4. Услуги, оказываемые портами (швартовка, пополнение запасов пресной воды, освещение, вывоз мусора и т.д.);
5. Расходы пассажиров и судовой команды на суше (экскурсии, размещение в отелях, трансфер в аэропорт, такси и т.п.).

Следовательно, формирование круизного туристского продукта представляет собой процесс взаимодействия как производственного, так и непроизводственного секторов различных отраслей экономики (приложение А).

Вследствие чего, круизная индустрия туризм как сложный межотраслевой комплекс, включающий в себя: круизные компании и круизных операторов; транспортные организации; коллективные и индивидуальное средства размещения; предприятия ресторанного бизнеса и т.д. неразрывно связан с предприятиями родственных и поддерживающих отраслей: портового и сельского хозяйства, судостроения и судоремонта, горной и добывающей промышленности, отраслей легкой и пищевой промышленности и множества других отраслей и предприятий (от производителей электронно-вычислительной техники до организаций, предоставляющих консалтинговые и информационные услуги), обеспечивающих его работоспособность.



Рис. 1.13. Источники влияния круизной индустрии на экономику [161]

Согласно концепции эффективного развития, уровень конкурентоспособности круизного туризма как значимого сектора экономики зависит от степени удовлетворенности потребителя; при этом круизный турпродукт представляет собой не просто набор взаимосвязанных туристских услуг, а реализацию со стороны потребителя духовных, эмоциональных потребностей, опыта пребывания в необычных условиях путем созерцания непривычной для туриста окружающей среды [143].

Следовательно, дискомфорт даже на одном этапе путешествия окажет негативное впечатление на весь отдых и сформирует отрицательное отношение как к самому круизному продукту, так и к компаниям, его предоставляющим, и к региону, в частности.

Как было отмечено ранее, во время путешествия круизный пассажир потребляет самые разнообразные услуги: пассажирской перевозки, размещения, общественного питания, торговли, культурно-развлекательные, оздоровительные, экскурсионные и т.п. Но, прежде всего, он нуждается в услугах по поддержанию своей жизнедеятельности – жилье, питании, транспорте, досуге, что обуславливает создание соответствующих транспортной и туристской инфраструктур, необходимыми условиями для развития которых являются: благоприятный инвестиционный климат, инициатива и интерес со стороны предпринимательских структур и органов власти и возможность интеграции с международными круизными организациями (рис. 1.14).

Взаимосвязь туристских потребностей согласно иерархии потребностей, видовой классификации круизного туризма и отраслей, задействованных в его развитии, представлена на рис. 1.15.

Таким образом, развитие круизного туризма зависит от всех секторов экономики, которые тесно взаимосвязаны между собой и в совокупности формируют высококачественный круизный продукт.

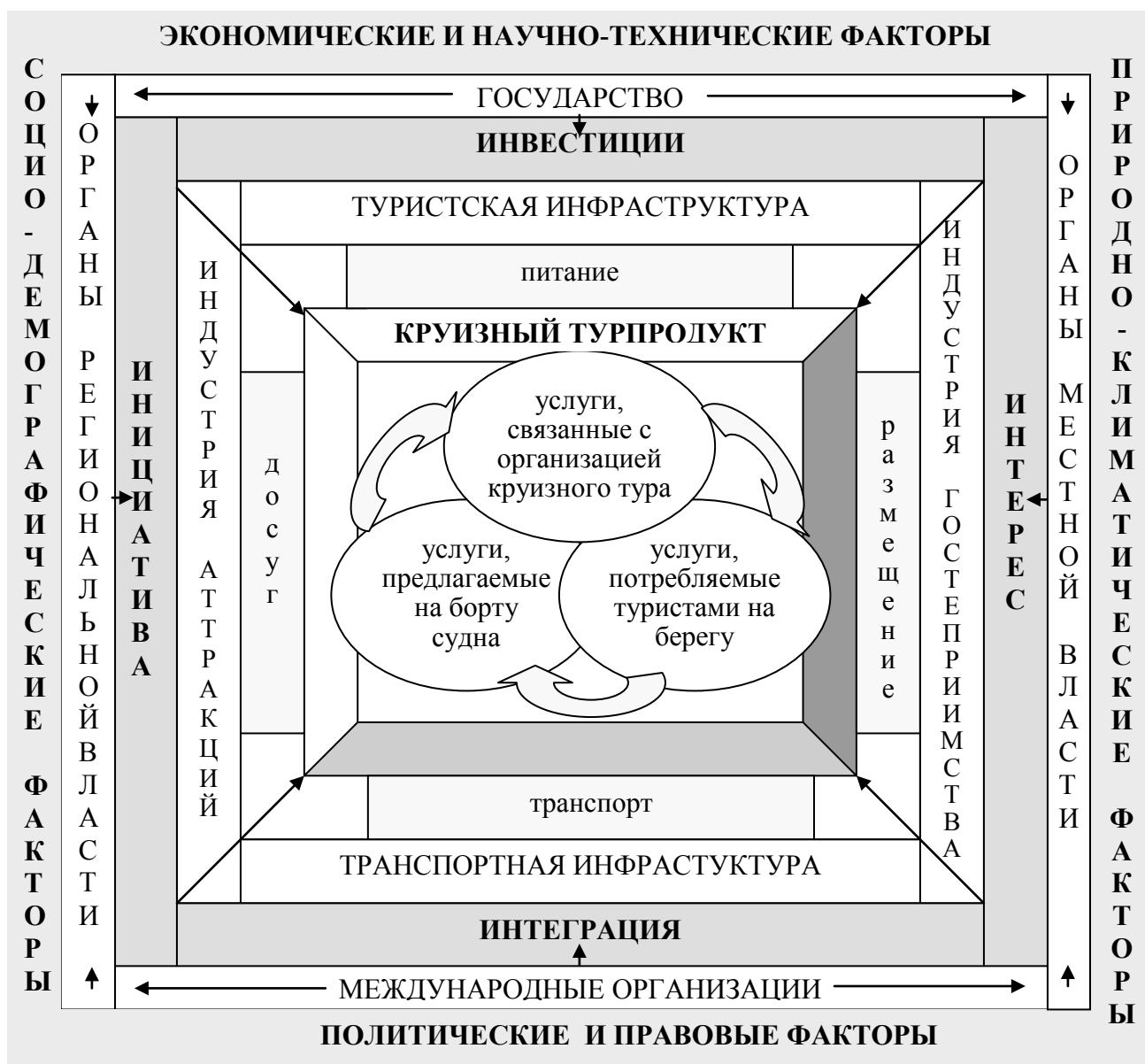


Рис. 1.14. Модель функционирования круизного туристского комплекса

Охватывая все сферы экономической деятельности, круизная индустрия предоставляет возможность для одновременного развития множества не связанных между собой видов производств, тем самым способствуя повышению конкурентоспособности и результативности деятельности как самих предприятий, участвующих в процессе создания круизного продукта, так и экономическому росту региона и страны в целом.

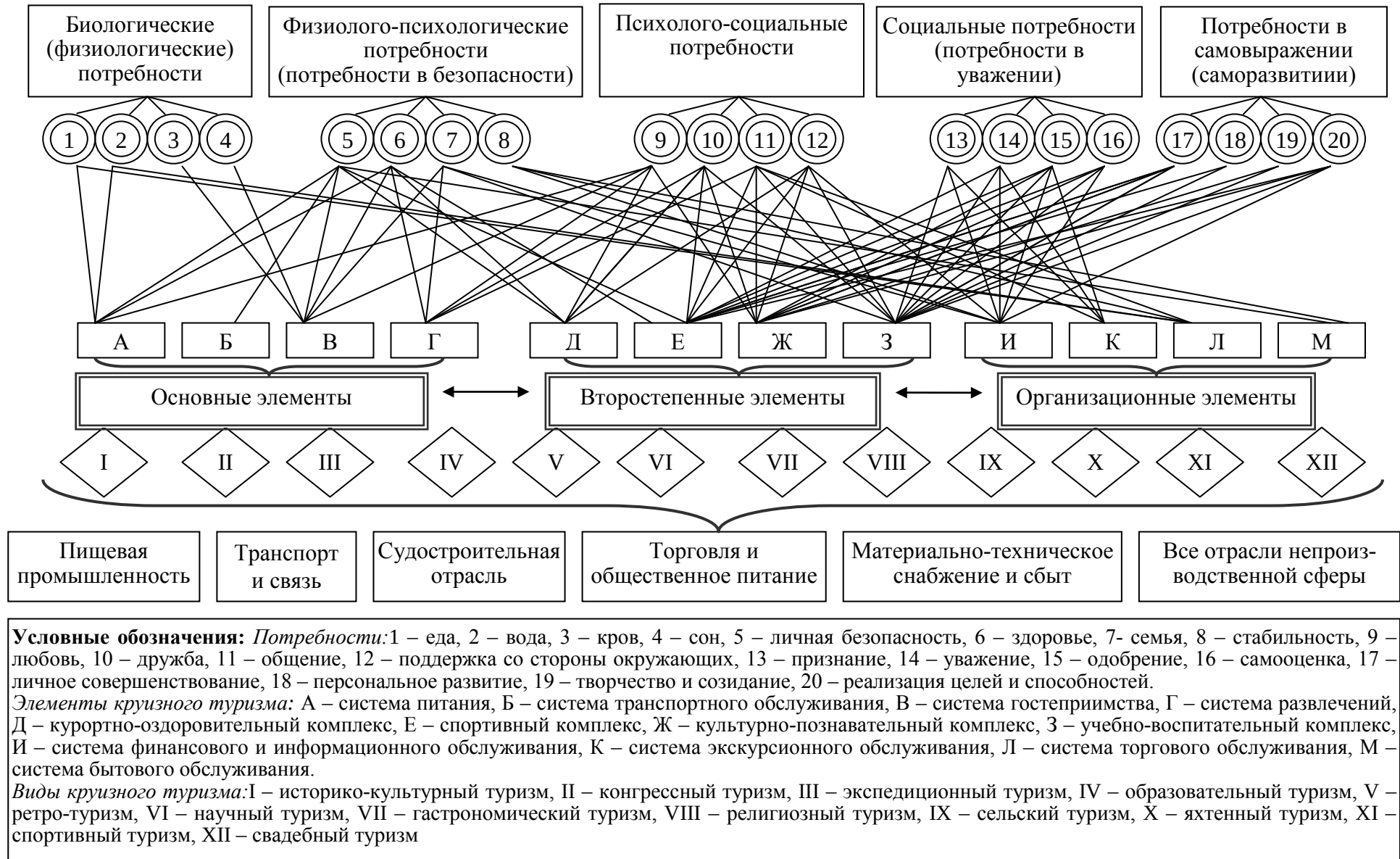


Рис. 1.15. Взаимосвязь туристских потребностей согласно иерархии потребностей, видовой классификации круизного туризма и отраслей, задействованных в его развитии

Многообразие подходов к процессу создания круизного туристского продукта предопределяет представление круизной индустрии как специальной социально значимой самостоятельной отрасли, обеспечивающей удовлетворение разнообразных потребностей различных целевых аудиторий.

Таким образом, круизный туризм рассмотрен как система, объединяющая компании, занятые круизным бизнесом, судостроением, поставкой товаров и услуг для круизных судов и пассажиров, продвижением и реализацией круизного туристского продукта. Выделен спектр отличий между круизным туризмом и линейными морскими пассажирскими перевозками, что положило основу для понимания специфики создания круизного туристского продукта и выделения его основных черт. Круизный продукт представлен как системообразующий комплекс услуг, в составе которого: услуги, предлагаемые на борту судна; услуги, потребляемые туристами на берегу во время посадки/высадки пассажиров, стоянки в портах захода; услуги, связанные с продвижением и реализацией круизного продукта и оказания содействия пассажирам в процессе организации транспортного путешествия.

На основании изучения разнообразия предлагаемых на мировом рынке круизных продуктов установлены уровни специализации круизных компаний, что позволило классифицировать круизный туризм по ряду его составляющих: в зависимости от региона плавания, круизного маршрута, типа круиза.

1.3. Формирование стратегического потенциала как основа развития круизного туризма

Реализация целей экономических систем и подсистем разных уровней определяется имеющимися и потенциальными возможностями, результативное использование которых создает основу для получения

устойчивого конкурентного преимущества и завоевания лидирующих позиций на внутреннем и внешнем рынках [14, 26, 35, 65, 69, 92, 213].

Как было установлено, круизный туризм представляет собой интегрированный комплекс, эффективное развитие которого базируется на взаимодействии множества предприятий и организаций, принимающих участие в формировании, продвижении и реализации круизного туристского продукта. Интенсивность развития отрасли, обусловленная динамичным ростом круизной индустрии, средний прирост доходов которой в Европе за последние 5 лет составил более 11 % и опередил темпы прироста ВВП на душу населения и совокупных туристских поступлений, предполагает выделение ключевых компонентов, формирующих потенциал данного сектора и создающих основу для его стратегического развития. При этом для реализации приоритетных целей долгосрочного характера необходимо исследование стратегического аспекта формирования потенциала и его способности агрегировать имеющихся и потенциальные возможности, предопределяющие эффективное использование соответствующих ресурсов, что обеспечит сбалансированность распределения между основными направлениями и функциями и будет способствовать получению синергетического эффекта от соединения всех ресурсов в единую систему.

Несмотря на многочисленные исследования терминологического аппарата категории «потенциал», трактовка его со стратегических позиций в современной научной литературе используется крайне редко, в большей мере в работах ученых «потенциал» применительно к туристско-рекреационной сфере употребляется в связке с прилагательными «экономический», «социально-экономический», «ресурсный» и т.п. [21, 57, 156, 208, 271]. Вместе с тем, в процессе выявления и формулирования стратегических императив развития той или иной отрасли для решения стратегических задач возникает необходимость в комплексной интерпретации данного понятия с учетом как широко известных ресурсной и продуктовой концепций, так и совокупности объективных и субъективных факторов, оказывающих влияние

на выбор оптимальной стратегии эффективного развития отрасли, региона или государства в целом.

Как отмечает Кострюкова О.Н., «стратегический потенциал... должен рассматриваться как с точки зрения имеющихся в наличии ресурсов, так и с точки зрения возможности их использования и способности обеспечить максимально возможный уровень производства туристского продукта и туристских услуг» [147]. Также автор акцентирует внимание на том, что «стратегический потенциал отражает предельные возможности туристско-рекреационной сферы в достижении её стратегических целей», для материализации которых необходимы соответствующие ресурсы, поэтому, по мнению ученого, «главной особенностью стратегического потенциала является отражение её ресурсной концепции» [147]. Выводы автора подтверждаются и высказываниями академика Л.И. Абалкина, который утверждает, что понятия «потенциал» и «ресурсы» не следует противопоставлять, «потенциал – это обобщенная, сборная характеристика ресурсов» [1].

Так, по мнению ряда ученых [157, 224, 269, 327], к стратегическому потенциалу относятся ресурсы, обеспечивающие достижение конкурентных преимуществ, при этом, согласно исследованиям Селюкова М.В., Шалыгиной Н.П., Савенковой И.В. [274] формирование стратегического потенциала начинается на этапе их зарождения.

Следует отметить, что стратегический потенциал нельзя рассматривать отдельно от рынка, так как ресурсы и способности, формирующие его основу, должны быть адаптированы к рыночным потребностям с помощью имеющихся компетенций [274]. В то же время, несмотря на всю близость терминов «ресурс» и «потенциал», последний отличается тем, что «хотя он и применяется в форме единственного числа, всегда подразумевает совокупность характеристик, предметов, явлений» [124]. Представляя стратегический потенциал как совокупность стратегических ресурсов,

эффективное использование которых позволяет достигнуть желаемых результатов в долгосрочной перспективе и завоевать устойчивые конкурентные преимущества, необходимо четко идентифицировать количественную и качественную стороны поставленных целей для возможностей их дальнейшей корректировки с учетом изменений, происходящих во внешней среде. Также следует иметь ввиду, что стратегический потенциал в условиях нестабильной экономической обстановки формируют только те ресурсы, которые могут быть изменены в результате реализации стратегических решений [147].

Следовательно, отдавая предпочтение ресурсной концепции формирования потенциала и классифицируя ресурсы в зависимости от их влияния на процесс создания круизного туристского продукта, необходимо их рассматривать в разрезе адаптационного механизма достижения высокого качественного результата. Кроме того, необходимо учитывать, что процесс создания круизного туристского продукта, это, прежде всего, коллективный труд, положенный в основу любого общественного производства и состоящий из живого и овеществленного труда независимо от его конечных результатов. Помимо этого, объективной необходимостью данного процесса является наличие определенных базовых элементов, таких как: природные ресурсы, формирующие первичный потенциал круизного сектора и обеспечивающие его изначальное развитие; и капитала как произведенного трудом человека ресурса, состоящего из основного и оборотного капиталов, собственных и заемных источников финансирования, который «объединяет любые производительные ресурсы для того, чтобы с их помощью осуществлять производство будущих экономических благ ради получения прибыли» [310]. Именно приращение капитала создаёт возможность для развития круизного бизнеса и связанной с ним предпринимательской деятельности (рис. 1.16).

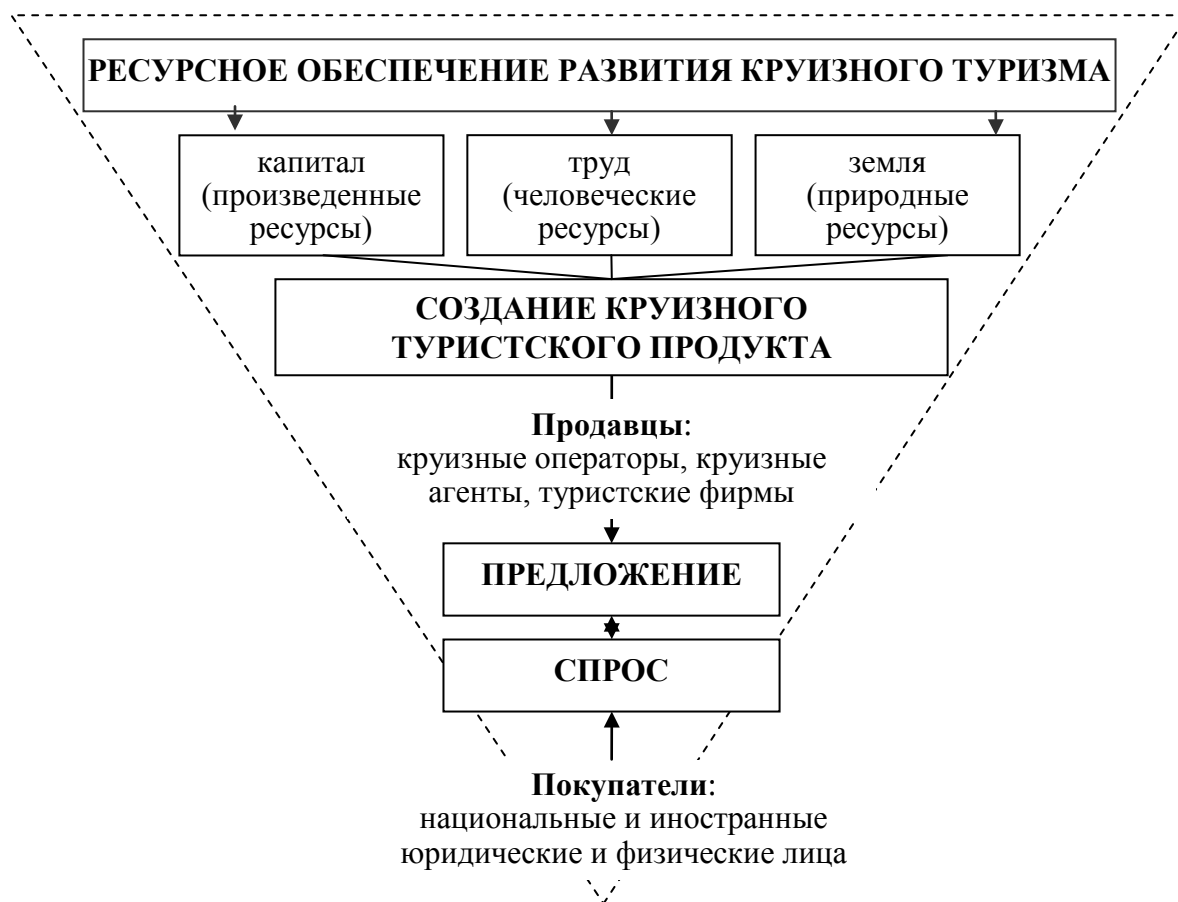


Рис. 1.16. Схема взаимодействия участников круизного рынка

Следует отметить, что ресурсы, которыми обладает та или иная страна, значительно отличаются как по количественному, так и по качественному содержанию (особенно это касается первичных природных ресурсов и капитала). Так, к составным элементам природных ресурсов, необходимых для организации круизного бизнеса, относятся: наличие водного пространства (некоторые государства вообще не имеют выхода к морю, в частности такие европейские страны, как: Австрия, Беларусь, Венгрия, Молдавия, Чехия и др.); протяженность береговой линии и морских границ; физико-географические условия побережья; площадь территории; климатические и метеорологические факторы [160]. При этом большая часть имеющихся ресурсов разных стран несопоставима ни по размерам, ни по качественному наполнению, о чем наглядно свидетельствуют данные рис. 1.17.

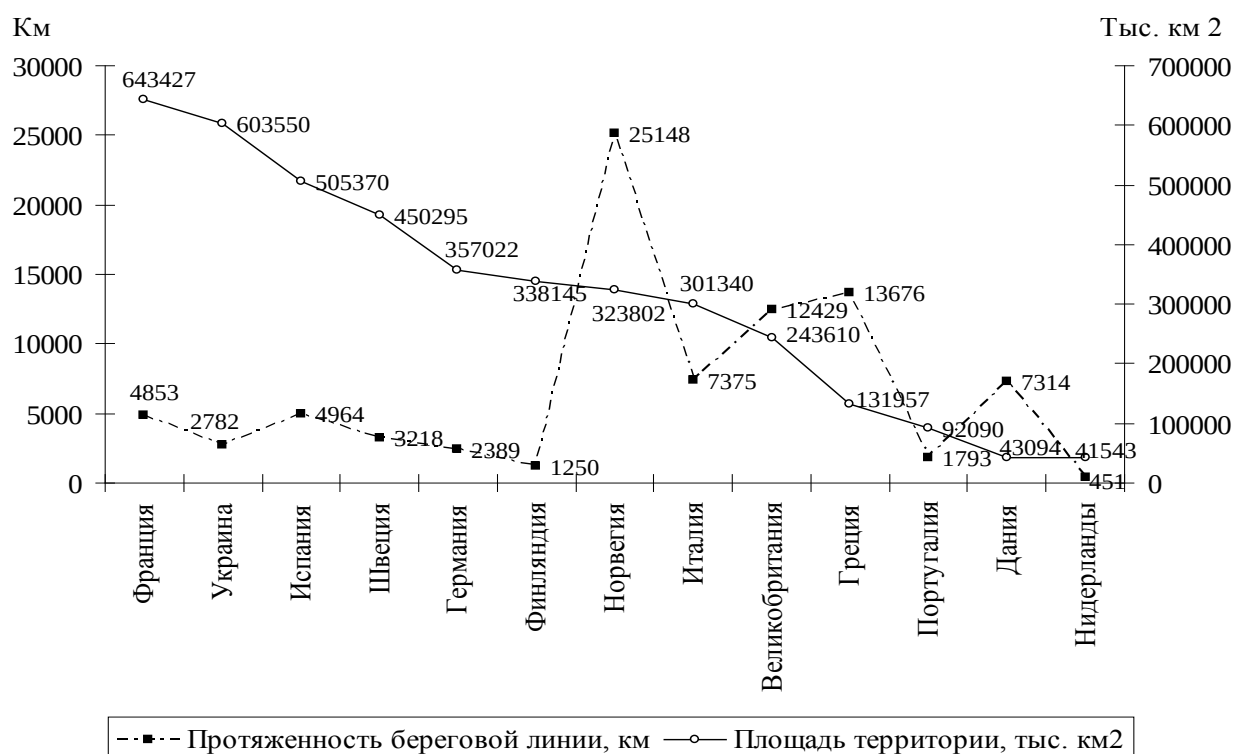


Рис. 1.17. Наличие территориальных ресурсов в европейских странах
(составлено автором с использованием [281])

Например, Норвегия, территория которой почти в два раза меньше, чем в Украине, по протяженности береговой линии более чем девять раз опережает Украину, в 5 раз превышает Францию и в 10 раз Германию, и является одной из наиболее развитых стран по своему морскому потенциалу. Украина территориально в 2,5 раза превосходит площадь Великобритании и в 14 раз Дании, почти в 4,5 и 2,6 раз соответственно уступает данным странам по размерам береговой линии. Однако, имея практически равные возможности с Германией, Швецией, Францией и Испанией, уровень развития круизного туризма в Украине не только отстаёт от уровня этих стран, но и не соответствует требованиям современного европейского сообщества.

Сопоставляя наличие произведенных ресурсов, следует иметь в виду, что их эффективное использование в круизном туризме предопределяется, прежде всего, общеэкономическим уровнем развития того или иного государства, базовыми индикаторами которого выступают размер ВВП и его

отраслевая структура, а также наличием морских портов, предназначенных для приема/отхода круизных судов (рис. 1.18).

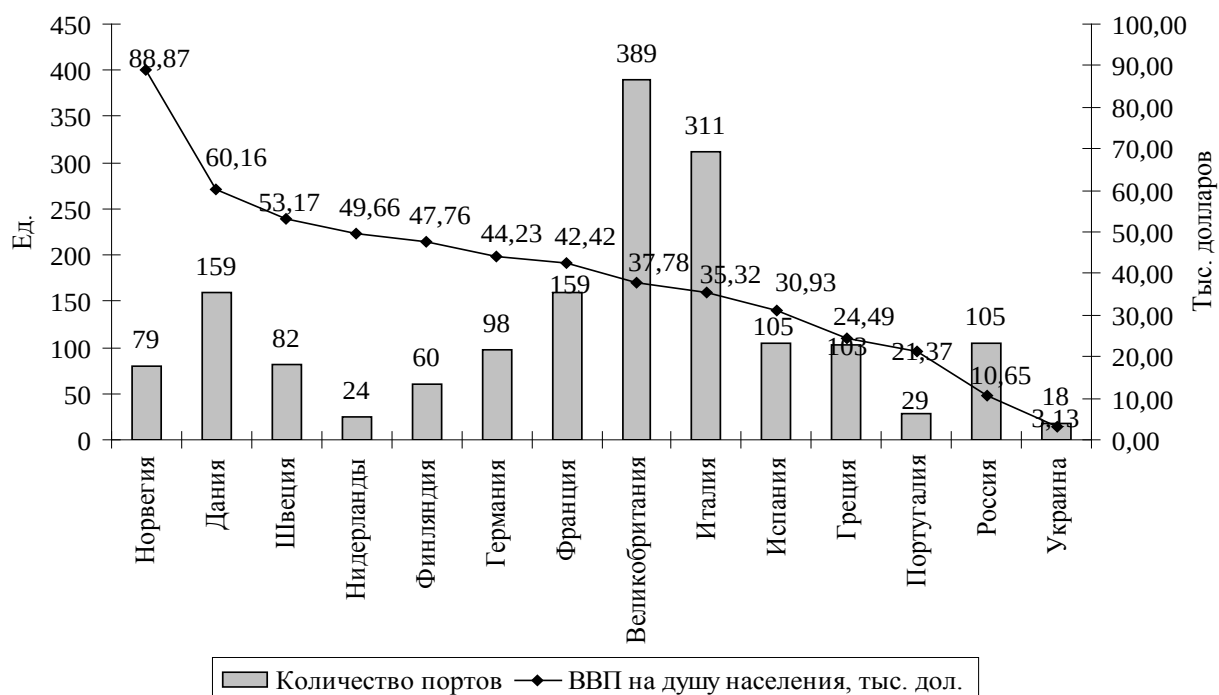


Рис. 1.18. Наличие произведенных ресурсов для развития круизного туризма в европейских странах

(составлено автором с использованием [361, 372])

Отдельным аспектом произведенных ресурсов выступает материально-техническая база, формирующаяся за счет материальных и нематериальных активов предприятий круизной индустрии и зависящая от уровня их инвестиционной привлекательности и инновационной активности.

Между тем, соотношение уровня ВВП на одного жителя страны и количества портов, которыми обладает то или иное государство, а также материально-техническая база предприятий круизного сектора не дает возможности оценить общее состояние его развития в стране, а тем более, увидеть взаимосвязь данных показателей.

Е. А. Подсолонко, анализируя ресурсное обеспечение экономики, отмечает, что «из трех видов исходных ресурсов только один – человек и его деятельность, именуемые как «труд», могут быть рассмотрены в экономике любого уровня сложности достаточно содержательно и точно в отдельных

аспектах» [242]. Вместе с тем, наличие человеческого капитала, измерение которого «изначально осуществляется через показатели среднегодовой численности населения» [242], не может качественно отразить данный ресурс применительно к конкретному сектору экономики, так как демографическая структура населения, его профессионально-квалификационный состав и уровень компетенций подчинены определенной среде, в которой осуществляется экономическая деятельность и которая тесно взаимосвязана с приоритетами экономической политики государства (приложение Б).

Кроме того, одновременное влияние интегративного характера круизного бизнеса и социокультурной дифференциации, обусловленной высоким уровнем специализации персонала, задействованного в его развитии, предопределяет значительное воздействие круизного туризма на увеличение занятости и повышение жизненного уровня нации; при этом взаимосвязь основных факторов производства круизного туристского продукта проявляется на всех иерархических уровнях (от уровня государственного управления до непосредственного субъекта хозяйствования) и подчинена совокупному влиянию факторов изменчивой внешней среды.

Научный интерес, по нашему мнению, представляют исследования, проведенные д.э.н., профессором М. В. Гудзь [83-88], которая выделила помимо классических производственных или ресурсных факторов, оказывающих воздействие на экономическое развитие приморских курортно-рекреационных территорий, непроизводственные факторы (исторический, этнокультурный, социальный и др. образы территорий, качественно влияющие на основное производство), использование которых порождает появление синергетического эффекта. Автор на основании конкретизации стратегических доминант экономического потенциала курортно-рекреационных территорий разработала механизм его эффективного использования, в основе которого интеграция частного и государственного капиталов, позволяющая за счет разных форм собственности соединить в

единое целое необходимые ресурсы и минимизировать риски за счет их перераспределения между партнерами.

По мнению большинства ученых [22, 205, 290, 311, 344] ресурсное обеспечение туризма базируется на категории «туристские ресурсы», которые являются первоосновой для формирования привлекательного туристского продукта.

В этой связи польский экономист М. Труаси при оценке туристских ресурсов дифференцировал их на созданные и не созданные трудом человека, определяемые как «потенциальный туристский капитал» [205].

В развитие данного подхода А.Ю. Тимошевская [290], изучая ресурсный потенциал туристского сектора и акцентировав внимание на влиянии качества институциональной среды и предпринимательской активности на уровень его развития, предложила при классификации туристских ресурсов группировать их в три основные группы: природные, культурно-исторические и социально-экономические.

Подобная классификация приведена и в работе Ю.В. Михайловой [219], только вместо социально-экономических ресурсов автор выделяет инфраструктурные, к которым относит территорию региона (страны), население в нем проживающее, транспорт и транспортную сеть и социальную инфраструктуру.

Наиболее обобщенную классификацию туристских ресурсов представила Всемирная туристская организация. Данная группировка вполне правомерна и для ресурсов, необходимых для организации круизного бизнеса, к которым относятся [205]:

- природные богатства, служащие источником туристского интереса и формирующие туристское впечатление от приобретенного туристского продукта;

- энергетические богатства, наличие и стоимость которых напрямую влияет на цену тура и возможность организации полноценного насыщенного отдыха (особенно актуальны для круизного бизнеса за счет значительного

энергопотребления судов (освещение кают и общественных зон, оборудование ресторанов, бассейнов, развлекательных залов, двигательные установки и многое другое);

- «человеческий фактор», в основе которого демография, условия жизни, традиции, обычаи и приверженности населения относительно туристских услуг и культурных аспектов (в круизном туризме от человеческого фактора и уровня компетенций персонала зависит безопасность предоставления круизного туристского продукта);

- институциональные, политические, юридические и административные аспекты, определяющие внешнюю среду и опосредованно влияющие на организацию круизного бизнеса;

- социальные аспекты, включающие социальную структуру страны, участие населения в государственном управлении, соотношение между рабочим времени и временем отдыха, наличие оплачиваемого отпуска, уровень образовательного сектора, охраны здоровья и отдыха;

- транспорт и связь, специфическая инфраструктура индустрии отдыха, обуславливающие создание специальных объектов, предназначенных для организации соответствующего вида туризма (в частности, для организации круизного туризма обязательным условием является наличие морских портов);

- экономические и финансовые аспекты, характеризующие уровень потребительского спроса на тот или иной туристский продукт.

Принимая во внимание разнообразные концептуальные подходы к определению туристских ресурсов, учитывая специфику предоставления круизных туристских услуг, нами предлагается следующая классификация ресурсов, как напрямую определяющих спрос на круизный туристский продукт, так и опосредованно – на формирование и поддержание всей круизно-туристской инфраструктуры, к которым относятся:

- природно-климатические ресурсы, предполагающие обязательное наличие водного пространства, мягкого климата и живописной природы;

- туристские ресурсы, в составе которых рекреационные ресурсы, исторические памятники и достопримечательности, энергетические богатства и т.п.;
- кадровые ресурсы, включающие квалифицированных сотрудников в различных секторах экономики, их знания и компетенции;
- материально-технические ресурсы, представляющие совокупность основных и оборотных средств, обеспечивающих условия для функционирования круизного комплекса;
- финансовые ресурсы, состоящие из собственного и заемного капиталов для реализации долгосрочных целей;
- информационные ресурсы, в основе которых информация о потребителях круизного продукта, динамике и тенденциях развития круизного рынка, производстве и реализации круизных туристских услуг, базы данных клиентов и поставщиков, способы, методы и средства обработки информации;
- коммерческие ресурсы, предполагающие связи с покупателями, поставщиками и партнерами, сбытовые сети, бренды и рекламные технологии;
- организационно-управленческие ресурсы, включающие несколько взаимосвязанных систем: систему организации и управления бизнес-процессами, систему снабжения, систему планирования и распределения ресурсов, систему мотивации и контроля.

Все вышеназванные ресурсы объединяются в систему традиционных факторов производства «труд-земля-капитал». Так, к фактору «труд» относятся как кадровые, так и частично организационно-управленческие ресурсы; к фактору «земля» - природно-климатические ресурсы и та часть туристских ресурсов, которая не является произведенной; к фактору «капитал» - все остальные ресурсы. Главное отличие стратегических ресурсов от общепринятого понимания категории «ресурсы» заключается в том комплексе задач, на решение которых они направляются, и тех основных качествах, которыми они должны обладать (рис. 1.19).



Рис. 1.19. Основные качества, задачи и показатели стратегических ресурсов

Взаимосвязь ресурсов, конкурентных преимуществ и потенциала в системе реализации стратегических целей обосновывает выделение следующих структурных компонентов стратегического потенциала (рис. 1.20):

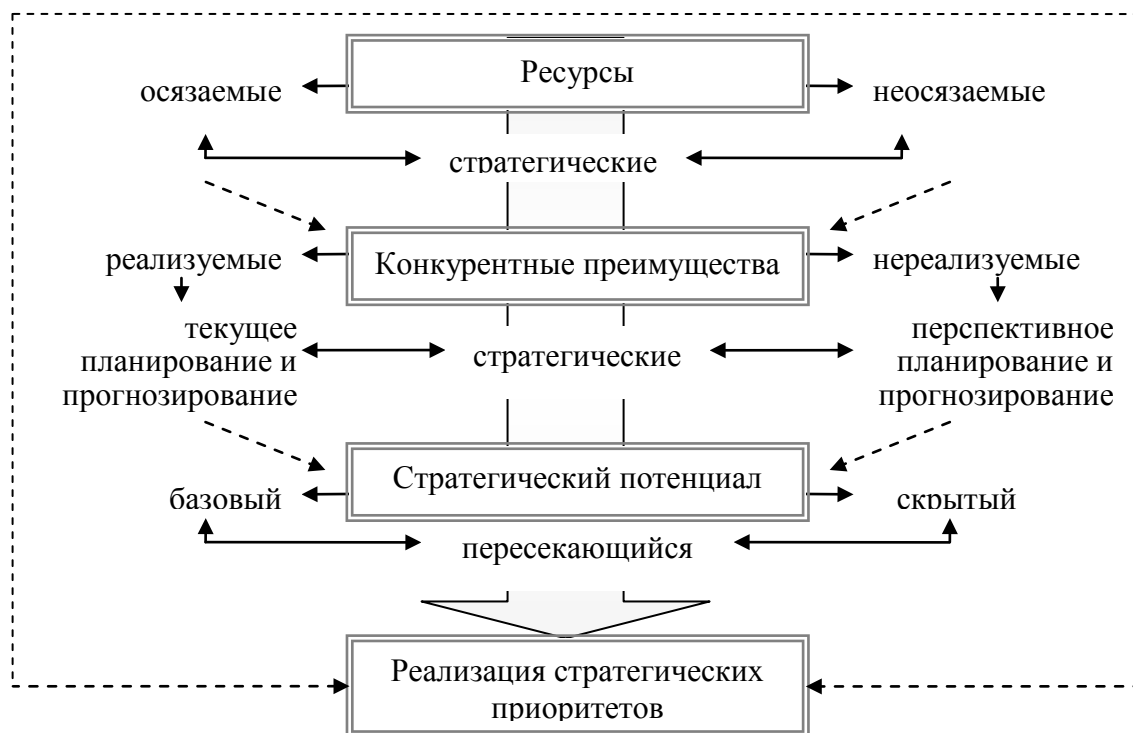


Рис. 1.20. Взаимосвязь стратегических ресурсов, конкурентных преимуществ и потенциала

- базовый потенциал, обусловленный заданными изначально факторами, обеспечивающими условия для достижения поставленных целей и позволяющими получить устойчивое конкурентное преимущество на круизном рынке;

- скрытый потенциал, не представляющий конкурентного преимущества на настоящем этапе, но предполагающий трансформацию в базовые средства за счет приобретения соответствующих навыков и опыта работников туристской сферы в организации круизного туризма;

- пересекающийся потенциал, характеризующийся результативной системой управления развитием отрасли, что способствует эффективному использованию других имеющихся потенциалов (производственного, финансового, инвестиционного, кадрового и т.п.).

Учитывая, что стратегический потенциал круизного туризма является первопричиной для реализации стратегических приоритетов и получения положительного социально-экономического эффекта, для исследования его значимости целесообразно провести декомпозицию совокупности входящих в него компонентов по блокам частных потенциалов, сочетающих функциональный, воспроизводственный и ресурсный критерии. Также необходимо принимать во внимание иерархический уровень формирования потенциала (национальный, региональный, отраслевой, локальный), который определяет выбор рациональных форм, методов и инструментов управленческого воздействия на процесс его функционирования как целостной системы (рис. 1.21).

Формирование стратегического потенциала круизной индустрии как процесса комплексного взаимодействия ресурсов, возможностей и способностей производительных сил к достижению эффективного результата предопределяет необходимость в рассмотрении его как системы, состоящей из определенных подсистем, каждая из которых включает совокупность функциональных элементов потенциала, способных выполнять определенную задачу (табл. 1.4).

Вместе с тем, классифицируя элементную структуру стратегического потенциала по определенным блокам, следует различать объектную и субъектную составляющие потенциала, вытекающие из его основополагающих характеристик. Объектная – связана с непосредственным объектом, материально-вещественной и личной формой потенциала как всего комплекса, так и отдельного предприятия, способного потребляться и воссоздаваться в процессе его функционирования.

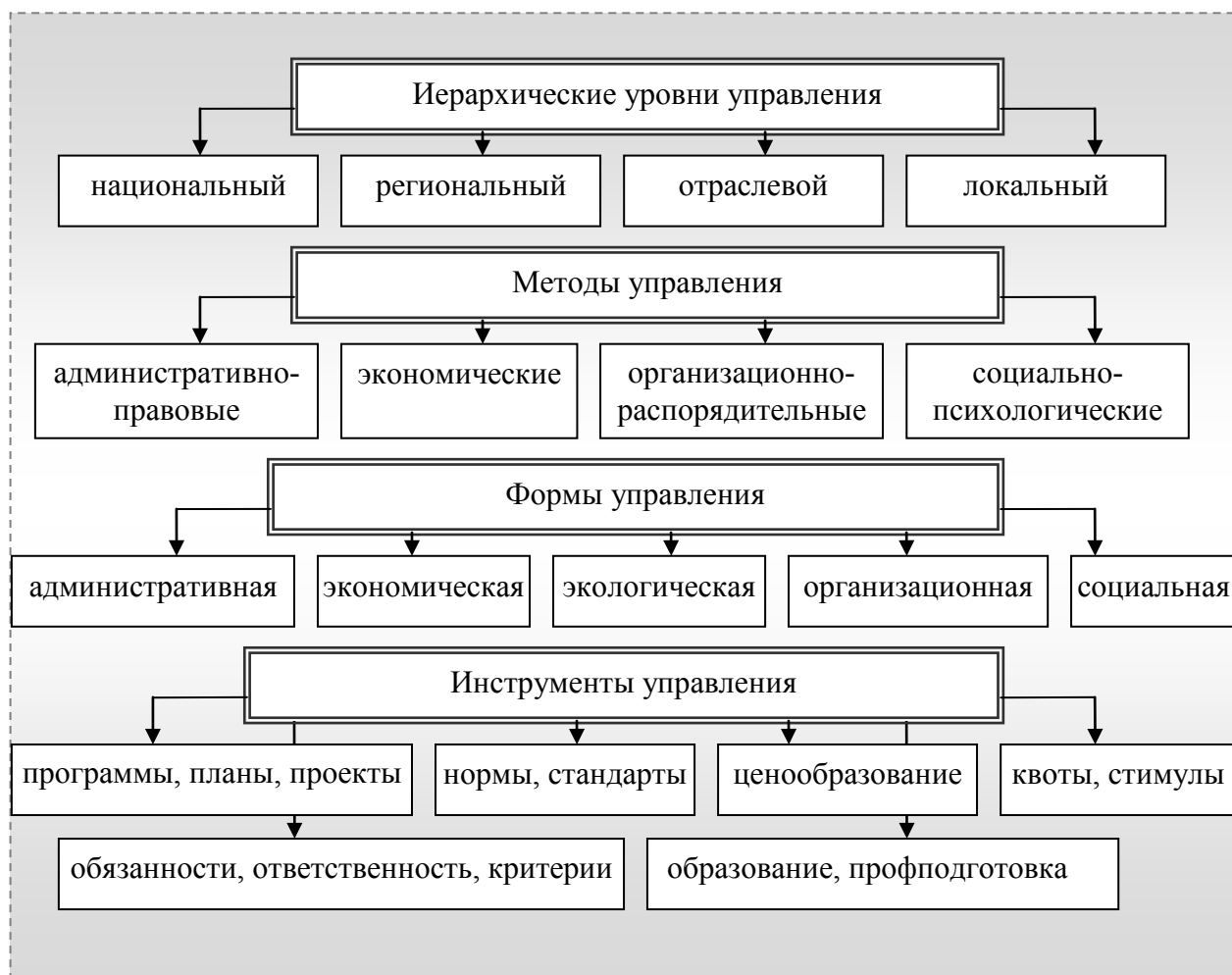


Рис. 1.21. Взаимосвязь методов, форм и инструментов управленческого воздействия на процесс формирования стратегического потенциала

Субъектная составляющая соответствует целевой установке, обозначенной конкретной задачей, и представляет предпосылку, общеэкономический и социальный фактор рационального потребления объектной составляющей.

Диалектическое единство обозначенных подсистем достигается путем интегрирования ресурсов и результатов от их использования (рис. 1.22).

Следует отметить, что сущность категории стратегический потенциал применительно к круизному туризму можно представить в виде четырёх ключевых составляющих.

**Составляющие элементы стратегического потенциала
круизного туризма***

Виды потенциала	Характеристика потенциала	Составляющие элементы потенциала
1	2	3
Основополагающие составляющие		
Природно-ресурсный	способность климатических, водных, земельных ресурсов обеспечить организацию круизного бизнеса	водные ресурсы, земельные ресурсы, протяженность береговой линии; климат; памятники природы
Кадровый	совокупность качественных характеристик работников, обеспечивающих реализацию производственных, управленческих, бытовых др. процессов	количество трудовых ресурсов, резерв незанятого населения в трудоспособном возрасте, уровень образования и квалификация работников
Информационный	совокупность средств, методов и условий, позволяющих эффективно использовать информационные ресурсы	информация о потребителях, динамике и тенденциях развития круизного рынка, базы данных, способы, методы и средства обработки информации
Инфраструктурный	совокупные возможности территории с точки зрения развития рыночной инфраструктуры, транспортных коммуникаций и других факторов, обеспечивающие условия для организации круизного бизнеса	портовая инфраструктура, транспортное обеспечение, коммунальные системы, торговля и бытовое обслуживание, телекоммуникационные связи, места размещения и питания туристов
Объектные составляющие		
Производственный	имеющиеся и скрытые возможности предприятий относительно привлечения и использования факторов производства для создания качественного круизного продукта	основные и оборотные фонды, уровень технико-технологической базы производства, производственная мощность
Культурно-исторический	соединение историко-культурных богатств, создающих интерес для туристов и служащих побудительным мотивом для совершения путешествия	храмы, соборы, памятники истории, культуры, архитектуры, исторические места, музеи, национальные праздники, традиции и обычаи

Продолжение табл. 1.4

1	2	3
Экологический	возможность сохранения и функционирования природных систем, рационального использования всех компонентов биосферы в интересах человека	уровень загрязнения атмосферного воздуха, водного бассейна и донных отложений от стационарных источников, выбросы вредных веществ
Инновационный	совокупные возможности относительно генерации, восприятия и внедрения новых идей для системного обновления процесса создания круизного продукта	интеллектуальный капитал, научно-технические и технологические разработки в сфере создания круизного продукта
Инвестиционный	совокупность объективных предпосылок обеспечивать инвестиционную деятельность в целях и масштабах, определенных для эффективного развития круизного бизнеса	объем и структура инвестиционных ресурсов, источники финансирования (собственные, заемные и привлеченные средства)
Рыночный	возможности оказывать решающее влияние на условия обращения круизного турпродукта на круизном рынке и (или) затруднять доступ на рынок другим субъектам хозяйствования	емкость рынка, доля рынка, конкуренция на рынке, барьеры для входа на рынок, количество потребителей круизного продукта
Субъектные составляющие		
Маркетинговый	совокупность средств и возможностей в реализации рыночной деятельности, направленной на удовлетворение потребностей потребителей	конкурентные стратегии предприятий, методы стимулирования сбыта, формирование ценовой политики, ассортимент предлагаемых услуг, рекламная деятельность
Управленческий	навыки и способности руководителей по формированию, организации и созданию надлежащих условий для функционирования и развития предприятий	стиль и методы управления, система мотивации сотрудников
Организационный	совокупность функциональных элементов организаций и характер взаимосвязей между ними	организационная структура, формальный и неформальный механизм функционирования организаций

* Источник: составлено автором с использованием [159, 277, 306, 312, 327, 333, 367]

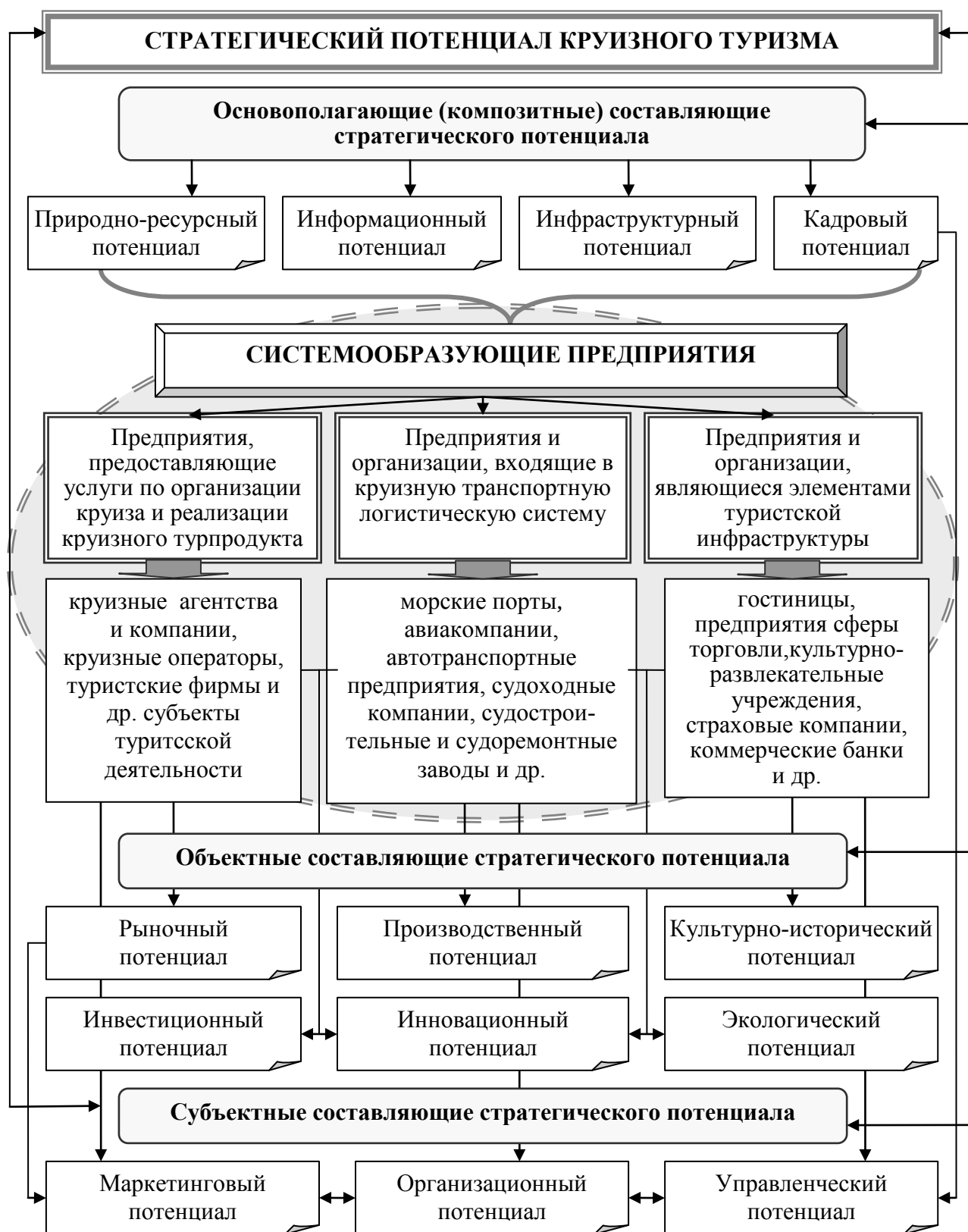


Рис. 1.22. Структурные элементы стратегического потенциала круизного туризма [367]

Во-первых, стратегический потенциал базируется на категории «ресурсы» (первая составляющая), которые обладают такими свойствами, как ценность, редкость, неповторимость и незаменимость, что способствует приобретению ключевых компетенций (вторая составляющая) и конкурентных преимуществ высокой, средней и низкой степени устойчивости (третья составляющая) на рынке круизов, и в своей совокупности создают возможность для формирования круизного туристского кластера (четвертая составляющая).

Все вышеназванные составляющие отвечают за соответствие выявленных, оцененных способностей и имеющихся ресурсов возможностям внешней среды и обеспечивают стратегическое развитие круизного туризма.

Таким образом, теоретический анализ генезиса концепций к формированию стратегического потенциала как отдельного предприятия, так и целых комплексов, регионов и стран позволил обосновать авторский подход к пониманию сущности дефиниции «стратегический потенциал» применительно к сфере круизного туризма. Отдавая предпочтение ресурсной концепции, в работе стратегический потенциал круизного туризма представлен как совокупность стратегических ресурсов, эффективное использование которых позволяет достигнуть поставленных результатов в долгосрочной перспективе и завоевать устойчивые конкурентные преимущества.

Представлена авторская классификация стратегических ресурсов, как напрямую определяющих спрос на круизный туристский продукт, так и опосредованно – на формирование и поддержание всей круизно-туристской инфраструктуры, объединенных в систему традиционных факторов производства «труд-земля-капитал», которая позволила выявить взаимосвязь между ресурсами, конкурентными преимуществами и потенциалом в системе реализации стратегических целей. Принимая во внимание то, что стратегический потенциал круизного туризма является первопричиной для реализации стратегических приоритетов и получения положительного

социально-экономического эффекта, для исследования его значимости проведена декомпозиция совокупности входящих в него компонентов по блокам частных потенциалов, сочетающих функциональный, воспроизводственный и ресурсный критерии с учетом иерархического уровня их формирования (национальный, региональный, отраслевой, локальный).

Выводы по разделу 1

Систематизация сложившихся теоретико-методологических подходов к пониманию социально-экономической сущности круизного туризма позволяют утверждать о наличии терминологических противоречий и отсутствии единого взгляда на совокупность содержательных характеристик его понятийно-категориального аппарата, а также констатировать разноплановость мнений по функционированию круизного туризма в целом и его отраслевой специфике. Так, на основании аналитического обзора литературных источников в разделе:

1. Представлена комплексная характеристика круизного туризма как особого вида социальной и экономической деятельности, предполагающего реализацию физиологических, психологических и других потребностей людей; и как целой индустрии, обеспечивающей формирование, продвижение и реализацию круизного туристского продукта, являющегося предметом купли-продажи на туристском рынке и объектом управленческого воздействия; а также проведен критический анализ его структурных составляющих.

2. Выделен ряд основных функций, вытекающих из потребностей его организаторов и потребителей, базирующихся на преобразовании исходных ресурсов в конечный продукт, что представлено графически в виде пирамиды, по форме напоминающей своеобразный многоуровневый круизный корабль. В основании пирамиды – ресурсы (труд, земля, капитал),

являющиеся источниками и предпосылками развития круизного туризма и обеспечивающие реализацию потребностей человека, которая осуществляется на всех этапах морского путешествия, начиная от предоставления услуг по размещению и питанию (физиологические потребности) и заканчивая культурно-познавательным процессом (саморазвитием личности), формирующим систему ценностей (физических, эмоциональных, интеллектуальных).

3. Исследованы особенности функционирования круизного туризма; выявлен спектр отличий между круизным туризмом и линейными морскими пассажирскими перевозками, что положило основу для понимания специфики создания круизного туристского продукта и выделения его основных черт.

4 Сформулированы социально-экономические и организационные составляющие развития круизного туризма, базирующиеся на взаимодействии всех секторов экономики, отраженных в Системе национальных счетов и характеризующих совокупность институциональных единиц, участвующих в процессе производства круизного туристского продукта (нефинансовые и финансовые корпорации, общее государственное управление, домохозяйства, некоммерческие организации и сектор «Остальной мир»), что позволяет выявить источники влияния круизного туризма на экономический рост государства и благосостояния его граждан.

5. Установлена взаимосвязь туристских потребностей, видовой классификации круизного туризма и отраслей, задействованных в его развитии, что позволяет интегрировать компетенции и консолидировать ресурсы всех участников создания круизного туристского продукта для получения синергетического эффекта.

6. Обоснованы научные подходы к формированию системообразующей структуры стратегического потенциала круизной индустрии, включающей целый ряд функционально взаимосвязанных и взаимозависимых компонентов, обеспечивающих его жизнеспособность и развитие.

Классифицирована элементная структура стратегического потенциала круизной индустрии по блокам частных потенциалов, сочетающих функциональный, воспроизводственный и ресурсный критерии с учетом иерархических уровней управления (национальный, региональный, отраслевой, локальный), что позволяет выбрать рациональные формы, методы и инструменты управленческого воздействия на процесс его формирования и приращения.

7. Представлена авторская классификация стратегических ресурсов, как напрямую определяющих спрос на круизный туристский продукт, так и опосредованно – на формирование и поддержание всей круизно-туристской инфраструктуры, объединенных в систему традиционных факторов производства «труд-земля-капитал», которая позволила выявить взаимосвязь между ресурсами, конкурентными преимуществами и потенциалом в системе реализации стратегических целей.

8. Выявлены ключевые составляющие стратегического потенциала применительно к сфере круизного туризма, к которым относятся: «стратегические ресурсы», обладающие такими свойствами, как ценность, редкость, неповторимость и незаменимость (первая составляющая); что способствует приобретению ключевых компетенций (вторая составляющая) и конкурентных преимуществ высокой, средней и низкой степени устойчивости (третья составляющая) на рынке круизов, и в своей совокупности создают возможность для формирования круизного туристского кластера (четвертая составляющая). Все вышеназванные составляющие отвечают за соответствие выявленных, оцененных способностей и имеющихся ресурсов возможностям внешней среды и обеспечивают реализацию стратегии эффективного развития круизного туризма.

Основные научные результаты раздела опубликованы в трудах автора [159, 161, 162, 177, 182, 192, 195, 202, 203, 367].

РАЗДЕЛ 2

КОНЦЕПТУАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

2.1. Детерминанты конкурентных преимуществ круизного туризма

В разработке методов управления индустрией туризма в той или иной стране существенная роль принадлежит теории конкурентных преимуществ. В историческом аспекте теория конкурентных преимуществ пришла на смену теориям абсолютных и сравнительных преимуществ, основы которых были заложены в XVIII в. А. Смитом [278] и Д. Риккардо [316]. Наиболее полно концепция конкурентных преимуществ раскрывается в работах М. Портера [244], в которых ученый раскрывает главные свойства экономики через систему детерминантов, создающих основу для эффективного использования имеющихся конкурентных преимуществ государства, которые обеспечивают его национальную конкурентоспособность, определяют успех или неудачу в конкретных отраслях производства и то место, которое страна занимает в системе мирового хозяйства.

Базируясь на концепции «Национального ромба» М. Портера [244] как фундаментальной основе для выявления конкурентных преимуществ, и, сопоставляя имеющийся ресурсный потенциал Украины, автором были выделены наиболее важные факторы, способствующие экономическому росту как отраслей и предприятий, задействованных в круизной индустрии, так и страны в целом (рис. 2.1).

Необходимо отметить, что составляющие каждой грани ромба, являющиеся основными детерминантами, представляют собой набор обязательных условий, без которых эффективное развитие круизного туризма невозможно [163]:

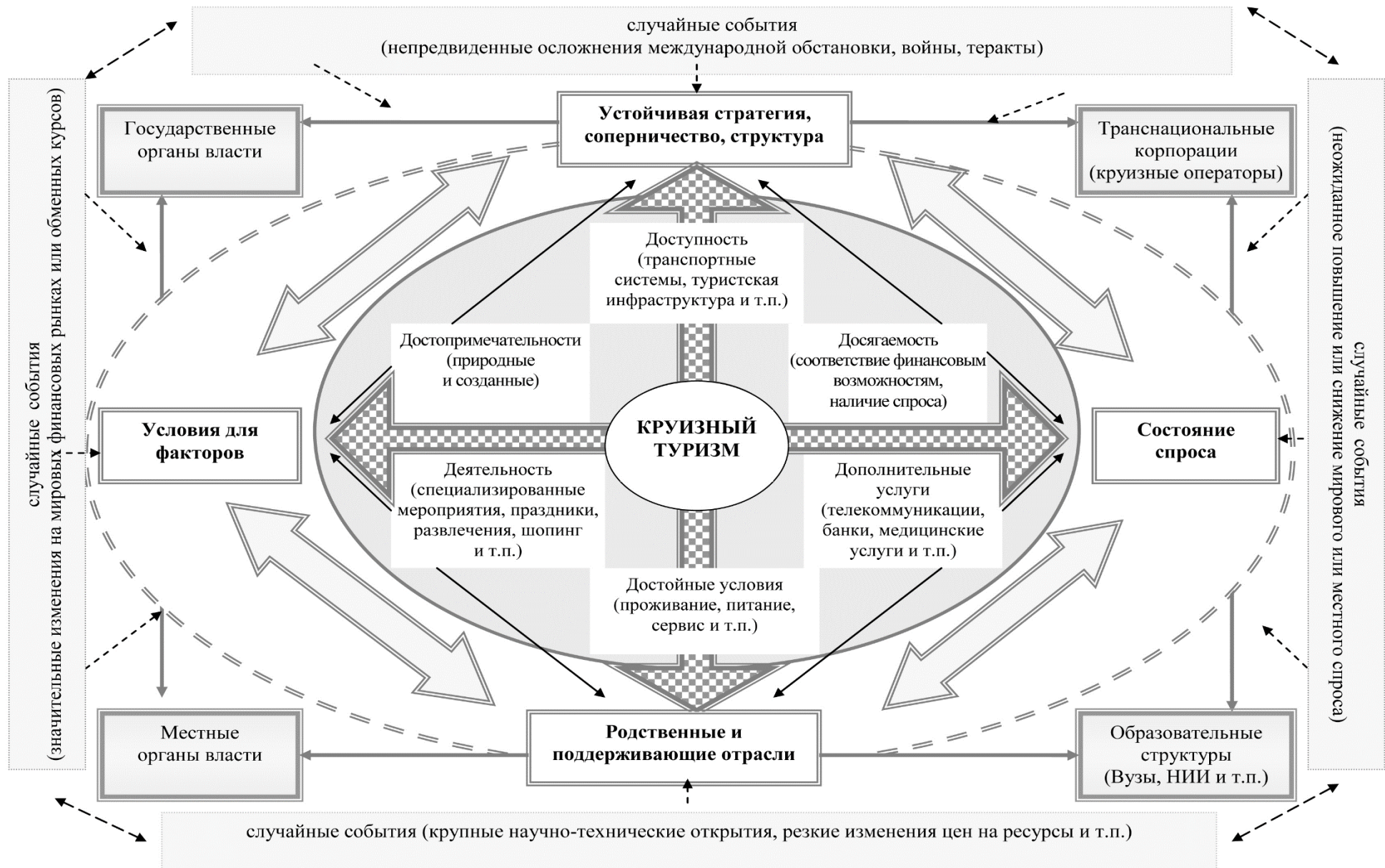


Рис. 2.1. Детерминанты конкурентных преимуществ круизного туризма

1. Условия для факторов.

Традиционно в экономической литературе выделяют три фактора: труд, земля и капитал. Однако, получение конкурентного преимущества на основе факторов зависит не столько от их наличия, сколько от их эффективного использования. Согласно иерархии факторов, все факторы подразделяются на основные и развитые, общие и специализированные.

Как было отмечено ранее, к основным факторам, наличие которых является обязательным для развития круизного туризма, относятся: природные ресурсы, климатические условия, географическое положение, неквалифицированная рабочая сила. Учитывая выгодное геополитическое расположение (Украина находится на перекрёстке транспортных путей и обладает наибольшей протяжённостью морского побережья среди всех стран Черноморского региона); значительный рекреационный потенциал: благоприятные климатические условия, целебные минеральные источники, разнообразный растительный и животный мир, богатое историко-культурное наследие и мощный трудовой потенциал, страна имеет все объективные предпосылки для выхода на мировой круизный рынок.

Развитые факторы, позволяющие достичь конкурентного преимущества более высокого уровня, включают: наличие современной инфраструктуры, высококвалифицированного персонала, информационных ресурсов, благодаря которым формируется имидж страны как успешной туристской дестинации. Анализируя состояние развитых факторов, необходимо акцентировать внимание на том, что, несмотря на имеющийся кадровый потенциал, заключающийся в наличии квалифицированных специалистов в области судостроения, судоремонта, судоходства и портового хозяйства; низкий уровень развития инфраструктуры; недостаточная информированность потребителей круизного турпродукта о ресурсном потенциале Украины и Крыма; слабая собственная информационная база о потенциальных потребителях и рынках сбыта круизных туров; отсутствие статистической, финансовой и другой информации, позволяющей

прогнозировать дальнейшее развитие украинского круизного рынка, не позволяет в должной мере использовать имеющиеся ресурсные возможности.

Общие факторы отчасти дублируют две предыдущие группы: географическое месторасположение, природно-ресурсный потенциал, количество работоспособного населения, наличие капитала для организации и развития круизного туризма. Украина характеризуется удобным месторасположением (выход в Чёрное и Азовское моря, а далее в Средиземное море и Атлантический океан); длительным навигационным периодом; наличием значительных мобилизационных резервов восстановления материально-технической базы; достаточным количеством работоспособного населения и дешевой стоимостью рабочей силы. Однако, высокая капиталоемкость круизного бизнеса и острая нехватка инвестиционных ресурсов украинских предприятий сдерживает полноценное использование данных факторов и предопределяет необходимость в государственной поддержке и стимулировании развития отрасли.

Специализированные факторы, создающие долговременную основу для конкурентного преимущества, напрямую связаны с состоянием развития морских портов, наличием специализированного персонала, параметрами системы планирования и организации круизных путешествий, научно-техническим и технологическим уровнем развития предприятий круизной индустрии, особенностями потребностей в путешествиях с туристскими целями различных социальных групп, интеграции круизов с другими видами туризма. Как утверждал М. Портер «государства добиваются успеха в отраслях, наиболее благоприятных для создания специализированных факторов производства» [244].

В Украине специализированные факторы являются наиболее слабым звеном: имеется 18 морских портов, однако только один обладает необходимой инфраструктурой для приема больших круизных судов (глубоководными причалами и современными пассажирскими терминалами); недостаточное количество специализированного квалифицированного

персонала, способного в кратчайший срок организовать приём большого числа туристов (гидов-переводчиков, круизных операторов, менеджеров круизного бизнеса); неразвита система планирования, организации и сбыта круизных туристских услуг обосновывают необходимость в разработке комплекса действенных мер по эффективному использованию наличных и развитию потенциальных преимуществ.

2. Состояние спроса.

Более сложным представляется использование фактора спроса на внутреннем рынке как источника конкурентного преимущества. Причем не в силу его отсутствия, а вследствие того, что спрос на круизный турпродукт до настоящего времени в стране не сформирован. На сегодняшний день в Украине и Крыму наблюдается ситуация скрытого спроса, отображающего невозможность удовлетворения потребностей потребителей за счет имеющихся на рынке предложений; те немногие туристы, которые отправляются в морской вояж (это всего 3 % от общего числа туристов), пользуются услугами зарубежных компаний, обладающих большим опытом и заслуженной репутацией в сфере круизного бизнеса.

Вместе с тем, анализируя динамику круизного пассажиропотока, нельзя не отметить, что в 70-80-е годы XX века пассажирский грузооборот украинских и крымских портов в несколько раз превышал сегодняшние показатели: помимо значительного количества пассажирских судов, работавших на Крымско-Кавказской линии, Ялтинский и Одесский морские порты принимали ежегодно более 300 иностранных круизных судов [24, 73, 75, 188]. Кроме того, несмотря на постоянную конкуренцию между круизными компаниями, им удавалось сохранять относительно высокий уровень качества берегового обслуживания туристов и, главное, удерживать уровень тарифов за оказываемые услуги с достаточно высоким процентом рентабельности. Полученная прибыль позволяла организовывать подготовку и переподготовку гидов, арендовать комфортабельные автобусы для проведения экскурсий, разрабатывать новые маршруты и т.д., то есть

конкуренция в основном велась в направлении повышения качества услуг и авторитета компаний [272].

Как известно, формирование спроса на круизный продукт и успешность его продвижения на рынок зависят от тщательности проведения анализа особенностей его восприятия потенциальными потребителями, а также создания информационного поля, обуславливающего правильную оценку рыночной ситуации, обоснование направлений развития предприятий круизного сектора оптимальных с точки зрения их ресурсных возможностей, выбор эффективных маркетинговых инструментов стимулирования спроса. Также возможно достижение конкурентного преимущества за счет интернационализации спроса на внутреннем рынке, когда отдается предпочтение зарубежным потребителям, интерес которых к Украине и Крыму с каждым годом неуклонно возрастает, а наравне с ним активизируется интерес к историческому и культурному наследию черноморских государств. Достаточно благоприятный климат, относительная стабильность и невысокая стоимость услуг повышают привлекательность страны и способствуют развитию спроса на национальный круизный турпродукт за рубежом.

3. Родственные и поддерживающие отрасли.

Эта детерминанта, которая может не иметь столь значительной силы в других секторах экономики, является очень важной для круизной индустрии, так как её развитие неразрывно связано с целым набором отраслей, прямо или косвенно задействованных в круизном туризме (их значимость была раскрыта в 1 разделе работы), к наиболее существенным из которых относятся:

- транспорт и связь;
- судостроительная отрасль;
- пищевая промышленность;
- торговля и общественное питание;
- материально-техническое снабжение и сбыт;

- общая коммерческая деятельность по обеспечению функционирования рынка;
- все отрасли непроеизводственной сферы (здравоохранение, финансы, кредит, страхование, культура и искусство и т.д.).

Украина обладает значительным потенциалом в каждой из приведенных отраслей. По своему транзитному потенциалу страна занимает одно из первых мест в Европе, что определяет особую значимость разработки и проведения эффективной транспортной туристской политики. Высокий научный потенциал судостроительного комплекса Украины, наличие собственной сырьевой базы, необходимых производственных мощностей и квалифицированных кадров, многопрофильность производства способствуют приобретению лидирующих позиций на мировом судостроительном рынке, в том числе на рынке малотоннажного круизного судостроения. В Украине насчитывается более 40 отраслей и предприятий пищевой промышленности, расположенных повсеместно, среди которых ведущие – сахарная, мясная, молочная, мукомольная, крупяная, хлебопекарная, кондитерская, винодельческая, что обеспечивает способность производить высококачественные напитки и продукты питания и соответственно их реализовывать [213, 237, 258].

Аналогичная ситуация наблюдается и по остальным отраслям. Однако, как уже было отмечено, наличие преимущества ещё не означает эффективное его использование. Именно данный факт обуславливает выделение приоритетных направлений экономической деятельности каждой отрасли и предприятий, в неё входящих, акцентируя внимание на системообразующей роли всего туристско-круизного комплекса и значимости составляющей каждого его структурного элемента.

4. Стратегия, структура и соперничество фирм.

Рассматривая конкуренцию на внутреннем рынке среди соперничающих круизных компаний, следует отметить её двоякий характер: с одной стороны – количество организаций, занимающихся непосредственно

круизным бизнесом в Украине, весьма незначительно, с другой – низкий уровень внутреннего спроса на круизные услуги, зачастую обусловленный низким жизненным уровнем населения, вынуждает фирмы к жесткой борьбе за каждого потенциального клиента. Данное обстоятельство способствует развитию инновационной составляющей туристских фирм, и дает мощный импульс к совершенствованию ассортимента предлагаемых услуг, ориентации на индивидуальные особенности каждого потребителя и активизации поиска новых инновационных идей и продуктов [116, 151, 179]. Так, круизные компании специально создают целые комплексы, сочетающие в себе детскую, спортивно-оздоровительную, молодежную инфраструктуры, также особое внимание уделяется пассажирам с ограниченными возможностями. Компании-конкуренты заимствуют друг у друга прогрессивные идеи и развивают их, тем самым усиливая свои конкурентные преимущества (особенно при концентрации конкурентов в одной географической местности).

В общую систему детерминантов нами были добавлены её связующие элементы, косвенно влияющие на результативность круизного туризма: государственные органы власти, определяющие нормативно-правовую и законодательную базу функционирования хозяйствующих субъектов; транснациональные корпорации (круизные операторы), формирующие спрос на мировом круизном рынке; местные органы власти, предоставляющие условия для развития круизного туризма и гарантирующие охрану природы, культурного наследия и рациональное природопользование; образовательные структуры (Вузы, НИИ и т.п.), разрабатывающие новые направления экономического роста предприятий, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта, и готовящие их кадровое обеспечение.

В рамках эффективного функционирования системы были выделены её ключевые составляющие, которые образуют определенную цепь тесно взаимосвязанных между собой компонентов и представляют своеобразную подсистему, условно называемую «подсистема 6 А» (по первым буквам

составляющих на английском языке [370], в русском варианте можно представить как «подсистема 6 Д»):

1. Accessibility (Достигаемость)
2. Availability (Доступность, наличие)
3. Amenities (Достойные условия, приятность)
4. Ancillary Services (Дополнительные услуги)
5. Activities (Деятельность)
6. Attractions (Достопримечательности).

Согласно теории М. Портера, помимо основных детерминантов важным является и учет случайных событий, к которым относятся: значительные изменения на мировых финансовых рынках или обменных курсов, резкие изменения цен на ресурсы, неожиданное повышение или снижение мирового или местного спроса, войны и теракты. Все приведенные события могут оказать как позитивное, так и негативное влияние на уровень спроса и конкурентоспособность круизного турпродукта и туристской дестинации в целом, а также способствовать или препятствовать эффективному развитию круизного туризма.

Принимая во внимание детерминанты конкурентных преимуществ, необходимо отметить, что, несмотря на наличие природно-ресурсного потенциала, а также стремительный рост круизного туризма в мировом масштабе, Украина на сегодняшний день остаётся в стороне от данного процесса [199].

Систематизация проблематики развития круизного туризма и анализ текущей рыночной ситуации показали, что существует целый ряд нерешенных проблем, причинно-следственные связи которых автором с целью детализации представлены в виде «рыбьего скелета», получившего название «диаграмма Исикавы» (рис. 2.2).

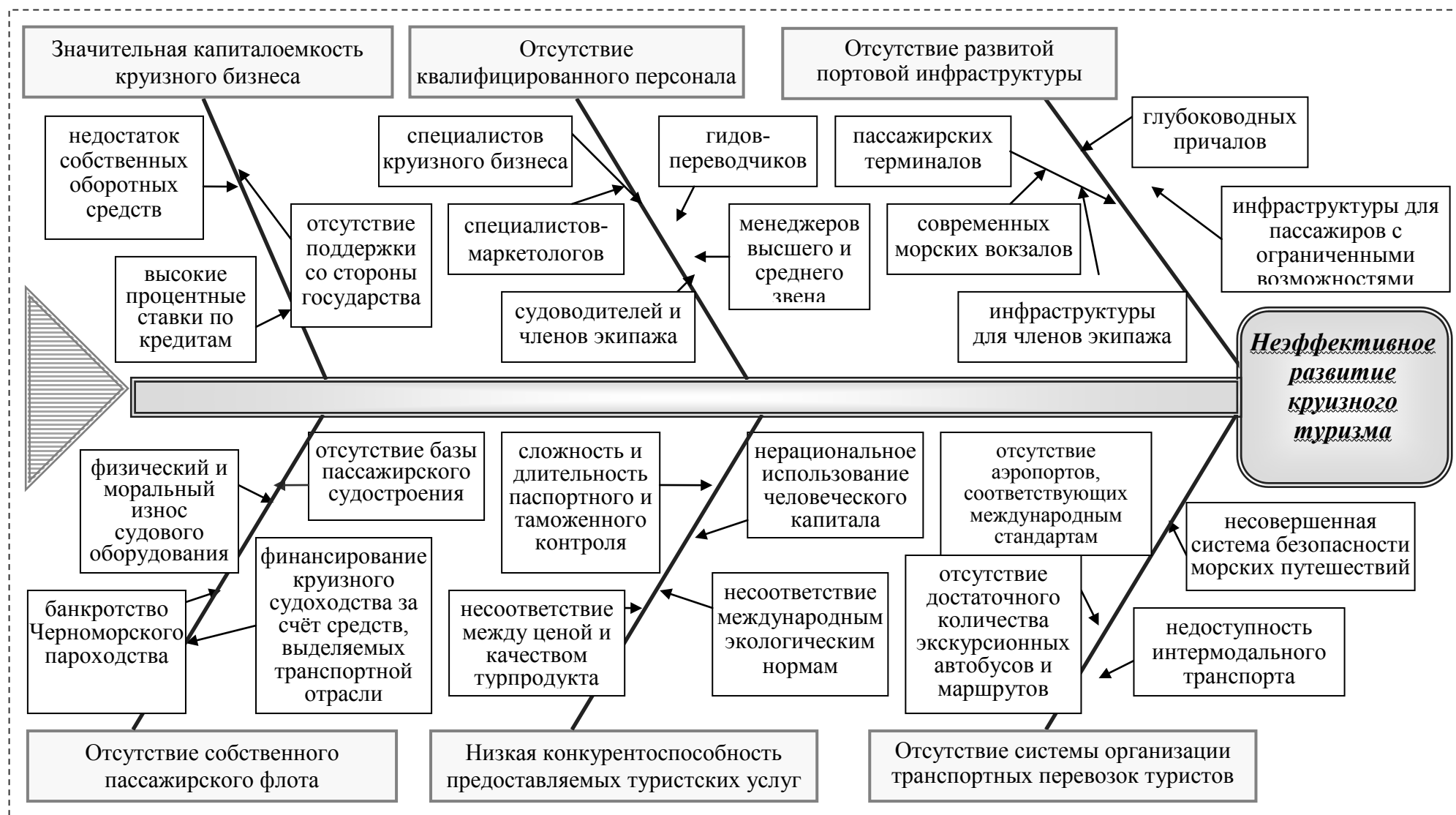


Рис. 2.2. Диаграмма основных проблем в развитии круизного туризма в Украине (по методу Исикава)

С одной стороны, неэффективное, практически полное отсутствие круизного туризма в Украине как такового, является следствием отсутствия развитой портовой и туристской инфраструктуры, квалифицированного персонала, эффективной организации транспортных перевозок туристов и несовершенной системой безопасности морских путешествий.

С другой – высокая капиталоемкость круизного бизнеса и экономическая несостоятельность большинства украинских предприятий, обусловленная недостатком собственных источников финансирования приоритетных инвестиционных проектов (прибыли, амортизационных отчислений, возможностей для мобилизации внутренних активов, денежной части взносов собственников предприятия) и сложностью привлечения кредитных ресурсов ввиду высоких процентных ставок и отсутствия гарантий возврата заемных средств, определяют его значительное отставание от темпов роста спроса на данный туристский продукт. Специализация украинских судостроительных заводов на строительстве грузовых судов; зависимость от централизованных ассигнований; отсутствие опыта строительства пассажирских судов, для которых необходима развитая система общественного и каютного комфорта для пассажиров [31]; яркая выраженная сезонная направленность круизного бизнеса, связанная с сезонными изменениями условий навигации и отсутствием маркетинговых программ по формированию маршрутной сетки морских круизов с учетом климатических факторов, которые обеспечивают возможность круглогодичной эксплуатации круизных судов; нерациональное использование человеческого капитала; недооценка инструментальных методов контроля качества предоставляемых услуг, ещё больше усугубляют проблемную ситуацию. Кроме того, затяжной кризис, в котором оказалась страна после распада СССР, физический и моральный износ пассажирского флота и невозможность его своевременного обновления, способствовали деградации морской транспортной пассажирской системы, вследствие чего, морские путешествия как в каботажном, так и в международном сообщениях,

пользующиеся большим спросом в 80-е годы 20 столетия, практически прекратили своё существование, о чем наглядно свидетельствует их динамика за 1950-2011 гг. (рис. 2.3).

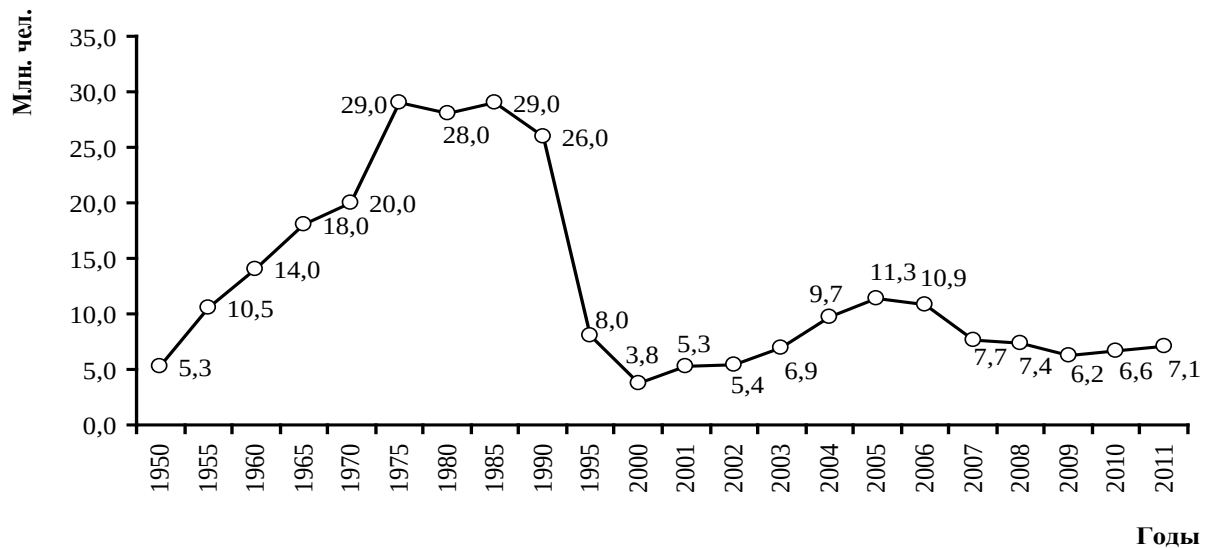


Рис. 2.3. Динамика пассажирских перевозок морским транспортом в Украине за 1950-2011 гг.

(составлено с использованием [280, 303])

Незначительный рост пассажиропотока в двухтысячные годы был связан с попыткой возрождения судоходной компанией «Укрферри» кольцевой круизной линии на базе теплохода «Южная Пальмира», вместимостью 452 пассажира, располагающего относительно развитой пассажирской инфраструктурой и близкого по типу к небольшим круизным судам [212]. Однако, несмотря на отсутствие предложений морских круизов по Черному морю, предпринятая по примеру балтийских паромных линий модель «мини-круизов» на круизных паромах, когда работа на регулярной грузопассажирской линии совмещается с круизной программой, не смогла обеспечить необходимый уровень загрузки теплохода. Нестабильность экономической и политической ситуации в стране; несовершенство правового поля; длительность таможенного и пограничного контроля; отсутствие соответствующего стоимости тура уровня комфорта на судне и надлежащей береговой инфраструктуры, предопределили неудовлетворительный спрос на данный круизный турпродукт (средняя

загрузка пассажирами за год составила всего 45 %, при нулевом уровне рентабельности в 60 % - 270 человек).

Следует отметить, что одной из наиболее значимых проблем в проведении анализа уровня развития круизного туризма в Украине, является отсутствие объективных статистических данных, отражающих динамику и структуру круизного пассажиропотока; наличие и техническое состояние пассажирского флота; фактические результаты хозяйственной деятельности предприятий круизной индустрии, также как и нет классификации предприятий, входящих в её состав. Официальная статистика предоставляет данные только по динамике перевозки пассажиров в международном и каботажном сообщении в целом по Украине и в разрезе регионов (табл. 2.1, 2.2), без указания целей поездки, её продолжительности, вида используемых морских транспортных средств, социально-демографических характеристик пассажиров, что ограничивает рамки проведения полноценного исследования.

Таблица 2.1

Динамика пассажирских перевозок морским транспортом в каботажном и международном соединениях за период 2000-2011 гг. в Украине*

Годы	Перевозка пассажиров морским транспортом в каботажном соединении		Перевозка пассажиров морским транспортом в международном соединении	
	тыс. чел.	уд. вес, %	тыс. чел.	уд. вес, %
2000	3428,4	91,17	332,1	8,83
2001	4928,8	93,51	342,0	6,49
2002	5075,6	93,68	342,3	6,32
2003	6626,0	95,62	303,4	4,38
2004	9359,4	96,70	319,0	3,30
2005	10995,4	96,95	345,8	3,05
2006	10456,9	95,92	444,4	4,08
2007	7183,2	93,40	507,6	6,60
2008	6874,8	93,39	486,6	6,61
2009	5753,5	92,46	469,0	7,54
2010	6117,5	92,05	528,1	7,95
2011	6418,2	90,86	645,9	9,14

* *Источник:* составлено автором по данным [280, 303].

Таблица 2.2

**Динамика пассажирских перевозок морским транспортом
в региональном разрезе за период 2000-2011 гг. в Украине***

Регионы	Перевозка пассажиров морским транспортом в каботажном соединении				Перевозка пассажиров морским транспортом в международном соединении			
	тыс. чел.		уд. вес, %		тыс. чел.		уд. вес, %	
	2000 г.	2011 г.	2000 г.	2011 г.	2000 г.	2011 г.	2000 г.	2011 г.
АР Крым	441,1	562,4	12,87	8,76	294,4	634,4	88,65	98,22
Одесская область	6,7	21,6	0,20	0,34	37,5	10,1	11,29	1,56
Николаевская область	2,3	3,7	0,07	0,06	0,2	-	0,06	-
Запорожская область	20,7	10,2	0,60	0,16	-	-	-	-
г. Киев	-	9,4	-	0,15	-	0,4	-	0,06
г. Севастополь	2957,6	5810,9	86,27	90,54	-	1,0	-	0,15
Всего	3428,4	6418,2	100,00	100,00	332,1	645,9	100,00	100,00

* *Источник:* составлено автором по данным [280, 303].

Как свидетельствуют данные табл. 2.1 и 2.2 за период 2000-2011 гг. наблюдается увеличение пассажирских перевозок морским транспортом (почти в 2 раза) как в каботажном, так и международном соединении (прежде всего, за счет Автономной Республикой Крым и г. Севастополя, доля которых в общем пассажиропотоке занимает более 99 %).

Однако, отмеченный рост никак не связан с количественными и качественными параметрами круизного пассажиропотока (украинские и крымские порты не являются оборотными, в которых пассажиры садятся на судно в начале круиза и/или сходят с корабля при завершении круиза, они используются только как транзитные), ввиду отсутствия координационных процессов взаимодействия органов власти на региональном и государственном уровнях управления и противоречивой политикой в области

туризма и круизного судоходства, согласно которой круизный туризм рассматривается как структурный элемент транспортного комплекса.

Все вышеназванные проблемы определяют высокую степень риска при осуществлении предпринимательской деятельности в сфере развития круизного бизнеса. При этом, чем выше уровень управления, тем условия принятия конкретных решений характеризуются нарастанием риска, причины которого связаны, прежде всего, с неопределенностью внешней среды, что в свою очередь сказывается и на отношении хозяйствующих субъектов к реализации инвестиционных проектов в сфере круизного туризма, их нежелании прилагать усилия и вкладывать финансовые средства в развитие, с одной стороны – достаточно перспективного и прибыльного, а с другой - столь рискованного бизнеса (рис. 2.4, 2.5). Необходимо подчеркнуть, что для стратегических решений количество и роль внешних факторов риска значительно выше, чем для тактических или оперативных. Однако, несмотря на то, что большинство рисков в круизном бизнесе имеют экзогенную природу, полноценное развитие круизного туризма не может быть обеспечено без непосредственных его участников, деятельность которых также сопряжена с внутренними рискованными ситуациями в производственной, финансовой, инвестиционной и других сферах, а также рисками, возникающими в процессе разработки и реализации стратегии [72, 174, 222].

Кроме того, эффективное развитие круизного туризма неразрывно связано инновационной активностью предприятий, задействованных в создании круизного туристского продукта, и рисками, влияющими на возможность осуществления инновационных проектов в сфере круизного бизнеса.

Факторы, сдерживающие осуществление инноваций в круизной индустрии, можно условно разделить на две основные группы - экономические и производственные (рис. 2.6). На пути реализации нововведений предприятия круизного бизнеса сталкиваются, прежде всего, с экономическими трудностями, наиболее весомыми из которых на

протяжении всех последних лет является недостаточное финансирование и отсутствие государственной поддержки [181].

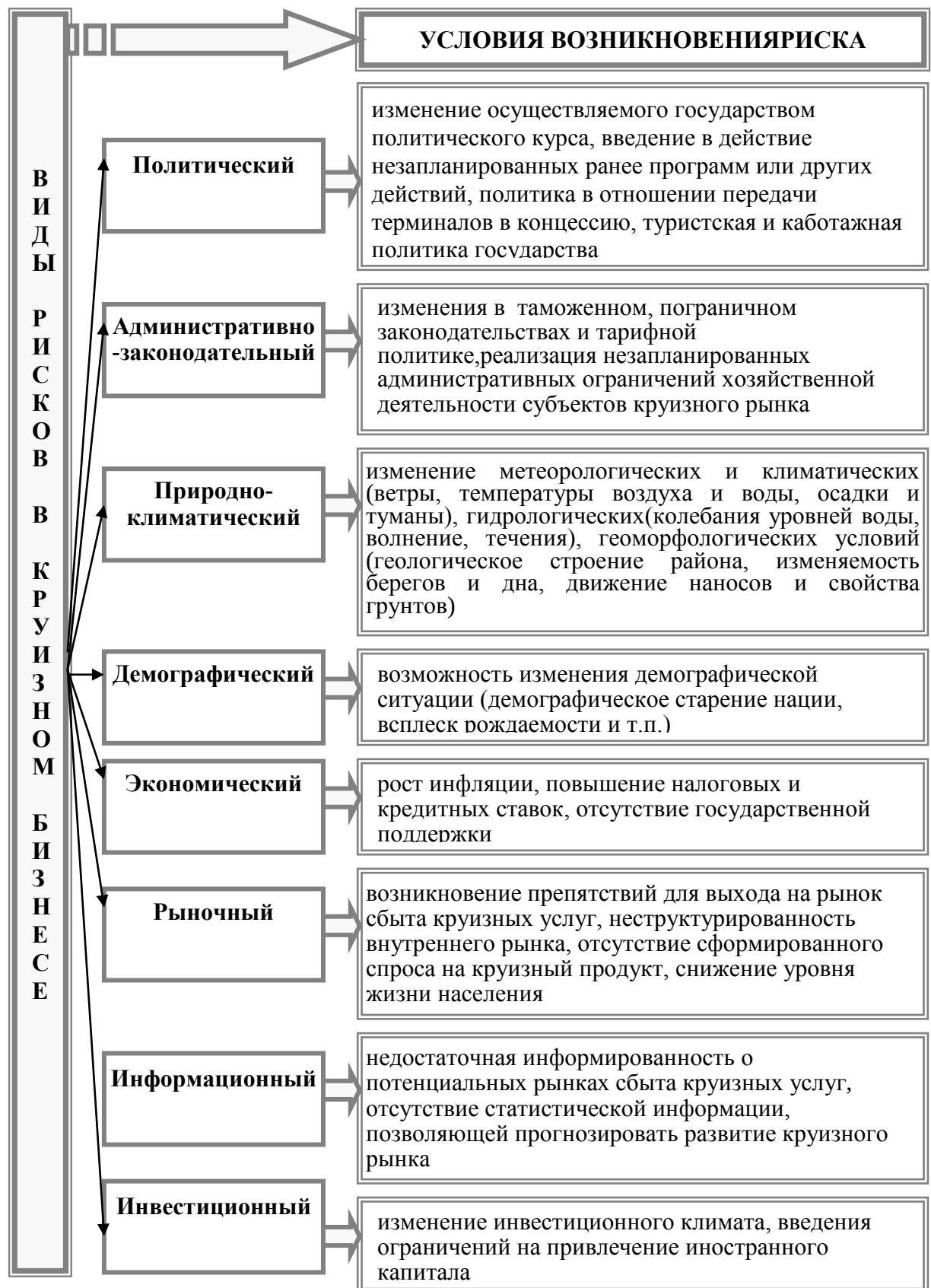


Рис. 2.4. Основные виды предпринимательских рисков в круизном туризме



Рис. 2.5. Факторы, влияющие на степень предпринимательского риска в круизном туризме [174]

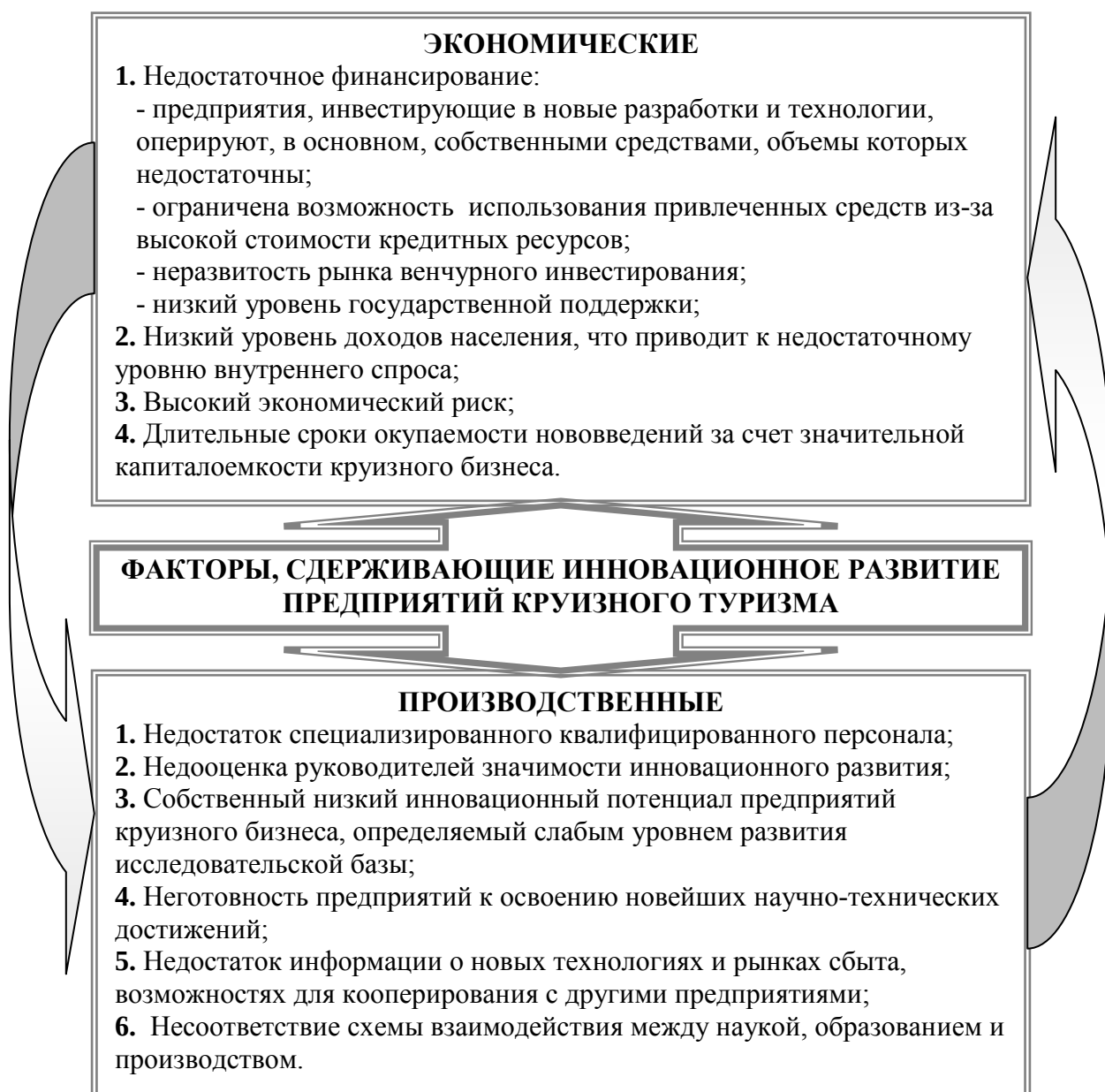


Рис. 2.6. Основные факторы, препятствующие инновационному развитию предприятий круизного туризма [164]

В составе факторов производственного характера, препятствующих инновационному развитию предприятий, наибольшее беспокойство вызывает недостаток квалифицированного персонала, обусловленный, как уже было отмечено, практически полной деградацией круизной индустрии как таковой, ввиду затяжного экономического кризиса, в котором оказалась Украина после приобретения своей независимости, и неэффективного управления данным видом деятельности, что повлияло на значительный отток квалифицированных кадров.

Вместе с тем, признание туризма приоритетной отраслью экономики диктует необходимость использования всех возможных рычагов и инструментов повышения эффективности его функционирования; тем более, что показатели развития туризма в Украине значительно отстают от уровня развития большинства развитых европейских стран (рис. 2.7, 2.8).

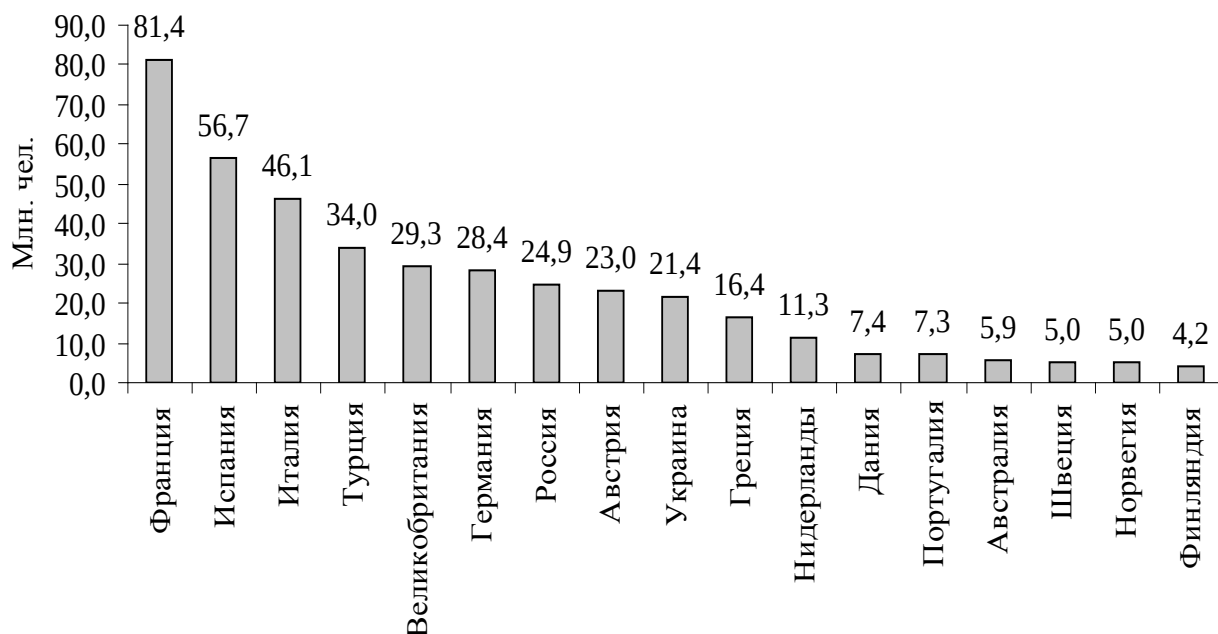


Рис. 2.7. Международные туристские прибытия по странам Европы в 2011 г.

Источник: составлено автором по данным [364]

Всемирный экономический форум совместно с Международной ассоциацией авиаперевозок, Всемирным советом по путешествиям и туризму и Всемирной туристической организацией ООН опубликовал рейтинг конкурентоспособности стран мира в сфере путешествий и туризма 2011 г., в котором Украина заняла 39 место среди европейских стран и 85 позицию среди стран мира (табл. 2.3). Из постсоветских стран лучший результат у Эстонии – 18 (25) место, Латвия – 30 (51), Россия – 33 (59) [376].

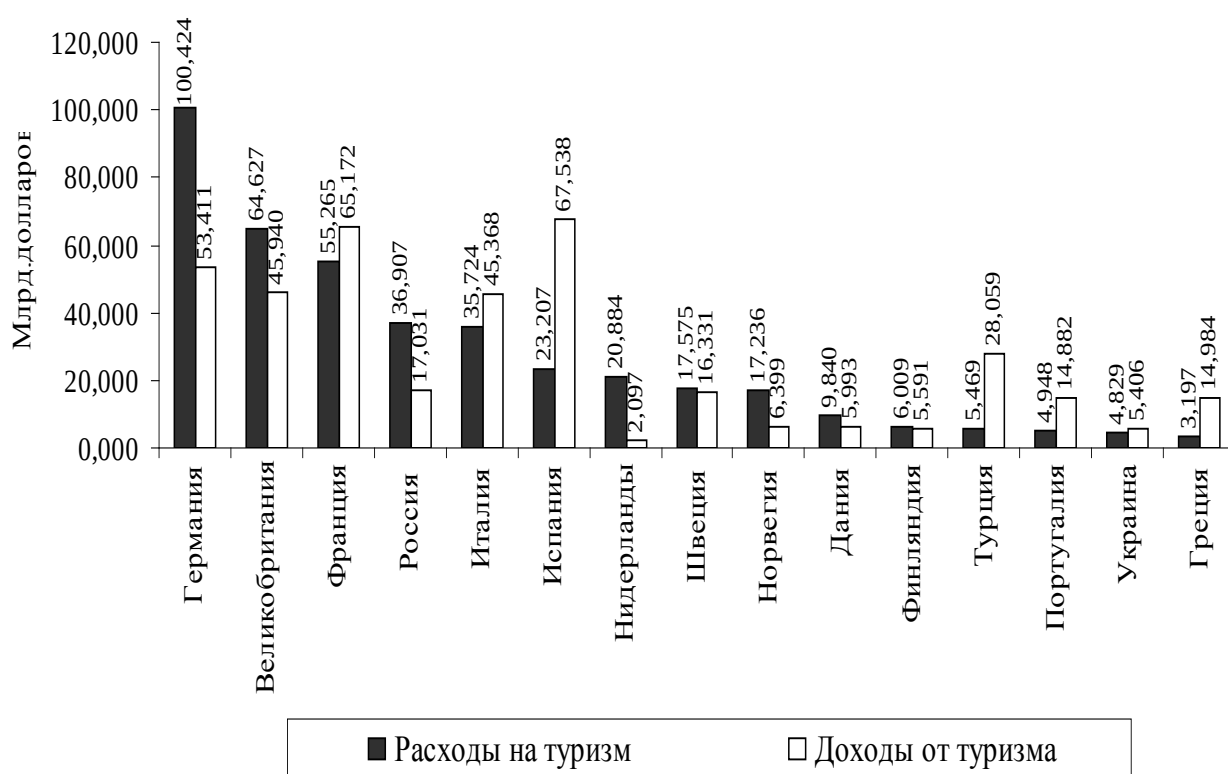


Рис. 2.8. Доходы и расходы туристской отрасли в странах Европы в 2011 г.

Источник: составлено автором по данным [362, 363]

Следует отметить, что непредсказуемость и непрозрачность государственной политики, отсутствие законодательного обеспечения для создания благоприятных условий для развития туристской сферы, низкий уровень развития транспортной инфраструктуры, недальновидная ценовая политика и неэффективное использование природных и культурных ресурсов, нивелировали значительный рост туристских потоков и поступлений от туризма в стране и обусловили ещё большее снижение её международного туристского рейтинга (на 7 пунктов за три года). Украина, несмотря на практически безграничный оздоровительный, лечебный, ландшафтный, историко-археологический, морской и прочие потенциалы, вносит весьма незначительный вклад в мировую экономику туризма (табл. 2.4) [187, 191].

Таблица 2.3

Индекс конкурентоспособности туристской отрасли Украины *

Индикатор	Рейтинг (среди 139 стран)	
	2009 год	2011 год
Индекс конкурентоспособности	77	85
Структура регулирования в туризме	62	64
1. Нормативно-правовые нормы и регуляторы	104	107
2. Поддержка экологии	79	88
3. Безопасность	86	82
4. Здоровье и гигиена	18	17
5. Приоритеты в туризме	87	101
Бизнес-среда и инфраструктура	72	76
6. Воздушная транспортная инфраструктура	94	93
7. Наземная транспортная инфраструктура	72	74
8. Туристская инфраструктура	55	53
9. Информационная инфраструктура	51	68
10. Конкурентоспособность по цене в туристской индустрии	116	119
Трудовые, природные и культурные туристские ресурсы	103	118
11. Человеческий капитал	68	68
12. Привлекательность отрасли	59	117
13. Природные ресурсы	112	119
14. Культурные ресурсы	88	86

* Источник: составлено автором по данным [376].

Таблица 2.4

Влияние туризма на экономику в 2012 г.*

Показатели	Украина	Европа	Мировое сообщество	Доля Украины в развитии туризма, %	
				в Европе	в мире
Прямой вклад туризма в ВВП:					
- млрд. дол.	3,6	612,9	2056,6	0,59	0,18
- доля в общем объеме ВВП, %	2,11	2,91	2,74	-	-
Общий вклад туризма в ВВП:					
- млрд. дол.	13,2	1736,1	6630,4	0,76	0,20
- доля в общем объеме ВВП, %	7,76	8,25	7,97	-	-
Прямая занятость, тыс. чел.	385,9	10968,0	101118,0	3,52	0,38
Общая занятость, тыс. чел.	1445,2	30804,0	261394,0	4,69	0,55
Туристский экспорт, млрд. дол.	5,5	513,8	1243,0	1,07	0,44
Внутренние расходы, млрд. дол.	6,0	771,4	2996,3	0,78	0,20
Расходы на организацию отдыха, млрд. дол.	10,5	998,8	3222,1	1,05	0,33
Коммерческие расходы, млрд. дол.	1,1	286,4	1017,4	0,37	0,10
Капитальные инвестиции, млрд. дол.	0,7	185,9	764,7	0,38	0,09

* Источник: составлено автором по данным [374, 377].

Данная проблемная ситуация изучалась многими современными учеными и специалистами туристского бизнеса [21, 35, 38, 43-45, 54, 58, 66, 67, 75, 90, 92, 99, 100, 107, 117, 128-131, 142, 273, 296, 304, 320, 331, 332, 349], которые помимо проведения теоретико-методологических и аналитических исследований приводили действенные пути и методы её решения; однако на сегодняшний день как со стороны заинтересованных хозяйствующих субъектов, так и со стороны органов государственной власти не было предпринято решительных шагов по устранению обозначенных проблем, также как и не были разработаны концептуальные основы системного развития отрасли и входящих в неё подотраслей.

Таким образом, процессы развития круизного туризма в Украине и Крыму породили проблемную ситуацию, включающую в себя многоаспектные причины неэффективного функционирования круизной индустрии, наиболее значимыми из которых являются: отсутствие развитой портовой и туристской инфраструктуры, квалифицированного персонала, эффективной организации транспортных перевозок туристов и несовершенной системой безопасности морских путешествий. Отсутствие координационных процессов взаимодействия органов власти на региональном и государственном уровнях управления и противоречивая политика в области туризма и круизного судоходства, согласно которой круизный туризм рассматривается как структурный элемент транспортного сектора экономики, определяют высокую степень риска при осуществлении предпринимательской деятельности в сфере круизного туризма. Несоответствие уровня развития круизного туризма в Украине общемировому актуализирует необходимость в разработке стратегии, базирующейся на изучении передового опыта развитых круизных туристских дестинаций и ориентированной на приведение наличных ресурсов в соответствие с требованиями и возможностями внутренних и внешних круизных рынков для получения доходов в бюджеты всех уровней и решения на этой основе социальных задач.

2.2. Системный подход к управлению процессами развития круизного туризма

Усиление интегративных тенденций, глобализация в мировом масштабе, рост количества информации и ограниченные возможности её усвоения обуславливают использование системных методов и подходов к формированию и развитию отраслей экономики со сложными функциональными связями и зависимостями.

Стратегическое развитие круизного туризма должно базироваться на установлении и достижении целей количественного и качественного характера на основе тесного взаимодействия заинтересованных лиц, что предопределяет системный подход к их реализации.

Рассматривая круизный туризм как целостную систему, состоящую из совокупности динамически связанных структурных элементов, следует учитывать их иерархическую взаимосвязь, значимость которой усиливается при декомпозиции системы, а также влияние внутренних и внешних условий на результативность её функционирования, что приводит к двум аспектам изучения системы – на макро- и микро- уровнях.

Изучение круизной индустрии в комплексе всех её составляющих на макроуровне связано с рассмотрением её элементов во взаимосвязи с внешней средой и факторами, оказывающими на неё воздействие. В большей мере внешняя среда формирует вероятностные связи, выражающие косвенную зависимость, не поддающуюся четкому определению в системе. Однако, зачастую факторы внешней среды, несмотря на опосредованное влияние, имеют детерминированный характер, позволяющий однозначно определить причину и следствие [260]. Так, мировой финансовый кризис, снижение покупательной способности населения, увеличение цен на энергоносители способствуют увеличению затрат на производство круизного туристского продукта, что обуславливает либо рост цены тура (что в свою очередь может отразиться на уровне спроса), либо получение меньшей суммы прибыли и снижение эффективности деятельности участников

круизного рынка. При этом внешняя среда, являясь источником неопределенности, может противодействовать системе, оказывая как активное, так и пассивное воздействие (изменение нормативно-правового поля, ухудшение политической обстановки, теракты, природные катаклизмы, экологические катастрофы, истощение стратегических ресурсов, изменение демографической структуры населения и т.п.). Антагонизм внешней среды обуславливает необходимость в формировании устойчивой структуры, определяющей «технический облик как всей системы, так ее подсистем, и элементов», который отвечает за «способность системы к перераспределению функций в случае полного или частичного отхода отдельных элементов, а, следовательно, надежность и живучесть системы при заданных характеристиках ее элементов» [260].

Микроуровень обеспечивает внутреннее взаимодействие между предприятиями и их подразделениями, напрямую влияет на функционирование круизного сектора и связанных с ним сопутствующих видов деятельности, формируя основной процесс по созданию круизного туристского продукта.

Своеобразным регулятором процесса являются обратные связи между производителями и потребителями круизного продукта, выполняющие осведомительные функции и способствующие восприятию новых тенденций во вкусах и предпочтениях туристов.

Учитывая сложную иерархическую взаимосвязь структурных элементов и множественность промежуточных звеньев в круизном туристском комплексе, для оценки соответствия желаемым результатам необходимо выделить определенных критериев - признаков, устанавливающих параметры системного развития при заданных ограничениях. При этом ограничения выступают в качестве согласования между входом и выходом системы, подчиняя их целям и потребностям соответствующих целевых аудиторий, тем самым создавая в случае разногласия определенную

проблемную ситуацию, без разрешения которой не будет достигнут позитивный конечный результат.

Принимая во внимание специфику создания круизного туристского продукта, система взаимосвязи его действующих частей подчинена принципу эмерджентности и включает три важных составных организационных компонента: организация морского путешествия, организация обслуживания туристов на борту судна и организация обслуживания пассажиров на берегу, каждый из которых обладает определенными интегративными и функциональными свойствами, имеет свои ограничения и является структурным элементом соответствующих подсистем.

Так, к ограничениям организации морского путешествия относятся:

- удаленность клиентуры от порта отправления; возможность доставки туристов авиационным/железнодорожным транспортом;
- климатические (погодные) условия (длительность периода навигации, количество солнечных дней, осадки и т.п.), обуславливающие сезонность и влияющие на регулярность круизов;
- стоимость круиза и сопутствующих затрат, связанных с его организацией;
- глубины порта, от которых зависит возможность подхода крупнотоннажного круизного судна;
- производственные возможности морских портов по обслуживанию круизного судна, в том числе пропускные способности терминала;
- количество портов захода судна, расстояние между портами, порядок посещения портов, скорость движения судна.

Обслуживание туристов на борту судна включает такие ограничения, как:

- вместимость круизного лайнера; класс кают;
- энергопотребление круизного судна;
- специализация морского круиза (экскурсионный, экспедиционный, тематический, ретро-круиз и т.д.);

- система питания пассажиров, принятая на лайнере;
- наличие и вместимость развлекательных, спортивных и других помещений для организации досуга туристов.

Обслуживание пассажиров круизного лайнера на берегу ограничено следующими параметрами:

- уровень транспортной инфраструктуры (количество экскурсионных автобусов и маршрутов, такси, качество дорожного покрытия, развитие смежных видов транспорта и т.д.);
- степень привлекательности региона (природные, историко-культурные и другие достопримечательности, развлекательно-зрелищные мероприятия и т.п.);
- квалификационный уровень экскурсоводов, гидов, уровень знания иностранных языков;
- время стоянки судна в порту.

Следует отметить, что в многочисленных исследованиях различных объектов как систем [62, 102, 217, 218, 260, 279, 305] акцент делается на структуризации систем управления, которые представляются в виде «сети подсистем и взаимосвязанных частей, образующих единое целое» [279]. При этом концепции системного управления базируются на различных классификациях и подходах к процессам, механизмам, этапам и свойствам систем и априорно выделенных в них подсистем.

Так, Л.И. Евенко [102] выдвинул гипотезу о наличии четырех переменных (организационная структура, руководство, процессы, мотивированная деятельность), образующих систему управления и являющихся её логической формой. Концепция Ю. И. Черняка [326] основана на классификации систем в зависимости от сложности решаемых задач. Р.А. Фатхудинов [305], отдавая предпочтение отраслевому (производственному) подходу, выделил четыре подсистемы (целевая, функциональная, обеспечивающая и управляющая), ответственные за результативное управление. О.С. Виханский и А.И. Наумов [62] считают, что

система управления представляет определенную, реально существующую субстанцию, в которой управленческие взаимосвязи проявляются как на уровне системы, так и на уровне отдельных подсистем, компонентов и элементов, в совокупности образующих единое целое.

Целесообразность применения системного подхода для решения многогранных задач практически для всех динамических процессов подтверждается также высказываниями И. Ансоффа [15], М. Месаровича [218], В.Н. Буркова [47], П. Друкера [98], Г. Кунца, С. О'Доннела [155] и др.

Вместе с тем, большинство исследователей организационные и управленческие аспекты функционирования систем рассматривают в масштабе предприятия как объекта системного управления, что не согласуется с концепцией комплексного развития сложно структурированных отраслей, в которых предприятие является связующим звеном между компонентами системы.

Опираясь на теоретико-методологические исследования современных экономистов, нами была разработана система комплексного функционирования круизной индустрии, состоящая из пяти базовых подсистем, лежащих в основе внутренней структуры системы: целевой, обеспечивающей, управляющей и управляемой подсистем и подсистемы научного обоснования. При этом в рамках обеспечивающей подсистемы были выделены функциональная и информационная подсистемы, которые определяют условия функционирования круизной индустрии и обеспечивают связь между основными параметрами входа и выхода процесса производства круизного туристского продукта (рис. 2.9).

Центральным звеном системы выступает подсистема научного обоснования, состоящая из таких компонентов, как: изучение механизмов действия экономических законов и законов организации процесса производства круизного туристского продукта, применение научных подходов к управлению этим процессом, использование принципов

управления различными объектами, применение современных методов и моделей управления [332].



Рис. 2.9. Система функционирования круизной индустрии

Входом системы являются все виды ресурсов, используемых в процессе создания круизного продукта (природно-климатические, материально-технические, кадровые и т.п.), а также законодательные

ограничения и требования международных и государственных стандартов, определяющих уровень качества предоставления туристских услуг [217].

Выход системы – круизный туристский продукт качественно нового уровня, способный удовлетворить потребности разнообразных рыночных сегментов и привлечь внимание контактных аудиторий.

Взаимосвязь между входом и выходом проявляется в создании конкурентоспособного продукта с максимально возможными качественными характеристиками, которые обеспечивают эффективное использование ресурсов, находящихся на входе системы, при минимальных затратах на его изготовление, формирующих результативный выход.

Целевая подсистема отвечает за реализацию намеченных результатов и служит ориентиром для выработки необходимых управленческих действий. Во главе целевой подсистемы – основная цель, обеспечивающая гармоничное развитие системных процессов, иерархическими звеньями которой являются группы целей, различные по срокам действия, содержанию и приоритетности (рис. 2.10).

Обеспечивающая подсистема содержит несколько основных блоков, определяющих качество входа в систему и влияющих на конструирование её каркаса. В составе обеспечивающей подсистемы находятся: ресурсное обеспечение, методическое обеспечение и правовая база, формирующая процессы организации круизного тура (рис. 2.11).

Отдельными блоками обеспечивающей подсистемы выступают функциональная и информационная подсистемы, каждая из которых играет особую роль в процессе создания круизного туристского продукта.

Функциональная подсистема состоит из совокупности основных функций как способов достижения поставленных целей, представляющих алгоритм для их реализации. Качественной основой функциональной подсистемы является блок управления, объединяющий процессы планирования, организации, контроля, мотивации и координации деятельности системообразующих предприятий, посредством которых

формируются управленческие взаимосвязи и проявляются имманентно присущие им принципы (рис. 2.12).



Рис. 2.10. Структурные составляющие целевой подсистемы функционирования круизной индустрии

Информационная подсистема предусматривает объединение информационных ресурсов, способных обеспечить оперативное реагирование на изменения во внешней среде, и включает информационные базы данных, в составе которых маркетинговая, производственная,

финансовая и кадровая информация, банк моделей и методик, программные способы и интегрированные системы [233].



Рис. 2.11. Структурные составляющие обеспечивающей подсистемы функционирования круизной индустрии

(составлено автором с использованием [28, 60, 68, 82, 135, 136, 234, 235, 261, 272])



Рис. 2.12. Структурные составляющие функциональной подсистемы функционирования круизной индустрии

Значимость информационной подсистемы предопределяется спецификой реализации круизного туристского продукта, продажа которого в большей мере осуществляется через сеть ИНТЕРНЕТ и зависит от объема и качественного содержания информационных рекламных материалов (рис. 2.13).



Рис. 2.13. Структурные составляющие информационной подсистемы функционирования круизной индустрии

Следует отметить, что наиболее важным компонентом информационной подсистемы является база данных, которая ориентирована на создание и анализ информации о целевой группе туристов, их характеристиках и потребностях, тем самым обеспечивая обратную связь между производителями и потребителями круизного туристского продукта и создавая основу для планирования и прогнозирования пассажиропотоков.

С помощью базы данных обосновываются и устанавливаются [7, 28, 235, 266]:

- принципиальная структура пассажиропотоков по целям поездки и форме предъявления спроса;

- организационно-коммерческие формы реализации круизно-туристских услуг;
- показатели для оценки и измерения пассажиропотоков, спроса на круизные услуги, потребности в тоннаже и взаимосвязь между ними;
- система учета коллективных и индивидуальных заявок на круизно-туристские услуги пассажирского флота;
- структура необходимой информации о состоянии и развитии туристских перевозок смежными видами транспорта;
- методы прогнозирования круизного пассажиропотока с учетом его структуры и перспективы развития;
- состав, содержание и форма предоставления входной и выходной информации;
- системная технология процесса прогнозирования круизного пассажиропотока для определения потребности в тоннаже и пассажировместимости судна;
- порядок использования выходной информации для определения капитальных вложений и сравнение их с ресурсными возможностями;
- технико-экономическое обоснование строительства новых судов, расчет стоимости строительства и сопоставление её с ценой фрахта или аренды судна;
- система нормативов работы судов на круизных направлениях, качественные характеристики круизного судна;
- параметры качества круизного туристского продукта.

Таким образом, информационная подсистема обеспечивает взаимосвязь между: формированием круизного туристского пассажиропотока, обоснованием типоразмеров судов, предназначенных для осуществления морского путешествия, организацией круизных маршрутов, представляющих туристский интерес, и определением тарифов на круизно-туристские услуги с учетом специфики круизных регионов.

Управляемая подсистема (объект) базируется на взаимосвязи следующих компонентов: стратегического и тактического маркетинга; инновационного и финансового менеджмента [305]; организации процесса производства круизного турпродукта и последующего предоставления круизных туристских услуг его потребителям.

Управляющая подсистема (субъект) управления включает такие компоненты, как: управление персоналом на всех этапах создания круизного продукта, разработку рациональных управленческих решений по вопросам кадрового обеспечения круизной деятельности, оперативное управление реализацией решений.

Следует отметить, что организационное обеспечение функционирования круизной индустрии определяется параметрами системы и базируется на структурной взаимосвязи всех звеньев, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта: государственных структур, местных органов власти, науки, финансовых аудиторий и общественности, а также международных организаций и ассоциаций (рис. 2.14). Каждое звено в зависимости от своей функциональной принадлежности оказывает прямое или косвенное воздействие на формирование системы круизной индустрии, обеспечивая инфраструктурную поддержку в пределах зоны своего влияния [190].

Так, в полномочии государственных структур находится нормативно-правовое обеспечение, координация деятельности туристских служб и ведомств, разработка программ развития приоритетных направлений деятельности, поддержка и стимулирование инвестиционной и инновационной активности предприятий и организаций круизной сферы.

Местная власть привлекает внимание к рациональному использованию природных ресурсов, создаёт необходимую для развития круизного туризма береговую инфраструктуру и предоставляет возможности для полноценного развития имеющегося ресурсного потенциала с целью повышения привлекательности территории и роста уровня жизни местного населения.



Рис. 2.14. Схема взаимодействия структур разных организационно-правовых форм в организационном обеспечении функционирования круизного туризма

Общественность формирует систему предпочтений и содействует укреплению взаимоотношений в области круизных перевозок, устанавливая коммуникативные связи между судовыми агентствами, туристскими компаниями, государственными учреждениями по вопросам и в целях развития круизного туризма в регионе. Консультационные и страховые услуги, обеспечение связей и контактов, организацию процесса подготовки профессиональных кадров, разработку программ развития круизного туризма, предоставление помещений и производственного оборудования, лоббирование интересов, финансовые, информационные, аудиторские услуги и др. обеспечивают предприятия и организации как материального, так и нематериального секторов экономики. Тесное взаимодействие между всеми организационными структурами происходит за счет агрегирования системных элементов и выявления постоянных связей между ними с выделением доминирующего звена, ответственного за целостное функционирование и эффективность развития системы.

В круизном туризме в качестве доминирующего организационного звена должно выступить государство, которое путем принятия соответствующих организационных, финансово-кредитных и нормативно-правовых решений, применения взаимоувязанных механизмов институционального, ресурсного обеспечения, поддержки и развития деятельности предприятий и организаций круизной сферы, обеспечит благоприятный экономический климат для осуществления процессов развития круизного туризма.

Таким образом, исследование развития круизной индустрии с системных позиций позволило выделить соответствующие критерии-признаки, устанавливающие параметры системного развития при определенных ограничениях с учетом сложной иерархической взаимосвязи структурных элементов и множественности промежуточных звеньев.

Для оценки соответствия желаемым результатам были идентифицированы базовые организационные компоненты круизной

индустрии: организация морского путешествия, организация обслуживания туристов на борту судна и организация обслуживания пассажиров на берегу, каждый из которых обладает определенными интегративными и функциональными свойствами, имеет свои ограничения и является структурным элементом соответствующих подсистем.

Разработанная система комплексного развития круизного туризма, состоящая из пяти базовых подсистем, лежащих в основе внутренней структуры системы: целевой, обеспечивающей, управляющей и управляемой подсистем и подсистемы научного обоснования, позволила рассмотреть рамки протекания управляющих процессов в единстве и взаимосвязи с интегрирующими их функциями. Определены параметры организационного обеспечения круизной индустрии как целостной системы, которая базируется на структурной взаимосвязи всех звеньев, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта: государственных структур, местных органов власти, науки, финансовых аудиторий и общественности, а также международных организаций и ассоциаций. Каждое звено в зависимости от своей функциональной принадлежности оказывает прямое или косвенное воздействие на эффективное функционирование системы круизной индустрии за счет плодотворного сотрудничества между его участниками, основанного на интегрированном целенаправленном использовании их ресурсного потенциала, тем самым обеспечивая инфраструктурную поддержку в пределах зоны своего влияния.

2.3. Формирование концепции стратегического развития круизного туризма

Круизный туризм выступает значимым элементом туристского рынка, залогом успеха и эффективного развития которого является стратегическое видение приоритетов и структурирование процессов, обеспечивающих его функционирование. При этом разработка комплекса мер по обеспечению стратегического развития базируется на концептуализации основных

положений, включающих: четкое формулирование целей (стратегических, тактических, оперативных) и соответствующих этим целям задач; обоснование основных направлений и этапов реализации мер по стратегическому развитию; финансовое обеспечение приоритетных положений; ожидаемые результаты реализации выбранного стратегического курса. В свою очередь, при выборе основных ориентиров и направлений, необходимо проведение комплексного анализа по всем стратегическим альтернативам для обеспечения согласования между принципами, способами, условиями и механизмами реализации стратегических приоритетов в тесной увязке с проблемами, требующими безотлагательного решения [29, 44, 45, 54, 55].

Достижение поставленной цели предопределяется ориентирами, положенными в основу стратегического развития круизного туризма, наиболее значимыми из которых являются (рис. 2.15):

- повышение эффективности деятельности предприятий круизной индустрии путем интенсификации использования имеющихся ресурсов и выявления скрытых потенциальных возможностей;
- формирование конкурентоспособного круизного туристского продукта на основе консолидации всех структур, принимающих участие в его создании, путем разработки привлекательных круизных маршрутов, включающих разнообразные варианты отдыха для всех пассажиров судна, независимо от их демографических, социально-экономических и психографических характеристик;
- снижение сезонности круизного бизнеса за счет грамотной разработки маршрутной схемы круиза, дифференциации цен на морские путешествия в межсезонье, акцентировании внимания на организации круизов «по интересам» и сочетании традиционных и нетрадиционных форм туристского обслуживания [68, 136, 171];



Рис. 2.15. Структурные элементы концепции стратегического развития круизного туризма

- возрождение круизного флота, на первом этапе – малотоннажного, с целью повышения интереса судостроительных предприятий к производству пассажирских судов путем создания благоприятных условий для их развития через систему методов и инструментов государственного регулирования (налоговые льготы, льготное кредитование и субсидирование; страхование и гарантирование, предоставление прав на ускоренную амортизацию оборудования и т.п.) [135, 171];

- адаптация международного опыта передовых круизных направлений к современным условиям экономического развития Украины.

Исследование проблематики развития круизного туризма позволило автору выделить основные стратегические приоритеты, реализация которых создаст возможность для достижения главной цели – обеспечения стратегического развития круизного туризма, к которым относятся [198]:

1. *Формирование круизных туристских кластеров* с учетом опыта развитых в сфере круизного туризма стран, что будет способствовать комплексному развитию круизной индустрии и преодолению разрывов между круизными портами отдельных регионов за счет активизации точек роста в менее развитых портовых городах [63]. При этом, функционирование и развитие круизного кластера должно осуществляться в соответствии с научными методами и подходами, отраженными в многочисленных публикациях современных ученых [2, 9, 11, 36, 48, 49, 52, 63, 88, 110, 137, 139, 151, 241, 255, 282, 316, 319, 325, 335, 350]. Исходя из этого, круизный кластер должен выступать как совокупность взаимосвязанных предприятий, научно-исследовательских организаций, государственных и финансовых институтов, способствующих эффективному использованию конкурентных преимуществ и обеспечивающих результативное развитие круизного туризма на основе комплексного взаимодействия всех его участников.

Принимая во внимание межотраслевой характер круизного кластера, следует иметь в виду, что государство, выступая в качестве партнера, помощника и связующего звена в процессе кластерообразования, должно

являться движущей силой для развития синергетики и ключевых компетенций участников кластера. Привлечение экономических ресурсов из множества изолированных отраслей позволит объединить усилия бывших конкурентов и мобилизует новый сетевой ресурс организации территории, что создаст возможность для комплексного использования имеющегося ресурсного потенциала. Чем больше отраслей экономики будут ориентированы на развитие круизного сектора, тем более наглядным станет процесс образования круизного кластера [255].

Основной целью организации круизного туристского кластера, по нашему мнению, должно стать повышение конкурентоспособности круизного туристского продукта на мировом круизном рынке за счет синергетического эффекта. При этом эффективность развития круизного кластера будет тесно взаимосвязана и взаимообусловлена спросом на круизный турпродукт, что вызывает необходимость разработки комплексных стратегических маркетинговых исследований, основанных на тщательном, достоверном, объективном изучении круизного рынка и потребностей потребителей, выявления их предпочтений, определения соотношения между стоимостью предоставления круизных услуг и затрат, связанных с их изготовлением. Следовательно, основной задачей деятельности участников кластера должно выступать создание таких туристских круизных продуктов, которые обеспечивают высокий стандарт обслуживания и отвечают потребностям самых требовательных туристов.

Экономическая сущность процесса объединения предприятий и организаций в круизный кластер должна опираться на формирование конкурентных преимуществ на основе потребительской ценности, обеспечивающей повышение производительности системы; рациональном природопользовании и сохранении природно-климатических ресурсов; обеспечении доступности инновационных технологий для участников кластера; развитии внутренних рынков с всевозрастающим качественным спросом. Функционирование круизного кластера должно основываться на

эффективном использовании соответствующих ресурсов, уникальность которых будет оказывать влияние на выбор специфики круизного туристского кластера, на процесс его формирования и развития, что обусловлено сложностью и высокотехнологичностью круизного продукта, обладающего особыми потребительскими свойствами [197, 255].

Многокомпонентный характер круизного кластерного образования актуализирует определение базовых условий его создания и выявления взаимосвязей между всеми его структурными элементами, при этом основные условия должны соответствовать общепринятым в мировой практике и включать ряд обязательных компонентов [255]:

- наличие конкурентоспособных предприятий;
- наличие конкурентных преимуществ для развития кластера;
- географическая концентрация и близость (одним из преимуществ создания круизного туристского кластера в Украине является близость месторасположения ключевых морских портов для приема круизных пассажиров, что создаёт возможность для их активного взаимодействия: Одесский порт взаимосвязан с Илличевским и Южным портами, на берегах Крымского полуострова расположены Евпаторийский, Севастопольский, Ялтинский, Феодосийский и Керченский морские порты).
- широкий набор участников и наличие «критической массы»;
- наличие связей и взаимодействия между участниками кластера.

Как и любая экономическая система, круизный туристский кластер должен базироваться на определенных принципах, основополагающими из которых являются [49, 366]:

- самоорганизация, охватывающая структурную и функциональную общность предприятий, входящих в состав кластера, и определяющая условия для его эффективного развития и функционирования;
- внутрикластерная кооперация, способствующая взаимодействию участников кластера и обеспечивающая повышение их инновационной

составляющей за счет объединения усилий по разработке и созданию привлекательного круизного продукта;

- взаимосвязь и взаимозависимость, обусловленные общей целью, определяющей зависимость участников кластера от успеха друг друга;

- долгосрочное сотрудничество, ориентированное на поддержание долговременных партнерских отношений, гарантированные своевременные поставки необходимых ресурсов и сохранение соответствующего качества и стандартов обслуживания туристов;

- корпоративность, определяемая культурой общения между участниками кластера, присутствием доверия, возможностью обмена информацией, опытом, совместным обучением, выполнением обязательств перед партнерами;

- динамичность (гибкость), предопределяющаяся постоянным развитием кластера, его адаптацией к изменяющимся условиям внешней среды, появлением новых потребностей и созданием новых инновационных продуктов;

- частичное лидерство, заключающееся в присутствии «центра притяжения» (структурообразующих предприятий-лидеров), формирующих основные условия для реализации концепции кластерного развития (в круизном бизнесе к таким предприятиям относятся круизные компании, организующие круизы и разрабатывающие ассортимент предоставляемых услуг на борту судна и специальные программы пребывания туристов на берегу);

- комплексность использования ресурсов, заключающаяся в консолидации участников кластера в рамках единой неразрывной цепи для создания конкурентоспособного отвечающего специфическим запросам круизного туристского продукта.

Исходя из целей, задач, наличия ресурсов и принципов организации круизного кластера, следует выделить соответствующие функции, вытекающие из основных процессов реализации кластерного подхода и

формирующие каркас кластера. Взаимосвязь ключевых компонентов организации круизного туристского кластера представлена на рис. 2.16.



Рис. 2.16. Ключевые компоненты организации круизного кластера

Учитывая особенности создания и распределения круизного туристского продукта, для эффективного взаимодействия всех участников круизного туризма и кластера в целом, по нашему мнению, наиболее приемлема латеральная кластерная стратегия, предполагающая объединение

разных секторов экономики, применение которой будет способствовать созданию комплексобразующих связей между различными действующими лицами как в восходящем потоке (тесное взаимодействие с поставщиками услуг, начиная от предприятий, занимающихся строительством специализированных круизных судов и морских портов с соответствующей инфраструктурой, и заканчивая всевозможными учреждениями индустрии знаний), так и в нисходящем (в частности, взаимодействие со сферой спроса – круизными операторами и туристами).

Формирование модели функционирования круизного кластера должно базироваться на определенных качественных параметрах, таких как: связность кластера, которая характеризует уровень взаимовлияний его элементов, а также их доступность к необходимым ресурсам; синергетический эффект, представляющий совокупность потенциалов участников кластера; базовый элемент кластера, вносящий главный вклад в организацию взаимодействий и являющийся движущей силой системы; ядро кластера, состоящее из организаций, обеспечивающих основной результат его функционирования; резервы роста – те структуры и организации, потенциал которых полностью не раскрыт, но способен трансформироваться в базовые средства и устранить слабые места [36].

Основных участников круизного туристского кластера можно представить в виде следующих групп (рис. 2.17):

- предприятия и организации, предоставляющие услуги по организации морского путешествия и реализации круизного турпродукта (круизные компании, круизные операторы и агенты, туристские фирмы);
- предприятия и организации, входящие в круизную транспортную логистическую систему (администрации морских портов, портовые операторы, авиакомпании, автотранспортные предприятия, Украинская железная дорога, судоходные компании, судостроительные и судоремонтные заводы).



Рис. 2.17. Эффект от создания круизного туристского кластера для его участников

- предприятия и организации, являющиеся элементами туристской инфраструктуры (гостиницы, предприятия сферы оптовой и розничной торговли, культурно-развлекательные учреждения, страховые компании, коммерческие банки, консалтинговые фирмы).

- научные и образовательные структуры (ВУЗы, готовящие гидов-переводчиков со знанием исторического материала и культурных особенностей региона, а также специалистов в области организации туристского бизнеса с углубленным изучением специфики работы морского флота; ВУЗы, ВПУ и колледжи со специальностями, необходимыми для кадрового обеспечения морских портов, судостроительных и судоходных компаний);

- органы власти (местной, региональной и государственной), поддерживающие и стимулирующие участников кластера с помощью специально разработанных экономических и социальных программ.

Кроме приведенных участников круизного кластера для решения глобальных задач (предоставления льготных ставок сборов для круизных и пассажирских судов, гарантий безопасности, упрощения визового режима для круизных туристов, обеспечения международных стандартов обслуживания туристов) необходима поддержка международных круизных организаций, таких как: Международная ассоциация круизных компаний, Ассамблея ассоциации круизных портов Med-Cruise, Европейский круизный совет и др. Широкое международное сотрудничество не только привлечёт внимание к необходимости совместного решения проблем, препятствующих развитию круизного туризма, но и будет способствовать нарастанию потока инвестиций, необходимых для реализации существующих и создания новых круизных проектов [168].

2. Концентрация на инновационном развитии всех участников круизного рынка, обеспечивающих реализацию потребностей различных целевых сегментов.

Имманентная полиструктурность, обусловленная спецификой функционирования круизного туризма и особенностями создания круизного туристского продукта, вызывает необходимость в формировании системы инновационного обеспечения его стратегического развития в двухстороннем аспекте. С одной стороны – базовыми условиями для стратегического

развития круизной туризма являются природно-климатические ресурсы, создающие возможность для организации данного направления бизнеса. С другой, как было установлено ранее, развитие круизного туризма невозможно без соответствующей инфраструктуры и материально-технической базы, создание которых обеспечивают значительное число разносторонних участников. Предприятия и организации, являясь структурными элементами круизного туристского комплекса и носителями конкурентных преимуществ, деятельность которых ориентирована на реализацию стратегических целей, создают основу конкурентного успеха не только в сфере круизного туризма, но и во всех отраслях национальной экономики, ориентированных на его развитие. Следовательно, экономическая ситуация страны является совокупным итогом деятельности отдельных участников внутреннего рынка, обеспечение устойчивого развития которых способствует росту экономики в целом.

Интенсивность развития круизного туризма обуславливает постоянное совершенствование процесса предоставления круизных услуг, направленных на удовлетворение потребностей имеющихся и потенциальных потребителей соответствующего сегмента рынка. При этом, чем более привлекательным с точки зрения получения доходов является рыночный сегмент, тем более тесной является на нем конкуренция, что вызывает необходимость в поиске новых источников удовлетворения потребностей потребителей и, как следствие, вынуждает предприятия к целенаправленному и систематическому поиску возможностей создания и внедрения новых видов круизных туристских продуктов и услуг, ориентированных на максимально возможное использование имеющегося потенциала. Вместе с тем, реализация стратегических целей предприятий и организаций круизной индустрии должна осуществляться не только с учетом его имеющихся и потенциальных ресурсных возможностей, но и с той ситуацией, которая складывается на рынке, что предполагает разработку соответствующей инновационной политики, обеспечивающей согласованность качественных и

количественных связей всех элементов инновационной деятельности. Кроме того, инновационная политика не должна опираться на метод экстраполяции и учитывать регулятивные механизмы экономической среды; она должна выстраиваться так, чтобы обеспечить разработку предпринимательских идей для достижения долгосрочных целей организации, создания механизмов их реализации, и осуществляться в соответствии с определенными рыночными принципами. Очерчивая круг возможных инновационных решений и формируя инновационные задачи в зависимости от типа избранной стратегии, инновационная политика предприятий и организаций круизной индустрии должна определять направления их изменений в соответствии с требованиями внешней среды и создавать условия для оперативной реализации инноваций в сфере создания и совершенствования круизного туристского продукта (рис. 2.18) [191]. При этом привлечение инноваций в практику работы предприятий и организаций, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта, или создание их собственными силами, должно осуществляться посредством функционирования действенной системы инновационного менеджмента, назначением которого выступает согласованное решение совокупности инновационных задач, которые могут быть как противоречивыми, так и взаимоисключающими, что предопределяет взвешенный и обоснованный подход к управлению инновационными процессами и баланс целей и задач для получения полезного результата [25, 80, 116, 140, 141].

Учитывая, что основными элементами развития круизного туризма являются круизные операторы, морские порты, судостроительные и судоходные компании, необходимо принятие комплекса мер, базирующихся на инновационной составляющей именно этих предприятий.

Вместе с тем, создание инновационного базиса невозможно без участия государства, что определяется многогранностью требующих решения задач, многоотраслевым характером мероприятий по инновационному развитию

предприятий круизной индустрии, затрагивающим вопросы правового и организационно-структурного обеспечения (табл. 2.5) [196, 199].



Рис. 2.18. Условия для реализации инновационных решений предприятиями и организациями круизного туризма

Государственная политика в сфере развития круизного туризма должна быть ориентирована на усовершенствование механизма стимулирования инновационной деятельности предприятий и организаций круизной индустрии путем принятия соответствующих организационных, финансово-кредитных и нормативно-правовых решений, направленных на создание взаимоувязанных механизмов институционального, ресурсного обеспечения, поддержки и развития деятельности, на формирование мотивационных факторов активизации инновационных процессов [154, 181, 196].

**Основные направления инновационного развития
участников круизного бизнеса**

Участники круизного бизнеса	Основные направления инновационного развития
Морские порты	- создание технологических платформ и формирование региональных территориальных кластеров на базе морских портов; - создание современного пассажирского терминала в каждом крупном приморском городе
Судостроительные и судоходные компании	- строительство новых судов (преимущественно малотоннажных); - ускоренное техническое переоснащение имеющихся пассажирских судов; - создание системы стабилизации качки с целью достижения максимального комфорта пассажиров в море в любую погоду; - использование технологичных спутниковых систем навигации, которые позволяют капитану и команде полностью контролировать любую ситуацию и принимать своевременные решения
Круизные компании	- организация уникального отдыха с множеством различных вариантов и мест питания, разнообразных развлечений, сервисом, а также полным набором активного отдыха на борту; - сочетание беспроводных мобильных и цифровых мультимедийных технологий с различными профессиональными сервисами
Основные направления государственной поддержки субъектов круизного рынка	
Государство	Создание благоприятных нормативных правовых и финансово-экономических условий для деятельности хозяйствующих субъектов, включающих: - развитие системы эффективного кредитования (предоставление государственных гарантий на привлечение кредитов и отсрочек по расчетам для постройки современных судов и модернизации терминалов и другие меры); - развитие системы лизинга круизных судов, построенных отечественными верфями, путём создания специальных лизинговых фондов с государственным капиталом; - изучение международной практики и внедрение современных механизмов (само) регулирования рынка морских пассажироперевозок; - создание системы подготовки кадров, привлечение высококвалифицированных кадров, в том числе зарубежных; - разработка программ по продвижению национальных круизных туров.

С целью повышения интереса к созданию, освоению и распространению инноваций и реализации на этой основе инновационной модели развития страны необходимо применение определенных методов государственного регулирования инновационной деятельности как прямых и опосредствованных способов влияния органов государственного управления на поведение субъектов инновационной деятельности [154, 199]. Кроме того, активизация инновационной деятельности участников круизного туризма предполагает применение соответствующих инструментов (средств) государственного регулирования через разработку актов нормативно-правового или директивного характера, регулирующих отдельные аспекты инновационной деятельности, наиболее эффективными из которых являются инструменты регулирования на основе подхода «спрос - предложение», когда государство осуществляет влияние через стимулирование спроса на инновационные продукты, предложение таких продуктов, инструменты создания благоприятной институционально-правовой среды для предпринимателей-инноваторов [126, 211].

Следует отметить, что инновационное обеспечение стратегического развития предприятий и организаций круизной индустрии предполагает разработку специального инновационного механизма, неразрывно связанного со следующими основными элементами [154, 196]:

- цели управления – стратегические приоритеты инновационного развития предприятий и организаций, задействованных в создании круизного туристского продукта;
- критерии управления – количественный аналог обозначенных целей (принимая числовые значения в зависимости от используемых управляющих воздействия);
- факторы управления – элементы управления процессами развития круизного туризма и их связующие компоненты, осуществление воздействия на которые обеспечивает достижение стратегических целей;

- методы воздействия на управляющие процессы (административные, экономические, организационно-распорядительные, социально-психологические);

- ресурсы управления – совокупность потенциалов предприятий круизной индустрии (производственного, финансового, инновационного и пр.), при эффективном использовании которых реализуется избранный метод управления и обеспечивается достижение поставленных целей.

Модель эффективного механизма управления развитием инновационной деятельностью предприятий и организаций круизной индустрии на основе формализации и выявления взаимосвязей между управляющим звеном и соответствующим направлением, объектом управления, с учетом источников инновационного развития отдельного предприятия с позиций ресурсного подхода, можно изобразить графически (рис. 2.19). Для поощрения активности непосредственных участников инновационного процесса внутри отдельного предприятия в модели выделены специальные подразделения: отделы, организующие сотрудничество предприятия с НИИ и ВУЗами (с целью разработки инновационно-инвестиционных проектов в сфере круизного бизнеса); центры трансфера технологий (обеспечивающие передачу инновационных решений по увеличению потребительской ценности круизного продукта и сопутствующих с ним услуг); отделы, отвечающие за международные связи и контакты (организующие встречи, конференции и симпозиумы для изучения передового опыта в сфере круизного туризма) [154].

В рамках инициативной составляющей инновационного обеспечения стратегического развития предприятий и организаций круизного бизнеса в модели представлено взаимодействие между государственными и региональными органами управления, обеспечивающими стимулы к развитию инновационной деятельности и создающими благоприятные условия для реализации целевых инновационных проектов и программ,

ориентированных на внедрение новых технологий в процесс производства круизного туристского продукта.



Рис. 2.19. Модель управления инновационным развитием предприятий круизного туризма [196]

Кроме того, для создания оптимальных форм управления стратегическим развитием круизной индустрией необходимо использование концептуальных и институциональных инноваций, которые создают организационные предпосылки для формирования кластерных объединений.

В этом случае сами предприятия, будучи заинтересованными в коммерциализации инновационных идей, выступая также центрами создания инноваций в процессе разработки круизного туристского продукта, могут не только внедрить их в собственный процесс производства и управления, но и использовать как продукт реализации в рамках достижения целей внешнеэкономической деятельности, повышения конкурентоспособности при отраслевой интеграции и кооперации [154].

Также необходимо учитывать, что эффективное функционирование и развитие совокупности предприятий круизного бизнеса в значительной мере зависят от совершенства внутренней среды отдельно взятого субъекта хозяйствования, которое обеспечивается взаимным соответствием системы внутренних элементов и их рациональным взаимодействием, базирующихся на принципе динамического равновесия. Данный принцип предусматривает движение вперед и основан на постоянном совершенствовании ключевых элементов организации и приведении в соответствие с ними других, что формирует производственно-технический потенциал предприятий, обеспечивает их способность стабильно функционировать в пределах избранной стратегии, несмотря на изменения во внешней среде [126, 199].

Принимая во внимание двойственную природу инноваций, следует иметь ввиду, что инновации, предоставляя предприятиям и организациям круизного бизнеса возможность получить устойчивое конкурентное преимущество и занять высококонкурентные позиции на рынке, служат инструментом налаживания деловых связей, обмена опытом и формирования их имиджа как инновационно активных участников круизного рынка, что актуализирует необходимость в их использовании как ключевого фактора обеспечения стратегического развития круизного туризма [126, 154].

3. Разработка интегрированной системы сбора и систематизации информации по функционированию и развитию круизного туризма, обеспечивающей возможность для проведения анализа результативности функционирования круизного туристского комплекса в целом и отдельных предприятий, в частности.

Создание всеобъемлющей методологической основы для сбора и обработки статистических данных по круизному туризму предполагает организацию статистического наблюдения в каждом порту, который посетили круизные суда, по следующим направлениям:

- количество пассажиров круизного лайнера, сошедших на берег, с дифференциацией их по демографическим, социально-экономическим, географическим, психологическим и психографическим критериям, принимая во внимание динамику изменений этих характеристик;
- число судозаходов круизных судов в порт и их группировка по пассажироместимости, водоизмещению, габаритам и классу судна (премиум, люкс, лакшери, стандарт);
- размер портовых сборов от захода судна в порт, полученных в государственный и местный бюджеты, а также сумма средств, остающаяся в распоряжении администрации порта на его развитие, и сумма сборов с каждого пассажира круизного судна;
- объем реализованных услуг круизным туристам с выделением затрат пассажиров на экскурсионное и транспортное обслуживание, расходов на приобретение продуктов питания и напитков, сувениров и шоппинг;
- количество предприятий и организаций, задействованных в обслуживании круизных туристов, численность работников данной сферы и уровень их среднемесячной заработной платы.

Кроме того, для оценки общего вклада круизного туризма в величину валового внутреннего продукта, а также анализа индивидуального вклада каждой отрасли, с учетом практики международных круизных организаций необходимо создание в каждом порту захода круизных лайнеров

специального подразделения, отвечающего за предоставление своевременной и достоверной статистической информации, представленной в соответствующей форме в органы региональной статистики с последующей её передачей в Государственную службу статистики Украины, задачей которой будет выступать группирование и сведение полученных данных.

Для обеспечения единства и согласованности информации рекомендуется для туристских организаций, предоставляющих услуги круизным туристам и реализующим круизные туры, в форме государственного статистического наблюдения № 1-туризм «Отчет про туристическую деятельность» отдельными строками выделять информацию по объемам реализованных круизных туруслуг, количеству проданных круизных туров и их стоимости, числу обслуженных пассажиров круизного судна, расходов на услуги сторонних организаций, используемых при организации досуга круизных туристов, прибыли, полученной в результате оказания круизных туруслуг и т.п.

В целях полного охвата компонентов конечного потребления круизных туристских услуг необходимо учитывать расходы государственных организаций на туристское потребление, так называемые нерыночные услуги, в состав которых входят обеспечение безопасности, управление авиацией, санитарные услуги на курортах и т.п.; капитальные вложения в развитие соответствующей портовой и туристской инфраструктуры, осуществляемые как государственным, так и частным секторами; экспортируемые потребительские товары, направляемые за границу для туристского пользования.

В соответствии с разработанными международными круизными организациями рекомендациями по составлению отчетов по результатам функционирования круизного рынка сведенная статистическая информация должна предоставляться в следующей форме:

а) прямое экономическое влияние круизной индустрии по видам экономической деятельности (сельское хозяйство, горная промышленность и

строительство; производственный сектор (в том числе производство товаров длительного и кратковременного пользования); оптовая и розничная торговля, услуги по транспортировке; услуги гостеприимства; финансовые и коммерческие услуги; бытовые услуги; круизные линии) с выделением объема реализованных товаров (услуг) по каждому сектору, числа занятых и расходам на оплату труда работников круизной индустрии;

б) совокупное влияние круизной индустрии по вышеназванным категориям;

в) данные по количеству национальных туристов, отдавших предпочтение круизам, и транзитному пассажиропотоку с выделением основных круизных центров;

г) расходы на строительство и реконструкцию круизных судов (в случае их отсутствия, расходы на оказание судоремонтных услуг при заходе судна в порт);

д) структура расходов пассажиров на приобретение товаров (услуг) в порту;

е) расходы круизных компаний на организацию круизного тура (расходы туристских фирм на обслуживание круизных пассажиров в порту).

На основании сведенной статистической информации, а также отчетов государственной пограничной службы, представится возможность для оценки эффективности развития круизного туризма в стране и уровня конкурентоспособности национальной круизной индустрии, сравнения показателей результативности развития национального круизного туризма с аналогичными показателями передовых туристских круизных направлений; анализа вклада круизной индустрии в формирование доходной части бюджетов всех уровней, обеспечение занятости населения и макроэкономических национальных показателей;

4. Гармонизация законодательства в сфере круизного судоходства с международными стандартами и правовыми нормами, что предполагает разработку законодательных и нормативно-правовых актов и инструментов

государственного воздействия, направленных на стимулирование развития круизной индустрии [50]; наиболее значимыми из которых являются: снятие визовых режимов для пассажиров круизных судов; упрощение и унификация процедур таможенного и пограничного оформления, что будет способствовать увеличению времени для осмотра достопримечательностей; применение гибкой (накопительной) системы скидок к портовым сборам для круизных судов с учетом числа судозаходов в украинские порты; создание благоприятных условий для привлечения иностранных и частных инвестиций в круизный сектор; разработка мотивационного механизма с соответствующими налоговыми и кредитными льготами для предприятий и организаций, задействованных в системе формирования круизного туристского продукта; совершенствование механизма передачи морских портов в концессию на взаимовыгодных условиях.

5. Создание развитой инфраструктуры (портовой, транспортной, туристской) путем объединения усилий с береговыми курортными комплексами и транспортными организациями (как было изложено ранее, наиболее эффективным является создание кластерного образования в данной сфере), формируя «пакет услуг» для клиентов, желающих активно и качественно провести отпускной досуг. Обязательным условием является сооружение новых терминалов в аэропортах и на морских вокзалах или расширение уже существующих; строительство новых дорог или реконструкция старых, что облегчит доступ к достопримечательностям; повышение качества коммунальных услуг, в том числе системы водоснабжения и электричества ввиду возрастания нагрузки на соответствующие структуры; создание в портах захода иностранных лайнеров соответствующей городской инфраструктуры: достаточного количества экскурсионных автобусов и такси; обеспечение информационных указателей для туристов; доступности интермодального транспорта.

6. Развитие кадрового потенциала в сфере круизного туризма, что предполагает государственную поддержку системы образования (полное или

частичное финансирование университетов, специальной профессиональной подготовки, переквалификации рабочей силы, курсов узкопрофильного тренинга и менеджмента, готовящих специалистов в сфере круизного туризма); создание условий для личностного развития человека; обеспечение достойного уровня жизни и отдыха работников.

Решение задач стратегического развития зависит от качественно проведенного стратегического анализа, включающего:

- анализ стартовых условий для развития круизного туризма;
- анализ динамики и тенденций развития круизного туризма;
- компаративный анализ результативности развития круизной индустрии на основе инструментария бенчмаркинга;
- факторный анализ экономической эффективности развития круизного туризма;
- анализ факторов внутренней и внешней среды, оказывающих влияние на уровень экономического развития круизной индустрии;
- анализ эффективности деятельности предприятий круизной индустрии.

На основе проведенного анализа проводится моделирование желаемого уровня развития круизного туризма, определяются его количественные и качественные параметры, осуществляется мониторинг динамического развития путем систематизированного сбора, обработки и анализа информации о ходе процесса создания круизного туристского продукта, практических последствиях мероприятий относительно стимулирования и регулирования круизной сферы, результатах реализации приоритетных направлений стратегического развития.

Концепция стратегического развития круизного туризма является основой для формирования соответствующей стратегии и базируется на определенных принципах, обеспечивающих согласованность действий всех управляющих звеньев [198]:

1. Преобладание стратегической направленности, позволяющее прогнозировать развитие круизного рынка в долгосрочном периоде;
2. Ориентация на потребности рынка, предопределяющая детальное его исследование с целью выявления явных и скрытых потребностей круизных туристов;
3. Целенаправленность, предполагающая четкое определение приоритетных целей и построение иерархического «дерева целей»;
4. Комплексность, обеспечивающая привлечение в процесс разработки стратегии развития круизной индустрии всех её структурных элементов и организовывающая контроль за ходом исследуемого процесса;
5. Плановость, согласно которой координируется работа всего туристско-круизного комплекса в период формирования, распределения и реализации круизного продукта;
6. Информационная обеспеченность, заключающаяся в предоставлении свободного доступа к источникам информации о состоянии и тенденциях развития круизного рынка и являющаяся основой для разработки стратегических направлений в сфере круизного туризма.

Необходимым условием реализации стратегического развития круизного туризма выступает комплексное применение соответствующих методов: административно-правовых; экономических; организационно-распорядительных и социально-психологических, обеспечивающих сбалансированное развитие всего круизного комплекса за счет целенаправленного воздействия его структурных элементов на достижение стратегических целей и решение связанных с ним задач [285]. При этом важнейшим компонентом результативного функционирования круизного туризма является создание действенной системы нормативно-правового, организационного, кадрового, научно-методического, финансового и информационного обеспечения [43, 44, 55, 104, 108].

Следует отметить, что на сегодняшний день существуют два основных направления, способствующих возрождению и развитию национального круизного туризма.

Первое – это возрождение круизного судоходства, ориентированного на внутренний национальный рынок причерноморских стран или рынок постсоветского пространства, то есть, русскоязычных туристов, которые предпочитают находиться в круизе в своей культурно-языковой среде, что предполагает создание уникального в своем роде «русскоязычного круизного бренда».

Второе направление – привлечение в черноморские порты иностранных туристов и дальнейшее продвижение черноморского бренда на мировой круизный рынок. Создание комфортных условий и технических возможностей для обслуживания круизных судов, начиная с морского терминала, развитой инфраструктуры по приему пассажиров, качественной организации берегового и экскурсионного обслуживания пассажиров круизных лайнеров в портах захода, обеспечение безопасности морских путешествий будет способствовать развитию круизного бизнеса и росту конкурентоспособности национального круизного туристского продукта.

Таким образом, на основе определения детерминант конкурентных преимуществ круизного туризма, обеспечивающих достижение поставленных целей и его результативное развитие в определенной туристской дестинации; выявления проблематики в развитии круизного туризма с применением метода «диаграммы Исикавы» и систематизации причинных факторов, породивших его неэффективное функционирование и значительное отставание Украины по конкурентоспособности и качеству предоставления круизных туристских услуг от мировых стандартов, автором были разработаны концептуальные основы стратегического развития круизного туризма.

Выводы по разделу 2

1. Определены детерминанты конкурентных преимуществ круизного туризма, обеспечивающие достижение поставленных целей и его результативное развитие в определенной туристской дестинации.

2. С применением метода «диаграммы Исикавы» выявлены проблемы развития круизного туризма и систематизированы причинные факторы, породившие его неэффективное функционирование и значительное отставание Украины по конкурентоспособности и качеству предоставления круизных туристских услуг от мировых стандартов, что позволило установить приоритетность решения фактически возникших проблем.

3. Обосновано, что отсутствие координационных процессов взаимодействия органов власти на региональном и государственном уровнях управления и противоречивая политика в области туризма и круизного судоходства, согласно которой круизный туризм рассматривается как структурный элемент транспортного сектора экономики, предопределяют высокую степень риска при осуществлении предпринимательской деятельности в сфере круизного туризма.

4. Доказано, что успешное развитие круизного туризма неразрывно связано инновационной активностью предприятий, задействованных в создании круизного туристского продукта, и рисками, влияющими на возможность осуществления инновационных проектов в сфере круизного туризма.

5. Обосновано использование системного подхода к управлению процессами стратегического развития круизного туризма, что позволило выделить соответствующие критерии-признаки, устанавливающие границы системного развития при заданных ограничениях с учетом сложной иерархической взаимосвязи структурных элементов и множественности промежуточных звеньев, обеспечивающие согласование между входными и выходными параметрами процесса создания круизного туристского продукта.

6. Разработана система комплексного развития круизного туризма, состоящая из пяти базовых подсистем, лежащих в основе внутренней структуры системы: целевой, обеспечивающей, управляющей и управляемой подсистем и подсистемы научного обоснования, что позволило рассмотреть рамки протекания управляющих процессов в единстве и взаимосвязи с интегрирующими их функциями.

7. Определены параметры организационного обеспечения круизного туризма, которые базируются на структурной взаимосвязи всех звеньев, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта: государственных структур, местных органов власти, науки, финансовых аудиторий и общественности, а также международных организаций и ассоциаций.

8. Разработаны концептуальные основы стратегического развития круизного туризма, базирующиеся на адаптации зарубежного опыта передовых круизных дестинаций к современным условиям экономического развития Украины, направленные на приведение наличных ресурсов в соответствие с требованиями и возможностями внутренних и внешних круизных рынков для получения доходов в бюджеты всех уровней и решения на этой основе социальных задач. Концепция структурирована по основным ориентирам; стратегическим приоритетам (формирование круизных туристских кластеров; концентрация на инновационном развитии; разработка интегрированной системы сбора и систематизации информации по функционированию и развитию круизного туризма; гармонизация законодательства в сфере круизного судоходства с международными стандартами и правовыми нормами; создание развитой круизной инфраструктуры; развитие кадрового потенциала) и соответствующим им задачам; содержит принципы, методы и формы обеспечения желаемого уровня развития.

Основные научные результаты раздела опубликованы в трудах автора [190, 191, 195, 198, 201, 206-208, 214, 216-218, 220, 223-226, 228].

РАЗДЕЛ 3

АНАЛИТИКО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

3.1. Этапы реформирования и государственное регулирование развития круизного туризма в Украине

С момента обретения Украиной статуса независимого государства, в котором Крым являлся, с одной стороны, автономной республикой с определенными правами и обязанностями, а, с другой – находился в полном подчинении центральным органам государственной власти Украины, развитие туризма в республике осуществлялось согласно с общегосударственной политикой Украины и теми нормативно-правовыми актами, которые были положены в её основу.

Правовой фундамент туристской отрасли был заложен в 1995 г. с принятием Верховной Радой Закона Украины «О туризме» [118, 119], в который в 2003 г. были внесены изменения и дополнения, касающиеся государственной политики в области стимулирования и поддержки индустрии. Далее последовал ряд нормативно-правовых актов по комплексному развитию туристской и курортно-рекреационной сферы и её отдельных направлений (Закон Украины «Про курорты» № 2026-III от 05.10.2000 г. [252], Закон Украины «Про внесение изменений к Закону Украины «Про концессии» № 209 от 24.10.2002 г. [120], Указ Президента Украины «Про некоторые меры по развитию туристской и курортно-рекреационной сфер Украины» № 207 от 11.03.2003 г. [246] и др.), которые получили своё воплощение в «Государственной программе развития туризма на 2002-2010 гг., утвержденной Постановлением Кабинета министров Украины № 583 от 29.04.2002 г. [245] и «Стратегии развития курортов и туризма» (распоряжение Кабинета Министров Украины № 1088 от 06.08.2008 г.) [265]. В Программе на основании анализа факторов,

препятствующих развитию туризма, был предложен комплекс мер по совершенствованию системы управления отраслью, разработке соответствующих нормативно-правовых актов, созданию условий для реализации инвестиционных проектов в туристской сфере и т.п. На базе государственной Программы были разработаны соответствующие региональные программы, концепции и стратегии развития туризма и его отдельных видов.

Так, в Крыму были утверждены «Программа развития сельского и зеленого туризма в Автономной Республике Крым на 2007- 2010 годы» (от 19 сентября 2007 г. № 572-5/07) [253], «Концепция развития курортно-рекреационного и туристического комплекса Автономной Республики Крым до 2010 года» (№ 329-р от 12.08.2002) [146], приняты Постановление Верховной Рады Автономной Республики Крым «Об основных направлениях развития санаторно-курортного и туристского (рекреационного) комплекса Автономной Республики Крым до 2010 года» (от 17 марта 2004 г. № 849-3/04) [226], Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Программы развития Крыма как круглогодичного курортно-рекреационного туристического центра» (от 29.01.03 № 133) [227], а также утверждена Государственная программа социально-экономического развития Автономной Республики Крым на период до 2017 года (от 30.08.2007 г.) [248] и др. В Программе на период 2009-2012 гг. для создания надлежащих условий для приема и обслуживания круизных судов в Ялтинском морском торговом порте предусмотрены меры по реконструкции пассажирского терминала (объем финансирования – 180000 тыс. грн.), восстановления пирсов и создания безопасных стоянок в портовых пунктах (объем финансирования – 20000 тыс. грн.).

В 2010 г. с целью достижения устойчивого роста уровня и качества жизни крымчан была разработана и утверждена «Стратегия экономического и социального развития Автономной Республики Крым на 2011-2020 годы» (Постановление Верховной Рады Автономной Республики Крым от

22.12.2010 г. № 121-6/10) [284], в которой санаторно-курортный и транспортный секторы были отнесены к стратегическим приоритетам социально-экономического развития региона. При этом, в Главе 4 «Развитие транспортного потенциала» отмечена «невысокая пропускная способность морских портов, в частности, отсутствие современных пассажирских терминалов, отсутствие собственного пассажирского и грузового флота в крупнейших морских торговых портах Крыма (Ялте, Феодосии, Керчи, Евпатории), дефицит земельной территории для будущего развития и расширения мощностей». Для решения обозначенной проблемы с целью повышения качества транспортного обслуживания местных жителей и рекреантов и развития транспортных коридоров для пассажиропотоков, увеличения привлекательности Крыма как туристическо-рекреационного центра в Черноморском регионе, в Стратегии одной из задач явилось «обеспечение устойчивой и эффективной работы морского транспорта, повышение его безопасности, модернизация, реконструкция и капитальный ремонт инфраструктуры пассажирских портов; строительство современных пассажирских терминалов, способных обслуживать большие пассажирские лайнеры, создание инфраструктуры для круизного и яхтенного туризма» [284]. Кроме того, в статистическом бюллетене Министерства курортов и туризма АРК круизы охарактеризованы как одно из самых перспективных направлений в туризме, а круизные туристы отнесены к категории VIP-туристов [153]. Впервые за годы приобретения Украиной независимости в статистическом сборнике приведены данные по заходам круизных лайнеров в крымские порты и круизному пассажиропотоку.

Также частично проблема развития морского туризма нашла своё отражение в Постановлении Верховной Рады Автономной Республики Крым от 16.02.2100 № 242-6/11 об утверждении Концепции «Развитие яхтенного туризма в Автономной Республике Крым на 2011-2020 годы» [145].

Яхтенный туризм, являясь элементом круизного туризма (исключение составляет морская прогулка вдоль побережья без захода в яхтенные порты

других городов и стран), выступает составной частью как транспортного, так и туристского комплексов, организация которого не требует таких масштабных капиталовложений как создание соответствующей инфраструктурной базы для организации круизного бизнеса. В тоже время развитие яхтенного туризма может стать одной из предпосылок для строительства объектов морской инфраструктуры, разработки общегосударственных норм и стандартов в отношении требований к строительству и оснащению морских портов, формирования положительного имиджа региона как международного центра туризма и обеспечения активной информационной поддержки всех участников морского туризма.

Однако, несмотря на свою актуальность, Концепция в большей мере являлась формальным документом, так как за ней не последовало принятие соответствующей программы развития яхтенного туризма, как и не были определены источники и размеры финансирования предложенных в ней мероприятий, не обозначены ответственные лица и конкретные сроки выполнения работ.

Несмотря на общую позитивную динамику, научные работники и специалисты туристского бизнеса, анализируя разделы, посвященные туристскому сектору, отмечают ряд методических ошибок и существенных недоработок по некоторым положениям. Так, И.Ф. Карташевская считает, что «стратегический курс развития санаторно-курортного и туристического сектора экономики АР Крым, выбран ... не как инновационный, а как интенсивный, направленный на оптимизацию уже происходящих процессов и расширение рекреационных зон и территорий». Основной акцент делается на природоохранной проблематике и решении проблем прибрежных зон полуострова, что затрудняет рассмотрение всех проблемных аспектов в комплексе и не позволяет создать сбалансированную социально-экономическую систему. Кроме того, реализация приоритетных направлений предполагает в большинстве случаев усиление контроля и надзора и

предусматривает увеличение учетных документов, «которые повлекут очередные бюрократические процедуры и коррупцию соответственно» [304].

Следует отметить, что успешное развитие круизного туризма, сочетающего в себе множество подвидов туризма, косвенным образом зависит и от комплекса результативных мер по популяризации сельского зеленого туризма, на которые согласно «Программе развития и реформирования рекреационного комплекса Автономной Республики Крым на 2012-2013 годы» от 21.12.2011 г. № 6321-6/11 [254] выделены 215 тыс. грн., поддержке социального туризма (60 тыс. грн.), продвижения культурно-познавательного туризма (392 тыс. грн.), развития инфраструктуры для экологического туризма (700 тыс. грн.) и т.п.

Вместе с тем, специфика круизного туризма предполагает разработку специальных стратегических планов и программ, базирующихся на изучении особенностей формирования круизного туристского продукта с учетом опыта передовых круизных дестинаций и анализа мировых стандартов обслуживания круизных туристов с участием всех министерств и ведомств, задействованных в его организации. При этом необходимо иметь ввиду, что в систему организационного обеспечения круизной индустрии входят как государственные предприятия и организации, так и негосударственные структуры, представленные общественными некоммерческими организациями (рис. 3.1).

Центральным органом исполнительной власти, деятельность которого направляется и координируется Кабинетом Министров Украины, является Министерство инфраструктуры Украины, обеспечивающее реализацию государственной политики в сфере транспорта, туризма, деятельности курортов и дорожного хозяйства.

В состав Министерства инфраструктуры входят три важных с точки зрения развития круизного туризма структуры:



Рис. 3.1. Государственные и негосударственные структуры, задействованные в процессе организации круизного туризма в Украине

1. Украинская морская и речная инспекция, обеспечивающая реализацию государственной политики в сфере безопасности на морском и речном транспорте;

2. Государственное предприятие «Администрация морских портов Украины», образованное 27.05.2013 г. в соответствии с распоряжением Кабинета Министров Украины от 4 марта 2013 г. № 133-р «О согласовании

предложения относительно реорганизации государственных предприятий морского транспорта», а также с приказом Министерства инфраструктуры № 163 от 19.03.2013 г., целью которого является содействие развитию морской транспортной инфраструктуры Украины и повышению конкурентоспособности украинских морских портов путем проведения административной реформы и создания условий и механизмов для привлечения инвестиций. ГП «Администрация морских портов Украины» состоит из центрального аппарата (г. Киев), главного представительства (г. Одесса), 18 филиалов в морских портах Украины и филиала «Дельта-лоцман»;

3. Государственная служба туризма и курортов Украины, основной задачей которой выступает реализация государственной политики в сфере туризма и деятельности курортов.

Обеспечивают полноценное развитие круизного туризма путем создания благоприятных условий для осуществления морского путешествия Украинская железная дорога, Государственная авиационная служба и Государственное агентство автомобильных дорог Украины, отвечающие за транспортировку туристов к месту начала или окончания круиза и качественное оказание транспортных туристских услуг при прибытии круизного лайнера в порт.

Учитывая многокомпонентный характер круизного туристского продукта, в процессе его создания задействованы такие государственные институты, как Министерство культуры, обеспечивающее реализацию государственной политики в сфере культуры и искусства; Министерство экологии и природных ресурсов, отвечающее за надлежащее состояние окружающей природной среды; Министерство охраны здоровья, формирующее государственную политику в сфере охраны здоровья и осуществляющее мониторинг по поводу возникновения инфекционных заболеваний в процессе проведения круиза, а также разрабатывающее меры по минимизации риска возникновения чрезвычайных ситуаций в области

общественного здоровья; Министерство доходов и сборов, в составе которого Департамент таможенного дела, основными задачами которого являются совершенствование процедуры пропуска через государственную границу Украины транспортных средств и товаров, их таможенного контроля и оформления, упрощение таможенных процедур для круизных туристов; Государственная пограничная служба, осуществляющая приграничный контроль и пропуск туристов через государственную границу Украины.

Кроме того, результативное развитие круизного туризма зависит от эффективной деятельности объединений предприятий и организаций, обеспечивающих потребности участников круизного рынка с учетом их специализации и ресурсных возможностей. К таким объединениям относятся: Всеукраинский союз работников ассоциаций предприятий и организаций туристской отрасли, принимающий участие в разработке целевых Программ развития туристической отрасли Украины, содействующий развитию нормативной базы туристической отрасли и созданию системы правовой и профессиональной защиты членов Союза; Государственная акционерная компания «Украина туристическая», сферой деятельности которой является предоставление туристических услуг иностранным и отечественным туристам; Всеукраинская федерация работодателей в сфере туризма, цель которой - представление и защита интересов своих членов для создания высокорентабельной туристической, гостиничной и санаторно-курортной отрасли, призванной обеспечить потребности внутреннего и международного туризма с учетом особенностей природного, рекреационного, социально-экономического и историко-культурного потенциала Украины; Автоматизированный информационно-рекламный центр «Украинская туристическая информационная система», предоставляющий информацию о туристических продуктах, достопримечательностях, исторических ценностях региона, мероприятиях и т.п.; Ассоциация судостроителей Украины, содействующая развитию международного делового сотрудничества и интеграции в мировой рынок

судостроительных и судоремонтных услуг; Союз портовых операторов Украины, выступающий за эффективное сотрудничество между органами власти, государственными предприятиями и частными компаниями с целью создания соответствующей портовой инфраструктуры и повышения результативности деятельности портов Украины.

Как было установлено в 1 разделе настоящей работы, гармоничное развитие круизного туризма, помимо надлежащей туристской инфраструктуры, зависит от технических возможностей морских портов, заключающихся в их способности принимать круизные суда определенных размеров, и нормативно-правовой базы, регулирующей процессы передачи портов в концессию, порядок установления портовых сборов для круизных судов и другие процедуры.

Принятие Закона «О морских портах Украины» (№ 4709-VI от 17.05.2012 г.) [228], который прописывает понятные для инвесторов правила и предоставляет им гарантии сохранности капитала, а также возможность передачи в концессию пассажирских комплексов в портах, даёт основания надеяться на реальные сдвиги в отрасли. Сотрудничество с международными круизными организациями на условиях государственно-частного партнерства будет способствовать созданию современной береговой инфраструктуры и модернизации существующей технико-технологической базы портов.

Министерством инфраструктуры Украины и международной круизной компанией «Royal Carribbean», которая заинтересована в развитии круизного туризма в регионе Черного моря, были достигнуты договоренности о совместной модернизации портов Ялты и Севастополя. В частности, американский холдинг намерен провести глобальную реконструкцию причальных, гидротехнических сооружений крымских портов, обустроить современные многофункциональные причалы и пассажирские терминалы, расширить портовые бассейны. Однако, несмотря на перспективность данного направления, на сегодняшний день постановления, согласно которому Ялтинский и Севастопольский порты могут быть переданы в

концессию, до сих не подготовлено, а инвестировать деньги в развитие крымских портов на других условиях американская компания не намерена.

Принимая во внимание все недостатки правового и организационного характера, осознавая важность международного сотрудничества в области развития круизных перевозок, между Черноморскими странами был подписан «Меморандум о взаимопонимании», инициированный руководством ГП «Одесский морской торговый порт». Участниками соглашения выступили: ООО «Порт Бургас», ООО «Батумский морской порт», ГП «Одесский морской торговый порт», ГП «Севастопольский морской торговый порт», ГП «Керченский морской торговый порт», морской порт Стамбул, Правительство Аджарской Автономной Республики, Компания Tura Turizm, Renaissance Tours Ltd, Tours Ukraine Ltd, Inflat Worldwide Inc, Georgsan Hospitality Group.

Сотрудничество в рамках Меморандума о взаимопонимании нацелено на продвижение портов черноморского региона на мировом круизном рынке как единого круизного направления. Участники намерены содействовать установлению конструктивных отношений между портами Черного моря, судовыми агентами, туристическими компаниями, государственными учреждениями по вопросам и в целях развития круизного туризма в регионе. Для координации совместных действий была создана специальная рабочая группа, которая подготовила ряд мероприятий по продвижению черноморского региона, наиболее значимыми из которых являются:

- модернизация существующего сайта портов Черного моря и разработка рекламного ролика по каждому порту-участнику;
- организация ежегодной конференции портов черноморского региона «Black Sea Cruise» в качестве профильного мероприятия по развитию круизов и пассажирских перевозок в регионе;
- подготовка документов о создании совместного проекта портов Черного моря, плана мероприятий и порядка их финансирования;

- осуществление коммуникаций с членами ассоциации – организациями и портами Средиземноморского региона через международную круизную организацию MedCruise.

Анализируя факторы, которые могут превратить Черноморский регион в один из наиболее привлекательных круизных ареалов Европы, Юрий Васьков, глава ГП «Администрация морских портов Украины» акцентировал внимание на строительстве новых причалов, способных принимать лайнеры длиной до 300 метров, и современных аэропортов. Так, в настоящее время реконструируются круизные терминалы в российском порту Сочи и болгарском порту Бургасе, в конце 2013 г. была проведена реконструкция терминала в грузинском порту Батуми; в Сочи и Батуми завершилось строительство новых аэропортов. Правительство Украины также приняло принципиальное решение о начале строительства нового Одесского аэропорта, который планируется сдать в эксплуатацию в конце 2015 г. [144].

Кроме того, с целью популяризации и продвижения Черноморского круизного направления под единым брендом Одесский морской порт представил маркетинговый проект «Cruise Black Sea», который предполагает некоммерческое партнерство частных и государственных структур. Согласно международному опыту реализации подобных проектов («Cruise Baltic», «Cruise Saint Lawrence», «Atlantic Alliance») в течение двух лет совместной работы вышеназванных структур количество судозаходов круизных лайнеров в соответствующих регионах увеличивалось в среднем на 20-30 % [289].

Основная миссия проекта - преодоление информационного вакуума вокруг региона Черного моря, популяризация туристского продукта и бренда на международном рынке при минимальных капиталовложениях, в максимально короткие сроки при полном равноправии всех стран и портов-участников [289].

Инициативность руководства Одесского морского порта привела к обсуждению вопроса о формировании единой стратегии развития круизного туризма на период до 2025 года, разработку которой возложили на Украину.

Кроме того, Украина получила статус страны-координатора рабочей группы по туризму Организации черноморского экономического сотрудничества до 2015 года.

Однако, политическая дестабилизация в Украине, приход к власти нового правительства, экономический и финансовый кризис, выход Автономной Республики Крым из состава Украины (с 18 марта 2014 г. Крым официально перешел под руководство Российской Федерации) вызывает сомнения в сохранении договоренностей между странами Причерноморья.

Безусловно, изменения, связанные с ведомственным подчинением портов, а также дальнейшие партнерские отношения между крымскими и украинскими портами будут отражаться как на характере туристско-правовых соглашений, так и в правительственных документах Украины и России. Уже на сегодняшний день изменения в геополитической ситуации на Украине и Крымском полуострове способствовали разрыву большинства подписанных соглашений и отмене уже заявленных круизов иностранных лайнеров в украинские и крымские порты. Так, американский круизный интернет портал Cruise critic сообщил о том, что круизная компания Costa Cruises уже отказалась от посещения Одессы и Ялты лайнером Costa Deliziosa, заменив их на болгарский порт Бургас и турецкий порт Стамбул. Похожим образом свои круизные программы корректирует и круизная компания MSC.

Вместе с тем, отказ круизных операторов от посещения крымских портов, во-первых, значительно повлияет на круизный пассажирооборот (более половины круизеров приоритет отдают именно портам Ялты и Севастополя); а, во-вторых, приведет к рассмотрению вопроса о формировании новых круизных линий, с включением в маршруты следования круизных лайнеров российских портов Сочи, Анапа и Новороссийск.

Кроме того, компания Black & Baltic Seas Cruise Company, организатор круиза «5 столиц Черного моря», оценивая перспективы привлекательности

круизов на Черном море, а также руководствуясь принципами повышения качества туристского продукта и безопасности пассажиров в портах пребывания, уже изменила ротацию портов следования и исключила посещение Одессы из круизного маршрута.

Решение проблем в сфере развития круизного туризма, помимо геополитической ситуации во многом зависит от государственной политики в области установления тарифов на портовые сборы в портах, принимающих круизные суда, стабильность которых является определяющим фактором для судоходных компаний при перспективном планировании круизных маршрутов в рамках предполагаемых портов захода круизных судов [272].

В.В. Селиванов, начальник экономического отдела Ялтинского морского порта, заслуженный работник транспорта АР Крым, проанализировав изменения государственных тарифов на портовые сборы и услуги в Ялтинском морском порту, успешная деятельность которого во многом зависит от сезонного количества заходов круизных судов, пришел к выводу о неравномерной динамике взимания портовых сборов с пассажирских судов. Так, в 90-е годы наблюдалась явно выраженная тенденция снижения тарифов в части регулирования стоимости обслуживания круизных судов: с 1995 г. в порту перестали взимать корабельный сбор с судов, производящих коммерческие пассажирские операции на акватории внешнего рейда порта; с 1996 г. был отменен маячный сбор с данных судов; с 1998 г. в 3-5 раз снизилась стоимость работы буксиров на швартовых операциях; в 1999 г. была введена скидка 20 % со всех видов сборов для заходящих круизных судов [272]. Такая тарифная политика государства была направлена на создание «режима наибольшего благоприятствования» для пассажирских судов с целью привлечения круизных операторов в украинские порты и увеличения круизного судооборота. Однако, предпринятые меры оказались неэффективными, более того, «количество судозаходов круизных судов сократилось в 1999 г. на 36 % по сравнению с 1994 г., при этом общие годовые потери доходов украинских

портов от указанных нововведений оценивались в 7,6 млн. долл. США» [272]. В связи с чем, начиная с 2000 г. государственная тарифная политика сменилась на противоположную: более, чем в 5 раз была увеличена стоимость буксирного обслуживания круизных судов в ялтинском порту (с 400 до 2565 долл. США за заход судна объемом свыше 45000 куб. м); в 2003 г. на 39 % была повышена ставка корабельного сбора; а в 2008 г. были увеличены все ставки портовых сборов и услуг почти на 58 % [158, 272].

На сегодняшний день в Украине согласно новому порядку, определенному в действующих тарифных сборниках, введены стимулирующие меры для пассажирских судов, заходящих в украинские порты в межсезонье (15 ноября-15 марта), согласно которым установлено предоставление 50% скидки ко всем портовым сборам.

Помимо вышеизложенных мер, в ноябре 2013 г. Верховная Рада Украины ратифицировала соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Итальянской Республики о торговом судоходстве, которое предусматривает взаимное обязательство предоставлять судам другой стороны в своих портах такие же условия, как и судам под национальным флагом, а также упрощение административных, таможенных и других процедур, применяемых в портах. Принятие комплекса стимулирующих мер и синхронизация законодательства Украины и Европейского Союза в рамках Соглашения об ассоциации и зоне свободной торговли, должны заложить фундамент для развития международного круизного туризма в Украине и повысить заинтересованность основных итальянских круизных операторов, в частности компаний Costacrociere и MSC Cruises, в реализации совместных круизных проектов.

Следует отметить, что введение значительных скидок к портовым сборам для круизных судов практикуют многие популярные порты мира; в частности порт Гибралтар для судов, меняющих в нем своих пассажиров, предоставляет 100 % скидку на портовые сборы, что способствовало значительному росту транзитных судозаходов круизных лайнеров в порт

[299]. В порту Батуми для круизных судов применяется скидка - 80% при $GRT > 1000$ и - 50%, если $GRT < 1000$ на все виды портовых сборов. В порту Варна льготы для пассажирских судов распространяются на тоннажный сбор (60 %), канальный сбор (50 %) и маячный сбор (50 %). При постоянном и многократном заходе судов, принадлежащих определенной круизной компании, льготы применяются во всех портах мира. При этом, с конкретным судовладельцем заранее оговаривается минимальное количество судозаходов в планируемый период (то есть скидка носит адресный характер и является расчетной), что приносит не только ожидаемый экономический эффект, но и способствует продвижению бренда порта или отдельной компании на международном рынке [272].

Таким образом, изучение законодательного и нормативно-правового обеспечения функционирования туристской сферы в Украине и Крыму, в том числе государственных и региональных программ развития, обозначило отсутствие согласованности действий руководящих органов по их формированию и реализации, несовершенство системы мониторинга деятельности предприятий курортно-рекреационной сферы и сопутствующих с ней отраслей, а также нарушение принципов формирования стратегических планов и системности разработки стратегического курса развития отрасли.

Установлено, что эффективное развитие круизного туризма зависит от создания надлежащей туристской инфраструктуры; технических возможностей морских портов, заключающихся в их способности принимать круизные суда определенных размеров; и нормативно-правовой базы, регулирующей процессы передачи портов в концессию, порядок установления портовых сборов для круизных судов и другие процедуры, что предполагает взаимодействие как различных министерств и ведомств, в состав которых входят государственные предприятия и организации, так и негосударственных структур, представленных общественными некоммерческими организациями.

Проанализирована государственная политика в области установления тарифов на портовые сборы в портах Украины и других государств, принимающих круизные суда, стабильность которых является определяющим фактором для судоходных компаний при перспективном планировании круизных маршрутов в рамках предполагаемых портов захода круизных лайнеров.

3.2. Тенденции и закономерности развития круизного туризма

Развитие международного экономического сотрудничества, его углубление и интенсификация обусловили усиление экономического обмена между странами, опирающегося на растущее международное разделение труда, что привело к многократному сжатию экономического пространства планеты и глобализации международного рынка [214], что не могло не отразиться на рынке круизной индустрии. Глобализация круизного рынка проявляется не только в таких тенденциях, как структуризация в мировом масштабе, но и в процессах вертикального и горизонтального интегрирования круизных корпораций, их слияния и поглощения [176, 337]. Вследствие чего, на сегодняшний день на мировом круизном рынке доминируют три основные корпорации: Carnival Corporation, занимающая 52 % всего мирового круизного рынка, Royal Caribbean, которой принадлежит 22 % доли рынка, и корпорация MSC - с 10 % долей круизного рынка. Именно процессы глобализации мировой экономики позволили в значительной мере сократить затраты на строительство круизных лайнеров и пассажирских терминалов, и способствовали увеличению круизного пассажиропотока за счет снижения стоимости круизов при максимальном сохранении качества «высокого стиля отдыха» [33].

В отличие от грузоперевозок, зависящих от конъюнктуры рынка, урожая, спада и роста производства промышленных и продовольственных товаров, круизный бизнес относительно стабилен (динамика роста доходов

круизного сектора, туристской индустрии и ВВП на душу населения за период 2006-2011 гг. в Европе представлена на рис. 3.2).

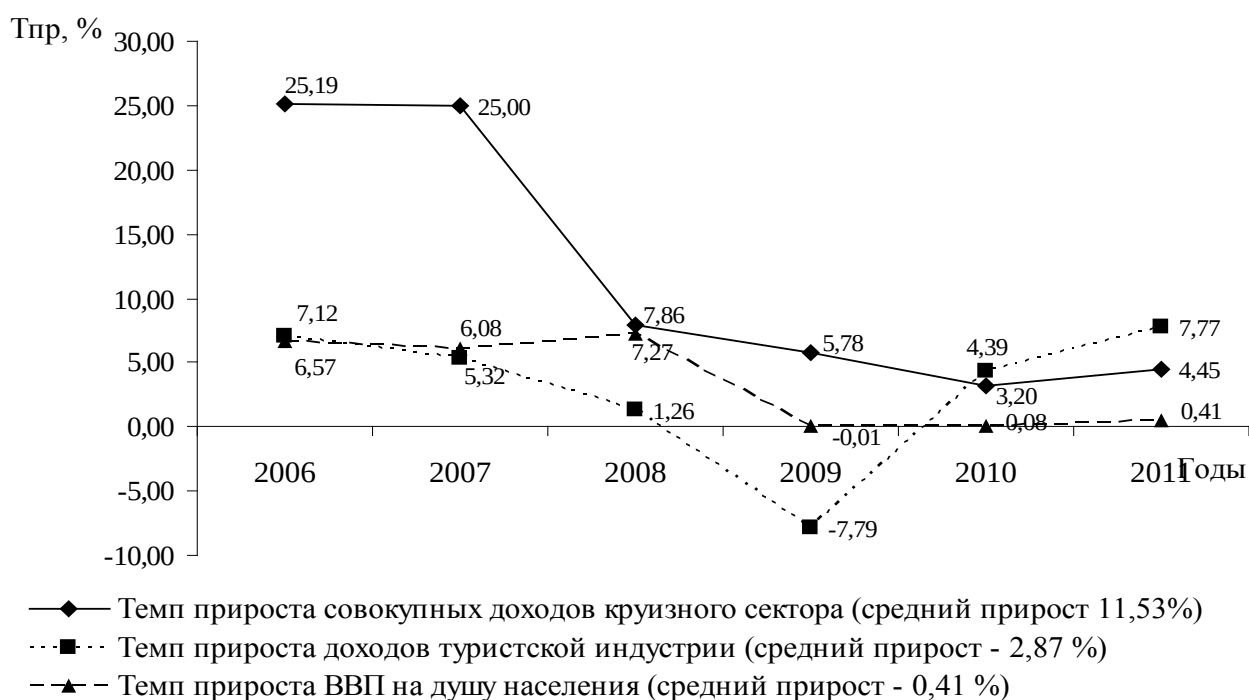


Рис. 3.2. Динамика роста доходов круизного сектора, туристской индустрии и ВВП на душу населения за период 2006-2011 гг. в Европе
 (составлено автором на основании данных [358, 361, 362, 375])

Следует отметить, что для завоевания прочных рыночных позиций, конкурентных преимуществ высокой степени устойчивости и благополучного долговременного финансового положения необходима соответствующая информационная база, обеспечивающая достоверную качественную информацию, на основании которой можно прогнозировать тенденции развития круизного рынка и его основных элементов и возможности входа на рынок потенциальных участников. При этом будущее состояние развития в значительной мере определяется её прошлым и настоящим состояниями, что обуславливает исследование динамики развития мирового круизного рынка, которая наиболее адекватно в

анализируемом периоде характеризовалась параболическими трендами и указывала на неуклонную тенденцию к его постоянному росту (рис. 3.3, 3.4).

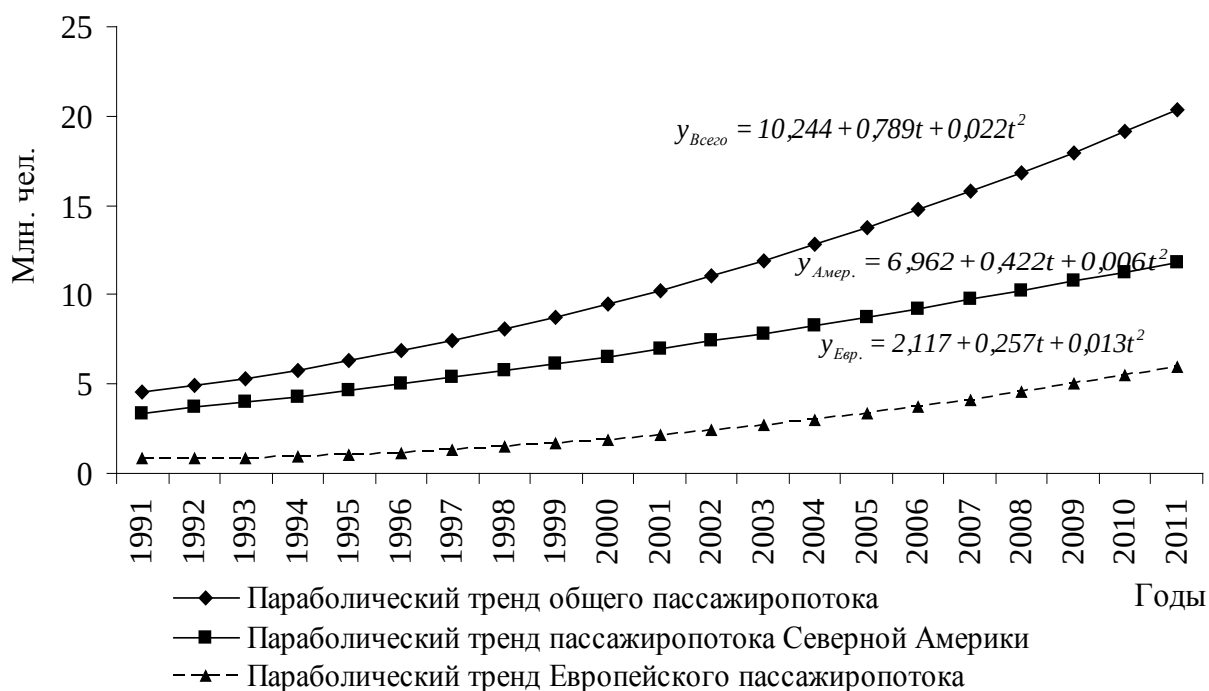


Рис. 3.3. Тенденции развития мирового круизного рынка за 1991-2011 гг. (составлено автором с использованием [357, 358, 375])



Рис. 3.4. Динамика мирового круизного пассажиропотока за 1990-2011 гг., % (составлено автором с использованием [357, 358, 375])

За последние 20 лет общее число туристов, отправившихся в круиз, увеличилось в 5 раз, ежегодный среднегодовой прирост составил 789 тыс. чел. или 6 %. Особенно быстрыми темпами развивался европейский круизный рынок, который за период с 1991 по 2011 гг. увеличился почти в 9 раз (ежегодно в круиз отправлялось на 257 тыс. пассажиров или на 12 % более, чем в предыдущем периоде) [185]. Соответственно увеличению спроса на круизы, происходит и рост доходов круизной индустрии, которые на 3 % превышают средний прирост европейских круизных пассажиров и на 6 % опережают рост числа работающих в круизном бизнесе.

Несмотря на то, что в структуре ВВП доля прямых доходов весьма незначительна (около 0,3 %), в составе совокупных туристских доходов удельный вес доходов круизного сектора в некоторых странах составляет более 13 %, а с учетом косвенного вклада достигает порядка 40 %, что подчеркивает его важность внутри туристской отрасли (табл. 3.1).

Исследование тенденций развития мирового круизного рынка способствовало выявлению следующих закономерностей развития круизного туризма (рис. 3.5).

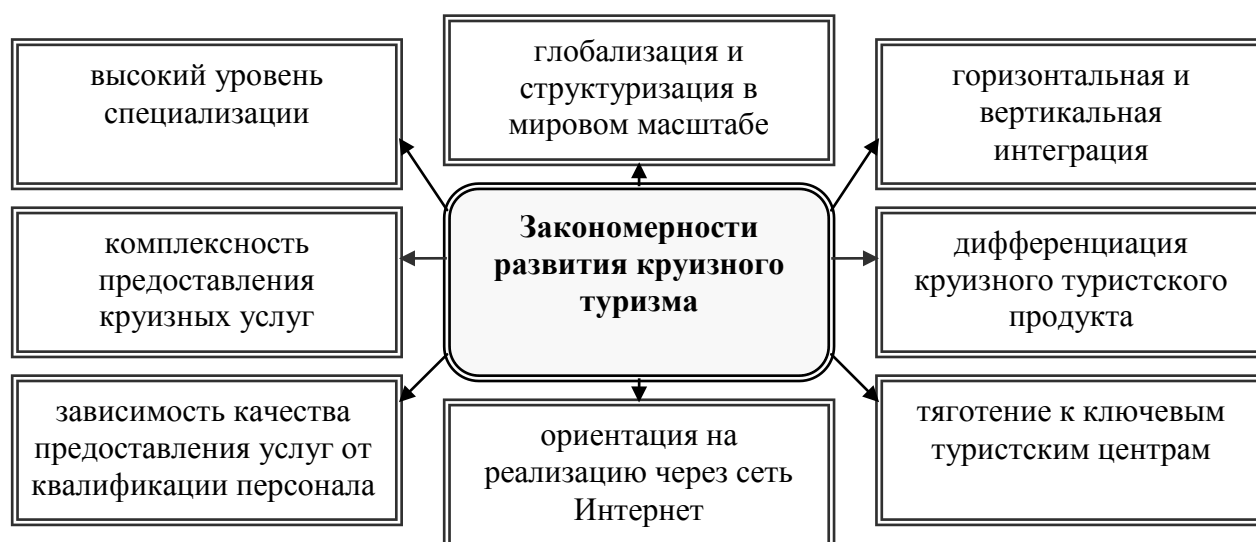


Рис. 3.5. Закономерности развития круизного туризма

Таблица 3.1

**Данные, характеризующие динамику мирового рынка круизной
индустрии за 2005-2011 гг. ***

Годы	Количество туристов, отправившихся в круиз, млн. чел.			Совокупные доходы круизной индустрии, млн. долларов		Количество занятых в круизной индустрии, чел.	
	всего	европейские туристы	туристы Северной Америки	Европы**	Северной Америки	Европы	Северной Америки
Абсолютный уровень показателей, характеризующих развитие мирового круизного рынка							
2005	14,32	3,15	9,67	24809	32420	187252	330346
2006	15,11	3,44	10,08	31060	35730	225586	347966
2007	15,87	4,05	10,25	38825	38010	281983	354690
2008	16,20	4,46	10,09	41877	40240	311512	357710
2009	17,50	5,00	10,20	44299	35110	296288	313998
2010	18,80	5,54	10,78	45717	37850	307526	329943
2011	20,60	6,18	11,50	47753	40420	315500	347787
Абсолютный прирост (цепной) показателей, характеризующих развитие мирового круизного рынка, (+;-)							
2005	-	-	-	-	-	-	-
2006	0,79	0,29	0,41	6250	3310	38334	17620
2007	0,76	0,61	0,17	7765	2280	56397	6724
2008	0,33	0,41	-0,15	3052	2230	29530	3020
2009	1,30	0,54	0,11	2422	-5130	-15224	-43712
2010	1,30	0,54	0,58	1418	2740	11238	15945
2011	1,80	0,64	0,72	2036	2570	7974	17844
Темпы роста (базисные) показателей, характеризующих развитие мирового круизного рынка, %							
2005	-	-	-	-	-	-	-
2006	105,52	109,21	104,22	125,19	110,21	120,47	105,33
2007	110,82	128,57	105,97	156,49	117,24	150,59	107,37
2008	113,13	141,59	104,37	168,80	124,12	166,36	108,28
2009	122,21	158,73	105,46	178,56	108,30	158,23	95,05
2010	131,28	175,87	111,49	184,27	116,75	164,23	99,88
2011	143,85	196,19	118,92	192,48	124,68	168,49	105,28
Темпы прироста (цепные) показателей, характеризующих развитие мирового круизного рынка %							
2005	-	-	-	-	-	-	-
2006	5,52	9,21	4,22	25,19	10,21	20,47	5,33
2007	5,03	17,73	1,68	25,00	6,38	25,00	1,93
2008	2,08	10,12	-1,50	7,86	5,87	10,47	0,85
2009	8,02	12,11	1,04	5,78	-12,75	-4,89	-12,22
2010	7,43	10,80	5,72	3,20	7,80	3,79	5,08
2011	9,57	11,55	6,67	4,45	6,79	2,59	5,41

* *Источник:* составлено автором с использованием [357, 358, 375]

** доходы европейской круизной индустрии пересчитаны согласно кросс-курсу валют

Если мировой экономический кризис, затронувший практически все сферы экономической деятельности, оказал своё воздействие на Североамериканский круизный рынок (2009 г. характеризуется снижением как доходов круизной индустрии, так и числа занятых в отрасли), то Европейская круизная индустрия не претерпела существенных изменений, а скорее, наоборот, усилила свои конкурентные позиции на мировом рынке [172]. Рост пассажировместимости и внедрение прогрессивных технологий способствовали сокращению удельных затрат в расчете на одно пассажирское место, что в свою очередь позволило морским круизам конкурировать с наземными турами и повысило финансовую устойчивость европейского круизного бизнеса [176].

Следует отметить, что одним из важнейших показателей, определяющих конкурентоспособность круизного продукта на мировом рынке, является производительность труда работников, занятых в сфере круизного туризма, поскольку именно от их знаний, опыта и компетенций зависят качественные и количественные результаты функционирования круизного туристского рынка в целом (табл. 3.2).

Таблица 3.2

**Соотношение темпов роста производительности труда занятых
в круизной индустрии Северной Америки и Европы***

Годы	Производительность труда работников, тыс. долл./чел.		Относительная величина сравнения	Цепные темпы роста производительности труда работников, %		$K_{опер.по T_p^n}$
	Северной Америки	Европы		Северной Америки	Европы	
2005	98,14	132,49	1,35	-	-	-
2006	102,68	137,68	1,34	104,63	103,92	0,9932
2007	107,16	137,68	1,28	104,36	100,00	0,9582
2008	112,49	134,43	1,20	104,97	97,64	0,9301
2009	111,82	149,51	1,34	99,40	111,22	1,1189
2010	114,72	148,66	1,30	102,59	99,43	0,9692
2011	116,22	151,36	1,30	101,31	101,81	1,0050
Среднее значение	109,03	141,69	1,30	102,86	102,24	0,9940

* Источник: составлено автором на основании данных [357, 375]

Тот факт, что уровень производительности труда в европейском круизном секторе выше (в среднем на 30 %), чем в североамериканском, позволяет рассматривать Европейский круизный рынок как более экономически выгодный и перспективный с точки зрения дальнейшего развития. Вместе с тем, цепные показатели динамики производительности труда свидетельствуют о практически одинаковом уровне её роста в основных круизных регионах, что абсолютно согласуется с тенденциями развития, характерными для круизного туризма, темпы роста доходов от которого опережают темпы роста занятых в данном направлении бизнеса.

Учитывая экономическую взаимосвязь показателей «доходы-расходы», согласно которой расходы одних участников рынка приводят к получению доходов других, целесообразно оценить, каким образом они оказывают воздействие на социально-экономическое развитие общества, и какова отраслевая структура их формирования. При этом следует учитывать, мультипликативную природу круизного туризма и различную степень влияния на уровень доходов и расходов источников прямого и косвенного воздействия. Детально рассмотреть структуру распределения доходов и количественно оценить вклад индустрии круизов в развитие секторов экономики можно по данным, которые ежегодно представляет Европейский круизный совет (табл. 3.3, 3.4)

Как свидетельствуют представленные данные, за период с 2005-2011 гг. прямые доходы европейской круизной индустрии увеличились на 80 %, при этом наибольший рост (более, чем в 2 раза) наблюдался по оказанию услуг по транспортировке туристов и торговле товарами долговременного и краткосрочного пользования (темп роста составил 246,5 %).

Принимая во внимание социальную направленность круизного туризма, автором была проведена оценка степени влияния количества европейских туристов, совершивших круизный вояж (x_1), и числа морских

портов, оснащенных специализированным оборудованием для приёма круизных судов (x_2), на количество занятых в круизной индустрии (Y).

Таблица 3.3

Данные, характеризующие динамику прямых доходов круизной индустрии в Европе по видам экономической деятельности за 2005-2011 гг.*

Годы	Всего	Виды экономической деятельности							Круи- зные линии
		Сельское хозяйство	Произ- водство товаров	Торгов- ля	Услуги по транспор тировке	Услуги гостепр иимства	Финансовые и ком- мерческие услуги	Бытовые услуги	
Абсолютный уровень прямых доходов круизной индустрии в Европе, млн. евро									
2005	8326	13	4252	286	1641	233	944	203	754
2006	10582	14	5588	367	2021	273	1084	266	969
2007	12930	12	6800	471	2489	320	1245	349	1245
2008	14216	11	7664	568	2622	464	1474	263	1150
2009	14051	10	6862	574	3118	322	1436	550	1179
2010	14476	18	7044	631	3299	343	1302	599	1240
2011	14957	18	6890	705	3492	414	1450	671	1317
Темпы роста (базисные) прямых доходов круизной индустрии в Европе, %									
2005	-	-			-		-	-	-
2006	127,10	107,69	131,42	128,32	123,16	117,17	114,83	131,03	128,51
2007	155,30	92,31	159,92	164,66	151,68	137,28	131,86	171,70	165,16
2008	170,74	84,62	180,24	198,60	159,78	199,14	156,14	129,56	152,52
2009	168,76	76,92	161,38	200,70	190,01	138,20	152,12	270,94	156,37
2010	173,87	138,46	165,66	220,63	201,04	147,21	137,92	295,07	164,46
2011	179,64	138,46	162,04	246,50	212,80	177,68	153,60	330,54	174,67
Темпы прироста (цепные) прямых доходов круизной индустрии в Европе, %									
2005	-	-			-		-	-	-
2006	27,10	7,69	31,42	28,32	23,16	17,17	14,83	31,03	28,51
2007	22,19	-14,29	21,69	28,32	23,16	17,17	14,83	31,03	28,51
2008	9,95	-8,33	12,71	20,61	5,34	45,06	18,42	-24,54	-7,65
2009	-1,16	-9,09	-10,46	1,06	18,92	-30,60	-2,58	109,13	2,52
2010	3,02	80,00	2,65	9,93	5,81	6,52	-9,33	8,91	5,17
2011	3,32	0,00	-2,19	11,73	5,85	20,70	11,37	12,02	6,21

* Источник: составлено автором с использованием [375]

Таблица 3.4

**Распределение работников, занятых в европейской круизной
индустрии, по видам экономической деятельности в 2011 г.**

Виды экономической деятельности	Занятость в круизной индустрии				Расходы на заработную плату			
	прямая		общая		прямые		общие	
	тыс. чел.	доля, %	тыс. чел.	доля, %	млн. евро	доля, %	млн. евро	доля, %
Сельское хозяйство, горная промышленность и строительство	0,172	0,1	16,018	5,1	4	0,1	306	3,1
Производство товаров, в том числе:	36,648	24,0	71,719	22,7	1486	31,9	2788	28,4
Продукты питания и напитки	2,095	1,4	5,022	1,6	64	1,4	163	1,7
Текстиль и одежда	1,608	1,1	4,870	1,5	43	0,9	132	1,3
Бумага и печатная продукция	1,114	0,7	4,280	1,4	44	0,9	155	1,6
Нефтяные и химические вещества	0,989	0,6	3,835	1,2	65	1,4	206	2,1
Камень и стекло	0,186	0,1	1,310	0,4	7	0,1	48	0,5
Металлы	2,600	1,7	10,954	3,5	79	1,7	367	3,7
Машины	2,584	1,7	5,111	1,6	87	1,9	197	2,0
Электрические машины	1,591	1,0	4,841	1,5	61	1,3	206	2,1
Судостроение (транспортное оборудование)	21,700	14,2	26,338	8,4	966	20,8	1162	11,8
Прочее производство	2,181	1,5	5,158	1,6	70	1,5	152	1,6
Оптовая и розничная торговля	9,701	6,3	28,064	8,9	188	4,0	487	5,0
Услуги гостеприимства	6,384	4,2	16,126	5,1	143	3,1	361	3,7
Услуги по транспортировке, в том числе:	21,339	13,9	41,314	13,1	770	16,6	1566	16,0
Авиационный транспорт	5,704	3,7	6,420	2,0	276	5,9	315	3,2
Транспортные перевозки	13,644	8,9	19,798	6,3	444	9,6	663	6,8
Прочие услуги транспорта	1,991	1,3	9,632	3,1	50	1,1	343	3,5
Информационные услуги	-	-	5,464	1,7	-	-	245	2,5
Финансовые и коммерческие услуги, в том числе:	12,322	8,1	61,214	19,4	472	10,2	2230	22,8
Финансовые и риэлторские услуги	0,989	0,6	9,117	2,9	82	1,8	636	6,5
Коммерческие услуги	1,333	7,5	52,097	16,5	390	8,4	1594	16,3
Персональные и правительственные услуги	9,487	6,2	24,086	7,6	264	5,7	747	7,6
Расходы круизных линий	56,959	37,2	56,959	18,1	1317	28,4	1317	13,4
Всего	153,012	100,0	315,500	100,0	4,644	100,0	9802	100,0

* Источник: составлено автором по данным [375]

В результате было получено следующее уравнение связи:

$$U = -2,11741 + 0,019264 x_1 + 0,13805x_2 \quad R = 0,867657 \quad (3.1)$$

Согласно полученным данным, наибольшее влияние на повышение занятости оказывает строительство нового порта, которое способствует созданию 138 дополнительных рабочих мест со средней заработной платой 2800 евро в месяц (на одно рабочее место в порту создаётся 5 рабочих мест в городе). Значения коэффициентов эластичности свидетельствуют, что благодаря увеличению количества круизных туристов на 1 %, повышается занятость в круизном секторе на 0,36 %, а с ростом числа портов на 1 %, происходит увеличение работающих в круизной индустрии на 0,75 %.

Учитывая общий вклад всех европейских стран в индустрию круизов и отраслевую структуру доходной части круизного бизнеса, была выявлена их взаимосвязь с числом туристов, отправившихся в круиз (табл. 3.5).

Можно выделить 3 ключевых направления, формирующих доходы и рынок рабочей силы в круизном бизнесе, это: производственный сектор, охватывающий почти половину прямых поступлений; предоставление транспортных услуг включающих авиа/железнодорожные перевозки к месту начала или окончания круиза и автомобильные перевозки в процессе перемещения пассажиров при прибытии круизного лайнера в порт (более 20 %); оказание финансовых и коммерческих услуг туристам, членам экипажа и круизным операторам (около 10 % в общем объеме прямых доходов и более 20 % в структуре совокупных доходов) (рис. 3.6, 3.7).

Так, увеличение круизных туристов на 1 тыс. чел. принесет более 1 млн. евро прямого дохода и порядка 2 млн. валового дохода производственного сектора. Предоставление услуг по транспортировке 1 тыс. туристов будет способствовать получению совокупного дохода в размере полутора млн. евро, оказание финансовых и коммерческих услуг пассажирам и членам экипажа генерирует порядка 1,6 млн. евро [185].

Таблица 3.5

Влияние числа туристов, отправившихся в круиз, на уровень доходов от круизного туризма в Европе

Виды экономической деятельности	Структура прямых доходов, %	Влияние количества круизных туристов на уровень прямых доходов			Структура совокупных доходов, %	Влияние количества круизных туристов на уровень совокупных доходов		
		Уравнение связи	Коэффициент детерминации (R^2)	Индекс корреляции (R)		Уравнение связи	Коэффициент детерминации (R^2)	Индекс корреляции (R)
Сельское хозяйство, горная промышленность и строительство	0,12	$7,9317+0,0013x$	0,3642	0,6035	5,79	$175,4214+0,3384x$	0,8576	0,9261
Производство товаров	46,07	$1217,3221+1,1041x$	0,7485	0,8652	34,76	$2027,0379+2,0383x$	0,7507	0,8665
Оптовая и розничная торговля	4,71	$147,3317-0,1440x$	0,9690	0,9844	5,88	$678,6995-0,4858x$	0,9734	0,9866
Услуги по транспортировке	23,35	$388,6465-0,6657x$	0,9769	0,9884	21,57	$669,1991-1,5189x$	0,9288	0,9637
Услуги гостеприимства	2,77	$50,5442+0,0616x$	0,6964	0,8345	3,35	$33,8394-0,2165x$	0,9428	0,9710
Финансовые и коммерческие услуги	9,69	$372,8757+0,1932x$	0,8208	0,9060	23,79	$898,9987-1,6334x$	0,9813	0,9906
Бытовые услуги	4,49	$269,7039-0,1515x$	0,9307	0,9647	4,86	$485,5814-0,3693x$	0,9632	0,9814
Круизные линии	8,81	$162,2961+0,2045x$	0,8472	0,9205	-	-	-	-
Общий экономический эффект	100,00	$954,3591+2,5361x$	0,8841	0,9403	100,00	$563,8587-6,6005x$	0,9373	0,9682

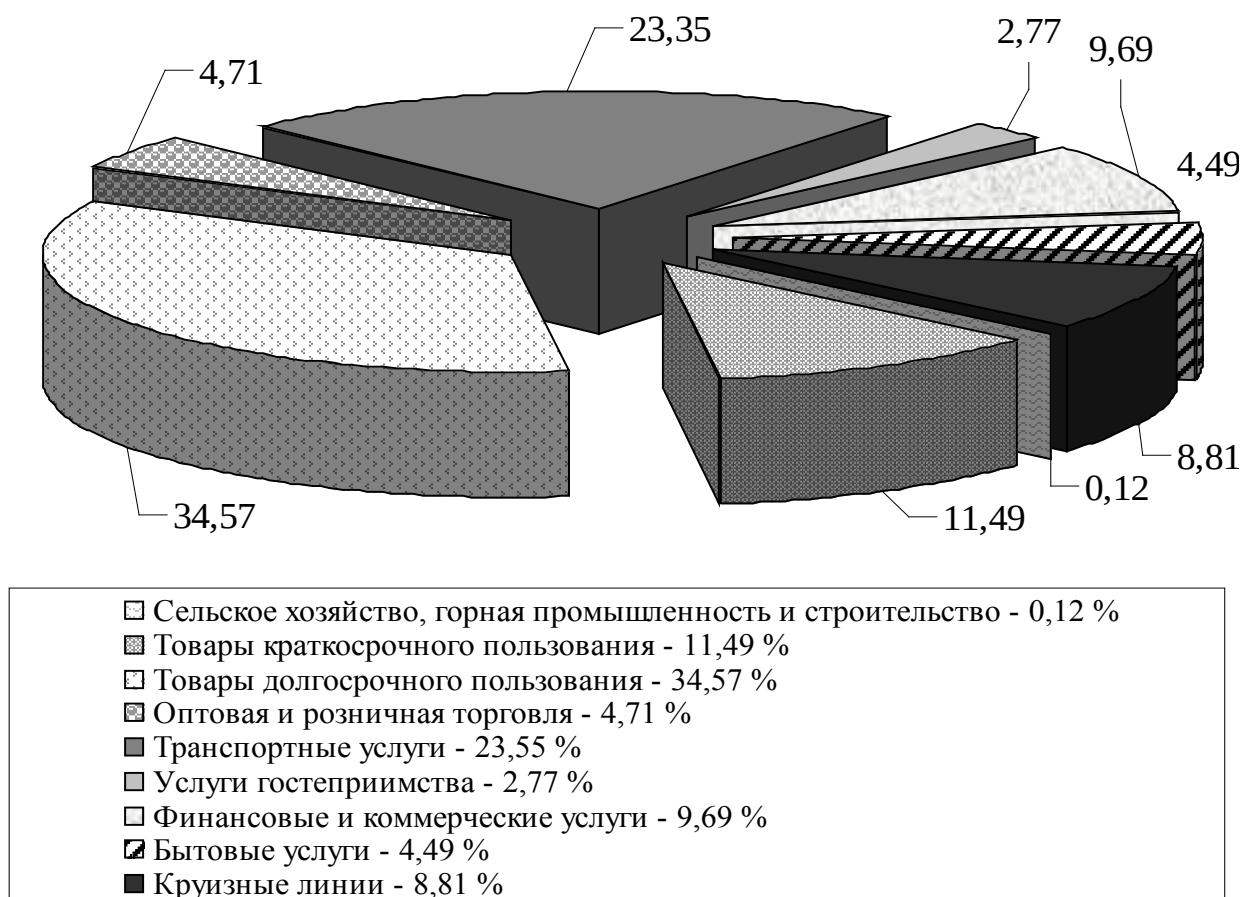


Рис. 3.6. Структура прямых доходов европейской круизной индустрии, %

Оценивая динамику общего влияния количества европейских круизных пассажиров на получение прямых доходов отдельных отраслей, задействованных в круизном секторе Европы, необходимо отметить тесную зависимость между данными показателями. Даже, несмотря на незначительную связь между числом круизных туристов и уровнем прямых доходов сельского хозяйства, горной промышленности и строительства (36,42 % вариации уровня доходов обусловлены количеством путешествующих на круизных судах), при оценке валового дохода эта зависимость существенно увеличивается, что объясняется в большей мере косвенным воздействием данных секторов на результативность круизного туризма. Мультипликационная эффективность круизного бизнеса предопределяет получение значительного совокупного экономического

эффекта от его развития, который составляет 6,6 млн. евро на каждую тысячу круизных туристов.

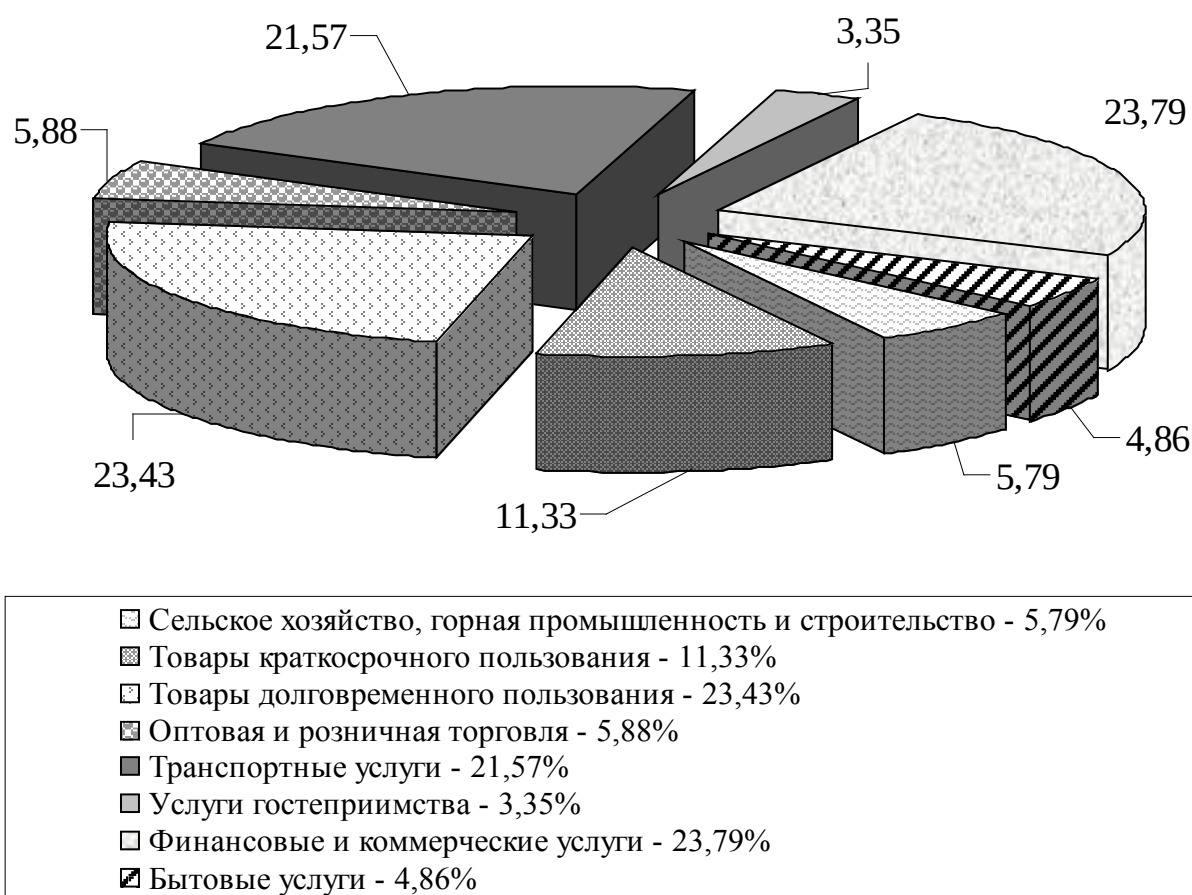


Рис. 3.7. Структура совокупных доходов европейской круизной индустрии, %

Рассматривая структуру трех наиболее успешных круизных дестинаций (Италии, Германии и Франции), следует отметить, что в целом при сохранении определенных пропорций, свойственных данному виду экономической деятельности, структурный состав отраслей, принимающих участие в формировании круизного туристского продукта, видоизменяется согласно специфическим особенностям отдельно взятой страны, весьма незначительно (рис. 3.8).

Следовательно, усредненная по всем видам деятельности структура вклада круизной индустрии в экономику европейских стран может выступать как базовая структурная модель в системе управления развитием круизного

туризма в Украине и Крыму. Кроме того, ориентация на мировые тенденции и закономерности развития круизного рынка создаст основу для формирования собственного привлекательного круизного продукта и обеспечит рост доходности всех секторов, задействованных в его создании.

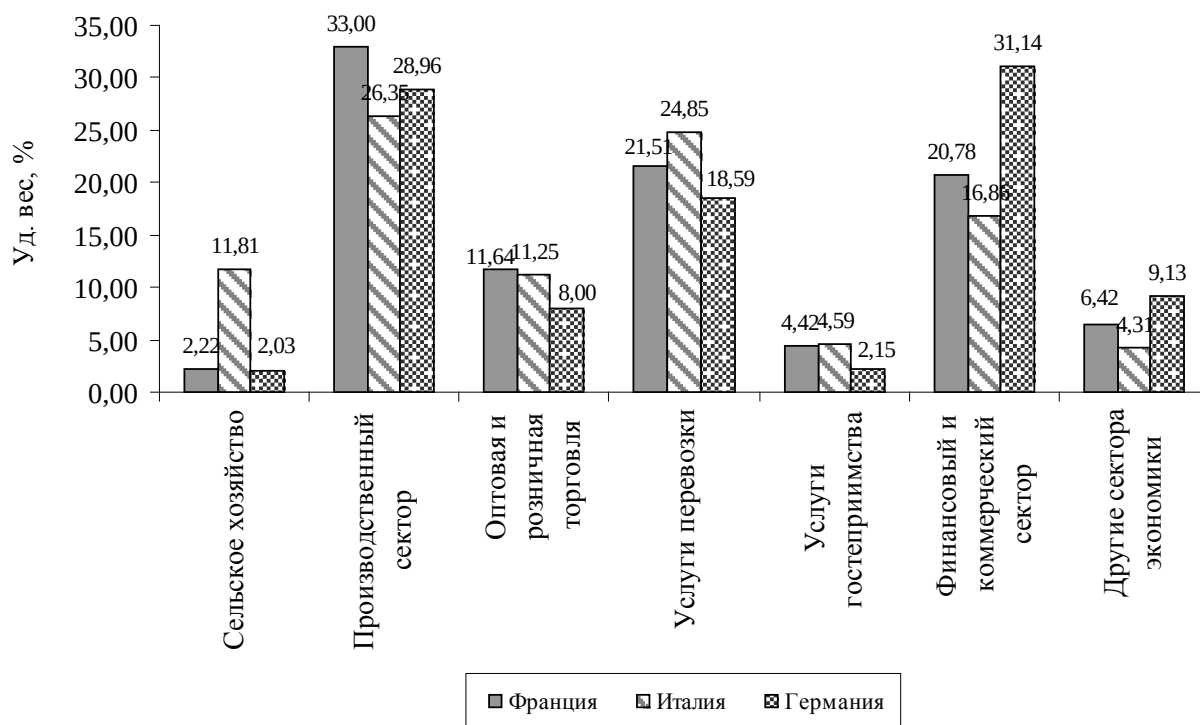


Рис. 3.8. Структурный состав отраслей, задействованных в формировании круизного туристского продукта, наиболее успешных круизных дестинаций

Таким образом, выявлены современные тенденции и закономерности развития круизного рынка путем последовательного анализа перспектив его роста и результатов диагностирования маркетинговой среды; выделены ключевые направления, формирующие доходы и рынок рабочей силы в круизном бизнесе, к которым относятся: производственный сектор; предоставление транспортных услуг; оказание финансовых и коммерческих услуг туристам и членам экипажа. Установлено, что структурный состав отраслей, принимающих участие в формировании круизного туристского продукта, видоизменяется согласно специфическим особенностям отдельно взятой страны, незначительно, что позволяет рассматривать его как базовую

структурную модель в системе управления развитием круизным туризмом в Украине.

3.3. Оценка результатов деятельности морских портов как стратегических центров развития круизного туризма

Морские порты неразрывно и исторически связаны с развитием судоходства, на местонахождение которых влияют географические, гидрографические и гидрологические, технические, экономико-политические, социально-культурные факторы, а также наличие тяготеющих наземных районов, культурных и промышленных центров, наземных коммуникаций, транспортных путей [229]. Особые требования выдвигаются к морским пассажирским портам, что обусловлено сложностью самого процесса приема круизного судна с большим количеством пассажиров (1000-6000 чел.), для обслуживания которых требуются специальные причалы в глубоководной гавани (минимум 10-12 м) с терминалами для таможенных, иммиграционных, санитарных контрольно-пропускных пунктов, а также служб безопасности. При этом терминалы должны обладать значительной пропускной способностью и быть надлежаще оборудованы для регистрации пассажиров и их багажа, осуществления туристских формальностей, рядом с ними должны располагаться значимые площади для стоянки туристских автобусов, на которых осуществляется наземное обслуживание пассажиров [229].

В мировой практике используется выделение трех типов портов, базирующееся на определенных характеристиках [365, 368, 369]:

1. Базовый порт (*home-port*) – порт, являющийся начальной или завершающей точкой круиза. В нем производится посадка или высадка пассажиров, порт обладает всей необходимой инфраструктурой, гостиничными и развлекательными комплексами, причальными стенками для круизных судов. Постоянный базовый порт может обеспечить использование

основных возможностей по трудоустройству, а также предоставлять зрелищно-развлекательные программы для туристов. Базовый порт, помимо расходов туристов на обзорные автобусные экскурсии, местные водные экскурсии вдоль побережья с посещением курортов и тематических парков, приобретение сувениров и т. п., имеет дополнительный доход в виде предоставления услуг по размещению туристов в отелях на берегу на этапе прибытия и завершения круиза, трансфер в аэропорт или к терминалу другого средства перевозки и др. Кроме того, значительную долю доходов составляет оказание услуг по техническому обслуживанию судов и снабжению необходимой провизией.

2. Порт назначения (*call-port*) – порт, в который заходят круизные суда во время круиза, его основными характеристиками являются технические возможности для приема круизных судов, наличие достопримечательностей и туристских объектов, представляющих интерес для отдыхающих.

3. Комбинированный порт (*hybrid port*) – производный из двух предыдущих категорий: является начальной или конечной точкой для некоторых круизных маршрутов, и в то же время действует как промежуточная точка для других маршрутов.

Однако, несмотря на тот факт, что круизный туризм является значимым фактором национального экономического роста, в Черноморском регионе как Украины, так и России он представлен лишь в качестве побочного источника дохода нескольких портов, которые имеют технические возможности для приема круизных судов - это Одесский, Ялтинский, Севастопольский и Сочинский морские торговые порты. Крымские морские порты Керчи, Феодосии и Евпатории, а также российские черноморские порты Анапа и Новороссийск участвуют в процессе обслуживания круизных судов опосредованно, так как не имеют технических возможностей для организации данного перспективного направления бизнеса. Кроме того, уровень качества портовой инфраструктуры в регионе Черного моря Украины и России во много раз отстает от уровня других стран (Украина

занимает 96 позицию в рейтинге среди 142 стран, с каждым годом увеличивая разрыв: 2008 г. – 87, 2009 г. – 80, 2010 - 94 место; Россия незначительно превосходит Украину, находясь на 93 позиции в рейтинге), что, прежде всего, обусловлено низким уровнем диверсификации, недостаточным взаимодействием между различными видами транспорта и отсутствием мультимодальной логистической инфраструктуры.

Вместе с тем, за последнее десятилетие активность руководства Одесского морского порта привела к определенным позитивным результатам: число судозаходов круизных лайнеров увеличилось в 1,8 раз относительно 1994 г. и в 3 раза по сравнению с 2000 г., а круизный пассажиропоток возрос более, чем на 240 % (рис. 3.9, 3.10, табл. 3.6) [93, 183, 184].

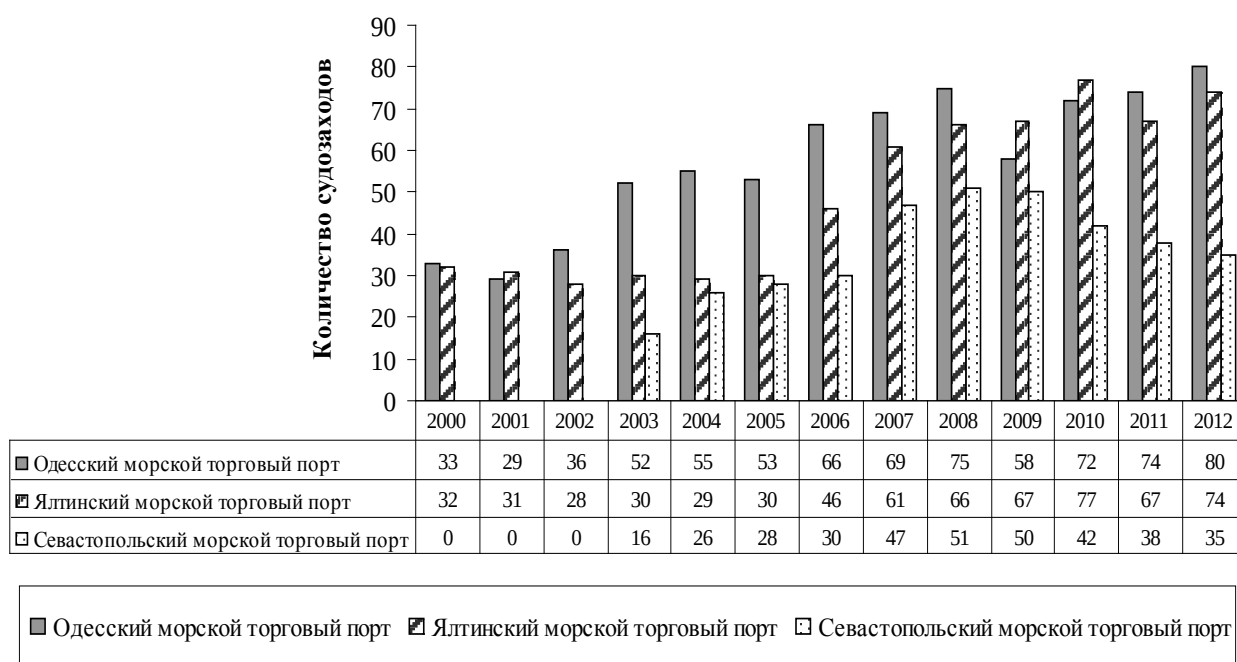


Рис. 3.9. Динамика заходов круизных судов в порты Украины
за период 2000-2012 гг. *

* до 2014 г. крымские порты находились в составе Украины

При этом, если общий прирост судозаходов круизных лайнеров за период 2009-2012 гг. сдерживался ежегодным сокращением заходов

транзитных круизных судов в Севастопольский морской порт, то превышение темпов роста круизного пассажиропотока над темпами роста заходов судов в порты Украины свидетельствует о тенденции к увеличению размеров круизных лайнеров и соответственно уровня их пассажировместимости.

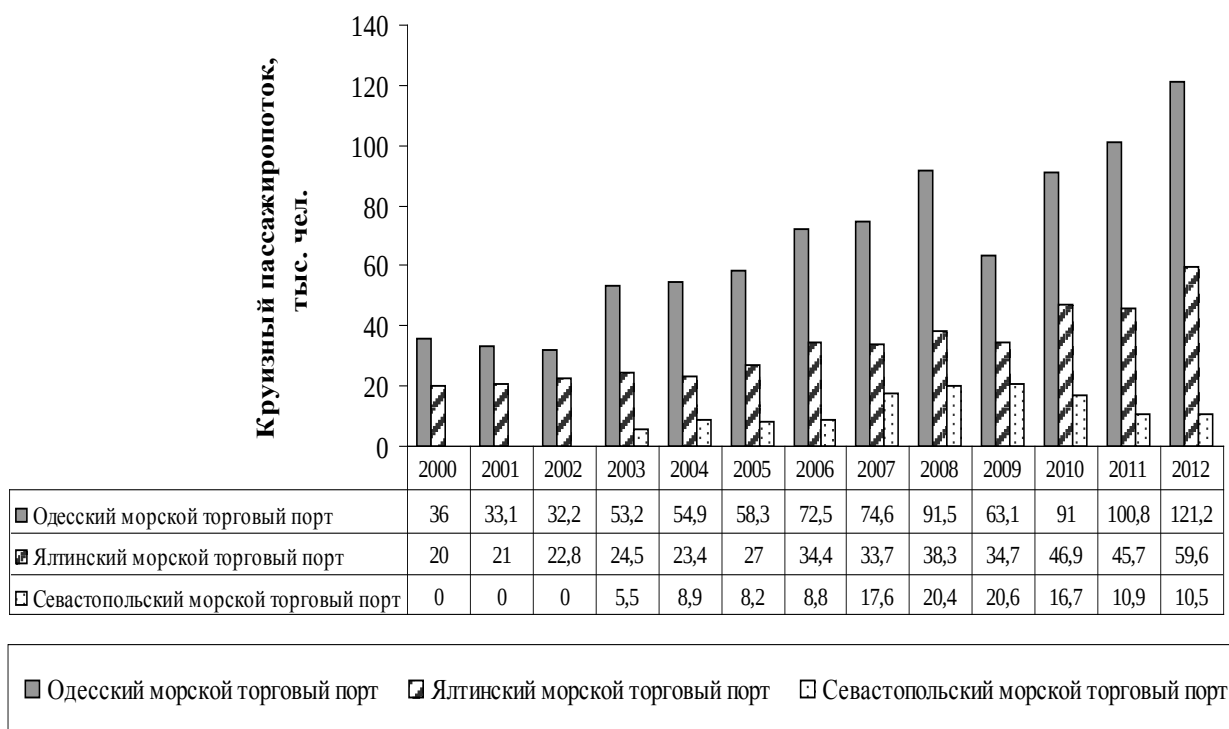


Рис. 3.10. Динамика круизного пассажиропотока украинских портов за период 2002-2012 гг.

Сравнивая долю судозаходов иностранных лайнеров в украинские и крымские порты, следует отметить практически одинаковый интерес круизных операторов к Одесскому и Ялтинскому морским портам (табл. 3.7). В то же время, необходимо обратить внимание, что на фоне общей положительной динамики в 2011 г. наблюдается снижение заходов круизных судов в Ялтинский морской порт. Данное обстоятельство связано, во-первых, с выходом Ялтинского порта из состава членов международной круизной организации MedCruise (Одесса и Севастополь до настоящего времени являются членами ассоциации) из-за кризисного состояния порта и невозможности проводить своевременную оплату членских взносов; во-

вторых, отсутствием заинтересованности со стороны местных властей в развитии круизного туризма, их нежеланием тратить время и силы на достойную организацию приема круизных туристов, аргументируя это разовой нагрузкой на инфраструктуру города, проблемами коммунальных служб относительно утилизации бытовых отходов, недостаточностью автобусного парка и гидов-переводчиков, способных качественно представить материал о достопримечательностях города, и т.п.

Таблица 3.6

**Прирост судозаходов круизных лайнеров и круизного пассажиропотока
портов Украины, %**

Годы	Темпы прироста судозаходов круизных лайнеров в порты Украины, %				Темпы прироста круизного пассажиропотока, %			
	ОМТП	ЯМТП	СМТП	Общий прирост судозаходов	ОМТП	ЯМТП	СМТП	Общий прирост пассажиропотока
2001	-12,12	-3,13	-	-7,69	-8,06	5,00	-	-3,39
2002	24,14	-9,68	-	6,67	-2,72	8,57	-	1,66
2003	44,44	7,14	-	53,13	65,22	7,46	-	51,27
2004	5,77	-3,33	62,50	12,24	3,20	-4,49	61,82	4,81
2005	-3,64	3,45	7,69	0,91	6,19	15,38	-7,87	7,22
2006	24,53	53,33	7,14	27,93	24,36	27,41	7,32	23,74
2007	4,55	32,61	56,67	24,65	2,90	-2,03	100,00	8,82
2008	8,70	8,20	8,51	8,47	22,65	13,65	15,91	19,30
2009	-22,67	1,52	-1,96	-8,85	-31,04	-9,40	0,98	-21,17
2010	24,14	14,93	-16,00	9,14	44,22	35,16	-18,93	30,57
2011	2,78	-12,99	-9,52	-6,28	10,77	-2,56	-34,73	1,81
2012	8,11	10,45	-7,89	5,59	20,24	30,42	-3,67	21,54
Средние темпы прироста, %	7,61	7,23	9,11	9,31	10,65	9,52	7,45	10,78

Вместе с тем, по оценкам аналитиков круизного рынка, Ялта занимает первое место среди всех Черноморских стран по уровню туристской привлекательности и является стратегическим центром для круизных

операторов при формировании маршрутной сетки круизов и организации программ отдыха туристов на берегу.

Таблица 3.7

**Распределение круизного пассажиропотока и судозаходов
круизных лайнеров по портам Украины, %**

Годы	Структура судозаходов круизных лайнеров по портам Украины, %			Структура круизного пассажиропотока по портам Украины, %		
	ОМТП	ЯМТП	СМТП	ОМТП	ЯМТП	СМТП
2001	50,77	49,23	-	64,29	35,71	-
2002	48,33	51,67	-	61,18	38,82	-
2003	56,25	43,75	-	58,55	41,45	-
2004	53,06	30,61	16,33	63,94	29,45	6,61
2005	50,00	26,36	23,64	62,96	26,83	10,21
2006	47,75	27,03	25,23	62,35	28,88	8,77
2007	46,48	32,39	21,13	62,66	29,73	7,61
2008	38,98	34,46	26,55	59,25	26,77	13,98
2009	39,06	34,38	26,56	60,92	25,50	13,58
2010	33,14	38,29	28,57	53,29	29,31	17,40
2011	37,70	40,31	21,99	58,86	30,34	10,80
2012	41,34	37,43	21,23	64,04	29,03	6,93

Непонимание значимости развития круизного туризма и его вклада в доходную часть местного бюджета (прежде всего, за счет роста предпринимательской активности и уровня жизни местного населения), коррупция в органах местной власти, с одной стороны – предопределили негативный имидж крымского курорта в зарубежных средствах массовой информации, а с другой – акцентировали внимание регионального руководства на необходимость изменения туристской политики в области круизного бизнеса, что способствовало принятию ряда мер по преодолению информационного вакуума и поддержанию престижа региона, а также изменению тарифной политики в сфере круизного судоходства, что сразу отразилось и на росте заходов круизных лайнеров в украинские порты (общий прирост составил 6 % в 2012 г. по сравнению с 2011 г.).

В 2013 г. было возобновлено круизное сообщение на Черном море между курортными городами России и Украины, организатором которого выступила Black & Baltic Seas Cruise Company – дочерняя компания Санкт-петербургского туроператора «Экспо-тур», используя зафрахтованное у Карибского судовладельца судно «Адриана», 1972 года постройки (реновации были осуществлены в 1992, 2003, 2010 гг.), вместимостью до 300 пассажиров и 100 членов экипажа. В курортный сезон (май-сентябрь) была запланирована серия регулярных круизов «Шесть курортных столиц Черного моря» с еженедельными заходами судна в города: Новороссийск, Сочи, Феодосия, Ялта, Одесса, Севастополь. Преимуществами новой линии явились ее доступность для внутренних туристов (не требовался загранпаспорт и виза), закольцованность маршрута (в каком порту турист поднялся на борт, в том же через неделю он мог сойти на берег) и интернациональный состав судовой команды «Адрианы»: русские, украинцы, кубинцы, филиппинцы, американцы и т.д. Вместе с тем, организаторы круиза отметили, что в 2014 г. феодосийский морской порт будет исключен из маршрута, ввиду отсутствия оборудованного причала и морского вокзала, что во время круизов создавало множество неудобств туристам и пассажирам судна. Так же, как было отмечено ранее, Одесский порт временно будет выведен из данного круизного маршрута из-за сложной политической ситуации в Украине и невозможностью предоставления необходимых мер по безопасности круизных туристов.

Следовательно, несмотря на существенное улучшение показателей развития круизного туризма, потенциал украинских и крымских портов используется крайне неэффективно. Так, доходы от круизных перевозок Одесского морского торгового порта составляют всего 2 % от общего объема реализованных портовых услуг, при этом возможности порта позволяют принимать до 4 млн. чел., то есть на сегодняшний день причал Одесского морского вокзала задействован всего на 3 %.

Помимо вышеизложенных проблем, существуют технические ограничения для приема круизных судов в украинских и крымских портах. Глубины крымских портов не позволяют принимать суда длиной более 250 м: Ялтинский порт способен обеспечить прием судна длиной до 215 м (до 240 м при благоприятных метеоусловиях) и осадкой до 8,6 м; Севастопольский порт оборудован для оказания услуг лайнеров водоизмещением до 150 тыс. т. Прием больших круизных теплоходов в Одесском порту ограничен пропускной способностью пролива Босфор, не позволяющей принимать суда высотой более 54 м. Вследствие чего, наибольшую долю в судозаходах транзитных круизных судов занимают теплоходы пассажировместимостью до 500 чел. (рис. 3.11, 3.12), в то время, как во всем мире средняя пассажировместимость круизного судна составляет 3000 тыс. чел.; кроме того, последнее десятилетие обозначило ярко выраженную тенденцию к превалированию лайнеров большего тоннажа и пассажировместимости (до 7000 чел.) с максимально широким ассортиментом услуг на борту.

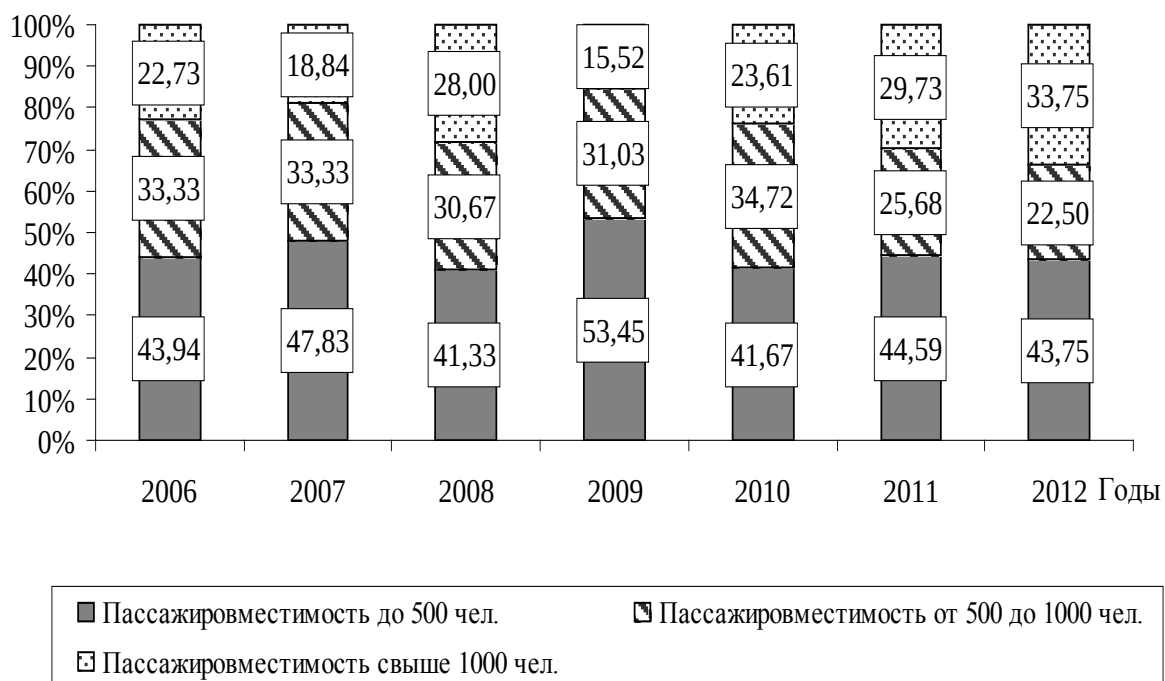


Рис. 3.11. Динамика изменения структуры судозаходов круизных лайнеров, посетивших Одесский морской торговый порт

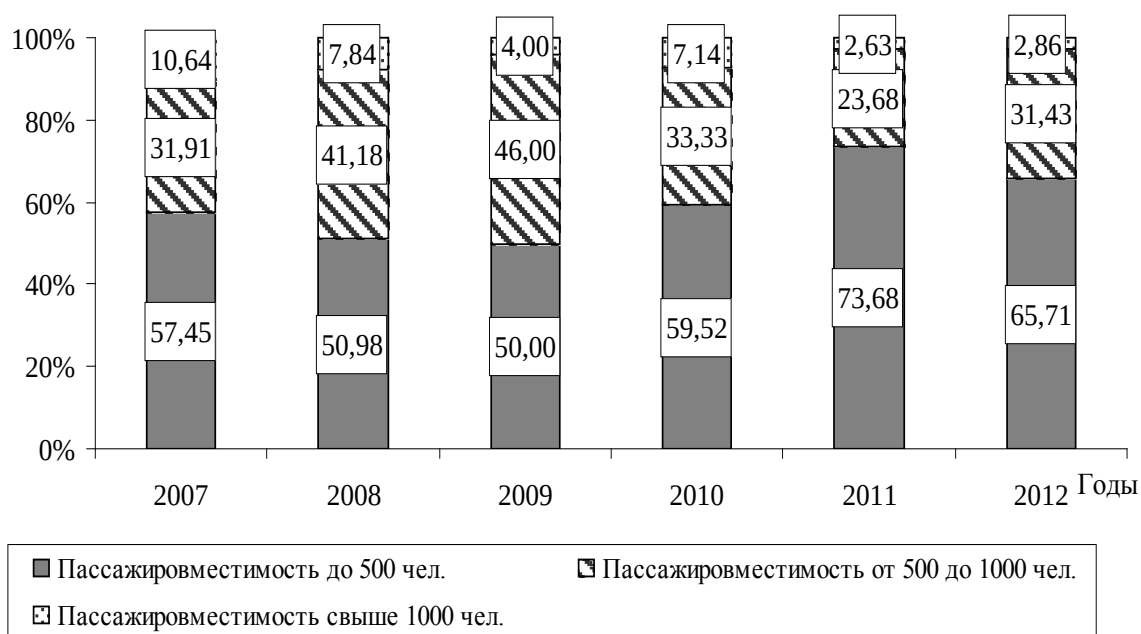


Рис. 3.12. Динамика изменения структуры заходов круизных судов, посетивших Севастопольский морской торговый порт

Принимая во внимание изменение политической ситуации в Украине и переход Крыма в состав России, считаем целесообразным провести анализ динамики судозаходов круизных лайнеров и круизного пассажиропотока Сочинского морского торгового порта, являющегося на сегодняшний день одним из наиболее перспективных круизных портов в регионе Черного моря. Развитие морских круизных перевозок и продвижение Сочинского морского торгового порта на рынке морского круизного судоходства было и остается одним из основных направлений деятельности порта.

К началу зимних олимпийских игр 2014 г. была проведена комплексная реконструкция Сочинского морского порта с целью организации приема/отхода круизных судов и создания надлежащей инфраструктуры для круизных пассажиров, что позволяет надеяться на существенный рост пассажиропотока и судозаходов круизных лайнеров, которые до настоящего времени значительно уступали как Одесскому, так и крымским морским портам (рис. 3.13).

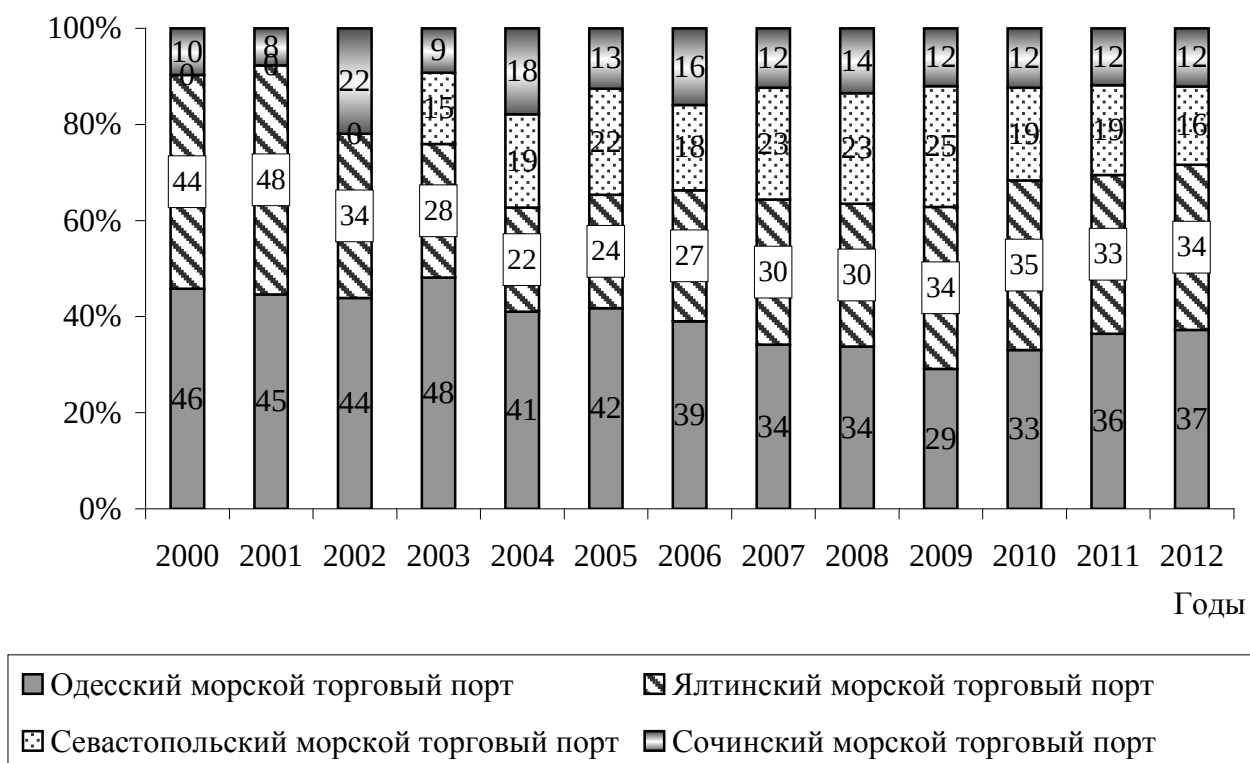


Рис. 3.13. Структура судозаходов круизных лайнеров в порты Одесса, Ялта, Севастополь и Сочи за 2000-2012 гг., %

Обслуживание круизных судов, приносящее миллионный доход его участникам в странах, уделяющих пристальное внимание данному направлению бизнеса, в Сочинском морском торговом порту является убыточным видом экономической деятельности. Несмотря на ежегодный рост доходов от обработки круизных лайнеров, косвенные расходы, связанные с высокой стоимостью коммунальных платежей, арендной платой, расходами на привлечение сторонних организаций, ремонтом береговых объектов и др. побочных расходов нивелировали положительный экономический эффект и способствовали получению в 2012 г. 1424 млн. руб. убытков от операционной деятельности и более 4000 млн. руб. убытков от финансово-хозяйственной деятельности (табл. 3.8).

Кроме того, доля доходной части от обслуживания круизных судов составляет всего 4 % в общей структуре доходов порта (табл. 3.9).

Таблица 3.8

**Структура расходов от обработки круизных судов в Сочинском морском
торговом порту в 2012 г.**

Статьи расходов	Прямые расходы		Косвенные расходы		Общие расходы	
	млн. руб.	уд. вес, %	млн. руб.	уд. вес, %	млн. руб.	уд. вес, %
Фонд оплаты труда и единый социальный взнос	-	-	3 744	37,12	3 744	34,94
Топливо	519	82,78	88	0,87	607	5,67
Коммунальные расходы	47	7,50	493	4,89	540	5,04
Амортизация	-	-	385	3,82	385	3,59
Материалы	-	-	588	5,83	588	5,49
Ремонт флота	-	-	1 410	13,98	1410	13,16
Ремонт и техническое обслуживание береговых объектов	-	-	223	2,21	223	2,08
Ремонт и техническое обслуживание оборудования	-	-	199	1,97	199	1,86
Арендная плата	-	-	1 695	16,80	1 695	15,82
Услуги регистра	-	-	89	0,88	89	0,83
Командировки	-	-	72	0,71	72	0,67
Подготовка кадров	-	-	15	0,15	15	0,14
Противопожарные мероприятия	-	-	8	0,08	8	0,07
Страхование	-	-	24	0,24	24	0,22
Услуги сторонних организаций	61	9,73	1 024	10,15	1085	10,13
Транспортный налог	-	-	13	0,13	13	0,12
Прочие расходы	-	-	17	0,17	17	0,16
Всего	627	100,00	10 087	100,00	10 714	100,00

Источник: составлено автором по данным [225]

Таблица 3.9

**Экономические показатели деятельности Сочинского морского
торгового порта в сфере обслуживания круизных судов в 2012 г.**

Показатели	Млн. руб.	Доля в общем объеме предоставленных услуг, %
Доходы	9290	3,89
Расходы, в том числе	10714	5,61
- прямые;	627	0,33
- косвенные	10087	5,28
Финансовый результат от операционной деятельности, млн. руб.	- 1424	
Накладные расходы (административно- управленческие, общеэксплуатационные), млн. руб.	2870	
Прибыль (убыток) от финансово- хозяйственной деятельности, млн. руб.	- 4294	

Значительный удельный вес условно-постоянных расходов при предоставлении услуг по обслуживанию круизных судов обусловил превышение расходов порта над доходами по данному направлению деятельности [225].

Вместе с тем, в отличие от украинских и крымских портов, руководство которых, несмотря на неоднократные официальные обращения автора, категорически отказывалось предоставить информацию о производственно-хозяйственной и финансовой деятельности портов в сфере круизного обслуживания судов, указывая на «коммерческую тайну» и конфиденциальность данной информации, Сочинский морской торговый порт публикует на официальном сайте основные формы статистической отчетности предприятия, что дает возможность не только проанализировать экономические показатели по отдельным направлениям деятельности общества, но и позволяет выявить проблемные аспекты в его развитии.

Согласно отчету о финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Сочинский морской торговый порт» безубыточный объем обработки

круизных судов составляет 39 ед. при фактическом обслуживании 26 ед. (рис. 3.14).

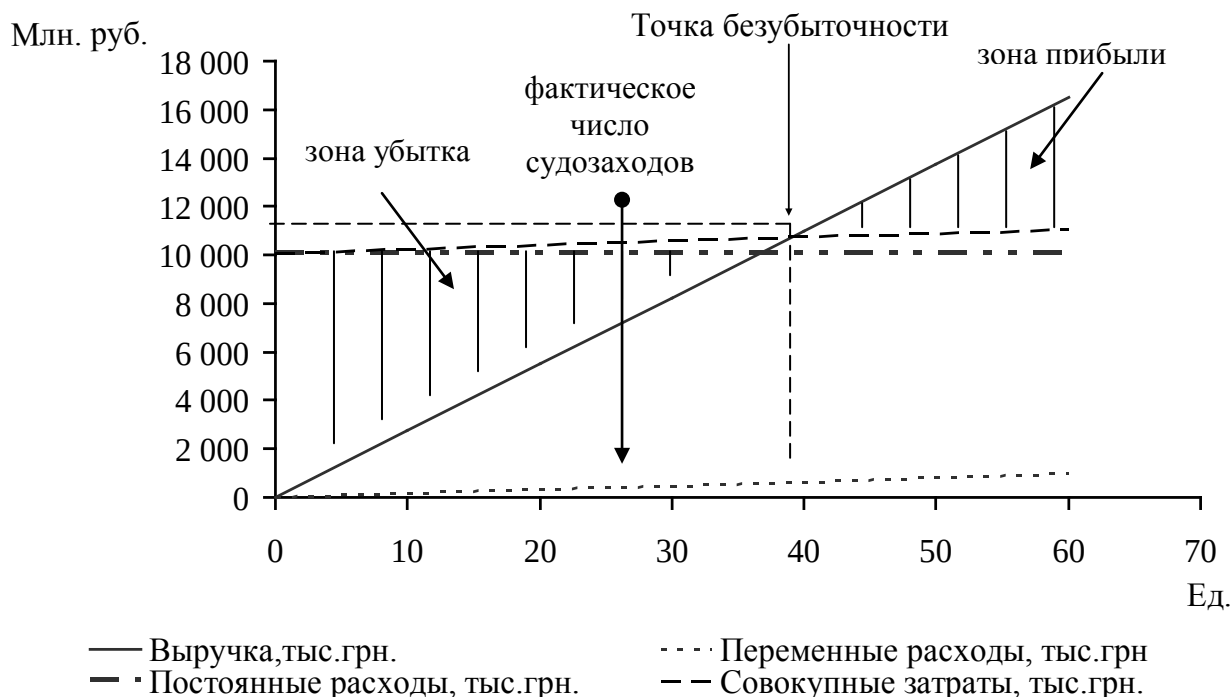


Рис. 3.14. Графическая интерпретация точки безубыточности по предоставлению услуг круизным судам морпорта Сочи

Следовательно, для преодоления порога безубыточности руководству порта необходимо принять ряд координационных мер, направленных на повышение привлекательности порта Сочи для круизных компаний и объединение усилий в области продвижения морского туризма с администрациями близлежащих черноморских портов для разработки совместных круизных маршрутов. Как было отмечено ранее, специфика круизного бизнеса такова, что круизные операторы не заинтересованы в заходе судна в один порт, при формировании маршрута круиза планируется посещение сразу нескольких портов — короткие ночные переходы с дневными стоянками в портах позволяют сэкономить горючее, делают круиз менее затратным для судовладельца и более интересным для туристов. Исходя из этого, порты, принимающие круизные лайнеры, являются не конкурентами, а партнерами, так называемыми «поддерживающими

элементами», реализующими совместные цели по привлечению круизёров в регион.

В данном контексте целесообразно использование международного опыта развития круизной индустрии и портовой инфраструктуры в частности, который подчеркивает необходимость консолидации всех участников круизного бизнеса. Так, мировые круизные и судоходные компании при постройке нового крупного судна одновременно строят терминал для его обслуживания с целью достижения вертикальной интеграции производственного процесса и повышения эффективности деятельности. Вследствие чего, современные морские порты в туристских центрах имеют причальные стенки значимой длины. В Генуе (Италия), которая считается центром круизного бизнеса на Средиземноморье, в порту сооружено более 20 км причальных стенок для крупных морских судов с большой осадкой, оборудованных терминалами с КПП [229]. Стокгольм имеет в общей сложности в двух гаванях причальных стенок до 900 м и принимает более 150 круизных судов и около полумиллиона туристов ежегодно (для сравнения: в 2011 г. Одесский порт принял 74 круизных судна и 101 тыс. чел., Ялтинский – 67 судов и 46 тыс. пассажиров, Севастопольский – 38 лайнеров и 11 тыс. чел., Сочинский – 24 круизных судна и 30 тыс. чел. (рис. 3.15)).

Кроме того, эффективная деятельность в сфере круизного бизнеса зависит от комплексного взаимодействия администрации морских портов с круизными операторами, обеспечивающими реализацию круизных туров и участвующими в процессе организации круиза, к которым относятся [189]:

- туроператоры, создавшиеся именно для осуществления предпринимательской деятельности на рынке классических морских круизов, и специализирующиеся исключительно в этой области;

- многопрофильные туроператоры, занимающиеся различными видами туризма, для которых морские круизы изначально являлись основным, или одним из основных направлений деятельности;

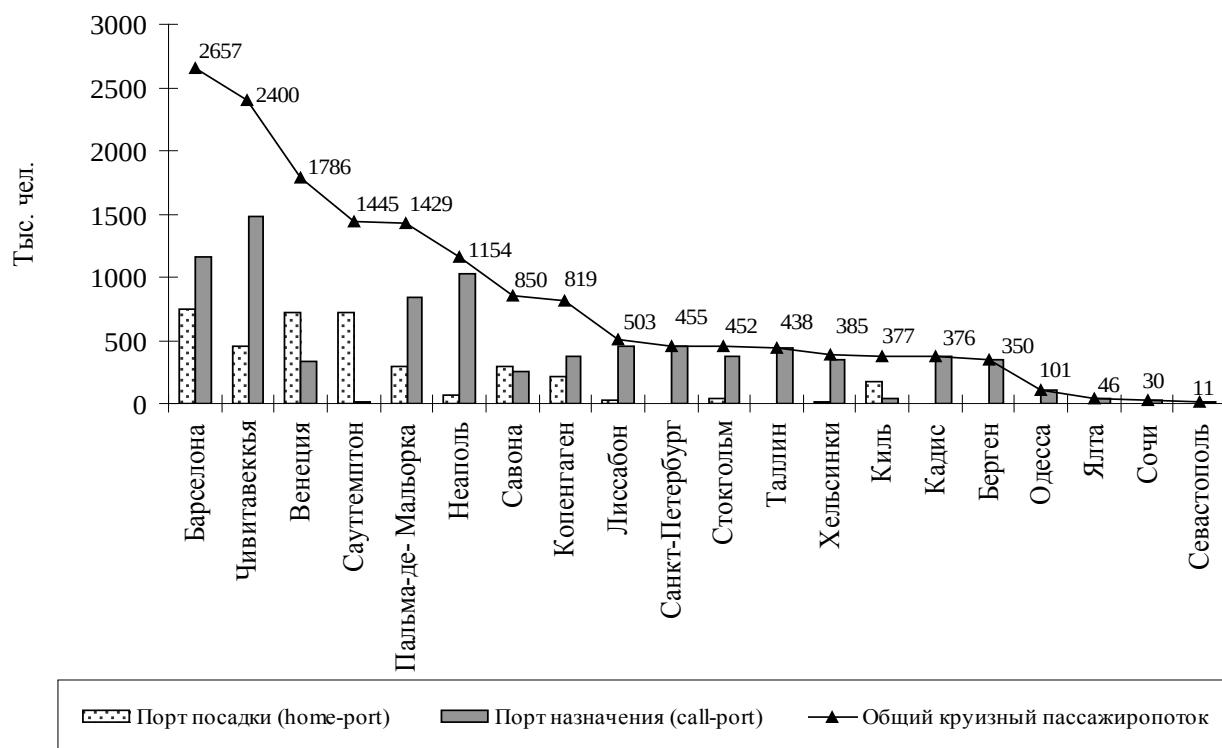


Рис. 3.15. Круизный пассажиропоток европейских морских портов
в 2011 г. (составлено по данным [375])

- туроператоры, не организующие чартеров, но специализирующиеся на работе с индивидуальной состоятельной клиентурой;
- компании, вышедшие на рынок морских круизов по мере развития своего бизнеса, связанного с деятельностью на массовых, пляжных или экскурсионных направлениях;
- туроператоры, занимающиеся специальными видами круизов, например, экспедиционными или ретро-круизами;
- туроператоры, специализирующиеся на обслуживании пассажиров круизных судов, прибывших в черноморские порты.

Следует отметить, что в Украине и России круизные операторы представлены в большей мере многопрофильными туроператорами и туроператорами, специализирующиеся на обслуживании пассажиров круизных судов, которые сконцентрированы в крупных туристских центрах (Одессе, Киеве, Симферополе, Севастополе, Ялте, Санкт-Петербурге, Москве, Сочи и т.п.). При этом, практически все туроператоры являются

агентами зарубежных круизных компаний, предоставляя услуги по реализации морских круизов по Северной Европе, Карибскому и Персидскому бассейнам, Средиземному и Черному морям, упуская возможность получения дополнительной прибыли и повышения своего конкурентного статуса на круизном рынке.

Так, Международная круизная ассоциация (Cruise Lines International Association) в результате исследования доходов и расходов круизных компаний и трат туристов на организацию морского путешествия выявила, что в среднем доходная часть круизной линии от обслуживания одного пассажира (данные 2011 г.) составляет 1728 \$, а расходная – 1543 \$, таким образом, каждый турист за период совершения круиза приносит прибыль в размере 185 \$ (табл. 3.10) [357].

Таблица 3.10

Структура формирования доходов и расходов на одного туриста [357]

Статьи доходов/ расходов	Доходы/расходы круизной компании, \$	Структура доходов/ расходов, %
Доходы круизной компании		
Стоимость круизного тура	1311	75,87
Расходы пассажира не входящие в стоимость тура, в том числе:	417	24,13
- казино и бары	222	12,85
- береговые экскурсии	81	4,69
- спа-процедуры	40	2,31
- другие расходы	74	4,28
Совокупные доходы	1728	100,00
Расходы круизной компании		
Операционные расходы	251	16,27
Агентская комиссия	225	14,58
Стоимость топлива	221	14,32
Корпоративные операционные расходы	200	12,96
Заработная плата	190	12,31
Амортизация	166	10,76
Питание	104	6,74
Прочие судовые расходы	76	4,93
Транспортные расходы	57	3,69
Процентные платежи	53	3,43
Общие расходы	1543	100,00
Прибыль до налогообложения	185	10,71

Учитывая, что средняя загрузка судна составляет 80 %, а средняя пассажировместимость – 2000 чел. (как уже было отмечено, на сегодняшний день повышенным спросом пользуются круизные лайнеры пассажировместимостью более 6000 чел., с экипажем судна – около 2000 чел.), прибыль круизной компании до налогообложения от одного рейса составляет порядка 300000\$, что является основанием для активизации внимания к данному перспективному направлению бизнеса.

Таким образом, экономическая оценка результативности деятельности морских портов показала, что, несмотря на рост круизного судооборота, потенциал украинских и крымских портов используется крайне неэффективно, что обусловлено техническими ограничениями для приема круизных судов, низким уровнем диверсификации, недостаточным взаимодействием между различными видами транспорта и отсутствием мультимодальной логистической инфраструктуры.

Несоответствие уровня развития круизного туризма в Украине общемировому актуализирует целесообразность использования международного опыта развития круизной индустрии и портовой инфраструктуры в частности, который подчеркивает необходимость в объединении усилий в области продвижения морского туризма с администрациями близлежащих черноморских портов для разработки совместных круизных маршрутов и повышения привлекательности Черноморского региона для туристов и круизных операторов.

Выводы по 3 разделу

1. Проанализированы этапы реформирования, государственные и региональные концепции, стратегии, программы развития туризма в Украине и Крыму, а также система организационного обеспечения круизной индустрии. Выявлено отсутствие согласованности действий руководящих органов по их формированию и реализации, несовершенство системы

мониторинга деятельности предприятий туристской сферы, нарушение принципов формирования стратегических планов и системности разработки стратегического курса развития отрасли.

2. Установлено, что эффективное развитие круизного туризма зависит от создания надлежащей туристской инфраструктуры; технических возможностей морских портов, заключающихся в их способности принимать круизные суда определенных размеров; и нормативно-правовой базы, регулирующей процессы передачи портов в концессию, порядок установления портовых сборов для круизных судов и другие процедуры, что предполагает взаимодействие как различных министерств и ведомств, в состав которых входят государственные предприятия и организации, так и негосударственных структур, представленных общественными некоммерческими организациями.

3. Выявлены современные тенденции и закономерности развития мирового круизного рынка путем последовательного анализа перспектив его роста и результатов диагностирования маркетинговой среды, к которым относятся: высокий уровень специализации; глобализация и структуризация в мировом масштабе; горизонтальная и вертикальная интеграция; дифференциация круизного туристского продукта; комплексность предоставления услуг; зависимость качества предоставления услуг от квалификации персонала; ориентация на реализацию через сеть Интернет.

4. Рассмотрена структура формирования доходов и рынка рабочей силы в круизном туризме, которая обозначила ключевые направления развития индустрии: производственный сектор; предоставление транспортных услуг; оказание финансовых и коммерческих услуг туристам и членам экипажа. Установлено, что структурный состав отраслей, принимающих участие в формировании круизного туристского продукта, видоизменяется согласно специфическим особенностям отдельно взятой страны, незначительно, что позволяет рассматривать его как базовую структурную модель в системе управления развитием круизным туризмом в Украине.

5. Принимая во внимание социальную направленность круизного туризма, проведена оценка степени влияния количества европейских туристов, совершивших круизный вояж, и числа морских портов, оснащенных специализированным оборудованием для приёма круизных судов, на количество занятых в круизной индустрии. Согласно полученным данным, наибольшее влияние на повышение занятости оказывает строительство нового порта, которое способствует созданию 138 дополнительных рабочих мест со средней заработной платой 2800 евро в месяц (на одно рабочее место в порту создаётся 5 рабочих мест в городе).

6. Установлено, что, несмотря на рост круизного грузооборота, потенциал украинских и крымских портов используется крайне неэффективно, что обусловлено техническими ограничениями для приема круизных судов, низким уровнем диверсификации, недостаточным взаимодействием между различными видами транспорта и отсутствием мультимодальной логистической инфраструктуры.

7. Актуализирована целесообразность использования международного опыта развития круизного туризма и портовой инфраструктуры в частности, который подчеркивает необходимость в объединении усилий в области продвижения морского туризма с администрациями близлежащих черноморских портов для разработки совместных круизных маршрутов и повышения привлекательности Черноморского региона для туристов и круизных операторов.

Основные научные результаты раздела опубликованы в трудах автора [172, 176, 183-185, 188, 194].

РАЗДЕЛ 4

МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

4.1. Методы оценки эффективности стратегического развития круизного туризма

Многоотраслевой характер круизного туризма предопределяет использование методических и практических инструментов проведения исследования, базирующегося на статистическом изучении совокупности экономических показателей, характеризующих количественную сторону процессов развития круизного туризма в неразрывной связи с их качественными характеристиками. Актуальность применения экономико-статистических методов анализа и оценки стратегического развития круизного туризма усиливается тем обстоятельством, что на сегодняшний день круизный сектор Украины и туристская отрасль в целом характеризуется значительным отставанием от уровня развития большинства европейских стран. Отсутствие официальных статистических данных, позволяющих объективно определить причины и следствия кризисных явлений национального круизного рынка и разработать действенные пути решения выявленных проблем, обуславливают необходимость в получении комплексной информации, качественной её обработке и грамотной интерпретации полученных результатов.

В связи с недостатком научно-прикладного инструментария и не разработанностью методологии стратегического развития круизного туризма, возникает необходимость в формировании системы количественных и качественных показателей, комплексно характеризующих результативность развития круизной индустрии на основе применения методов экономико-статистического анализа.

В научной экономической литературе при оценке результатов хозяйствования, особое внимание уделяется проблеме эффективности

туризма как составному элементу общей эффективности общественного труда, выражающемуся определенными критериями и показателями. При этом в теории и практике туризма различаются понятия «туризм социальный» и «туризм экономический»; соответственно, отличными являются и критерии оценки эффективности туризма, базирующиеся на рациональном сбалансированном использовании имеющихся ресурсов и оптимизации результатов и затрат [165].

Круизный туризм как мировое социально-экономическое явление является одним из самых высокодоходных сегментов туристского рынка, критерием эффективности которого выступает совокупность эффектов, что отвечает теории оптимального функционирования экономики, в которой эффективность на отдельном «участке» рассматривается с позиций общего эффекта, то есть частные критерии эффективности соответствуют глобальному критерию и как бы «вытекают» из него [204, 231]. Вследствие чего, весь комплекс систем критериев эффективности круизного туризма зависит от общей деятельности системы, распадаясь на частные цели деятельности отдельных подсистем, которые взаимосвязаны между собой и эффектами, формирующими совокупный результат (рис. 4.1).

Зарубежные авторы, рассматривая эффективность круизного туризма, подразумевают наличие трех видов эффекта, обеспечивающих его результативность: экономический, социальный и экологический [353, 356, 370]. Также ученые устанавливают факторы прямого и косвенного воздействия круизного туризма на экономический рост государства, при этом оставляя без внимания его влияние на повышение научно-технического и инновационного потенциала предприятий, а также инвестиционной привлекательности территории, в которой развивается круизный туризм.

Вместе с тем, многоаспектность круизной индустрии предполагает необходимость выделения отдельных видов эффектов, полученных в результате развития круизного бизнеса, и возможности их учета на основе соответствующей оценки, наиболее значимыми из которых являются [165]:

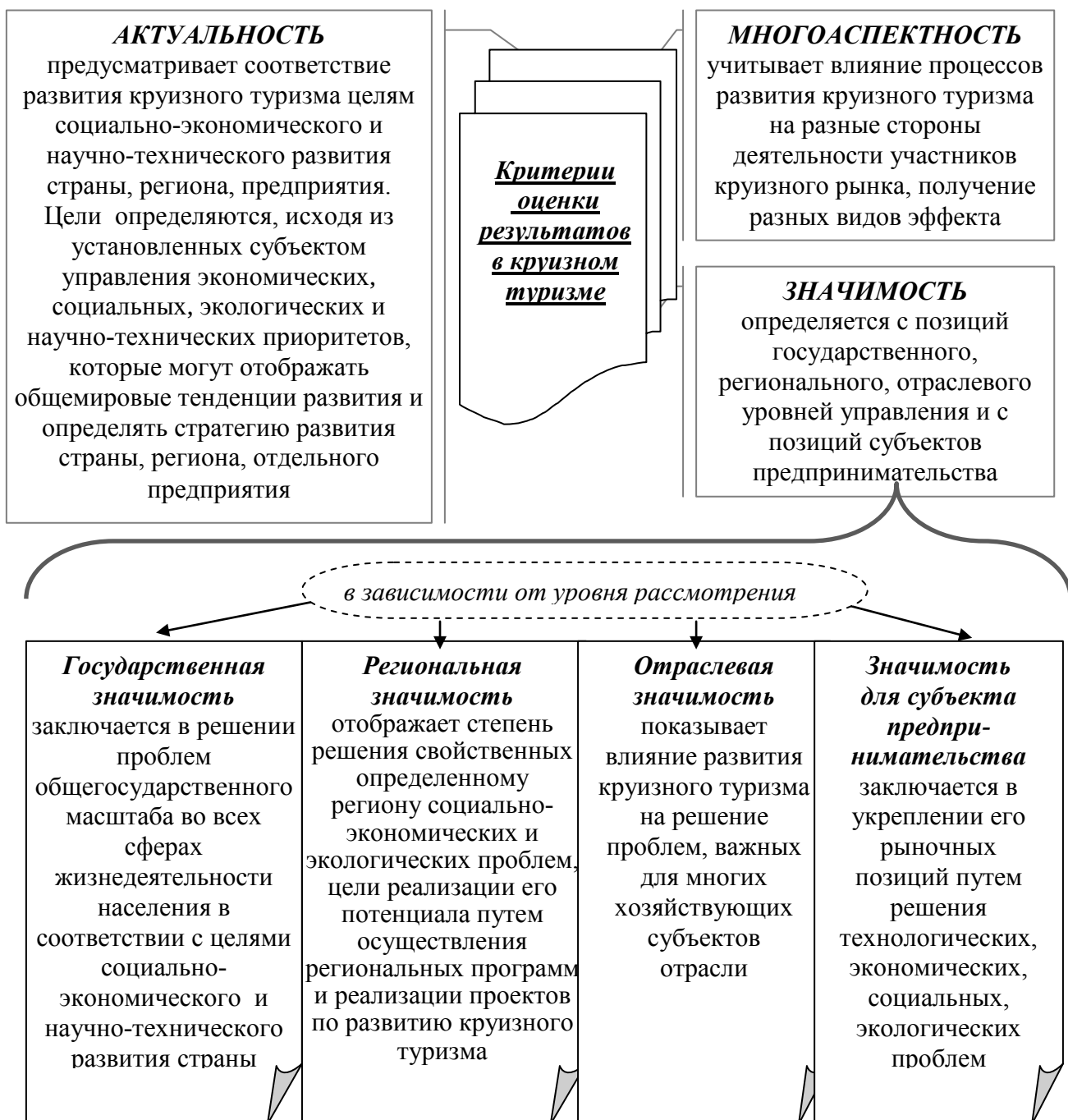


Рис. 4.1. Критерии оценки результатов развития круизного туризма

1. Экономический эффект, предполагающий рассмотрение результатов и затрат всех участников круизного бизнеса, исходными данными для которого являются: рыночная потребность в круизном туристском продукте, его прогнозная цена (с учетом расходов, уровня инфляции, заемного процента, уровня прибыльности) и величина реальных денежных потоков. Экономический эффект от развития круизной индустрии выражается, прежде всего, показателями дохода и прибыли, полученными предприятиями в

результате производства круизного туристского продукта и оказания сопутствующих услуг [138, 209].

2. Социальный эффект достигается за счёт значительного увеличения занятости населения, что обусловлено динамичным ростом круизного бизнеса, предопределяющим постоянную потребность в трудовых ресурсах не только в сфере круизного туризма, но и в обслуживающих секторах, на предприятиях и объектах туристской инфраструктуры, тем или иным образом ориентированных на удовлетворение потребностей круизных туристов.

3. Экологический эффект, выражающийся в способности сохранения природного богатства и снижении выбросов в окружающую среду, обеспечении безотходности производства, приближении к биосферосовместимому типу технологии, что особенно важно при реализации проектов в туристской сфере. Экологическая эффективность как круизной индустрии в целом, так и секторов и предприятий, в неё входящих, определяется соотношением темпов роста дохода, полученного в результате реализации круизного туристского продукта, к темпам роста расходов на защиту окружающей среды и затрат на применение и создание биосовместимых экологически чистых технологий.

4. Ресурсный эффект заключается в оптимальном формировании и распределении всех видов ресурсов и преодолении проблемы их ограниченности, что способствует наиболее эффективному использованию производственного, кадрового, инвестиционного, инновационного, экономического и финансового потенциала предприятий, задействованных в круизной индустрии. О значимости ресурсного эффекта можно судить по высказыванию П. Самуэльсона, который, характеризуя эффективное функционирование экономических систем, отмечал: «эффективность означает следующее: ресурсы экономики используются настолько эффективно, насколько возможно удовлетворить нужды и желания людей» [270], что позволяет утверждать о неразрывной связи экономического и ресурсного эффектов.

Следовательно, ресурсная эффективность является отражением результативности отдельных направлений деятельности предприятий, задействованных в развитии круизного туризма, и характеризуется ростом таких показателей, как: эффективность использования трудового потенциала работников, ресурсоотдача, в том числе фондоотдача, материалоотдача, отдача средств на оплату труда, оборачиваемость капитала и т.п. [11].

5. Научно-технический (инновационный) эффект, обусловленный постоянным обновлением и повышением качества круизного турпродукта, совершенствованием технико-технологической базы морских портов и предприятий судостроительной отрасли, расширением ассортимента и созданием новых видов туристских продуктов и услуг; повышением безопасности и уровня комфорта пассажиров при одновременном снижении негативного воздействия на окружающую среду, что подразумевает применение новых инновационных технологий, проведение мероприятий по энерго- и ресурсосбережению, использование современных электронных систем управления технологическими и информационными процессами, укрепление отраслевого кадрового потенциала (логическая схема оценки целесообразности внедрения локальных улучшающих инноваций на предприятиях круизной индустрии, а также уровни проявления эффективности инноваций в круизном туризме, приведены в приложении В).

Все вместе взятые виды эффектов формируют общий интегральный эффект, который дает возможность оценить совокупную экономическую эффективность функционирования круизной индустрии, сферы проявления и виды которой представлены на рис. 4.2:

$$ИЭ = ЭЭ + СЭ + ОЭ + РЭ + НТЭ \quad (4.1),$$

где *ИЭ* – интегральный эффект от круизного туризма;

ЭЭ – экономический эффект от круизного туризма;

СЭ – социальный эффект от круизного туризма;

ОЭ – экологический эффект от круизного туризма;

РЭ – ресурсный эффект от круизного туризма;

НТЭ – научно-технический (инновационный) эффект от круизного туризма.

<i>Проявления эффективности</i>		<i>в продуктивном смысле</i> - улучшение качества круизного продукта и расширение ассортимента предлагаемых круизных услуг
		<i>в технологическом смысле</i> - повышение производительности и улучшение условий труда работников круизной индустрии
		<i>в функциональном смысле</i> - повышение эффективности управления круизным сектором или отдельным предприятием круизной индустрии
		<i>в социальном смысле</i> - улучшение качества жизни населения, оздоровление нации
<i>В И Д Ы Э Ф Ф Е К Т И В Н О С Т И</i>	<i>По месту получения</i>	<i>Локальная эффективность</i> характеризует результаты деятельности на уровне отдельного субъекта хозяйствования
		<i>Региональная эффективность</i> включает поступление в региональный бюджет налоговых платежей и сборов от развития круизного туризма, экономический рост региона
		<i>Отраслевая эффективность</i> характеризует результаты деятельности на уровне субъектов хозяйствования отрасли
		<i>Общегосударственная эффективность</i> характеризует совокупную эффективность во всех сферах производства и использования круизного турпродукта в пределах государства
	<i>По цели определения</i>	<i>Абсолютная эффективность</i> показывает общий результат, полученный отдельной территорией (предприятием) от осуществления хозяйственной деятельности за определенный промежуток времени
		<i>Сравнительная эффективность</i> свидетельствует о результатах деятельности нескольких территорий (предприятий), на основе чего осуществляется выбор лучшей
	<i>По степени увеличения</i>	<i>Одноразовая эффективность</i> указывает на общий начальный результат, полученный территорией (предприятием) от предоставления круизных услуг
		<i>Мультипликационная эффективность</i> характеризует результат развития круизного туризма, который распространяется на другие отрасли, в результате чего имеет место мультипликация эффекта, то есть процесс его умножения
	<i>По времени учета результатов и расходов</i>	<i>Эффективность на протяжении расчетного периода</i> - результат, полученный на протяжении периода осуществления деятельности по производству круизного туристского продукта
		<i>Годовая эффективность</i> - эффективность, полученная на протяжении условного года (как правило, усредненная)

Рис. 4.2. Сферы проявления и виды экономической эффективности функционирования круизного туризма [10, 11, 199]

Взаимосвязь эффектов от развития круизного туризма всех уровней также проявляется в получении [76, 142]:

- прямого эффекта, включающего получение прибыли от объектов I группы: доходы круизных агентств и операторов, морских портов, судостроительных и судоходных компаний, отелей, ресторанов, историко-культурных объектов, магазинов и других предприятий туристской сферы;
- непрямого эффекта - получение прибыли от объектов II группы: организаций коммунальной, банковской, строительной и прочих сфер, а также заработная плата работников предприятий I группы;
- индикативного эффекта – прибыль от объектов III группы: доходы прочих резидентов в виде заработной платы, дивидендов, арендной платы и других видов платежей, полученных от реализации продукции и услуг объектам II группы.

Кроме того, оценивая эффективность функционирования круизного туризма, следует иметь в виду соотношения темпов роста основных показателей, характеризующих изменения результатов её развития во времени: прибыли, полученной предприятиями круизной индустрии в результате осуществления предпринимательской деятельности по созданию круизного продукта (Tr_{np}); количества пассажиро-дней, проведенных туристами на круизном судне (Tr_{∂}); объема реализации круизного туристского продукта (Tr_v); объема совокупных активов предприятий (Tr_a), и численности работников круизной индустрии (Tr_{χ}) [268, 296]:

$$Tr_{np} > Tr_{\partial} > Tr_v > Tr_a > Tr_{\chi} \quad (4.2)$$

Первое неравенство ($Tr_{np} > Tr_{\partial}$) свидетельствует о превышении темпов роста прибыли предприятий над темпами роста пассажиро-дней, проведенных туристами на борту круизного судна, что характеризует увеличение эффективности деятельности предприятий и организаций круизной индустрии.

Второе неравенство ($Tr_{\partial} > Tr_v$) говорит о снижении расходов на производство круизного туристского продукта и соответственно стоимости круиза для конечного потребителя за счет эффекта масштаба, что способствует росту круизного пассажиропотока и увеличению продолжительности круиза.

Третье неравенство ($Tr_v > Tr_a$) показывает опережение роста объема реализации круизного туристского продукта и услуг, связанных с его производством, над ростом совокупного капитала предприятий круизной индустрии, что характеризует экономичность использования имеющихся ресурсов.

Четвертое неравенство ($Tr_a > Tr_{\partial}$) означает, что предприятия, задействованные в формировании и реализации круизного туристского продукта, наращивают свой потенциал, формируют и развивают свои конкурентные преимущества, увеличивая стоимость активов и масштабы своей деятельности, без привлечения дополнительных трудовых ресурсов, следовательно, происходит интенсификация использования имеющихся ресурсов и рост эффективности использования человеческого капитала.

Возможность количественного измерения совокупных результатов функционирования предприятий является необходимым требованием для оценки успешности их деятельности. При этом результат комплексного развития отражается как на микро, так и на макро уровнях, тем самым обеспечивая согласованность общегосударственных интересов с интересами отдельных хозяйствующих субъектов.

Необходимо отметить, что одним из наиболее важных видов проявления эффективности круизного туризма является значительный социальный эффект [322]. Однако, если экономическую эффективность можно выразить количественно - оценить ее в денежном выражении, то систему общих и частных показателей социального плана измерить очень сложно или же просто невозможно [133].

Социальный аспект круизной индустрии выражается в формировании трех основополагающих социальных систем: системы эффективной занятости населения; системы обеспечения необходимого уровня жизни и доходов населения и системы, обеспечивающей благоприятные условия труда и отдыха.

Социальная эффективность функционирования круизного сектора проявляется на местном, региональном и общегосударственном уровнях и основана на интегрированном использовании потенциала территории и факторов производства различных отраслей, что приводит к развитию соответствующей инфраструктуры и сопутствующих видов деятельности, к формированию новых видов коммуникаций и форм обмена информацией [27, 125, 231]. На местном уровне социальное воздействие обусловлено повышением культурного, образовательного и профессионального уровня местного населения, вовлеченного в процесс обслуживания туристов, что на практике может проявляться через возрождение и поддержку народных ремесел, традиций и национальных праздников [231]. При этом социально-культурная самобытность выступает в качестве притягательного фактора для формирования культурных брендов территории [125].

На региональном уровне воздействие проявляется в изменении структуры экономики региона и возможности использования в реальной экономической жизни национальных, историко-культурных и иных традиций, обеспечение возможностей для межкультурных связей и обменов. На государственном уровне появляется возможность формирования «точки роста» круизной индустрии в новых регионах и районах плавания, что способствует повышению уровня занятости, а, соответственно, и жизненного уровня населения, сокращению уровня безработицы, сохранению культурного наследия народов, населяющих Украину [200].

Интегральный показатель социальной эффективности круизной индустрии, включает три ключевых направления, которые отражают интересы различных социальных групп [200, 231]:

$$\mathcal{E}C = \mathcal{E}C_y + \mathcal{E}C_p + \mathcal{E}C_{om} \quad (4.3)$$

где $\mathcal{E}C$ - интегральный коэффициент социальной эффективности;

$\mathcal{E}C_y$ - социальная эффективность от повышения уровня удовлетворенности совершенствованием управления со стороны работодателей;

$\mathcal{E}C_p$ - социальная эффективность от улучшения условий труда и отдыха со стороны работающих;

$\mathcal{E}C_{om}$ - социальная эффективность от повышения уровня удовлетворенности отдыхом со стороны туристов, предпочитающих морские путешествия.

Каждый из приведенных обобщающих показателей включает соответствующий набор качественных и количественных характеристик, объективно отражающих социальные изменения в обществе при оказании круизных туристских услуг, которые в своей совокупности создают единую основу для определения социальной эффективности круизного бизнеса (табл. 4.1).

Следует отметить, что оценка социальной эффективности круизной индустрии взаимосвязана с экономическими показателями, характеризующими конечные результаты деятельности предприятий, такими как: рост объема реализации круизного туристского продукта, снижение его себестоимости, увеличение прибыли, повышение эффективности использования капитала, на которые в свою очередь значительное воздействие оказывает уровень производительности труда работников, занятых в круизном секторе.

При этом эффективность труда непосредственно зависит от совокупности социальных факторов, мотивирующих повышение результативности трудовой деятельности, наиболее важными из которых являются: оплата труда, его содержание, возможность личностной самореализации, удовлетворенность общением с коллегами и т.п.

Таблица 4.1

**Показатели, характеризующие социальную эффективность
круизного туризма**

Проявление социального эффекта	Качественные показатели оценки	Количественные показатели оценки
Социальная эффективность от повышения уровня удовлетворенности совершенствованием управления со стороны работодателей	- обеспечение комфортных условий труда и повышение уровня жизни персонала за счет его профессионального развития и грамотного управления деловой карьерой; - готовность работников к решению общих задач, сотрудничество, групповая идентификация; - достижение целей организации за счет эффективного использования трудового потенциала своих сотрудников.	- рост производительности труда; - снижение трудоемкости; - сокращение потерь рабочего времени; - снижение текучести кадров; - увеличение коэффициента постоянства состава; - снижение уровня травматизма; - соотношение темпов роста заработной платы и производительности труда работающих.
Социальная эффективность от улучшения условий труда и отдыха со стороны работающих	- повышение квалификации работников и уровня их компетенций, - рост благосостояния и качества жизни работников; - достижение индивидуальных целей работников, возможность продвижения по службе и карьерного роста; - повышение уровня удовлетворенности трудом и уровня самооценки; - получение удовлетворенности от общения с коллегами; - формирование устойчивой психологической атмосферы в коллективе.	- рост совокупных доходов работников (заработной платы, премии, материальные компенсации); - увеличение расходов на приобретение материальных и нематериальных благ; - рост удельного веса квалифицированных работников и работников с высшим образованием в общей численности персонала.
Социальная эффективность от повышения уровня удовлетворенности отдыхом со стороны туристов, предпочитающих морские путешествия	- получение новых впечатлений и новых знакомств; - улучшение состояния здоровья; - повышение содержательности отдыха и качества использования свободного времени; - укрепление семейных уз (77 % туристов путешествуют с супругами); - получение коммуникативного опыта дружеского общения.	- увеличение уровня удовлетворенности отдыхом; - рост числа туристов, отправившихся в круиз; - снижение заболеваемости; - увеличение уровня работоспособности.

Кроме того, влияние социальных условий труда на его производительность отражается в потерях рабочего времени из-за временной нетрудоспособности и социально-трудовых конфликтов, в оплате сверхурочных работ, расходах на охрану труда, технику безопасности, улучшение условий труда и компенсационные выплаты работникам [347].

Принимая во внимание многокомпонентный характер круизного туризма, для проведения комплексной оценки его функционирования необходимо использовать методы статистического исследования, достоверно отражающие реальное развитие исследуемых процессов. Методология статистики круизного рынка базируется на статистическом исследовании процессов его развития, содержащем определенные этапы (рис. 4.3).

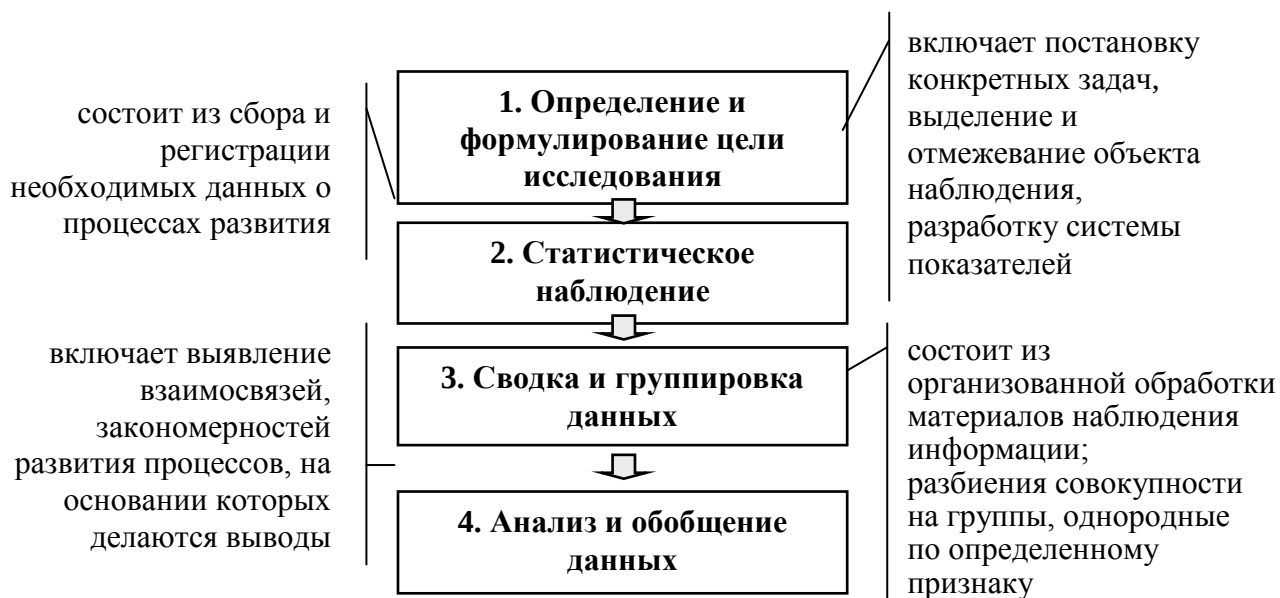


Рис. 4.3. Основные этапы статистического исследования круизного рынка

Постановка целей и задач развития круизного туризма, исходя из их структуризации в целевой подсистеме, предполагает отмежевание объекта наблюдения и разработку системы показателей, его характеризующих [192, 338]. Так, исследование круизного рынка включает определение: емкости рынка и доли, занимаемой на нём той или иной компанией; региональных особенностей туристской дестинации; количества предприятий, предоставляющих круизные услуги; имеющихся конкурентов в отрасли и возможность появления новых конкурентов; число потенциальных

покупателей круизного продукта и их предпочтений; условия правового обеспечения предпринимательской деятельности в сфере круизного бизнеса и т.п. (рис. 4.4).

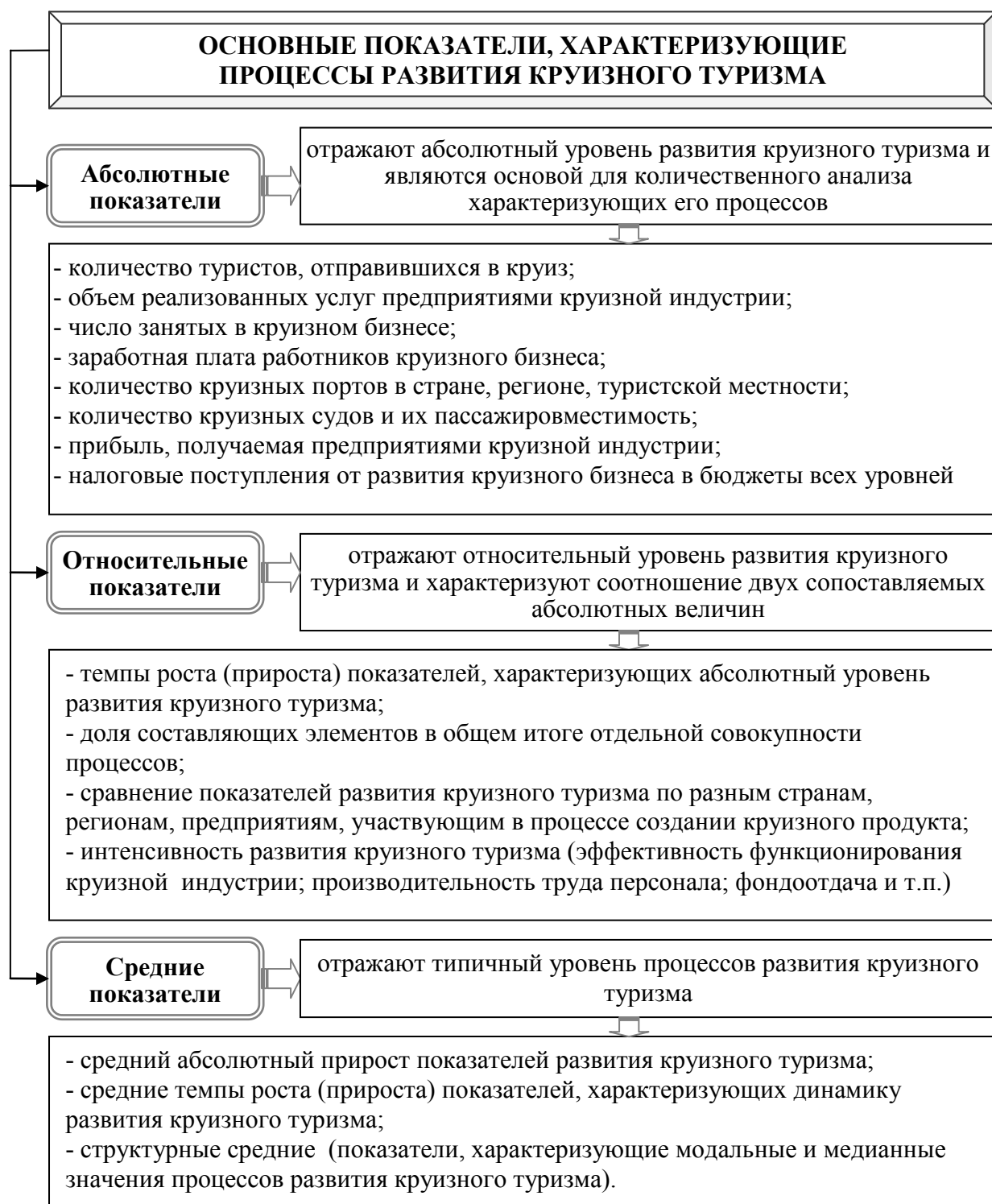


Рис. 4.4. Система показателей, характеризующих процессы развития круизного туризма

Статистическое наблюдение, осуществляемое путем сбора и регистрации необходимых данных о процессах развития круизного туризма, создаёт основу для сводки и группировки результатов наблюдения по определенным, предварительно обозначенным признакам: количеству туристов, отправившихся в круиз; уровню доходов туристского (круизного) сектора; числу занятых в туристской (круизной) индустрии; среднемесячной заработной платы работников туристского (круизного) бизнеса; ВВП (ВРП) на душу населения; количеству морских портов; протяженности береговой линии и морских границ и т.п. На основании полученных данных выявляются закономерности процессов развития круизного туризма и определяются взаимосвязи между исследуемыми показателями, качественный анализ которых служит базой для разработки и принятия эффективных управленческих решений. При этом надежность и достоверность результатов анализа зависит от полноты используемых в статистике методов, целесообразности и правильности их применения в определенной экономической среде. В свою очередь оптимальность выбора применяемых методов предполагает выделение ряда определенных требований, позволяющих полносистемно и комплексно оценить уровень развития круизного туризма, и на этой основе сформулировать набор действенных приемов и инструментов их эффективного воздействия на результативность круизного сектора [300]:

- теоретическая обоснованность, базирующаяся на обобщении результатов анализа показателей развития круизного туризма, с учетом их экономического содержания;
- пропорциональность, обеспечивающая сохранение пропорциональной зависимости между показателями, характеризующими процессы развития круизного туризма, и темпами их роста (прироста);
- системность, предполагающая охват всей совокупности показателей;
- сопоставимость, учитывающая соизмеримость показателей, используемых для оценки уровня развития круизного туризма;

- комплексность, предопределяющая рассмотрение всех сторон, оказывающих воздействие на результативность развития круизной индустрии;
- универсальность, определяющаяся возможностью нетрудоемкого использования анализируемых показателей;
- специфичность, учитывающая особенности деятельности предприятий круизной индустрии в зависимости от их отраслевой принадлежности;
- доступность, связанная с возможностью информационного отображения исходных показателей в определенных статистических формах и отчетах;
- лаконичность, обеспечивающая оптимальный набор показателей, способных количественно и качественно оценить уровень развития круизной индустрии.

Учитывая вышеизложенные требования, можно выделить ряд основополагающих методов, каждый из которых имеет свои достоинства и недостатки и представляет определенный набор соответствующих критериев, позволяющих количественно оценить уровень развития исследуемых процессов (табл. 4.2). Следует отметить, что все представленные методы имеют свою специфику применения, которая подчинена цели проведения анализа. Например, при проведении экспресс-диагностики на основании использования метода экстраполяции, имеющего значительные преимущества за счет невысоких затрат и скорости получения данных, важнейшей задачей является правильное определение формы тренда, параметры которого влияют на выбор управленческого решения [346]. Надежность значений и адекватность отражения параметров тренда фактической временной тенденции удостоверяется с помощью таких показателей, как критерий Фишера и коэффициент детерминации, которые также применяются для оценки степени влияния факторных признаков на результативный в корреляционно-регрессионных моделях.

Таблица 4.2

Основные методы статистического исследования процессов развития круизного туризма

Метод исследования	Характеристика метода	Достоинства метода	Недостатки метода	Возможности применения
Метод экстраполяции	фактографический метод прогнозирования, базирующийся на поиске тенденций развития круизного туризма на основе настоящих или прошлых его состояний	выполняет диагностическую функцию, позволяющую выявить проблемные направления в процессах развития круизного туризма и обозначить их глубину	резкие изменения тренда; слабый потенциал раннего обнаружения	выявление тенденций, закономерностей и возможных последствий развития круизного рынка; прогнозирование процессов развития круизного туризма
Метод пространственного сравнения	определяет отклонения показателей анализируемых объектов от конкурентных	позволяет сравнить изменения показателей развития круизного туризма в территориальном пространстве	не учитывает изменения процессов во времени	сопоставление показателей развития круизного туризма отдельных стран и регионов
Метод сводки и группировки	выделяет группы, однородные по определенному признаку и на основе сведенных материалов дает обобщающую характеристику анализируемых показателей	характеризует типичные процессы, выявляет взаимосвязи и зависимости между показателями	не учитывает случайные нетипичные изменения процессов в разных группах	группирование стран, регионов и предприятий по определенным критериям (круизному пассажиропотоку, числу занятых в отрасли, объему дохода, уровню производительности труда и т.п.)
Метод корреляционно-регрессионного анализа	измеряет тесноту связи между варьирующими признаками, устанавливает степень влияния независимых переменных на зависимую	позволяет определить причинные связи и оценить факторы, оказывающие наибольшее влияние на результативный признак	может показывать взаимозависимость независимых переменных	оценка связи между показателями развития круизного туризма и уровнем экономического развития отдельных стран и регионов
Выборочный метод	характеризует всю совокупность по некоторой ее части, отобранной в случайном порядке	сокращает объем работы, позволяет экономить силы и средства, получать информацию о таких совокупностях, полное обследование которых практически невозможно или нецелесообразно	не дает полного совпадения выборочных данных с данными обработки генеральной совокупности	опросы мнения туристов для выяснения потребительских предпочтений, уровня доходов и расходов, социального статуса и т.п.; оценка развития круизного туризма по данным отдельных (выборочных) территорий

В тоже время, при формировании системы взаимосвязи факторов во избежание искажения результатов анализа, необходимо придерживаться четко установленных правил: отбирать только самые значимые факторы, оказывающие решающее воздействие на результативный показатель (факторы, которые имеют критерий надежности по Стьюденту меньше табличного, не принимаются в расчет); все факторы должны быть количественно измеримы; не рекомендуется включать в модель взаимосвязанные факторы (если парный коэффициент корреляции между двумя факторами больше 0,85), а также факторы, связь которых с результативным показателем носит функциональный или криволинейный характер [106].

Применение выборочного метода в большей мере обусловлено невозможностью и экономической нецелесообразностью проведения сплошного наблюдения всех участников круизного рынка, ввиду как отсутствия необходимых статистических данных, так и достаточных финансовых средств для их обработки и интерпретации.

Однако, помимо явного преимущества метода, результаты выборочного анализа, несмотря на большую долю вероятности, могут являться недостоверными, вследствие исключения из выборки представителей на первый взгляд незначимых групп совокупности, что обуславливает при проведении расчетов учитывать предельные ошибки выборки и доверительные интервалы для характеристик генеральной совокупности.

Так, при проведении анализа мирового круизного рынка в качестве объектов, формирующих выборочную совокупность, для более точного отображения генеральной совокупности рекомендуется выбирать страны, общая доля которых занимает более 90 % мирового круизного пассажиропотока. При этом не учитываются результаты развития потенциально значимых участников круизного рынка, находящихся на стадии зарождения конкурентных преимуществ, которые впоследствии могут

видоизменить структуру рынка путем расширения зоны своего влияния и завоевания рыночных позиций.

Несмотря на известные недостатки вышеперечисленных методов оценки, их комплексное использование создаст методические основы количественного и качественного анализа эффективности функционирования круизного туристского комплекса, что позволит избежать неправомерных выводов и предотвратит принятие необоснованных управленческих решений на всех уровнях управления.

Таким образом, предложен научно-прикладной инструментарий экономико-статистического анализа эффективности стратегического развития круизного туризма, базирующийся на статистическом изучении совокупности экономических показателей, характеризующих количественную сторону процессов развития круизного туризма в неразрывной связи с их качественными характеристиками. С учетом соответствующих требований выделен ряд основополагающих методов (экстраполяции, пространственного сравнения, сводки и группировки, корреляционно-регрессионного анализа, выборочного метода), комплексное использование которых, несмотря на имеющиеся достоинства и недостатки каждого из методов, создаст методические основы количественного и качественного анализа эффективности функционирования круизной индустрии, что позволит избежать неправомерных выводов о результатах развития отрасли и предотвратит принятие необоснованных управленческих решений на всех уровнях управления.

Установлены сферы проявления и виды эффективности функционирования круизной индустрии, базирующиеся на выделении соответствующих критериев, отражающих актуальность, многоаспектность и значимость (государственную, региональную, отраслевую и значимость для субъекта предпринимательства) и предполагающие количественное определение отдельных видов эффекта, полученных в результате развития

круизного бизнеса, наиболее важными из которых являются: экономический, социальный, экологический, ресурсный и научно-технический эффекты.

Представлены соотношения темпов роста основных показателей, характеризующих изменения результатов развития круизного туризма во времени: прибыли, полученной предприятиями круизной индустрии в результате осуществления предпринимательской деятельности по созданию круизного продукта; количества пассажиро-дней, проведенных туристами на круизном судне; объема реализации круизного туристского продукта; объема совокупных активов предприятий, и численности работников круизной сферы.

Сформулирована методика экономической оценки социальной эффективности круизной индустрии, объективно отражающая социальные изменения в обществе при оказании круизных туристских услуг, выраженная через формирование трех основополагающих социальных систем: системы эффективной занятости населения; системы обеспечения необходимого уровня жизни и доходов населения и системы, обеспечивающей благоприятные условия труда и отдыха работников круизной сферы.

4.2. Матричная модель результативности функционирования круизного туризма

Эффективность развития круизного туризма тесно взаимосвязана с результативностью его функционирования, обеспечивающей достижение приоритетных целей долгосрочного характера и способствующей реализации кластерных инициатив в круизной сфере.

Ряд ученых [216, 300, 315], исследуя методические подходы к анализу результатов деятельности как отдельных предприятий, так и национального хозяйства в целом, предлагают для многоэлементных явлений использовать матричный метод, позволяющий охватить практически все отношения между характеризующими их параметрами и выявить резервы улучшения

анализируемых показателей. Данный метод, ввиду своего комплексного характера, вполне применим и для анализа показателей, отражающих процессы развития круизного туризма. Концепция, положенная в основу матричного метода, содержит вход, на котором изучаются ресурсные возможности, и выход – результат деятельности системы, что абсолютно сочетается с методологией системного подхода, изложенной в подразделе 2.2. При матричном моделировании анализ проводится в три этапа, каждый из которых имеет определенные цели и задачи [300]. На первом этапе исследуются количественные показатели круизной индустрии за ряд лет, изучается динамика их изменений и тенденции развития на основе исходных и индексных значений. На втором этапе определяется наличие и теснота связи между элементами матрицами, отражающими ресурсы, затраты и результаты деятельности участников круизного рынка, для чего в строки и столбцы матрицы заносятся показатели, характеризующие результаты развития круизного рынка, и факторы, влияющие на полученные результаты. Вследствие чего, каждая клетка матрицы представляет собой качественный показатель – отношение конкретного результата к фактору, на него влияющему. Третий этап является аналитическим, на котором изменения результатов развития круизного туризма связываются с делением отобранных факторов на экстенсивные и интенсивные, и определяется их значение в формировании этих результатов.

Таким образом, для измерения результативности функционирования круизного туризма автором предлагается использовать ряд синтезирующих показателей, каждый из которых определяет характер влияния соответствующих ресурсов как на результаты деятельности предприятий круизной индустрии, так и на затраты с ними связанные. Упорядочивание абсолютных показателей достигается за счёт создания пары взаимообратных относительных показателей по каждому из критериев, отражающему ресурсы – затраты – результат, основными из которых являются [173]:

- протяженность береговой линии территории;

- среднегодовая численность населения;
- число занятых в сфере круизного бизнеса;
- количество туристов, отдавших предпочтение морским путешествиям;
- стоимость основных производственных фондов предприятий круизной индустрии;
- доходы круизного сектора;
- затраты на оплату труда работников круизной индустрии;
- прибыль предприятий круизной индустрии.

В результате образуется 49 соотношений (относительных коэффициентов) между абсолютными показателями, которые по содержательным соображениям являются параметрами, оценивающими процессы развития круизного туризма с учетом происходящих в них изменений.

Следует отметить, что процесс создания матричной модели основывается на формировании экономического поля, отражающего результаты трех основных критериев, каждый из которых образует соответствующий блок качественных показателей, характеризующих эффективность использования имеющихся ресурсов и результативность развития круизной индустрии: прибыльность, производительность и экономичность. Отличительной особенностью признакового пространства является база сравнения, определяемая в соответствии с сущностной характеристикой каждого критерия:

- блок прибыльности представляет систему относительных показателей, определяющих эффективность функционирования, как отдельного предприятия и определенного направления его деятельности, так и всего круизного комплекса;
- блок производительности характеризует взаимосвязь объема дохода, полученного в результате реализации круизного туристского продукта, с ресурсами и затратами на его производство;

- блок экономичности выражает соотношение и взаимосвязь ресурсов, необходимых для организации морского круизного путешествия, и затрат, связанных с его осуществлением.

Так, к показателям прибыльности были отнесены: рентабельность персонала; прибыль, приходящаяся на одного туриста круизного судна; прибыль на 1 км береговой линии; рентабельность реализации круизного туристского продукта; фондорентабельность; рентабельность затрат на оплату труда работников круизного сектора; прибыль круизных предприятий, приходящаяся на одного жителя.

Показатели производительности включили: производительность труда одного работника круизной сферы; доход, приходящийся на одного круизного туриста; отдача береговой линии, определяемая как отношение доходов от реализации круизного туристского продукта к размерам береговой линии; фондоотдача основных производственных фондов; отдача средств на оплату труда; соотношение доходов и прибыли предприятий круизной индустрии; круизный туристский доход на одного жителя.

Экономичность была выражена следующими показателями: среднегодовая заработная плата одного работника; соотношение размеров береговой линии и соответственно основных производственных фондов и затрат на оплату труда; зарплатоемкость доходов и соответственно прибыли предприятий круизной индустрии; соотношение числа круизных туристов и расходов на оплату труда.

Кроме того, отдельным блоком представлены соотношения между имеющимися ресурсами, которые, с одной стороны характеризуют эффективность их использования, а с другой – показывают взаимосвязь между ними, что в совокупности формирует параметры ресурсного потенциала (табл. 4.3).

Таблица 4.3

Матричная модель результативности функционирования круизного туризма

Показатели	ЧРКТ	ЧКТ	БЛ	ДКТ	ОПФ	ЗОТ	ПК
ЧРКТ (численность работников в сфере круизного бизнеса)	1	соотношение ЧКТ и ЧРКТ	размер береговой линии, приходящийся на одного работника	производительность труда	фондовооруженность	среднегодовая заработная плата одного работника	рентабельность персонала
ЧКТ (количество круизных туристов)	число работников, приходящихся на одного круизного туриста	1	соотношение БЛ и ЧКТ	доход на одного круизного туриста	соотношение ОПФ и ЧКТ	соотношение ЗОТ и ЧКТ	прибыль на одного туриста круизного судна
БЛ (протяженность береговой линии)	соотношение ЧРКТ и БЛ	соотношение ЧКТ и БЛ	1	отдача береговой линии	соотношение ОПФ и БЛ	соотношение ЗОТ и БЛ	прибыль на км береговой линии
ДКТ (доходы круизного сектора)	соотношение ЧРКТ и ДКТ	соотношение ЧКТ и ДКТ	соотношение БЛ и ДКТ	1	общая удельная фондоемкость	зарплатоемкость ДКТ	рентабельность реализации
ОПФ (стоимость основных производственных фондов)	соотношение ЧРКТ и ОПФ	соотношение ЧКТ и ОПФ	соотношение ресурсного и фондового капитала	фондоотдача	1	соотношение ЗОТ и ОПФ	фондорентабельность
ЗОТ (затраты на оплату труда персонала)	соотношение ЧРКТ и ЗОТ	соотношение ЧКТ и ЗОТ	соотношение БЛ и ЗОТ	отдача средств на оплату труда	соотношение ОПФ и ЗОТ	1	рентабельность затрат на оплату труда
ПК (прибыль предприятий круизной индустрии)	соотношение ЧРКТ и ПК	соотношение ЧКТ и ПК	соотношение БЛ и ПК	соотношение ДКТ и ПК	фондоемкость ПК	зарплатоемкость прибыли	1
ЧН (численность населения)	удельный вес ЧРКТ в ЧН	доля ЧКТ в ЧН	размер береговой линии на одного жителя	круизный туристский доход на одного жителя	фондовооруженность наличного населения	соотношение ЗОТ и ЧН	прибыль круизных предприятий, приходящаяся на одного жителя

К ним относятся: соотношение ресурсного и фондового капитала; число работников, приходящихся на одного круизного туриста; соотношение численности занятых в круизной индустрии и соответственно размера береговой линии, стоимости основных производственных фондов; удельный вес работников и доля круизных туристов круизной индустрии в среднегодовой численности населения; размер береговой линии, приходящийся на одного жителя и т.п.

Необходимо отметить, что в случае отсутствия статистических данных по стоимости основных производственных фондов, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта, и суммарной прибыли предприятий круизного сектора, в качестве параметра, отражающего фондовый потенциал, можно использовать количество морских портов, предназначенных для приема круизных судов, а совокупный финансовый результат рассматривать с позиций доходности, тем самым заменяя блок прибыльности блоком доходности (производительности).

С целью охвата всех критериев, характеризующих процессы развития круизного туризма, необходимо матричный метод сочетать с методами экстраполяции и пространственного сравнения, что позволит провести комплексную всестороннюю оценку полученных результатов и будет являться основой для выбора стратегических императив развития отрасли. Сравнение элементов матрицы одного предприятия (страны, региона, территории) с другими, присутствующими на рынке, создаст возможность для выявления доли и конкурентной позиции отдельного участника круизного рынка.

В свою очередь рассмотрение показателей исходной матрицы с аналогичными в предшествующих периодах позволит оценить уровень развития круизной индустрии в динамике и результативность использования имеющегося ресурсного потенциала (национального, регионального, отраслевого). При этом с целью наглядности проведения оценки для сравнения элементов матрицы разных территорий рекомендуется

использование метода ранжирования, который позволит оценить степень значимости каждого фактора, сопоставить уровень развития того или иного объекта и представить информацию о его состоянии в более доступной для восприятия и дальнейшей интерпретации форме.

Изучая аналогичные рынки на основании анализа элементов матрицы, используя инструментарий бенчмаркинга, можно получить ответы на такие важные вопросы, как [240, 294]:

1. Почему, имея практически схожий ресурсный потенциал, уровень развития круизного туризма в отдельно взятой стране (регионе) значительно ниже эталонного или среднего уровня? Чем обусловлено данное отставание?
2. В чем преимущество лучших по результатам стран (регионов), и какие методы и рычаги необходимо использовать для достижения аналогичных результатов?
3. Какие факторы способствуют росту результатов, а какие тормозят развитие? Как использовать свои конкурентные преимущества для достижения поставленных целей?

Ориентируясь на передовой опыт и зная причины отставания, можно выяснить, каким образом ликвидировать разрыв, как добиться таких же или более высоких результатов, и на основе этого определить стратегические приоритеты и разработать собственную модель эффективного развития круизной индустрии с учетом национальных (региональных) особенностей туристской дестинации.

В целях апробации разработанной методики для каждого блока матрицы представим пример расчета соответствующих показателей и проведем компаративный анализ уровня развития круизного туризма разных стран Европы, на основании чего сформируем выводы по результативности развития европейского круизного рынка в целом (табл. 4.4).

Необходимо обратить внимание на то, что не все показатели, характеризующие потенциал круизного сектора, являются динамичными.

Таблица 4.4

Исходные данные для проведения компаративного анализа круизного туристского рынка в странах Европы*

Страны	Протяженность береговой линии, км	Численность населения, тыс. чел.		Количе- ство портов, ед.	Национальные круизные туристы, тыс. чел.		Транзитные круизные туристы, тыс. чел.		Прямые доходы круизного сектора, млн. евро		Общее число занятых в круизном секторе, тыс. чел.		Прямая занятость, тыс. чел.		Расходы на оплату труда работников, млн. евро	
		2005 г.	2011 г.		2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.
Австрия	0	8227,829	8423,64	4	46	104	15	20	28	50	0,700	0,990	0,295	0,418	27	44
Кипр	648	1032,562	1116,6	4	38	8	152	259	46	56	1,355	1,110	0,571	0,468	36	20
Мальта	196,8	403,837	415,654	2	8	10	336	445	93	79	2,387	2,214	1,007	0,934	65	25
Португалия	1793	10549,42	10557	29	18	41	498	1069	85	195	4,745	8,110	2,002	3,422	50	114
Дания	7314	5419,432	5570,572	159	17	35	116	483	83	198	1,114	2,630	0,470	1,110	47	93
Швеция	3218	9029,572	9449,213	82	28	74	302	517	98	203	1,388	2,680	0,586	1,131	53	107
Финляндия	1250	5246,096	5388,272	60	16	21	240	356	621	232	10,205	3,408	4,306	1,438	371	125
Нидерланды	451	16319,87	16693,07	24	43	98	169	90	156	347	3,264	5,733	1,377	2,419	109	165
Норвегия	25148	4623,291	4953,088	79	15	30	691	1947	276	500	8,168	12,364	3,446	5,217	322	388
Греция	13676	11103,97	11300,41	103	20	15	2070	4780	200	605	4,845	12,078	2,044	5,096	119	234
Франция	4853	63175,93	65433,71	159	233	441	1034	2167	536	1224	7,265	16,009	3,065	7,774	310	726
Испания	4964	43398,14	46174,6	105	379	703	2628	5255	683	1298	13,940	27,437	5,882	10,700	422	834
Германия	2389	82469,42	81797,67	98	639	1388	202	315	1073	2524	19,969	39,238	8,425	16,552	725	1433
Великобритания	12429	60224,31	62744,08	389	1071	1700	322	648	1686	2830	37,319	63,834	15,746	26,934	1457	2332
Италия	7375	58607,04	60723,6	311	514	923	3028	6471	2501	4450	61,445	100,089	25,926	42,235	1810	3043
Украина**	2782	47105,11	45706,10	18		5	93,5	157,4		9,56	...		...	0,900		4,536

* Источник: составлено автором по данным [8,12,13,14,21,22,308]

* Данные по развитию круизного рынка Украины были получены путем исчисления теоретически возможных значений, исходя из отчетов руководителей морских портов и общеэкономического уровня развития страны

Так, протяженность береговой линии отдельной страны практически не поддаётся росту (только в случае искусственного увеличения, путем создания специальных намывных земель), а увеличение числа портов, которым обладает то или иное государство, несмотря на возможность строительства нового порта, также весьма затруднено из-за масштабных капиталовложений и длительного производственного цикла.

Оценивая уровень экономического развития европейского круизного сектора, следует отметить разительные отличия между наличием ресурсного потенциала отдельной страны и эффективностью использования имеющихся ресурсов, что полностью подтверждает выводы, полученные Е. А. Подсолонко на основании оценки результативности экономики Украины, о «парадоксе достаточности ресурсов» [242]. Так, принимая площадь территории, протяженность береговой линии и среднегодовую численность населения за первичный ресурсный потенциал, можно на основе реальных числовых данных, используя методику многомерных сравнений, комплексно оценить уровень наделенности каждой страны ресурсами, сопоставляя его с эталонными значениями по каждому виду ресурса (лучшими из анализируемых показателей), приравниваемыми за единицу (табл. 4.5).

Полученные значения свидетельствуют о достаточно высоком уровне ресурсного потенциала Украины (4 позиция среди 16 европейских стран); однако, степень использования имеющихся ресурсов в сфере круизного бизнеса уступает результатам всех исследуемых стран. Учитывая отсутствие официальных статистических данных по функционированию украинского круизного рынка и несоответствие уровня развития круизного туризма в Украине общемировому, для апробации методики и оценки результативности европейской круизной индустрии показатели Украины в расчет не принимались. Для обеспечения репрезентативности выборки в выборочную совокупность были отобраны страны, общий вклад в доходную часть

круизной индустрии которых составляет 99 %, при этом доля каждой страны занимает более 0,33 % в структуре формирования совокупных доходов [173].

Таблица 4.5

Сравнение первичного ресурсного потенциала европейских стран

Страны	Стандартизированные коэффициенты				Ранг
	Площадь территории	Протяженность береговой линии	Численность населения	Комплексный показатель	
Австрия	0,1304	0,0000	0,1030	0,1661	14
Кипр	0,0144	0,0258	0,0137	0,0325	15
Мальта	0,0005	0,0078	0,0051	0,0093	16
Португалия	0,1431	0,0713	0,1291	0,2055	13
Дания	0,0670	0,2908	0,0681	0,3061	11
Швеция	0,6998	0,1280	0,1155	0,7208	8
Финляндия	0,5255	0,0497	0,0659	0,5320	10
Нидерланды	0,0646	0,0179	0,2041	0,2148	12
Норвегия	0,5032	1	0,0606	1,1211	3
Греция	0,2051	0,5438	0,1382	0,5974	9
Франция	1	0,1930	0,7999	1,2950	1
Испания	0,7854	0,1974	0,5645	0,9872	6
Германия	0,5549	0,0950	1	1,1476	2
Великобритания	0,3786	0,4942	0,7671	0,9879	5
Италия	0,4683	0,2933	0,7424	0,9254	7
Украина	0,9380 (2)	0,1106 (9)	0,5588 (6)	1,0974	4

Анализируя результативность развития европейского круизного сектора, следует отметить, что каждая страна по-разному использует свой круизный потенциал (рис. 4.5).

Так, Греция, рост доходов круизного сектора которой за последние 7 лет увеличился в 3 раза и превысил темпы роста доходов всех европейских стран (при этом количество туристов, отправившихся в круиз, снизилось на 5 тыс. чел.), акцентирует внимание на развитии портовой инфраструктуры и индустрии аттракций. Италия, Германия и Франция отдают предпочтение развитию производственного потенциала, вследствие чего, основной вклад в доходную часть круизной индустрии приносят предприятия судостроительной отрасли, обеспечивающие строительство современных круизных лайнеров.

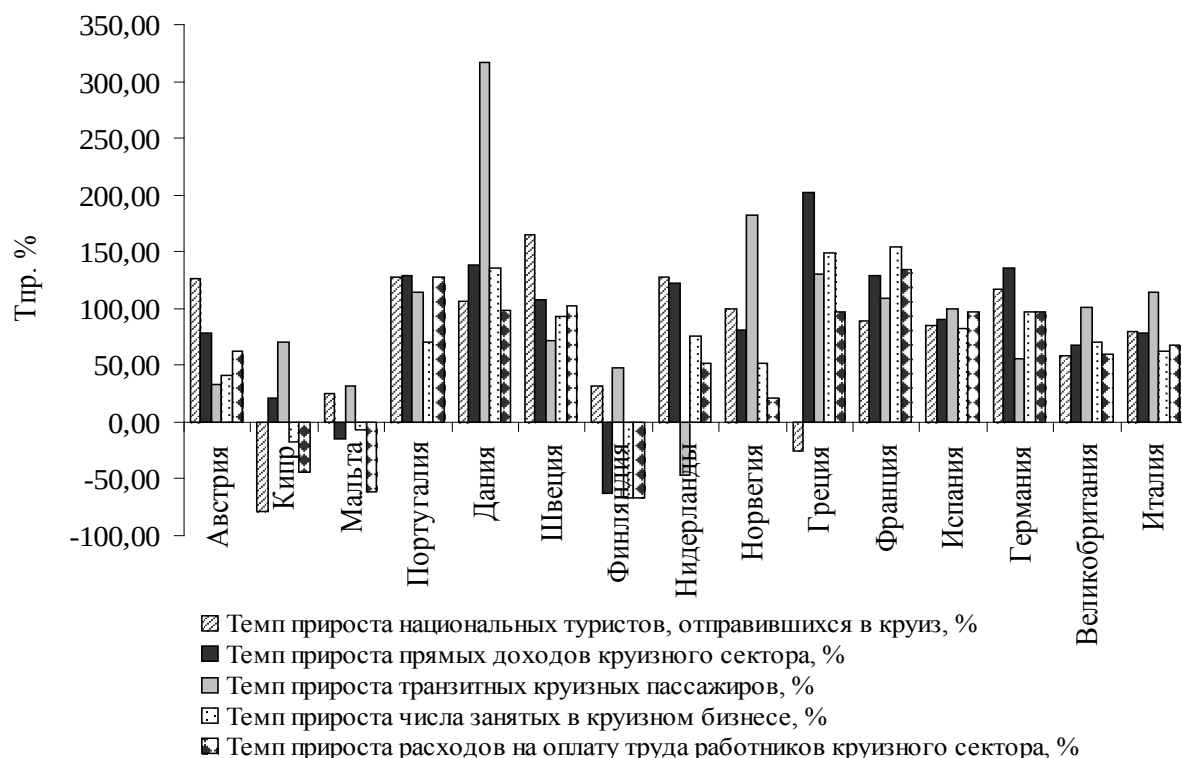


Рис. 4.5. Динамика развития круизного рынка в европейских странах за 2005-2011 гг.

Источник: составлено автором на основании данных [358, 375]

Дания и Норвегия лидируют по росту транзитных пассажиров, посетивших круизные порты этих стран, что способствовало и значительному увеличению прямых доходов круизного сектора в 2,4 и 1,8 раз соответственно (каждый турист тратит порядка 62 евро в порту захода).

Экономический кризис на Кипре сказался и на возможностях его граждан принимать участие в морских путешествиях (на 80 % жителей меньше в 2011 г. по сравнению с 2005 г. отправились в круиз). Между тем, доходы круизной индустрии Кипра увеличились на 10 млн. евро за счет роста судозаходов круизных лайнеров в киприотские порты.

Единственными странами, показавшими отрицательную динамику по уровню доходов круизной индустрии и числу занятых в данной отрасли при росте количества круизных туристов, явились Финляндия, экономическая политика которой направлена на развитие лесного, телекоммуникационного

и металлургического секторов, и Мальта, отдавшая в последние годы предпочтение развитию делового и студенческого туризма. Вместе с тем, несмотря на значительное снижение абсолютного эффекта от развития круизного бизнеса, Мальта имеет наибольшую отдачу средств на оплату труда, а за счет самой низкой среднегодовой численности населения среди европейских государств, страна является лидером по круизному доходу на одного жителя.

В табл. 4.6 для более наглядной оценки ресурсного потенциала каждой страны и уровня его использования представлено ранжирование исходных данных.

Таблица 4.6

**Ранжирование данных, характеризующих развитие круизного
туристского рынка в странах Европы (2011 г.)**

Страны	Количество портов	Национальные круизные туристы	Транзитные круизные туристы	Прямые доходы круизного сектора	Общее число занятых в круизном секторе	Расходы на оплату труда работников	Средний ранг	Относительный ранг
Италия	2	3	1	1	1	1	1,5	1
Великобритания	1	1	7	2	2	2	2,5	2
Испания	5	4	2	4	4	4	3,8	3
Франция	4	5	4	5	5	5	4,7	4
Германия	7	2	12	3	3	3	5,0	5
Греция	6	13	3	7	7	7	7,2	6
Норвегия	9	11	5	6	6	6	7,2	7
Португалия	11	9	6	8	8	10	8,7	8
Швеция	7	8	8	11	11	11	9,3	9
Дания	3	10	9	12	12	12	9,7	10
Нидерланды	12	7	14	10	10	8	10,3	11
Финляндия	10	12	11	9	9	9	10,0	12
Австрия	13	6	15	15	15	13	13,2	13
Мальта	15	14	10	13	13	14	13,3	14
Кипр	14	15	13	14	14	15	14,3	15

Вполне закономерно, что лидирующие позиции занимают такие развитые туристские страны, как Италия, Великобритания, Испания, Франция и Германия. Причем, Германия по уровню доходов, занятости в

круизной индустрии и числу национальных круизных туристов опережает Испанию и Францию, что свидетельствует о достаточной условности данного рейтинга и обуславливает необходимость в изучении помимо абсолютных показателей, совокупность относительных величин, представляющих различные соотношения между анализируемыми данными, их динамику и структуру. Исследование результативности развития круизного сектора на основании формирования матричной модели позволит избежать искажения результатов анализа и достоверно определить характер развития исследуемых процессов.

Принимая во внимание отсутствие статистических данных Европейского круизного совета по стоимости основных производственных фондов и совокупных финансовых результатов деятельности предприятий круизной индустрии, анализ данных осуществлялся по трем блокам: производительности, экономичности и эффективности использования ресурсного потенциала (табл. 4.7-4.9).

Таблица 4.7

Сравнение европейских стран по блоку производительности

Страны	Производительность труда, тыс. евро/чел.		Доход на одного круизного туриста, тыс. евро/чел.		Отдача береговой линии, тыс. евро/км		Отдача средств на оплату труда, евро		Круизный туристский доход на одного жителя, евро/чел.	
	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.
Австрия	93,45	119,70	0,60	0,48	28,00	50,00	1,04	1,13	3,40	5,94
Кипр	80,46	119,57	1,21	7,00	0,07	0,09	1,28	2,80	44,55	50,15
Мальта	92,34	84,57	11,63	7,90	0,47	0,40	1,43	3,16	230,29	190,06
Португалия	42,46	56,99	4,74	4,76	0,05	0,11	1,70	1,71	8,06	18,47
Дания	176,58	178,43	4,83	5,66	0,01	0,03	1,77	2,13	15,32	35,54
Швеция	167,33	179,52	3,45	2,74	0,03	0,06	1,85	1,90	10,85	21,48
Финляндия	144,22	161,34	37,65	11,05	0,50	0,19	1,67	1,86	118,37	43,06
Нидерланды	113,27	143,45	3,59	3,54	0,35	0,77	1,43	2,10	9,56	20,79
Норвегия	80,08	95,84	18,98	16,67	0,01	0,02	0,86	1,29	59,70	100,95
Греция	97,83	118,72	10,00	40,33	0,01	0,04	1,68	2,59	18,01	53,54
Франция	174,85	157,45	2,30	2,78	0,11	0,25	1,73	1,69	8,48	18,71
Испания	116,12	121,31	1,80	1,85	0,14	0,26	1,62	1,56	15,74	28,11
Германия	127,35	152,49	1,68	1,82	0,45	1,06	1,48	1,76	13,01	30,86
Великобритания	107,07	105,07	1,57	1,66	0,14	0,23	1,16	1,21	28,00	45,10
Италия	96,47	105,36	4,87	4,82	0,34	0,60	1,38	1,46	42,67	73,28

Несмотря на лучшие абсолютные показатели развития круизного туризма в Италии, в относительном выражении использование потенциала круизного сектора по большей мере близко к усредненным значениям, причем по некоторым критериям, в частности уровню производительности труда работников и отдаче береговой линии, страна занимает последние позиции в рейтинге. Графическая интерпретация «парадокса достаточности человеческих ресурсов» в круизной индустрии представлена на рис. 4.6.

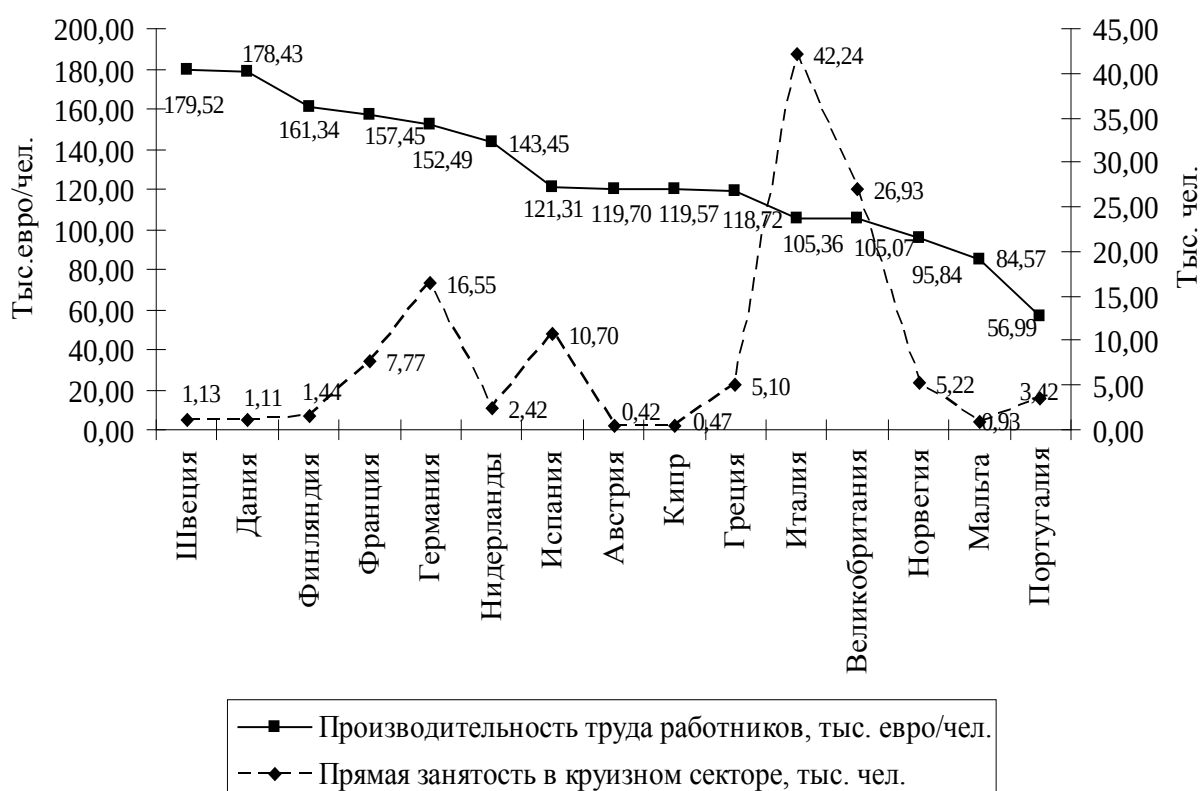


Рис. 4.6. Взаимосвязь уровня производительности труда работников и среднегодовой численности персонала в круизной индустрии

Наиболее эффективно свой человеческий капитал используют Швеция, Дания и Финляндия (более 160 тыс. евро на человека) за счет значительного превышения доходов круизной индустрии над численностью работников данной сферы.

Австрия, с наименьшим числом занятых в сфере круизного бизнеса и не имеющая выхода к морю, в 7 раз превышает Грецию (занимающую 2 место по размерам береговой линии в Европе), по количеству национальных

круизных туристов, что, в первую очередь, обусловлено значительным опережением страны по уровню жизни населения (ВВП Австрии на одного жителя составляет 48,17 тыс. долларов против 24,49 тыс. долларов в Греции). Вследствие чего, Австрия занимает передовые позиции по уровню среднемесячной заработной платы работников круизного бизнеса и зарплатоемкости круизного туристского дохода, что подчеркивает ориентацию правительства страны на социально-ориентированную туристскую политику.

Таблица 4.8

Сравнение европейских стран по блоку экономичности

Страны	Среднемесячная заработная плата одного работника, евро/чел.		Соотношение размера береговой линии и затрат на оплату труда, тыс. евро/км		Соотношение количества круизных туристов и затрат на оплату труда, чел./ евро		Зарплатоемкость доходов круизной индустрии, евро	
	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.
Австрия	3223,39	3712,88	0,00	0,00	0,90	2,36	0,96	0,88
Кипр	2214,02	1501,50	18,00	32,40	0,88	0,40	0,78	0,36
Мальта	2269,24	940,98	3,03	7,87	0,28	0,40	0,70	0,32
Португалия	878,12	1171,39	35,86	15,73	0,04	0,36	0,59	0,58
Дания	3515,86	2946,77	155,62	78,65	0,74	0,38	0,57	0,47
Швеция	3182,04	3327,11	60,72	30,07	0,05	0,69	0,54	0,53
Финляндия	3029,56	3056,53	3,37	10,00	0,12	0,17	0,60	0,54
Нидерланды	2782,88	2398,40	4,14	2,73	0,75	0,59	0,70	0,48
Норвегия	3285,18	2615,12	78,10	64,81	0,40	0,45	1,17	0,78
Греция	2046,78	1614,51	114,92	58,44	0,17	0,06	0,60	0,39
Франция	3555,86	3779,12	15,65	6,68	0,54	0,61	0,58	0,59
Испания	2522,72	2533,08	11,76	5,95	0,36	0,84	0,62	0,64
Германия	3025,52	3043,39	3,30	1,67	0,37	0,97	0,68	0,57
Великобритания	3253,48	3044,35	8,53	5,33	1,06	0,73	0,86	0,82
Италия	2454,77	2533,58	4,07	2,42	1,71	0,30	0,72	0,68

В то же время, Греция, не вошедшая в десятку лидеров по числу круизных туристов, обладает 103 морскими портами и занимает 6 место по

уровню доходов; а за счет значительного числа транзитных круизных пассажиров имеет самое высокое соотношение между числом занятых в круизном бизнесе и национальными туристами, отдавшими предпочтение морским путешествиям (на каждую тысячу греческих круизных туристов приходится более 800 работников круизной сферы).

Таблица 4.9

Сравнение европейских стран по ресурсному блоку

Страны	Число работников, приходящихся на тысячу круизных туристов, чел.		Размер береговой линии, приходящийся на одного работника, км/тыс.чел.		Доля работников круизной сферы в численности населения, %		Размер береговой линии на одного жителя, м/тыс.чел.		Доля круизных туристов в численности населения, %	
	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.
Австрия	15	10	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,56	1,23
Кипр	36	139	1134,85	1383,57	0,13	0,10	627,57	580,33	3,69	0,72
Мальта	298	221	195,43	210,67	0,59	0,53	487,33	473,47	1,98	2,41
Португалия	264	198	895,60	523,97	0,04	0,08	169,96	169,84	0,17	0,39
Дания	65	75	15561,70	6590,94	0,02	0,05	1349,59	1312,97	0,32	0,63
Швеция	49	36	5491,47	2845,77	0,02	0,03	356,38	340,56	0,31	0,78
Финляндия	619	162	290,29	869,28	0,19	0,06	238,27	231,99	0,31	0,39
Нидерланды	75	59	327,52	186,44	0,02	0,03	27,64	27,02	0,27	0,59
Норвегия	562	412	7297,74	4820,51	0,18	0,25	5439,42	5077,24	0,31	0,61
Греция	242	805	6690,80	2683,57	0,04	0,11	1231,63	1210,22	0,18	0,13
Франция	31	36	1583,36	624,26	0,01	0,02	76,82	74,17	0,37	0,67
Испания	37	39	843,93	463,93	0,03	0,06	114,38	107,50	0,31	1,52
Германия	31	28	283,56	144,33	0,02	0,05	28,97	29,21	0,77	1,70
Великобритания	35	38	789,34	461,46	0,06	0,10	206,38	198,09	1,78	2,71
Италия	120	108	284,46	174,62	0,10	0,16	125,84	121,45	0,87	1,52

Низкий уровень среднемесячной заработной платы работников круизной индустрии Мальты (940,98 евро), Кипра (1501,50 евро) и Греции (1614,51 евро) предопределяют низкую зарплатоемкость и высокую отдачу средств на оплату труда в этих странах (рис. 4.7).

Учитывая неравнозначность степени развития круизного туризма в отдельно взятой стране по трем блокам качественных показателей, на базе матричной модели можно построить комплексный показатель оценки результативности функционирования круизной индустрии, который

полносистемно обобщит все критерии, даст достоверный количественный результат и позволит выявить роль каждой составляющей в формировании интегрального результата.

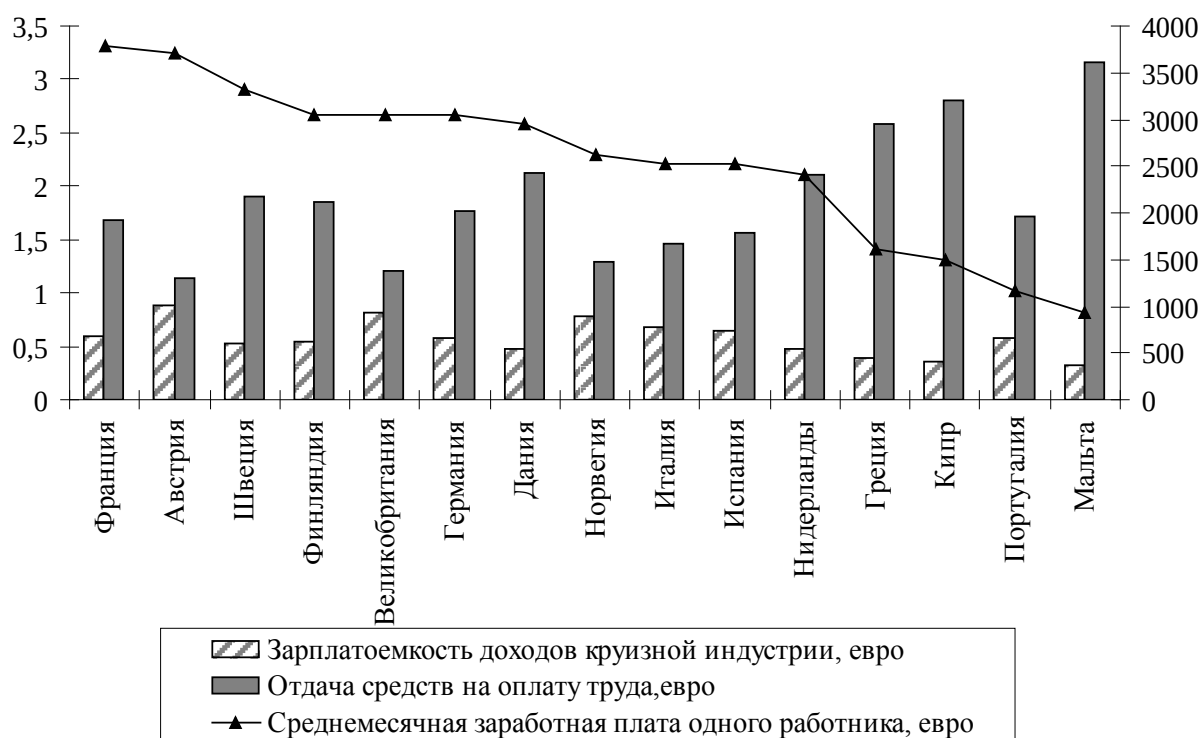


Рис. 4.7. Взаимосвязь среднемесячной заработной платы работников, зарплатоемкости и зарплатоотдачи круизной индустрии

Комплексный показатель выступает индикатором, объединяющим экономический, социальный и ресурсный эффекты, на основании расчета которого можно установить эталонные значения, определяющие лучшие мировые достижения в круизной сфере. Количественная интерпретация комплексного показателя включает ряд соответствующих этапов:

1. Определение на основе методики многомерных сравнений и расчета стандартизированных коэффициентов, обобщающего индекса результативности развития круизной индустрии по каждому блоку относительных показателей с учетом их весомости (табл. 4.10), выявленной экспертным путем (в качестве экспертов выступили научные сотрудники ВУЗов и руководители экономических отделов морских портов, в общем составе 10 человек). При этом следует иметь ввиду, что оценка степени

превосходства отдельной результативной составляющей зависит от того, является ли значение этой составляющей убывающей или возрастающей величиной;

2. Суммирование полученных синтетических индексов и определение интегрального индекса результативности развития круизной индустрии по трем анализируемым блокам;

3. Ранжирование рейтинговых оценок и выявление страны-эталона, а также определение реальных достижений каждого государства в развитии круизного туризма и степени его близости к эталонным значениям.

Таблица 4.10

Коэффициенты весомости по блокам результативности круизной индустрии (согласно экспертным оценкам)

Показатели	Коэффициенты весомости
Производительность труда	0,150
Доход на одного круизного туриста	0,040
Отдача береговой линии	0,100
Отдача средств на оплату труда	0,070
Круизный туристский доход на одного жителя	0,040
Общее значение по блоку производительности	0,400
Среднемесячная заработная плата одного работника	0,090
Соотношение размера береговой линии и затрат на оплату труда	0,060
Соотношение количества круизных туристов и затрат на оплату труда	0,090
Зарплатоемкость доходов круизной индустрии	0,060
Общее значение по блоку экономичности	0,300
Число работников, приходящихся на тысячу круизных туристов	0,060
Размер береговой линии, приходящийся на одного работника	0,045
Доля работников круизной сферы в численности населения	0,075
Размер береговой линии на одного жителя	0,045
Доля круизных туристов в численности населения	0,075
Общее значение по ресурсному блоку	0,300
Всего	1,000

В табл. 4.11-4.13 представлены матрицы стандартизированных коэффициентов по блокам производительности, экономичности и ресурсному потенциалу, на основании которых определен комплексный показатель и проведено ранжирование стран по уровню результативности развития круизного туризма (табл. 4.14).

Таблица 4.11

**Матрица стандартизированных коэффициентов по блоку
производительности**

Страны	Производительность труда	Доход на одного круизного туриста	Отдача береговой линии	Отдача средств на оплату труда	Круизный туристский доход на одного жителя
Австрия	0,6668	0,0119	1,0000	0,3576	0,0313
Кипр	0,6661	0,1736	0,0018	0,8861	0,2639
Мальта	0,4711	0,1959	0,0080	1,0000	1,0000
Португалия	0,3175	0,1180	0,0022	0,5411	0,0972
Дания	0,9939	0,1403	0,0006	0,6741	0,1870
Швеция	1,0000	0,0679	0,0012	0,6013	0,1130
Финляндия	0,8987	0,2740	0,0038	0,5886	0,2266
Нидерланды	0,7991	0,0878	0,0154	0,6646	0,1094
Норвегия	0,5339	0,4133	0,0004	0,4082	0,5311
Греция	0,6613	1,0000	0,0008	0,8196	0,2817
Франция	0,8771	0,0689	0,0050	0,5348	0,0984
Испания	0,6757	0,0459	0,0052	0,4937	0,1479
Германия	0,8494	0,0451	0,0212	0,5570	0,1624
Великобритания	0,5853	0,0412	0,0046	0,3829	0,2373
Италия	0,5869	0,1195	0,0120	0,4620	0,3856

Таблица 4.12

**Матрица стандартизированных коэффициентов
по блоку экономичности**

Страны	Среднемесячная заработная плата одного работника	Соотношение размера береговой линии и затрат на оплату труда	Соотношение количества круизных туристов и затрат на оплату труда	Зарплатоемкость доходов круизной индустрии
1	2	3	4	5
Австрия	0,9825	0,0000	1,0000	0,3636
Кипр	0,3973	0,4120	0,1695	0,8889
Мальта	0,2490	0,1001	0,1695	1,0000

Продолжение табл. 4.12

1	2	3	4	5
Португалия	0,3100	0,2000	0,1525	0,5517
Дания	0,7798	1,0000	0,1610	0,6809
Швеция	0,8804	0,3823	0,2924	0,6038
Финляндия	0,8088	0,1271	0,0720	0,5926
Нидерланды	0,6346	0,0347	0,2500	0,6667
Норвегия	0,6920	0,8240	0,1907	0,4103
Греция	0,4272	0,7430	0,0254	0,8205
Франция	1,0000	0,0849	0,2585	0,5424
Испания	0,6703	0,0757	0,3559	0,5000
Германия	0,8053	0,0212	0,4110	0,5614
Великобритания	0,8056	0,0678	0,3093	0,3902
Италия	0,6704	0,0308	0,1271	0,4706

Таблица 4.13

**Матрица стандартизированных коэффициентов
по ресурсному блоку**

Страны	Число работников, приходящихся на тысячу круизных туристов	Размер береговой линии, приходящийся на одного работника	Доля работников круизной сферы в численности населения	Размер береговой линии на одного жителя	Доля круизных туристов в численности населения
Австрия	1,0000	0,0000	0,0189	0,0000	0,4539
Кипр	0,0719	0,2099	0,1887	0,1143	0,2657
Мальта	0,0452	0,0320	1,0000	0,0933	0,8893
Португалия	0,0505	0,0795	0,1509	0,0335	0,1439
Дания	0,1333	1,0000	0,0943	0,2586	0,2325
Швеция	0,2778	0,4318	0,0566	0,0671	0,2878
Финляндия	0,0617	0,1319	0,1132	0,0457	0,1439
Нидерланды	0,1695	0,0283	0,0566	0,0053	0,2177
Норвегия	0,0243	0,7314	0,4717	1,0000	0,2251
Греция	0,0124	0,4072	0,2075	0,2384	0,0480
Франция	0,2778	0,0947	0,0377	0,0146	0,2472
Испания	0,2564	0,0704	0,1132	0,0212	0,5609
Германия	0,3571	0,0219	0,0943	0,0058	0,6273
Великобритания	0,2632	0,0700	0,1887	0,0390	1,0000
Италия	0,0926	0,0265	0,3019	0,0239	0,5609

Комплексная оценка результативности развития круизного туризма на основе многомерного анализа привела к неожиданным результатам: страны, занимающие худшие позиции по абсолютным значениям, явились лучшими при определении эффективности использования имеющихся ресурсов, что позволяет утверждать о том, что чем меньшими ресурсными возможностями обладает страна, тем результативнее она их использует.

Таблица 4.14

**Комплексная оценка результативности развития
европейского круизного рынка**

Страны	Обобщающие коэффициенты (в квадрате с учетом весомости)						Сумма коэффициентов	Комплексный показатель (квадратный корень из суммы коэффициентов)	Интегральный рейтинг страны
	блок производитель- ности		блок экономичности		ресурсный блок				
	обобщающий коэффициент	рейтинг страны	обобщающий коэффициент	рейтинг страны	обобщающий коэффициент	рейтинг страны			
Австрия	0,1757	3	0,3985	1	0,2747	4	0,8489	0,9213	1
Кипр	0,1255	10	0,3118	8	0,1041	11	0,5414	0,7358	10
Мальта	0,1448	6	0,3129	7	0,3673	1	0,8250	0,9083	2
Португалия	0,0366	15	0,1996	15	0,0612	14	0,2974	0,5453	15
Дания	0,1822	1	0,3975	2	0,2319	5	0,8116	0,9009	3
Швеция	0,1760	2	0,3413	4	0,1403	9	0,6576	0,8109	5
Финляндия	0,1505	5	0,3029	10	0,0602	15	0,5136	0,7166	12
Нидерланды	0,1275	9	0,283	11	0,0745	13	0,4850	0,6964	14
Норвегия	0,0725	13	0,3181	6	0,2993	2	0,6899	0,8306	4
Греция	0,1558	4	0,3319	5	0,1159	10	0,6036	0,7769	8
Франция	0,1360	7	0,3477	3	0,0987	12	0,5824	0,7631	9
Испания	0,0865	11	0,2662	13	0,1695	8	0,5222	0,7226	11
Германия	0,1311	8	0,3113	9	0,1946	6	0,6370	0,7981	6
Великобритания	0,0640	14	0,2795	12	0,2866	3	0,6301	0,7938	7
Италия	0,0731	12	0,2478	14	0,1761	7	0,4970	0,7050	13

То есть, наблюдается так называемый «парадокс изобилия», согласно которому «страны, обладающие значительными природными ресурсами, являются менее экономически развитыми, нежели страны с небольшими их

запасами или с запасами, которые отсутствуют вовсе» [243]. Ограниченность какого-либо ресурса (или его полное отсутствие) актуализирует необходимость в поиске альтернативных источников экономического роста, способных для достижения желаемых результатов обеспечить максимальную отдачу от имеющихся ресурсов. Следовательно, стремление к достижению каждой составляющей эталонного значения за счет целенаправленного воздействия на результаты через систему экономического стимулирования, позволит нивелировать ресурсные ограничения и создаст возможность для завоевания прочных рыночных позиций [242].

Кроме того, следует отметить определенную сложность при выявлении перспективного норматива мирового уровня на основе лучших реальных результатов и формулировании выводов по результатам проведения многомерного анализа, что обусловлено двоякой интерпретацией одних и тех же показателей. К примеру, высокий уровень заработной платы является результатом, отражающим социальную эффективность круизного сектора; в то же время, оценивая экономичность предоставления круизных услуг, данный показатель будет иметь обратную характеристику, так его рост означает увеличение затрат на производство круизного туристского продукта. Аналогичная трактовка может применяться и при оценке различных соотношений: размера береговой линии и соответственно количества круизных туристов и затрат на оплату труда, размера береговой линии, приходящейся на одного работника и одного жителя страны и т.п.

Так, Мальта и Австрия, получившие 14 и 16 место соответственно по ресурсному потенциалу и 13, 14 по уровню развития круизного туризма в абсолютном выражении, опережают такие высокоразвитые и ресурсодостаточные страны, как Франция, Италия, Великобритания и Германия. Причем, Италия, имеющая высококонкурентные рыночные условия и лучший абсолютный эффект среди всех европейских стран по уровню дохода и занятости в круизной сфере, занимает 13 позицию по результативности её функционирования, что, прежде всего, обусловлено

низким уровнем производительности труда работников, которая, по оценкам экспертов, явилась наиболее весомым фактором, определяющим экономическое развитие круизной индустрии.

Вместе с тем, несмотря на наличие определенных противоречий, потенциал круизного сектора практически безграничен, как и безграничен его вклад в экономику региона и страны в целом.

К сожалению, как уже было отмечено ранее, отсутствие в Украине официальной статистики по развитию и функционированию круизного рынка не дают возможности провести достоверное полноценное исследование потенциала данного сектора и сравнить уровень развития украинской круизной индустрии с другими странами. Однако, обобщенную оценку можно получить на основании аналитических отчетов специалистов круизного бизнеса и данных, предоставленных руководством украинских морских портов по числу судозаходов круизных лайнеров и круизному транзитному пассажиропотоку.

С целью оценки уровня развития круизной индустрии в Украине с помощью построения матричной модели нами был проведен сравнительный анализ результативности функционирования круизного туристского комплекса Украины и Франции – страны, наиболее полно соответствующей критериям сопоставимости государств (по природно-климатическим условиям, по размерам территории и историко-культурному потенциалу), что приведено в табл. 4.15-4.17.

Согласно представленным данным, ключевые исходные показатели, характеризующие ресурсный потенциал круизного сектора во Франции, менее чем в два раза превышают аналогичные в Украине (площадь территории - в 1,07 раз, численность населения – в 1,43 раза, длина береговой линии – в 1,74 раза).

В то же время, эффект, полученный от функционирования французского круизного туристского комплекса, опережает результаты деятельности участников украинского круизного рынка по некоторым

критериям почти в 100 раз (доходы круизного сектора – в 128,03 раза, расходы на оплату труда персонала – в 77,72 раза, количество круизных туристов – в 88,20 раз).

Таблица 4.15

**Исходные данные для проведения сопоставительного анализа
результативности развития круизного туризма
во Франции и Украине* (2011 г.)**

Показатели	Украина**	Франция	Относительная величина сравнения
ВВП на душу населения, тыс. евро	2,32	31,44	13,55
Площадь территории, тыс. км ²	603550	643427	1,07
Протяженность береговой линии государства (БЛ), км	2782	4853	1,74
Среднегодовая численность населения (ЧН), тыс. чел.	45706,10	65433,71	1,43
Прямая занятость в сфере круизного бизнеса (ЧРКТ), тыс. чел.	0,900	7,774	8,7
Количество туристов, отдавших предпочтение морским путешествиям (ЧКТ), тыс. чел.	5	441	88,20
Транзитный круизный пассажиропоток, тыс. чел.	157,400	2167,000	13,77
Количество морских портов (КМП)	18	159	8,83
Количество судостроительных и судоремонтных предприятий	20	28	1,40
Доходы круизного сектора (ДКТ), млн. евро	9,5600	1224,000	128,03
Затраты на оплату труда работников круизной индустрии*** (ЗОТ), тыс. евро	4,536	352,535	77,72

* *Источник:* оставлено автором по данным [281, 361, 371, 375]

** Доходы круизной индустрии Украины были определены, исходя их количества транзитных круизных пассажиров, посетивших украинские порты, и средних расходов одного круизного туриста в порту, что составило приблизительно 9560 тыс. евро ($157,4 \cdot 62 = 9758,8$).

*** Количество работников в сфере круизного бизнеса по оценкам специалистов составляет порядка 900 чел. со среднемесячной заработной платой 4200 грн. (420 евро), то есть годовые прямые расходы на оплату труда составили 4536 тыс. евро.

Причины данного отставания, прежде всего, связаны с общим экономическим кризисом государства и низким жизненным уровнем населения Украины (ВВП на душу населения в Украине в 13,55 раз меньше,

чем во Франции), вследствие чего и средняя заработная плата украинских работников в сфере круизного туризма почти в 10 раз ниже, чем у их коллег во Франции.

Таблица 4.16

Матричная модель результативности функционирования круизного туризма во Франции

Показатели	ЧРКТ	ЧКТ	БЛ	ДКТ	КМП	ЗОТ
ЧРКТ	1	56,538	622,179	157,448	20,385	45,348
ЧКТ	0,018	1	11,005	2,776	0,361	1,646
БЛ	1,607	90,872	1	252,215	32,763	149,598
ДКТ	0,006	0,360	3,965	1	0,130	0,593
КМП	0,049	2,774	30,522	7,698	1	4,566
ЗОТ	0,011	0,607	6,685	1,686	0,219	1
ЧН	0,012	0,674	7,417	1,871	0,243	1,110

Таблица 4.17

Матричная модель результативности функционирования круизного туризма в Украине

Показатели	ЧРКТ	ЧКТ	БЛ	ДКТ	КМП	ЗОТ
ЧРКТ	1	5,556	3091,111	10,622	20,000	5,040
ЧКТ	0,180	1	556,400	1,912	3,600	0,907
БЛ	0,324	1,797	1	3,436	6,470	1,630
ДКТ	0,094	0,523	291,004	1	1,883	0,474
КМП	0,050	0,278	154,556	0,531	1	0,252
ЗОТ	0,198	1,102	613,316	2,108	3,968	1
ЧН	0,002	0,011	6,087	0,021	0,039	0,010

Следует отметить, что при условии практически одинакового размера береговой линии, приходящейся на 100 тыс. чел. в Украине и Франции (6 км и 7 км соответственно), уровень доходности французской круизной индустрии в десятки раз превосходит показатели развития украинского круизного сектора: производительность труда работников – в 12 раз; отдача береговой линии – в 73 раза; круизный доход на один морской порт – в 14,5 раз; годовой валовой доход на одного жителя – в 89 раз. Незначительное превышение зарплатоотдачи (на 20 %) и соответственно меньшая

зарплатоемкость доходов круизной индустрии в Украине обусловлены, как уже было сказано, низким уровнем оплаты труда украинских работников.

Оценивая эффективность использования ресурсного потенциала, необходимо также подчеркнуть многократное отставание Украины: на каждые 100 тыс. чел. приходится всего два работника в сфере круизного бизнеса, в то время, как во Франции – 12 чел.; в Украине туристы, совершившие морской круизный вояж, составляют менее 0,01 % от общей численности населения, во Франции – 0,67 %; на каждые 10 млн. чел. приходится 4 морских порта в Украине и 24 во Франции; при этом соотношение числа морских портов и количества круизных туристов в двух странах одинаковы (на каждую тысячу круизных туристов приходится порядка 20 портов).

Анализируя остальные соотношения, можно отметить существенные отличия по результативности развития украинской и французской круизной индустрии, предопределенные нерациональным использованием Украиной имеющегося ресурсного потенциала, а, следовательно, и неэффективным менеджментом, неспособностью руководителей страны оценить приоритеты устойчивого роста и выбрать оптимальную отраслевую структуру, которая обеспечит комплексное развитие всех секторов национальной экономики. Данное обстоятельство актуализирует необходимость в выявлении факторов, влияющих на эти отличия, и формировании соответствующих индикаторов для последующего воздействия на них через систему стратегического управления развитием круизного туризма для достижения желаемых результатов и приобретения конкурентного статуса на мировом круизном рынке.

Для изучения степени влияния отдельного фактора, а также исследования резервов роста результативности развития круизного сектора автором рекомендуется применение факторных моделей, которые служат инструментом прогнозирования существующих и потенциальных проблем, и

от точности, глубины и комплексности анализа которых зависят выводы и рекомендации по результатам исследования.

Следует отметить, что основным недостатком факторных моделей, используемых для оценки эффективности функционирования экономических систем, является их узкий подход, позволяющий измерить только результат деятельности отдельного хозяйствующего субъекта. Однако, в сложно структурированных отраслях, эффективный результат хозяйствования зависит только от совместных усилий всех заинтересованных участников, что актуализирует необходимость в разработке методики комплексной оценки их совокупного вклада в развитие отрасли.

Учитывая, что в современных условиях экономического развития, наиболее ценным ресурсом является человек и его деятельность, в качестве основного параметра, оценивающего результативность функционирования круизного туристского комплекса, была принята эффективность (производительность) труда, которая характеризует не только результативность использования трудовых ресурсов, но и выступает индикатором перспектив развития той или иной отрасли и согласно теории М. Портера является «единственной разумной концепцией конкурентоспособности на национальном уровне» [244]. Производительность, являясь главным показателем, определяющим долгосрочный уровень жизни в стране, от которого зависит доход на душу населения и соответственно уровень его благосостояния, требует неуклонного роста и постоянного развития экономики. Вследствие чего, именно она послужила базой для отражения взаимосвязей между блоками поля матрицы. В результате было получена следующая факторная модель, характеризующая влияние компонентов матрицы на уровень производительности труда:

$$ПТ = \frac{ДКТ}{ЧКТ} * \frac{БЛ}{ЧРКТ} * \frac{ДКТ}{БЛ} * \frac{ЗОТ}{ДКТ} * \frac{ЧКТ}{ЗОТ} \quad (4.4),$$

где $ПТ$ – производительность труда работников круизной индустрии;

$\frac{ДКТ}{ЧКТ}$ – доход на одного круизного туриста;

$\frac{БЛ}{ЧРКТ}$ – размер береговой линии, приходящийся на одного работника круизной индустрии;

$\frac{ДКТ}{БЛ}$ – отдача береговой линии;

$\frac{ЗОТ}{ДКТ}$ – зарплатоемкость доходной части круизной индустрии;

$\frac{ЧКТ}{ЗОТ}$ – соотношение количества круизных туристов и затрат на оплату труда работников круизной индустрии.

При наличии данных о стоимости основных производственных фондов и финансовых результатов деятельности предприятий круизной индустрии, представленная факторная модель может быть дополнена следующими параметрами:

$$ПТ = \frac{ДКТ}{ЧКТ} * \frac{БЛ}{ЧРКТ} * \frac{ДКТ}{БЛ} * \frac{ЗОТ}{ДКТ} * \frac{ЧКТ}{ЗОТ} * \frac{ПР}{ЧРКТ} * \frac{ОПФ}{ПР} * \frac{ЧРКТ}{ОПФ} \quad (4.5),$$

где $\frac{ПР}{ЧРКТ}$ – рентабельность персонала;

$\frac{ОПФ}{ПР}$ – фондоемкость прибыли, полученной предприятиями круизной индустрии;

$\frac{ЧРКТ}{ОПФ}$ – соотношение количества работников круизной индустрии и стоимости основных производственных фондов.

Также логичным представляется использование отдачи береговой линии как результативного фактора, на который оказывает воздействие группа взаимосвязанных факторов, в том числе и производительность труда, тем или иным образом описывающих эффективность функционирования круизного комплекса, изменения которых создают основу для принятия соответствующих управленческих решений:

$$BO = ПТ * \frac{ЧКТ}{БЛ} * \frac{ЧРКТ}{ЧКТ} \quad (4.6)$$

$$BO = ПТ * \frac{ПК}{БЛ} * \frac{ЗОТ}{ПК} * \frac{ДКТ}{ЗОТ} * \frac{ЧКТ}{ДКТ} * \frac{ЧРКТ}{ЧКТ} \quad (4.7),$$

где BO – отдача береговой линии;

$\frac{ЧКТ}{БЛ}$ – количество круизных туристов, приходящихся на 1 км береговой линии;

$\frac{ЧРКТ}{ЧКТ}$ – число работников, приходящихся на одного круизного туриста.

$\frac{ЗОТ}{ПК}$ – зарплатоемкость прибыли;

$\frac{ДКТ}{ЗОТ}$ – отдача средств на оплату труда;

$\frac{ЧКТ}{ДКТ}$ – количество круизных туристов, приходящееся на единицу дохода круизной индустрии в денежном выражении.

Возможности применения рекомендуемых факторных моделей в практических расчетах покажем на примере динамического развития европейского круизного рынка за 2005-2011 гг. (табл. 4.18).

Результаты факторного анализа обозначили положительную динамику уровня производительности труда большинства европейских стран и отразили четкую тенденцию к росту эффективности использования трудовых ресурсов круизного туристского сектора (табл. 4.19).

Наибольший абсолютный прирост годового круизного дохода на одного работника был достигнут на Кипре (39,15 тыс. евро/чел.), в Нидерландах (30,16 тыс. евро/чел.) и Германии (25,13 тыс. евро/чел.), что обусловлено опережением темпов роста доходов круизной индустрии над темпом роста занятых в данной отрасли, что, в свою очередь, повлияло и на рост отдачи береговой линии и снижение зарплатоемкости в этих странах.

Таблица 4.18

**Исходные данные для проведения факторного анализа
производительности труда работников европейской круизной индустрии***

Страны	Доход на одного круизного туриста, тыс. евро/чел. (ДКТ/ЧКТ)		Размер береговой линии, приходящийся на одного работника, км/тыс. чел. (БЛ/ЧРКТ)		Отдача береговой линии, тыс. евро/км (ДКТ/БЛ)		Зарплато-емкость доходной части круизной индустрии, евро (ЗОТ/ДКТ)		Соотношение количества круизных туристов и затрат на оплату труда, чел./евро (ЧКТ/ЗОТ)		Производительность труда, тыс. евро/чел.		Абсолютные отклонения (+/-)					
	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	$\frac{ДКТ}{ЧКТ}$, тыс. евро/чел.	$\frac{БЛ}{ЧРКТ}$, км/чел.	$\frac{ДКТ}{БЛ}$, тыс. евро/км	$\frac{ЗОТ}{ДКТ}$, евро	$\frac{ЧКТ}{ЗОТ}$, чел./евро	ПТ, тыс. евро/чел.
Кипр	1,21	7,00	1134,85	1383,57	0,07	0,09	0,78	0,36	1,06	0,40	80,42	119,57	5,79	248,72	0,02	-0,43	-0,66	39,15
Мальта	11,63	7,90	195,43	210,67	0,47	0,40	0,70	0,32	0,12	0,40	92,35	84,57	-3,73	15,23	-0,07	-0,38	0,28	-7,79
Португалия	4,72	4,76	895,60	523,97	0,05	0,11	0,59	0,58	0,36	0,36	42,46	56,99	0,03	-371,63	0,06	0,00	0,00	14,53
Дания	4,88	5,66	15561,70	6590,94	0,01	0,03	0,57	0,47	0,36	0,38	176,60	178,43	0,77	-8970,76	0,02	-0,10	0,01	1,83
Швеция	3,50	2,74	5491,47	2845,77	0,03	0,06	0,54	0,53	0,53	0,69	167,24	179,52	-0,76	-2645,70	0,03	-0,01	0,16	12,28
Финляндия	38,81	11,05	290,29	869,28	0,50	0,19	0,60	0,54	0,04	0,17	144,22	161,34	-27,76	578,99	-0,31	-0,06	0,12	17,12
Нидерланды	3,63	3,54	327,52	186,44	0,35	0,77	0,70	0,48	0,39	0,59	113,29	143,45	-0,09	-141,08	0,42	-0,22	0,20	30,16
Норвегия	18,40	2,84	7297,74	4820,51	0,01	0,02	1,17	0,78	0,05	0,45	80,09	95,84	-15,56	-2477,23	0,01	-0,39	0,41	15,75
Греция	10,00	40,33	6690,80	2683,57	0,01	0,04	0,60	0,39	0,17	0,06	97,85	118,72	30,33	-4007,24	0,03	-0,21	-0,10	20,87
Франция	2,30	2,78	1583,36	624,26	0,11	0,25	0,58	0,59	0,75	0,61	174,88	157,45	0,48	-959,10	0,14	0,01	-0,14	-17,43
Испания	1,80	1,85	843,93	463,93	0,14	0,26	0,62	0,64	0,90	0,84	116,12	121,31	0,04	-380,01	0,12	0,02	-0,06	5,19
Германия	1,68	1,82	283,56	144,33	0,45	1,06	0,68	0,57	0,88	0,97	127,36	152,49	0,14	-139,23	0,61	-0,11	0,09	25,13
Великобритания	1,57	1,66	789,34	461,46	0,14	0,23	0,86	0,82	0,74	0,73	107,07	105,07	0,09	-327,89	0,09	-0,04	-0,01	-2,00
Италия	4,87	4,82	284,46	174,62	0,34	0,60	0,72	0,68	0,28	0,30	96,47	105,36	-0,04	-109,85	0,26	-0,04	0,02	8,90

* Показатели развития круизной индустрии Австрии не принимались в расчет ввиду некорректности исходных значений

Таблица 4.19

**Результаты факторного анализа производительности труда
работников круизной индустрии в европейских странах**

Страны	Влияние факторов (+/-)					Общее влияние, тыс. евро/чел.
	ДКТ/ЧКТ	БЛ/ЧРКТ	ДКТ/БЛ	ЗОТ/ДКТ	ЧКТ/ЗОТ	
Кипр	385,43	102,10	123,47	-375,89	-195,96	39,15
Мальта	-29,59	4,89	-10,18	-31,45	58,55	-7,79
Португалия	0,30	-17,74	32,38	-0,35	-0,06	14,53
Дания	28,02	-117,96	120,08	-35,26	6,94	1,83
Швеция	-36,16	-63,15	72,78	-3,57	42,39	12,28
Финляндия	-103,17	81,87	-77,00	-4,51	119,92	17,12
Нидерланды	-2,72	-47,63	77,06	-44,73	48,17	30,16
Норвегия	-67,73	-4,20	6,63	-4,96	86,00	15,75
Греция	296,80	-236,36	320,53	-167,57	-192,54	20,87
Франция	36,12	-127,81	106,78	4,85	-37,37	-17,43
Испания	2,85	-53,57	58,89	4,96	-7,94	5,19
Германия	10,56	-67,72	94,93	-26,38	13,73	25,13
Великобритания	6,15	-47,03	44,92	-5,16	-0,88	-2,00
Италия	-0,88	-36,91	45,72	-5,75	6,72	8,90

Вместе с тем, социальная направленность французского правительства, ориентация на обеспечение максимальной занятости населения (прирост количества работников круизного сектора за 6 лет составил более 150 %) при одновременном повышении средней заработной платы (с 3556 евро в месяц в 2005 г. до 3778 евро в 2011 г.), нивелировали положительное влияние доходной части круизной индустрии (прирост составил 128 %), что отложило отпечаток и на изменение производительности труда, которая за анализируемый период снизилась на 17,43 тыс. евро/чел.

Также вполне закономерна отрицательная динамика эффективности труда на Мальте, доходы круизной индустрии которой снизились более, чем на 15 % при уменьшении численности работников круизного бизнеса на 7 %; и в Великобритании (рост числа занятых в круизной индустрии на 12,32 % опережает рост доходной части отрасли).

Контраст в уровне производительности труда по разным странам является свидетельством проводимой каждым государством туристской политики, получившей воплощение в различного рода программах и постановлениях, и теми приоритетами, которые положены в основу его экономического развития.

Безусловно, стремление к повышению интенсивности труда без принятия соответствующих социальных решений не может дать конечного позитивного результата, также как и ориентация на увеличение числа рабочих мест без количественного и качественного роста содержания труда, не приведет к повышению результативности функционирования круизной индустрии и росту конкурентоспособности круизного туристского продукта. Только взаимосвязь между количеством и качеством, экономическим и социальным, возможность одновременного развития всех структурных составляющих позволят занять высокие конкурентные позиции на мировом круизном рынке, и обеспечат устойчивое конкурентное преимущество.

Анализируя эффективность труда работников круизной индустрии, следует иметь ввиду наличие структурных отличий по уровню производительности труда в разных секторах экономики. При этом, необходимо учитывать влияние двух факторов, обуславливающих рост или снижение результативности использования трудовых ресурсов: динамику собственно уровня производительности труда по видам экономической деятельности и изменение доли занятых работников в том или ином виде в их общей численности (табл. 4.20). Связь между данными показателями характеризуется с помощью системы соответствующих индексов [192]:

$$I_{w}^{-}(\text{переменного\_состава}) = \frac{\sum w_1 T_1}{\sum T_1} : \frac{\sum w_0 T_0}{\sum T_0} \quad (4.8)$$

$$I_{w(w)}^{-}(\text{постоянного\_состава}) = \frac{\sum w_1 T_1}{\sum T_1} : \frac{\sum w_0 T_1}{\sum T_1} \quad (4.9)$$

$$I_{w(d)}^{-}(\text{структурных\_сдвигов}) = \frac{\sum w_0 T_1}{\sum T_1} : \frac{\sum w_0 T_0}{\sum T_0} \quad (4.10)$$

где I_w – индекс производительности труда;

w_1 и w_0 – производительность труда работников текущего и базового периодов соответственно;

T_1 и T_0 – численность работников круизной индустрии в текущем и базовом периоде.

Кроме того, для отражения динамики обобщающего стоимостного показателя производительности труда работников круизной индустрии и выявления изменений уровня эффективности труда за счет индивидуальных изменений производительности в каждом секторе, а также экономии труда за счет роста его эффективности, необходимо применение специального средневзвешенного арифметического индекса, который был разработан академиком С. Г. Струмилиным (табл. 4.21) [192]:

$$I_w = \frac{\sum (w_1 / w_0) T_1}{\sum T_1} = \frac{\sum i_w T_1}{\sum T_1}, \quad (4.11)$$

где i_w – индивидуальные стоимостные индексы производительности труда по отдельным отраслям или подотраслям круизной индустрии.

Полученные значения означают, что увеличение выработки практически по всем видам экономической деятельности на 8,19 %, обусловленной опережающими темпами роста объемов реализации круизных услуг над темпами роста численности работников, занятых в сфере круизного туризма, нивелировало отрицательную динамику изменения структуры занятых по секторам экономики и способствовало росту средней прямой производительности труда на 5,79 %.

Подтверждением данного вывода является увеличение средневзвешенного арифметического индекса Струмилина на 5 % за счет индивидуальных изменений производительности по каждому виду деятельности, а также экономии труда за счет роста его эффективности.

Таблица 4.20

**Исходные данные для индексного анализа динамики производительности труда работников
европейской круизной индустрии**

Виды экономической деятельности	Прямое влияние круизной индустрии							Совокупное влияние круизной индустрии						
	доходы, млн. евро		занятость, тыс. чел.		Производительность труда, тыс. евро/чел.		Индивидуаль- ные индексы производитель- ности труда, %	доходы, млн. евро		занятость, тыс. чел.		Производительность труда, тыс. евро/чел.		Индивидуаль- ные индексы производитель- ности труда, %
	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.		2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	2005 г.	2011 г.	
	Q_0	Q_1	T_0	T_1	w_0	w_1	i_w	Q_0	Q_1	T_0	T_1	w_0	w_1	i_w
Сельское хозяйство, горная промышленность и строительство	13	18	133	171	97,74	105,26	107,69	1182	2127	15762	16018	74,99	132,79	177,07
Производство товаров краткосрочного пользования	662	1719	2438	5806	271,53	296,07	109,04	1952	4161	10190	18006	191,56	231,09	120,64
Производство товаров долговременного пользования	3590	5171	26312	30842	136,44	167,66	122,88	5997	8607	44823	53714	133,79	160,24	119,77
Оптовая и розничная торговля	286	705	3584	9701	79,80	72,67	91,07	757	2161	11401	28064	66,40	77,00	115,97
Услуги по транспортировке	1641	3492	11904	21339	137,85	163,64	118,71	3891	7923	57581	98273	67,57	282,32	417,79
Услуги гостеприимства	233	414	2421	6384	96,24	64,85	67,38	617	1231	7826	16126	78,84	12,53	15,89
Финансовые и коммерческие услуги	944	1450	7323	12322	128,91	117,68	91,29	4041	8738	30012	61213	134,65	541,86	402,43
Бытовые услуги	203	671	2323	9487	87,39	70,73	80,94	647	1785	9657	24086	67,00	29,16	43,52
Круизные линии	754	1317	33666	56959	22,40	23,12	103,24	-	-	-	-	-	-	-
Всего	8326	14957	90104	153011	92,40	97,75	-	19084	36733	187252	315500	101,92	116,43	-

Таблица 4.21

**Результаты индексного анализа производительности труда европейской
круизной индустрии**

Показатели	Динамика уровня прямой производительности труда	Динамика уровня совокупной производительности труда
Индекс переменного состава (I_w^-)	1,0579	1,1424
Индекс постоянного состава ($I_{w(w)}^-$)	1,0819	1,1673
Индекс структурных сдвигов ($I_{w(d)}^-$)	0,9778	0,9787
<i>Взаимосвязь между индексами</i>	$1,0819 * 0,9778 = 1,0579$	$1,1673 * 0,9787 = 1,1424$
Индекс Струмилина (I_w)	1,0500	1,1771

При этом на фоне общего роста производительности труда работников производственного и транспортного секторов, такие отрасли нематериального производства, как торговля и предоставление финансовых и коммерческих услуг имеют тенденцию к снижению годового прямого дохода на одного работника, что компенсируется ростом совокупной производительности труда в данных секторах, предопределенным мультипликативным характером круизной индустрии.

Значительное превышение численности работников гостиничного сектора и коммунальных служб над ростом доходов по данным видам деятельности явилось, с одной стороны, итогом неэффективного использования трудовых ресурсов, а с другой – снижением влияния этих секторов на экономический уровень развития круизной индустрии. В связи с тем, что круизные туристы большую часть времени проводят на борту судна, бытовые услуги и услуги гостеприимства включаются в основной состав круизного туристского продукта, в котором сами гостиничные и коммунальные предприятия участвуют опосредованно (только на этапах начала и завершения круиза).

Таким образом, предложена методика комплексной оценки результативности развития круизной индустрии, основанная на матричной модели путем формирования трех блоков качественных показателей,

характеризующих эффективность использования имеющихся ресурсов и действенность функционирования круизного туристского комплекса: прибыльность, производительность и экономичность, применение которой позволит получить исчерпывающую информацию по основным результатам развития отрасли, обеспечит полносистемный охват измеряемых явлений и создаст возможность для своевременного выявления критических отклонений от поставленных целей.

На основании компаративного анализа европейского круизного рынка, используя инструментарий бенчмаркинга и методику многомерных сравнений, на основе реальных числовых данных, комплексно оценен уровень наделенности европейских стран ресурсами, а также проведено сопоставление его с эталонными значениями по каждому виду ресурса. Установлены разительные отличия между наличием ресурсного потенциала отдельной страны и эффективностью использования имеющихся ресурсов, что подтверждает выводы, полученные Е.А. Подсолонко на основании оценки результативности экономики Украины, о «парадоксе достаточности ресурсов».

Представлена и апробирована методика расчета комплексного показателя результативности развития круизной индустрии, который выступает индикатором, объединяющим экономический, социальный и ресурсный эффекты. На основании расчета комплексного показателя можно установить эталонные значения, определяющие лучшие мировые достижения в круизной сфере, что позволит проводить соизмеримые сравнения уровня развития круизного туризма как отдельных местностей, так и регионов и стран в целом. В свою очередь, стремление к достижению каждой составляющей эталонного значения за счет целенаправленного воздействия на результаты через систему экономического стимулирования, позволит нивелировать ресурсные ограничения и создаст возможность для завоевания прочных высококонкурентных рыночных позиций.

Количественная оценка результативности развития украинского и французского круизных секторов на основании матричной модели, благодаря многомерному представлению, дала возможность для выявления причин многократного отставания Украины и обосновала необходимость в поиске действенных путей и методов для устранения обозначенной проблемной ситуации.

На примере динамического развития европейского круизного рынка показаны возможности применения факторных моделей, отражающих уровень эффективности труда работников круизной индустрии, которые позволили сделать вывод о том, что контраст в уровне производительности труда по разным странам является свидетельством проводимой каждым государством туристской политики, получившей воплощение в различного рода программах и постановлениях, и теми приоритетами, которые положены в основу его экономического развития. Также выявлены структурные отличия по уровню производительности труда в разных секторах экономики.

Установлено, что избрав тактику концентрации усилий на приоритетных направлениях деятельности, ориентируясь на мировые тенденции экономического развития круизной индустрии, при условии параллельной разработки соответствующих механизмов государственной поддержки и стимулирования можно заложить фундамент эффективного развития круизного туризма в Украине.

4.3. Применение методов маркетингового анализа при выборе направлений стратегического развития круизного туризма

Стратегическое развитие круизного туризма должно базироваться на прогнозировании будущих параметров функционирования круизного рынка с применением научных подходов и методов и быть ориентированным на удовлетворение имеющихся и потенциальных потребностей потребителей

круизного туристского продукта как время совершения морского путешествия, так и в период их нахождения на берегу (при заходе судна в порт и на этапе начала или завершения круиза). Умение правильно оценить рыночную ситуацию, предвидеть возможные изменения вкусов и предпочтений потребителей, спрогнозировать поведение и мотивацию туристов, установить их осведомленность, восприятие, отношение и требования относительно круизного туристского продукта возможно лишь при организации систематического наблюдения и контроля, направленного на мониторинг и анализ рыночной конъюнктуры на основе маркетингового подхода с использованием статистических методов исследования [5, 17, 58, 111, 112, 148].

С целью изучения круизного рынка и перспектив его роста для обоснования выбора основных направлений стратегического развития круизного туризма нами было проведено маркетинговое исследование, основной задачей которого явилось изучение потребителей круизных туристских услуг (их демографических, социально-экономических и поведенческих характеристик) и определение желательных достоинств круизного продукта для различных рыночных сегментов.

Принимая во внимание два ключевых направления в развитии круизного туризма (первое - возрождение круизного судоходства, ориентированного на внутренний национальный рынок; второе - привлечение в украинские порты иностранных туристов), нами были исследованы потребительские мотивации и факторы, оказывающие влияние на потребителей круизного туристского продукта, а также выявлены общие и отличительные характеристики жителей Крыма и иностранных круизных туристов, являющиеся аргументом для разработки дифференцированных маркетинговых стратегий применительно к отдельному рыночному сегменту. При этом изучение потребностей крымских круизеров базировалось на основе сбора и обработки первичной информации, в то время как для исследования иностранных туристов были использованы данные

Международной круизной ассоциации (Cruise Lines International Association) [357].

Процесс сбора первичной информации осуществлялся в круизный сезон (май-октябрь 2013 г.) с помощью анкетирования потребителей круизного туристского продукта (приложение Д); в качестве респондентов выступили жители Крыма, совершившие круиз [167]. Формирование выборочной совокупности (необходимого числа опрашиваемых) было проведено на основе бесповторного отбора, который дает более точные результаты, чем повторный, так как при одном и том же объеме выборки наблюдение охватывает больше единиц генеральной совокупности. Вместе с тем, учитывая отсутствие достоверных статистических данных о количестве крымских туристов, отправившихся в круиз, а, соответственно, и численности генеральной совокупности, обоснование репрезентативности выборки было осуществлено по формулам повторного отбора, что, с одной стороны дает несколько завышенные объемы выборки, зато с другой - обеспечивает запас надежности результатов [30]:

Объем (численность) выборки (n), позволяющий обеспечить требуемую точность для средней величины, был определен по формуле [264]:

$$n = \frac{t^2 \cdot \tilde{\sigma}_x^2}{\Delta_{\tilde{x}}^2}, \quad (4.12)$$

где n – объем (численность) выборки;

t - величина нормированного отклонения

$\tilde{\sigma}_x^2$ - дисперсия выборочной совокупности;

$\Delta_{\tilde{x}}$ - предельная ошибка выборочной средней.

Объем (численность) выборки, позволяющий обеспечить требуемую точность для доли, был рассчитан по формуле [264]:

$$n = \frac{t^2 \cdot w \cdot (1 - w)}{\Delta_w^2}. \quad (4.13)$$

где w - выборочная доля единиц, обладающих каким-либо интересующим исследователей признаком, в общей их численности.

Средняя ошибка выборочной средней величины была определена по формуле ($\mu_{\tilde{x}}$) [348]:

$$\mu_{\tilde{x}} = \sqrt{\frac{\tilde{\sigma}_x^2}{n}}. \quad (4.14)$$

Средняя ошибка выборочной доли определенного признака была рассчитана по формуле (μ_p) [348]:

$$\mu_w = \sqrt{\frac{w(1-w)}{n}}, \quad (4.15)$$

Предельная ошибка выборочной средней была определена по формуле [348]:

$$\Delta_{\tilde{x}} = t \cdot \mu_{\tilde{x}} = t \cdot \sqrt{\frac{\tilde{\sigma}_x^2}{n}}. \quad (4.16)$$

Предельная ошибка выборочной доли была рассчитана по формуле [348]:

$$\Delta_w = t \cdot \mu_w = t \cdot \sqrt{\frac{w \cdot (1-w)}{n}}. \quad (4.17)$$

Для определения средней ошибки выборочной средней величины был использован возрастной состав круизеров, при этом было принято условие, что ошибка выборочной средней не должна превысить 2,5 лет с вероятностью 0,954 и при среднем квадратическом отклонении - 17 лет. Кроме того, расчет средней ошибки выборочной доли был основан на предположении, что доля туристов в возрасте от 25-65 лет должна составлять не менее 70 %, а предельная ошибка для доли с вероятностью 0,997 не превышать 13 %.

В результате расчетов были получены следующие данные: объем выборки, позволяющий обеспечить требуемую точность, должен составить 200 чел., а доля туристов в возрасте от 25-65 лет - 74 %.

Согласно полученным данным нами была сформирована выборочная совокупность из 200 туристов, из них 57 % женщин и 43 % мужчин, что отвечает наиболее распространённому соотношению половых групп в туризме, где доля женщин, как правило, превышает долю мужчин, и женщины не только играют ведущую роль в выборе вариантов отдыха, но и являются наиболее инициативной группой населения, организующей туристские поездки. Круизеры в возрасте от 25-65 лет составили 147 чел., из которых 32,5 % - пассажиры в возрасте от 25 до 44 лет и 41,0 % - туристы «среднего возраста» от 45 до 65 лет. 74 % пассажиров – лица, состоящие в браке, что свидетельствует, с одной стороны, о высокой приверженности круизеров к семейному отдыху, а с другой – о необходимости одновременного предоставления отдельных видов проведения досуга для семейных пар и в тоже время создания для них программ совместного отдыха с изобилием развлекательных и культурно-познавательных мероприятий, придерживаясь при этом жестких правил безопасности. Более 2/3 туристов имели высшее образование (69 %), что предопределило характер предпочитаемых ими разновидностей отдыха и занятий, позволяющих наиболее полно реализовать их разнообразные интеллектуальные потребности (рис. 4.8).

Исходя из возрастного состава респондентов, были определены средняя ошибка выборочной средней величины ($\mu_{\bar{x}} = 1,115$ лет) и выборочной доли ($\mu_w = 0,031$ %), что позволяет с вероятностью 0,954 утверждать, что разность между выборочной и генеральной показателями не превышает двух средних ошибок, а границы, в которых находится средний возраст респондентов генеральной совокупности, имеет вид: $46,69 \leq \bar{x} \leq 51,15$, то есть средний возраст круизеров генеральной совокупности находится в пределах от 47 до 51 года. Предельная ошибка выборочной доли респондентов в возрасте от 25-65 лет, с вероятностью 0,954 равна $\Delta_w = 2 \cdot 0,031 = 0,0673$, а

границы, в которых находится их доля в генеральной совокупности, составляет от 67,3 до 79,7 процентов.

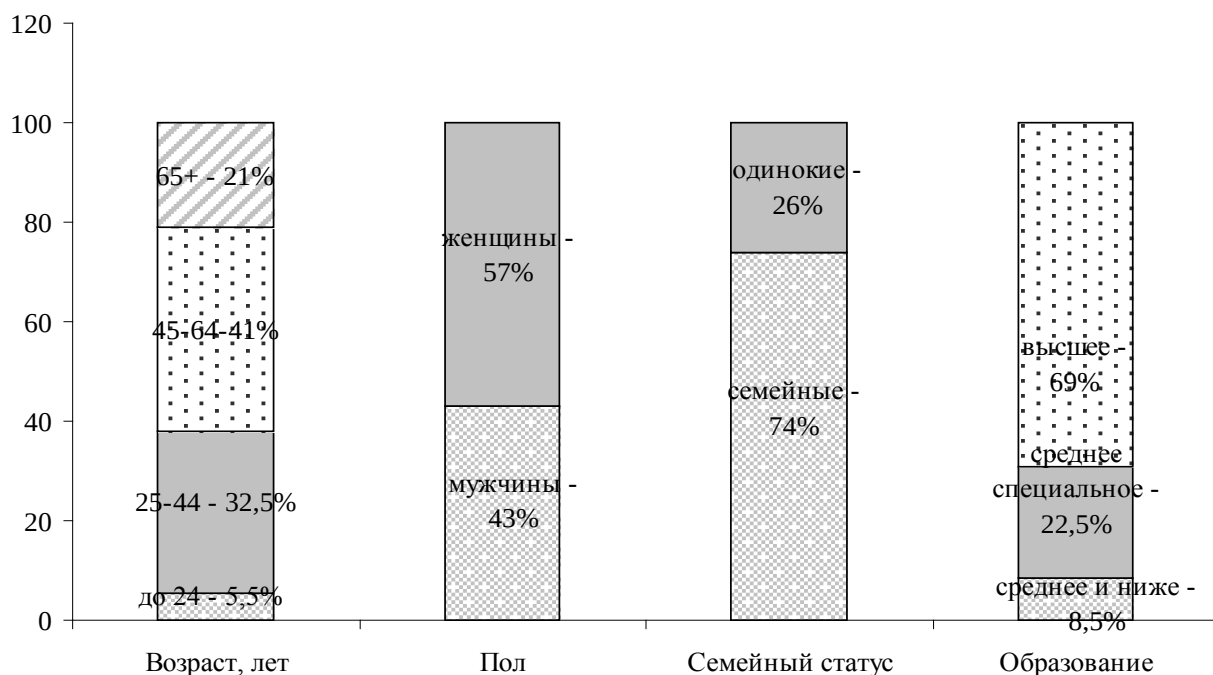


Рис. 4.8. Демографическая структура потребителей круизного туристского продукта, %

Следует отметить, что помимо демографической структуры туристов значительное влияние на выбор круизного тура и соответственно класса судна оказывает их социально-экономический статус, так как каждая группа предъявляет свои требования к комфорту и уровню обслуживания. Кроме того, финансовый «порог доступности» круизного тура (его стоимость для каждого рыночного сегмента), также различен и имеет существенное значение. Так, для некоторых пассажиров в большей мере важен процесс созерцания окружающей природы и экскурсионное обслуживание в портах захода, чем комфорт на борту судна, в то время как для других категорий туристов уровень сервиса будет иметь первостепенное значение [31].

Для выявления зависимости между демографическим, социально-экономическим и поведенческим критериями потребителей круизного туристского продукта, нами была проведена аналитическая группировка и построены корреляционные таблицы (табл. 4.22-4.26), суть которых сводится

к тому, что, с изменением значения факторного признака (x) закономерным образом изменяется среднее значение результативного признака (y) и наоборот, в то время как в каждом отдельном случае значение признака y (с различными вероятностями) может принимать множество различных значений. При этом о наличии корреляционной связи можно говорить в том случае, если по мере увеличения значения x групповые средние значений y тоже увеличиваются (или уменьшаются) от группы к группе [348].

Таблица 4.22

Распределение туристов по возрастной категории и стоимости круиза

Стоимость круиза (x_i)	Возрастная категория, лет (y_j)				Итого		Средний возраст по категории, лет, ($\overline{y_j}$)
	до 24	25-44	45-64	65+			
	Средний возраст, лет				кол-во чел.	уд. вес, %	
	12,0	34,5	54,5	70,0			
До 500 \$	2	1	-	-	3	1,50	19,50
500-1000 \$	6	41	37	18	102	51,00	46,70
1000-1500 \$	3	14	35	12	64	32,00	51,04
1500-2000 \$	-	7	8	10	25	12,50	55,10
Свыше 2000 \$	-	2	2	2	6	3,00	53,00
Итого	11	65	82	42	200	100,00	48,92

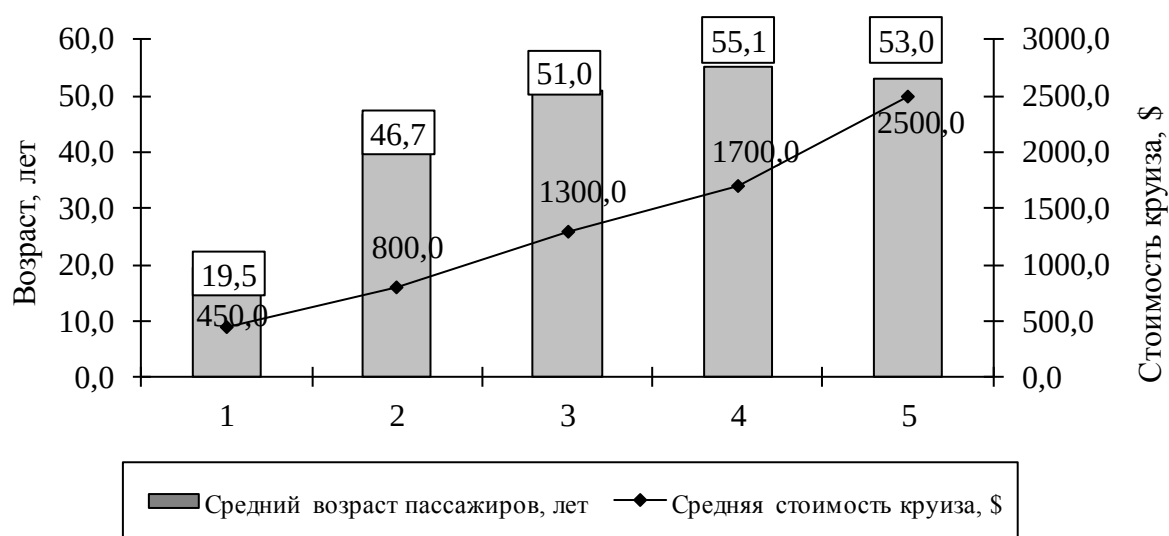
Таблица 4.23

Данные, характеризующие зависимость между уровнем комфорта в каютах и стоимостью круиза

Классификация кают	Стоимость круиза, \$					Итого		Средняя стоимость по категории, \$ ($\overline{y_j}$)
	до 500	500- 1000	1000- 1500	1500- 2000	свыше 2000			
	Средняя стоимость, \$					кол-во чел.	уд. вес, %	
	450	800	1300	1700	2500			
Внутренняя каюта	3	22	2	-	-	27	13,50	798,15
Каюта с окном	-	78	17	2	-	97	48,50	906,19
Каюта с балконом	-	2	45	18	2	67	33,50	1428,36
Мини сьют	-	-	-	4	2	6	3,00	1966,67
Сьют	-	-	-	1	2	3	1,50	2233,33
Итого	3	102	64	25	6	200	100,00	1118,25

Проведенные исследования свидетельствуют, что более половины круизеров отдадут предпочтение круизам стоимостью от 500-1000\$ (наиболее

востребованы круизы данной ценовой категории у относительно молодых, экономически активных туристов в возрасте 25-44 лет); чтобы иметь возможность постоянно любоваться морем и получать эстетическое и психологическое удовлетворение от отдыха большинство пассажиров выбирают каюты с окном/иллюминатором, средней стоимостью 906,19\$ (48,5 %), или каюты с балконом, цена которых колеблется от 1000 \$ до 2500 \$ (33,5 %) (рис. 4.9, 4.10).



Р

Рис. 4.9. Взаимосвязь между возрастом туристов и стоимостью выбранного круиза

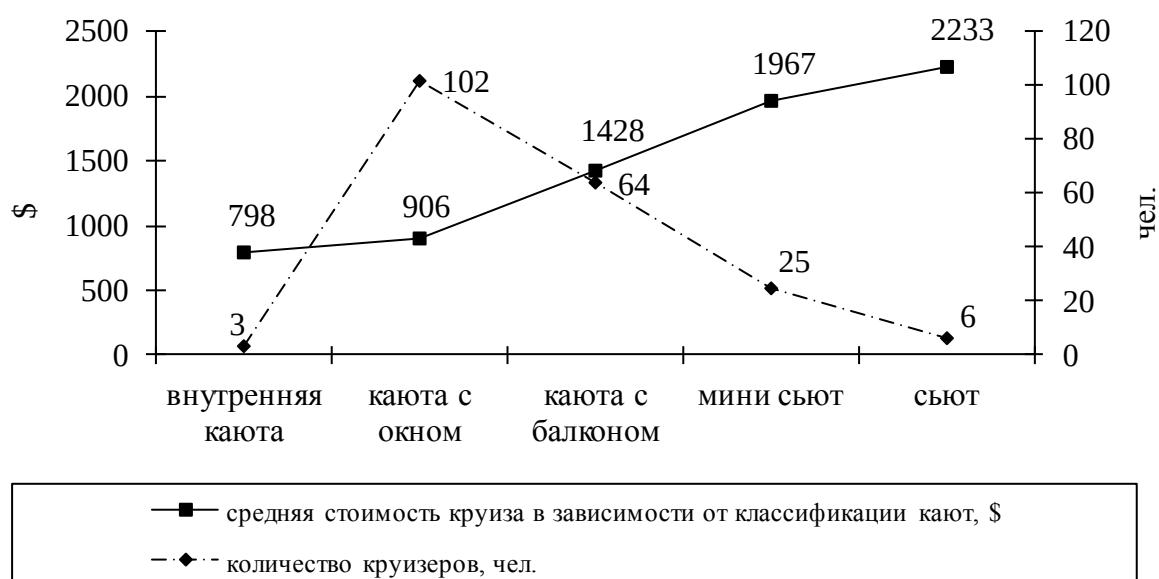


Рис. 4.10. Соотношение средней стоимости круиза в зависимости от классификации каюты

Менее 5 % круизеров акцентируют внимание на атрибутах роскоши, путешествуя с повышенным комфортом в элитных каютах класса «полулюкс» (мини-сьют) и «люкс» (сьют). При этом более 90 % пассажиров считают, что длительность круиза не должна превышать 10 дней.

С целью оценки наиболее важных побудительных мотивов туристов при выборе круизного тура нами было проведено ранжирование значимости основополагающих характеристик круиза, что позволило установить их приоритетность для потребителей круизного туристского продукта (рис. 4.11).



Рис. 4.11. Побудительные мотивы путешествия круизеров, %

Так, практически одинаковое количество пассажиров отдали первостепенное значение соотношению цены и качества круизного продукта (32,5 %), и возможности посетить за одну поездку сразу несколько стран (31 %), что свидетельствует о желании туристов получить максимум впечатлений по приемлемой цене (стоимость круиза на первое место поставили 18 % туристов).

Таблица 4.24

**Взаимосвязь годового уровня доходов респондентов и побудительных
мотивов их путешествия**

Побудительные мотивы путешествия (x_i)	Годовой уровень дохода, \$ (y_j)						Итого		Средний годовой доход по категории, ($\overline{y_j}$)
	до 5000	5000- 10000	10000- 20000	20000- 30000	30000- 50000	свыше 50000			
	Средний годовой доход, \$						кол-во чел.	уд. вес, %	
	2500	7500	15000	25000	40000	60000			
Качественное питание и проживание	-	2	2	2	-	-	6	3,00	15833,33
Стоимость круиза	2	14	16	4	-	-	36	18,00	12500,00
Возможность посетить за одну поездку сразу несколько стран	2	22	24	12	2	-	62	31,00	14677,42
Познавательность и насыщенность круизного тура	-	1	2	-	2	-	5	2,50	23500,00
Развлечения и отдых на борту судна	-	2	4	2	-	-	8	4,00	15625,00
Безопасность круизного мореплавания	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Комплексность предоставления услуг	-	1	4	-	-	1	6	3,00	21250,00
Возможность оздоровления организма и снятия стресса	-	2	2	2	2	-	8	4,00	21875,00
Атмосфера дружеского общения на корабле, возможность приобретения новых знакомств	-	4	-	-	-	-	4	2,00	7500,00
Соотношение цены и качества	1	12	31	13	7	1	65	32,50	18807,69
Отсутствие детей на корабле	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого	5	60	85	35	13	2	200	100,00	16262,50

Распределение респондентов по уровню годового дохода показало, что более 70 % круизных туристов имеют годовой доход в пределах 5000-20000 \$

(среднегодовой доход типичного крымского круизера составляет 16262,5 \$). При этом, чем выше социально-экономический статус пассажиров, тем больший интерес для них представляет познавательность и насыщенность круизного тура, возможность оздоровления организма и снятия стресса в круизе, а также комплексность предоставления туристских услуг [177].

Принимая во внимание тот факт, что результативность развития круизного туризма в определенной туристской дестинации напрямую зависит от уровня расходов пассажиров в круизном порту, нами были проанализированы и структурированы затраты туристов (табл. 4.25, 4.26, рис. 4.12, 4.13), а также оценена теснота связи между уровнем расходов пассажиров круизного судна и степенью их удовлетворенности отдыхом на основании расчета эмпирического корреляционного отношения и показателей взаимного сочетания (сопряжения), предложенных Пирсоном и Чупровым (табл. 4.27).

Таблица 4.25

Зависимость расходов пассажиров в круизном порту от половой принадлежности пассажиров в порту захода круизного судна, %

Пол (x_i)	Расходы пассажиров в порту захода круизного судна, \$ (y_j)						Итого		Средние расходы по категории, \$ ($\overline{y_j}$)
	до 50	50-100	100-150	150-200	200-250	от 250 и выше			
	Средние расходы, \$						кол- во чел.	уд. вес, %	
	45	80	130	180	220	310			
Мужчины	2	12	35	20	14	3	86	43,00	153,60
Женщины	2	21	36	45	8	2	114	57,00	148,51
Итого	4	33	71	65	22	5	200	100,00	150,70

Так, средние расходы пассажиров при заходе судна в порт составляют 150,70 \$ (18,5% тратят до 100 \$, а 81,5 % от 100 \$ и выше), что наглядно представлено на рис. 4.12. Несмотря на общеизвестный факт о расточительности женщин, в круизе мужчины расходуют больше средств, чем женщины (153,60 \$ против 148,51 \$).

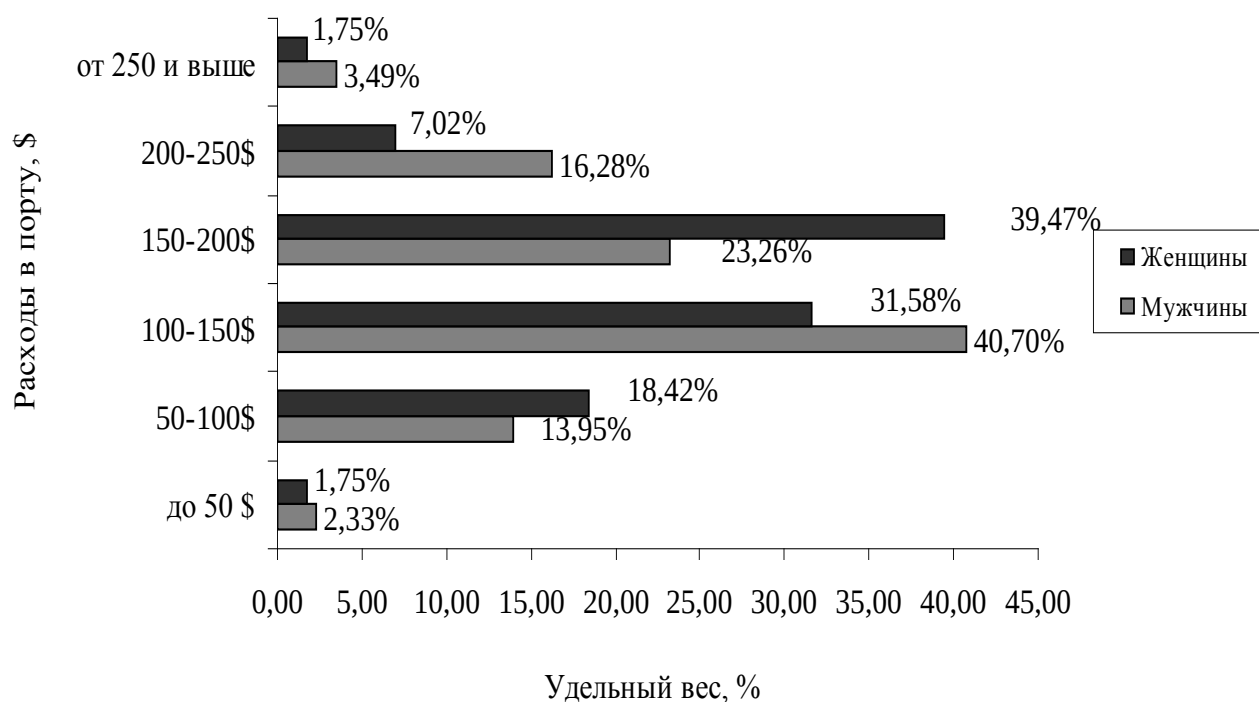


Рис. 4.12. Расходы круизных туристов при заходе судна в порт

Таблица 4.26

**Распределение пассажиров по их расходам в круизном порту и степени
удовлетворенности отдыхом**

Расходы пассажиров в порту захода круизного судна, \$ (x_i)	Степень удовлетворенности отдыхом, % (y_i)						Итого		Степень удовлетворенности отдыхом в среднем по категории, %
	0-30	30-50	50-70	70-80	80-90	90-100			
	В среднем, %						кол- во чел.	уд. вес, %	
	18	40	62	75	86	97			
До 50 \$ (в среднем 45\$)	1	2	1	-	-	-	4	2,00	40,00
50-100\$ (в среднем 80\$)	-	1	10	14	7	1	33	16,50	73,00
100-150\$ (в среднем 130\$)	-	-	3	26	33	9	71	35,50	82,35
150-200\$ (в среднем 180\$)	-	-	-	8	35	22	65	32,50	88,37
200-250\$ (в среднем 220\$)	-	-	-	1	4	17	22	11,00	94,00
от 250 и выше (в среднем 310\$)	-	-	-	-	1	4	5	2,50	94,80
Итого	1	2	10	38	114	35	200	100,00	83,84

Необходимо обратить внимание на три важных фактора, определяющих уровень расходов пассажиров в порту [302]:

1. Основная доля затрат пассажира туристского лайнера расходуется им в пределах расстояния двухчасовой езды от порта на автомашине.
2. Расходы туристов в различных портовых городах могут значительно варьироваться.
3. Уровень туристских расходов тесно связан с уровнем благосостояния и качества жизни в регионе и в стране в целом, он достаточно четко реагирует на взаимосвязь оплаты труда, масштабов производства и инвестиционной деятельности.

Расчетные значения эмпирического корреляционного отношения (0,708), коэффициентов сопряженности Пирсона (0,836) и Чупрова (0,203) подтверждают тесную связь и явно выраженную зависимость между уровнем удовлетворенности пассажиров проведенным круизом и их расходами в круизном порту [167].

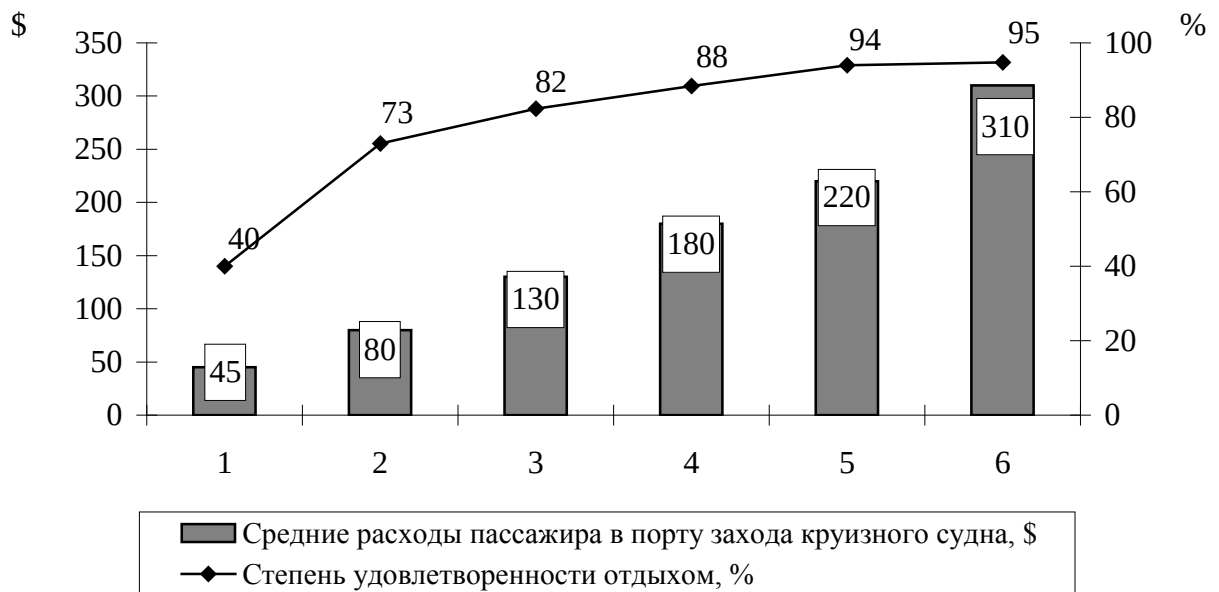


Рис. 4.13. Взаимосвязь расходов пассажиров в порту захода круизного судна и степени удовлетворенности отдыхом

Следовательно, чем лучше предложение, чем «удовлетвореннее» круизный пассажир в том или ином порту, тем больше денег он тратит;

причем, чем больше пассажиру удастся потратить, чем с большим удовольствием он это делает, тем выше степень его удовлетворенности, соответственно, тем выше уровень дохода получит город (и каждый его житель) от состоявшегося визита.

Таблица 4.27

Показатели, характеризующие уровень зависимости и тесноты связи между степенью удовлетворенности пассажиров проведенным круизом и их расходами в круизном порту

Показатели	Формулы для расчета	Полученное значение
Межгрупповая дисперсия результативного признака, ($\sigma_{м.гр}^2$)	$\sigma_{м.гр}^2 = \frac{\sum_{j=1}^n (\bar{y}_j - \bar{y})^2 f_j}{\sum f_j}, \quad (4.18)$ где n – число групп по факторному признаку x; $\bar{y}_j$ – среднее значение результативного признака по группам; $\bar{y}$ – общее среднее значение результативного признака; $f_j = f_x$ – частота в i-й группе x.	79,635
Общая дисперсия результативного признака (σ_y^2)	$\sigma_y^2 = \frac{\sum_{i=1}^N (y_i - \bar{y})^2 f_i}{\sum f_i}, \quad (4.19)$ где N – число единиц совокупности; y_i – индивидуальные значения результативного признака; $f_i = f_y$ – частота в j-й группе y.	112,558
Эмпирическое корреляционное отношение (η)	$\eta = \sqrt{\frac{\sigma_{м.гр}^2}{\sigma_y^2}}, \quad (4.20)$ где $\sigma_{м.гр}^2$ и σ_y^2 – соответственно межгрупповая и общая дисперсии результативного признака.	0,708
Коэффициент взаимной сопряженности Пирсона (K_n)	$K_n = \sqrt{\frac{\varphi^2}{\varphi^2 + 1}}, \quad (4.21)$ где φ – показатель средней квадратической сопряженности, рассчитываемый по формуле: $\varphi^2 = \sum \frac{f_{ij}^2}{F_i F_j} - 1, \quad (4.22)$ $F_i = \sum_i f_{ij}, \quad F_j = \sum_j f_{ij}. \quad (4.23)$	0,836
Коэффициент взаимной сопряженности Чупрова (K_{χ})	$K_{\chi} = \sqrt{\frac{\varphi^2}{(K_1 - 1) \cdot (K_2 - 1)}}, \quad (4.24)$ где K_1 и K_2 – соответственно количество групп в графах и количество групп в строках.	0,230

Данное обстоятельство предопределяет необходимость в разработке специальной, продуманной, интересной, динамичной программы для круизных туристов (отличной от потребителей наземных туров), предельно заполненной поглощением тщательно приготовленных и заранее анонсированных «турпродуктов» с учетом наиболее значимых личностных факторов круизеров (возраст и этап жизненного цикла, образование, экономическое положение, тип личности и т.п.), а также ожиданий и предпочтений относительно проведения досуга при заходе судна в порт.

Кроме того, для оценки перспектив дальнейшего развития круизного рынка, необходимо учитывать как половозрастные характеристики туристов, их национальную принадлежность, менталитет и социально-экономический статус, оказывающие совокупное воздействие на формирование их туристского поведения, так и предпочтительный способ организации путешествия (транспортное средство, форма предоставления жилья, маршрут путешествия, условия питания и т.п.). Также принимая решение относительно организации отдыха для круизных туристов, необходимо обращать внимание на факторы культурного порядка, которые непосредственно влияют на основные ценности, складывающиеся в обществе, и предопределяют существенные различия в поведении туристов из различных стран [99].

Так, испанский ученый Х. Монтехано применительно к национальной принадлежности туристов отметил специфику туристского поведения отдельной нации следующим образом: французы ищут наиболее низкие цены на услуги, предпочитают семейный туризм, географическую близость, знакомство с людьми, покой и солнце. Итальянцы малоорганизованные, индивидуальные туристы, отдающие предпочтение низким ценам, любят отдыхать, общаться с природой, изучают культуру, стремятся к знакомствам. Англичане, прежде всего, ищут соответствия «цена-качество», выбирают маршрут поездки по характеристикам климата, цен, кухни и возможности релаксации. Немцы чрезвычайно требовательны к уровню обслуживания,

любители культуры, природы, чистой среды обитания и организованного отдыха [99].

Согласно проведенному Европейской круизной ассоциацией исследованию, по национальной принадлежности пассажиров, испытывающих наибольший интерес к посещению черноморских портов (в том числе крымских), можно выделить жителей Великобритании – 31 % круизных пассажиров составляют представители этой страны; 30 % – американцев, 27 % – итальянцев, 12 % – туристы из Германии. Следовательно, в перспективе крымский круизный рынок должен в большей степени учитывать потенциальный пассажиропоток именно из этих стран.

Сравнивая демографическую структуру крымских и зарубежных потребителей [359] круизного туристского продукта, следует отметить как практически одинаковое возрастное распределение туристов (рис. 4.14), так и идентичные уровень образования (69 % жителей Крыма и 76 % иностранцев) и семейный статус круизеров (74 % крымчан и 79 % зарубежных туристов, при этом 25 % путешествуют вместе со своими детьми).

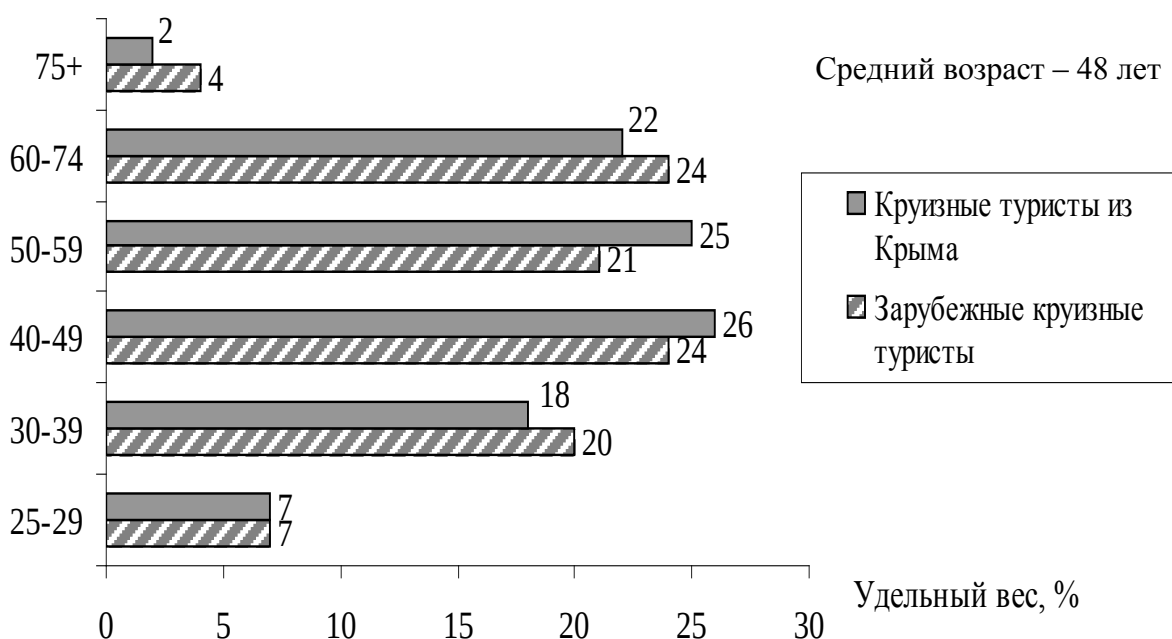


Рис. 4.14. Возрастная структура круизеров, %

Вместе с тем, уровень доходов иностранных и крымских потребителей круизных туров существенно отличается: более половины зарубежных круизеров имеют годовой доход от 75 тыс. долл. США и выше (среднедушевой доход составляет 109 тыс. долл.), в то время как доход крымских туристов в среднем не превышает 16 тыс. долл.

Учитывая несопоставимость доходов жителей Крыма и зарубежных круизных туристов, нами было проведено сравнение расходов круизеров в базовом и транзитном (порту захода судна) портах (табл. 4.28).

Таблица 4.28

Распределение расходов крымских и иностранных туристов

Категории расходов	Средние расходы туристов из Крыма, \$		Средние расходы зарубежных туристов, \$		Относительная величина сравнения	
	в порту захода	в базовом порту	в порту захода	в базовом порту	в порту захода	в базовом порту
Береговые экскурсии	31,19	19,83	18,67	24,97	1,67	0,79
Бары и рестораны	15,77	5,95	6,51	16,70	2,42	0,36
Такси и городской транспорт	5,21	4,96	7,06	1,99	0,74	2,49
Одежда	25,95	2,97	9,57	5,21	2,71	0,57
Местные сувениры	20,96	9,91	3,59	6,13	5,84	1,62
Часы и ювелирные украшения	3,63	0,99	36,09	14,10	0,10	0,07
Другие покупки	5,40	29,74	9,35	8,43	0,58	3,53
Приобретение спиртных напитков	10,38	5,95	2,00	1,23	5,19	4,84
Парфюмерия и косметика	2,60	0,99	1,24	1,53	2,09	0,65
Развлечения/ночные клубы	25,96	9,91	0,95	3,83	27,33	2,59
Телефон и интернет	1,04	4,96	0,11	0,46	9,44	10,78
Жилье	0,52	14,87	1,55	42,13	0,33	0,35
Электроника	2,09	2,97	0,57	0,61	3,67	4,88
Всего	150,70	114,00	97,26	127,32	1,55	0,90

Структуризация расходов любителей морских путешествий по категориям позволила выявить разительные отличия между тратами крымчан и иностранных туристов (рис. 4.15, 4.16).

Так, в порту захода судна крымские пассажиры тратят в 1,55 раз больше зарубежных туристов, при этом основными статьями расходов туристов из Крыма являются: береговые экскурсии (20,70 %), развлечения и ночные клубы (17,23 %), приобретение одежды (17,22 %) и местных сувениров (13,91 %). Иностранцев круизеров в большей степени интересуют «земные» блага: 37,11 % затрат пассажиров приходится на приобретение часов и ювелирных украшений, экскурсионное обслуживание занимает около 19,20 %, покупка одежды и пользование услугами местного транспорта составляют порядка 16,63 % в общей структуре расходов. При этом, в отличие от европейцев, средние расходы которых при посещении портового города не превышают 80 \$ (60 евро), американцы тратят в транзитном порту от 100 \$ и выше.

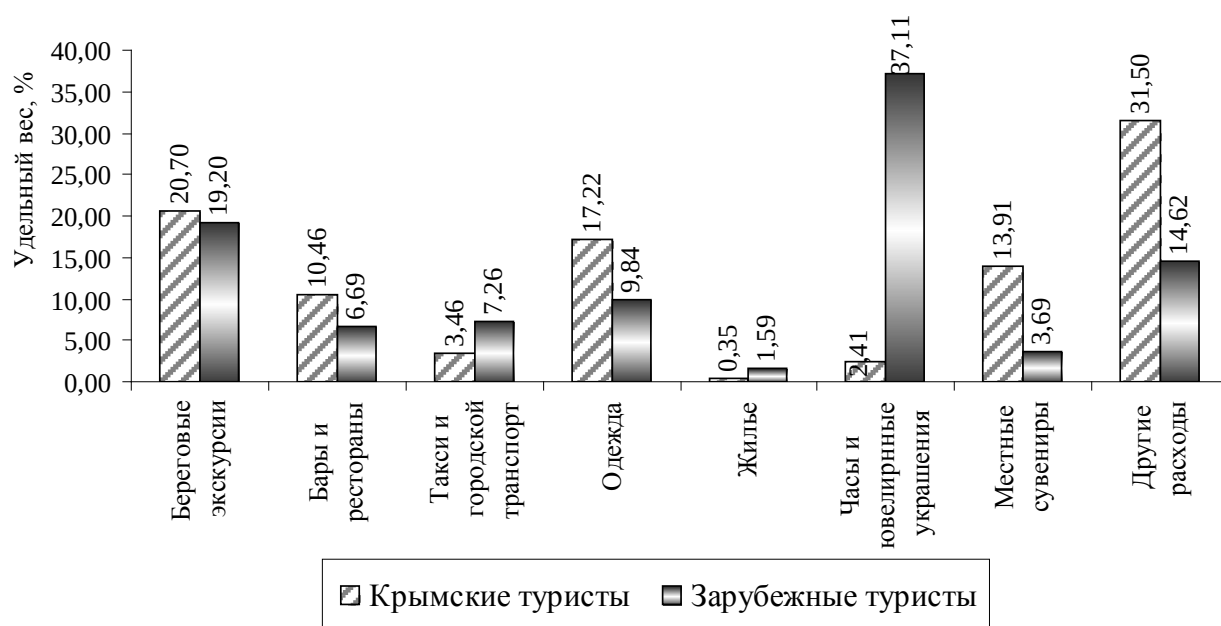


Рис. 4.15. Структура расходов круизных туристов в транзитном круизном порту, %

Также можно отметить различие в расходах, которые несут потребители круизных услуг в базовом порту. Если иностранцы более 33 % расходуют на услуги гостеприимства до или после совершения круиза, то у крымских туристов наблюдается стереотипность целей, приоритет отдается

экскурсионной направленности поездок, посещению ресторанов и баров с целью знакомства с национальной кухней и разнообразным развлечениям в порту (казино, концерты звезд эстрады, танцевальные представления).

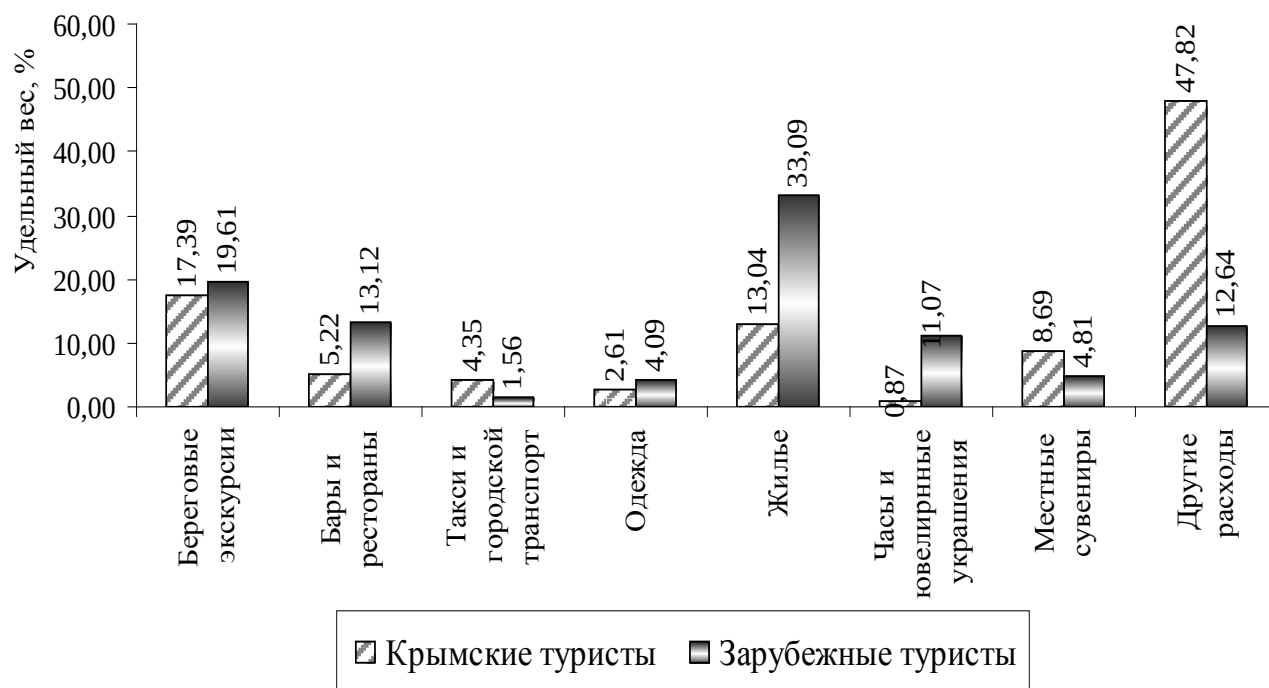


Рис. 4.16. Структура расходов круизных туристов в базовом круизном порту, %

Кроме того, в отличие от зарубежных потребителей круизных услуг, средние расходы которых в базовом порту на 30\$ превышают их траты при посещении портового города, жители Крыма в порту базирования судна расходуют в 1,32 раза меньше средств, что обусловлено тщательным планированием морского путешествия (прибытие в порт к моменту посадки на судно и отправление сразу после совершения круиза).

Вместе с тем, большинство зарубежных круизеров отдают предпочтение круизам, стоимость которых превышает 2000 \$ (41 %), в то время, как крымские туристы на приобретение круизного тура тратят в среднем 1118 \$ (рис. 4.17).

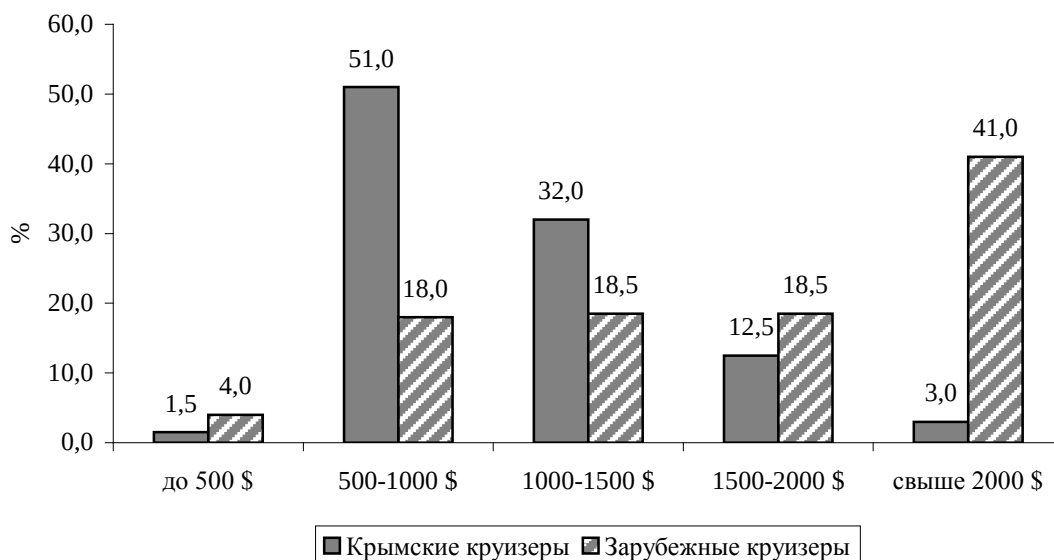


Рис. 4.17. Распределение потребителей круизного туристского продукта в зависимости от расходов на приобретение круизного тура, %

Следует отметить, что жители Крыма реже иностранцев отправляются в круиз, однако, при осуществлении тура желают получить максимум впечатлений, готовы тратить значительные средства при посещении туристской дестинации, ни в чем себе не отказывая; ориентируются, прежде всего, на разнообразие предложений и невысокую стоимость круиза (сопоставимую по ценам с наземным отдыхом).

В результате анализа потребителей круизного туристского продукта можно сделать следующие выводы:

- Круизные туристы имеют схожие демографические характеристики независимо от их национальной принадлежности;
- Между уровнем туристских расходов в круизном порту и уровнем доходов круизеров наблюдается слабая связь;
- На размер трат круизных туристов в большей степени оказывают воздействие факторы культурного порядка;
- Расходы крымских туристов и зарубежных потребителей круизных туров по категориям существенно различаются;

- Расходы пассажиров в порту захода круизного судна напрямую зависят от степени их удовлетворенности отдыхом.

Кроме того, проведенное на основе аналитической группировки и построения таблиц взаимной сопряженности маркетинговое исследование позволило выделить целевые сегменты круизного рынка, каждый из которых обладает определенными общими признаками и предъявляет особые требования относительно параметров качества круизного туристского продукта:

Первый сегмент – молодые экономически активные люди возрастом до 44 лет, отдающие предпочтение круизам невысокой стоимости (от 500 до 1000 \$), приобретая места во внутренней каюте или каюте с окном со средним уровнем комфорта. В круизе ценят атмосферу дружеского общения на борту и возможность посетить за одну поездку сразу несколько стран. Маркетинговая стратегия, ориентированная на круизеров этой категории, должна быть направлена на расширение ассортимента предлагаемых услуг как на борту судна, так и на берегу, включая организацию круизов по интересам (гольф, теннис, кулинария и виноделие, йога, классическая музыка, джаз, казино); активные развлекательные программы (скалолазание, рафтинг, катание на горных велосипедах, сафари на джипах), многообразие культурно-зрелищных мероприятий.

Второй сегмент – экономически активные люди «среднего» возраста от 45 до 65 лет, предпочитающие комфортный отдых в каютах с балконом или мини-сьют, стоимостью от 1000 до 1500 \$, ожидающие от морского путешествия незабываемых впечатлений, определяющих соотношение цена/качество круизного продукта. Для этого сегмента необходимо разрабатывать специальные экскурсионные и познавательные программы, грандиозные шоу, эксклюзивные мероприятия в портах захода судна.

Третий сегмент – туристы старше 65 лет, регулярно совершающие круизы, отдающие приоритет роскошному интерьеру, исключительно высокому уровню сервиса, изысканному питанию, возможности сочетания

полноценного отдыха и оздоровления организма с культурно-познавательным процессом. Организация отдыха для этой категории туристов требует создания специальных программ обслуживания (креативные меню, включающие блюда различных кухонь мира, персональный уход с максимальным вниманием и заботой к каждому пассажиру, широкий комплекс медицинских и оздоровительных процедур и т.п.); особое внимание необходимо уделить процессу организации поездки (заказу авиа- или железнодорожных билетов, обеспечению трансфера из аэропорта (вокзала) прибытия туристов до места посадки и с места высадки пассажиров до аэропорта (вокзала) отправления; содействию в получении виз и т.п.).

Следовательно, для полноценного удовлетворения потребностей потребителей круизного туристского продукта целесообразно использование стратегии дифференцированного маркетинга, предполагающей направление усилий на несколько наиболее перспективных сегментов рынка, обслуживание которых приносит максимальную выгоду всем его участникам. Разработка отдельных предложений для каждого целевого сегмента обеспечит увеличение объема реализации круизного продукта, повысит его потребительскую ценность и уровень конкурентоспособности, позволит овладеть определенной долей круизного рынка, создаст возможность для предвидения возможных изменений спроса и своевременного реагирования на появление новых потребностей круизных туристов.

Таким образом, проведенное маркетинговое исследование круизного рынка позволило установить потребительские мотивации и факторы, оказывающие влияние на уровень спроса на круизный туристский продукт, а также выявить общие и отличительные характеристики иностранных и крымских круизных туристов. Для выявления зависимости между демографическим, социально-экономическим и поведенческим критериями потребителей круизного туристского продукта была проведена

аналитическая группировка и построены корреляционные таблицы, которые послужили основой для установления взаимосвязей между возрастными характеристиками туристов и их предпочтениями относительно стоимости круиза; уровнем доходов и побудительными мотивами круизеров при совершении морского путешествия; расходами в круизном порту и степенью удовлетворенности туристов отдыхом. Связь между исследуемыми критериями была измерена и доказана с помощью расчета статистических показателей взаимного сочетания и эмпирического корреляционного отношения.

Выводы по 4 разделу

1. Предложен научно-прикладной инструментарий экономико-статистического анализа эффективности развития круизного туризма, базирующийся на статистическом изучении совокупности экономических показателей, характеризующих количественную сторону процессов развития круизного туризма в неразрывной связи с их качественными характеристиками.

2. С учетом соответствующих требований выделен ряд основополагающих методов (экстраполяции, пространственного сравнения, сводки и группировки, корреляционно-регрессионного анализа, выборочного метода), комплексное использование которых, несмотря на имеющиеся достоинства и недостатки каждого из методов, создаст методические основы количественного и качественного анализа эффективности функционирования круизной индустрии, что позволит избежать неправомерных выводов о результатах развития отрасли и предотвратит принятие необоснованных управленческих решений на всех уровнях управления.

3. Установлены сферы проявления и виды эффективности функционирования круизной индустрии, базирующиеся на выделении соответствующих критериев, отражающих актуальность, многоаспектность и

значимость (государственную, региональную, отраслевую и значимость для субъекта предпринимательства) и предполагающие количественное определение отдельных видов эффекта, полученных в результате развития круизного бизнеса, наиболее важными из которых являются: экономический, социальный, экологический, ресурсный и научно-технический эффекты.

4. Сформулирована методика экономической оценки социальной эффективности круизной индустрии, объективно отражающая социальные изменения в обществе при оказании круизных туристских услуг, выраженная через формирование трех основополагающих социальных систем: системы эффективной занятости населения; системы обеспечения необходимого уровня жизни и доходов населения и системы, обеспечивающей благоприятные условия труда и отдыха работников круизной сферы.

5. Предложена методика комплексной оценки результативности развития круизной индустрии, основанная на матричной модели путем формирования трех блоков качественных показателей, характеризующих эффективность использования имеющихся ресурсов и действенность функционирования круизного туристского комплекса: прибыльность, производительность и экономичность, применение которой позволит получить исчерпывающую информацию по основным результатам развития отрасли, обеспечит полносистемный охват измеряемых явлений и создаст возможность для своевременного выявления критических отклонений от поставленных целей.

6. На основании компаративного анализа европейского круизного рынка, используя инструментарий бенчмаркинга и методику многомерных сравнений, представлена и апробирована методика расчета комплексного показателя результативности развития круизной индустрии, который выступает индикатором, объединяющим экономический, социальный и ресурсный эффекты, с помощью которого можно установить эталонные значения, определяющие лучшие мировые достижения в круизной сфере, что позволит проводить соизмеримые сравнения уровня развития круизного

туризма как отдельных местностей, так и регионов и стран в целом. В свою очередь, стремление к достижению каждой составляющей эталонного значения за счет целенаправленного воздействия на результаты через систему экономического стимулирования, позволит нивелировать ресурсные ограничения и создаст возможность для завоевания прочных высококонкурентных рыночных позиций.

7. На примере динамического развития европейского круизного рынка показаны возможности применения факторных моделей, отражающих уровень эффективности труда работников круизной индустрии, которые позволили сделать вывод о том, что контраст в уровне производительности труда по разным странам является свидетельством проводимой каждым государством туристской политики, получившей воплощение в различного рода программах и постановлениях, и теми приоритетами, которые положены в основу его экономического развития.

8. Предложена методика проведения маркетингового анализа потребителей круизного туристского продукта, базирующаяся на широком спектре статистических методов исследования, которая позволяет установить корреляционные связи между различными рыночными сегментами; предвидеть возможные изменения вкусов и предпочтений потребителей; спрогнозировать поведение и мотивацию туристов; установить их осведомленность, восприятие, отношение и требования относительно качества предоставления круизного туристского продукта, что будет являться основанием для выбора направлений стратегического развития круизного туризма и соответствующих маркетинговых стратегий, включающих определенные целевые установки (увеличение потребительской ценности круизного туристского продукта и уровня его конкурентоспособности, овладение определенной долей круизного рынка, приращение конкурентных преимуществ и т.п.).

Основные научные результаты раздела опубликованы в трудах автора [192-194, 196, 197, 200, 227, 231].

РАЗДЕЛ 5

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

5.1. Обеспечение стратегического развития основных круизных центров

Реализация приоритетов, обеспечивающих стратегическое развитие круизного туризма, может быть осуществлена при создании необходимых условий с учетом соблюдения соответствующих факторов, определяющих привлекательность той или иной туристской дестинации как непосредственно для туристов, отдающих предпочтение морским путешествиям, так и для круизных операторов, разрабатывающих программу круизов и формирующих график захода круизного судна.

Изучение зарубежного опыта и проведение компаративного анализа результативности развития круизного туризма с использованием инструментария бенчмаркинга, позволило автору выделить ряд условий и факторов, влияющих на выбор туристами и круизной компанией дестинации, представляющей интерес для посещения как с позиций туристской привлекательности, так и с позиций соответствия техническим возможностям для приема круизного судна. Вместе с тем, принимая во внимание практически полное отсутствие круизного туризма в Украине и Крыму и значительную капиталоемкость круизного бизнеса; качественную новизну и сложность формализации поставленной задачи за счет множества факторов, оказывающих влияние на результаты управленческих решений и выбор стратегических альтернатив; воздействие различных случайных факторов, количественный учет которых зачастую невозможен; стремясь отыскать оптимальное решение по поводу последовательности внедрения тех или иных методов управленческого воздействия, нами было проведено ранжирование исследуемых факторов, позволяющее выбрать из изучаемой

совокупности наиболее существенные, основополагающие критерии, обеспечивающие привлекательность туристской дестинации для круизных компаний и туристов [365, 369].

Для проведения ранжирования и выявления условий, обеспечивающих стратегическое развитие круизного туризма, учитывая «информационные» трудности, связанные с недостатком достоверных данных о современном состоянии развития круизного туризма и возможностью больших затрат времени и средств на получение интересующей информации, для проведения ранжирования и получения обоснованных результатов была проведена групповая экспертиза, в которой приняли участие эрудированные специалисты, осведомленные во многих областях знаний, имеющие активную жизненную позицию и знакомые с современным состоянием дел и перспективами развития круизного туризма.

Экспертная группа состояла из 20 человек и представляла совокупность из четырех подгрупп, по 5 специалистов в каждой подгруппе:

1 подгруппа: представители администрации морских портов (Одесского, Севастопольского, Ялтинского, Керченского и Феодосийского);

2 подгруппа: руководители ведущих круизных компаний, находящихся в наиболее популярных туристских центрах (г. Киев, г. Одесса, г. Харьков, г. Ялта, г. Севастополь);

3 подгруппа: представители научно-исследовательских институтов и ВУЗов, имеющие ученые степени кандидатов и докторов наук и публикации по исследуемой проблематике: сотрудники Таврического национального университета им. Вернадского, Киевской государственной академии водного транспорта, Одесской национальной морской академии, Одесского научно-исследовательского института, Керченского государственного морского технологического университета;

4 подгруппа: представители органов власти местного (г. Ялта и г. Севастополь), регионального (Одесская область и Автономная Республика

Крым), государственного (Министерство инфраструктуры) уровней управления.

Экспертная оценка проводилась в несколько этапов (рис. 5.1) и заключалась в формировании экспертного мнения по двум ключевым направлениям стратегического развития основных круизных центров.



Рис. 5.1. Этапы проведения экспертной оценки

Первое состояло в выявлении наиболее значимых факторов туристской привлекательности при выборе круизного центра для базирования круизного судна, и центра, представляющего интерес для посещения туристами, и их ранжирование по степени убывания значимости; второе – оценка подфакторов внутри каждого из исследуемых факторов.

Кроме того, при ранжировании факторов, ввиду разной важности критериев для круизного центра, являющегося базовым, и центра захода круизного судна, экспертам была поставлена задача, заключающаяся в выставлении дифференцированных оценок в зависимости от планируемого направления развития туристской дестинации.

Для получения независимых заключений каждому эксперту было предложено заполнить анкету, в которой были перечислены 10 ключевых факторов и 84 подфактора; при этом ранг 10 получал наиболее значимый фактор (подфактор), ранг 9 – следующий по важности фактор, ранг 0 – фактор, абсолютно не относящийся к исследуемой проблеме (приложение Е). В случае равной важности отдельных факторов им присваивались одинаковые ранги, которые впоследствии переводились в стандартизированные.

Следует отметить, что одной из наиболее существенных трудностей при выборе экспертного решения явилась потенциальная возможность различных схем реализации идеи стратегического развития круизного центра, так как любое из предложенных экономических действий может привести к многочисленным исходам.

Так, Бешелев С.Д. и Гурович Ф.В., рассматривая основные методы и процедуры обработки суждений экспертов, отмечают, что «проблема выбора наилучшего варианта может возникать и потому, что обычно существуют ограничения в ресурсах, а, следовательно, принятие одного варианта всегда связано с отказом от других (нередко достаточно эффективных) решений» [32]. Кроме того, серьезным препятствием для получения достоверной оценки относительно значимости того или иного фактора является

многозначность, многомерность и качественное различие исходных характеристик.

Во избежание обозначенных трудностей, к решению поставленной задачи были применены как упрощенные математические и статистические методы в сочетании с логическими методами и приемами, так и анализ априорной информации, выдаваемой специалистами и учеными, которые в совокупности дают возможность повысить рациональность экономических решений и систематизировать полученную информацию [178, 263, 341].

Вначале для каждого фактора была подсчитана сумма рангов, полученная от всех экспертов, исходя из которой были установлены средние и результирующие ранги отдельно для круизного центра, в котором могут базироваться круизные лайнеры в акватории порта, и центра захода круизного судна как по подгруппам, так и в целом по группе экспертов (табл. 5.1, 5.2). В связи с наличием связанных рангов было проведено их переформирование, и исследуемым факторам присвоены стандартизированные ранги, согласно которым было проведено ранжирование факторов в порядке убывания их значимости (табл. 5.3, 5.4).

Так, по мнению специалистов, наиболее значимым фактором (9,45 баллов из 10 возможных) при выборе туристской дестинации для захода круизного судна является наличие привлекательных мест и мероприятий для туристов, предопределяющие интерес пассажиров к посещению той или иной местности.

При этом представители круизных компаний единогласно присвоили данному критерию максимальную оценку, что свидетельствует о его несомненной важности для организации круизного туризма и желания круизных операторов вести работу с соответствующим портовым городом. Большая роль при включении круизного центра в маршрут следования судна была отведена результативности деятельности и системе управления круизным портом (8,55 и 8,35 баллов соответственно), которые в совокупности обеспечивают благоприятные условия для развития

соответствующей портовой инфраструктуры и создают возможность для создания долговременных отношений с круизными операторами.

Таблица 5.1

**Оценка факторов, необходимых для посещения туристской дестинации
пассажирами круизных лайнеров**

Факторы	Условное обозначение фактора	Средние ранги по группам экспертов				Общая групповая оценка
		1 под-группа	2 под-группа	3 под-группа	4 под-группа	
I. Природные характеристики порта	r_i^1	8,40	8,60	6,80	7,00	7,70
II. Портовые услуги для пассажиров	r_i^2	5,80	7,40	6,80	7,40	6,85
III. Портовые услуги для круизных судов	r_i^3	8,20	7,60	8,00	7,60	7,85
IV. Портовая инфраструктура	r_i^4	7,80	8,60	8,00	8,40	8,20
V. Система управления портом	r_i^5	8,00	7,60	8,60	9,20	8,35
VI. Городская инфраструктура	r_i^6	7,40	9,20	7,80	8,80	8,30
VII. Привлекательные места и мероприятия для туристов	r_i^7	9,00	10,00	9,40	9,40	9,45
VIII. Результативность работы порта	r_i^8	8,80	8,20	8,80	8,40	8,55
IX. Интермодальный транспорт	r_i^9	4,60	6,60	6,40	6,40	6,00
X. Политические условия и нормативно-правовая база	r_i^{10}	6,20	7,20	7,40	8,00	7,20

Также немаловажное значение имеет уровень городской инфраструктуры, включающей элементы инженерной, социальной, коммунальной и транспортной инфраструктур, от состояния которых зависит общее впечатление от посещения города. Наглядно результаты экспертной оценки относительно выбора туристской дестинации для посещения пассажирами круизного судна приведены на рис. 5.2.

Таблица 5.2

**Ранжирование факторов, влияющих на выбор туристской дестинации
для посещения пассажирами круизного судна**

Факторы	Стандартизированные ранги по группам				Общая групповая оценка
	1 под- группа	2 под- группа	3 под- группа	4 под- группа	
Привлекательные места и мероприятия для туристов	10	10	10	10	10
Результативность работы порта	9	6	9	5,5	9
Система управления портом	6	4,5	8	9	8
Городская инфраструктура	4	9	5	8	7
Портовая инфраструктура	5	7,5	6,5	5,5	6
Портовые услуги для круизных судов	7	4,5	6,5	4	5
Природные характеристики порта	8	7,5	2	2	4
Политические условия и нормативно-правовая база	3	2	4	5	3
Портовые услуги для пассажиров	2	3	2	3	2
Интермодальный транспорт	1	1	1	1	1

Несколько иначе распределились оценки специалистов относительно выбора круизного центра для базирования круизного судна, что обусловлено более жесткими параметрами качественных характеристик порта, который рассматривается как основной элемент, обеспечивающий технические возможности для осуществления круизного тура, и обязательным соблюдением комплекса дополнительных условий и требований, выдвигаемых международными круизными компаниями, основными из которых являются [287]:

- наличие и близость международного аэропорта;
- наличие соответствующей гостиницы или отеля вблизи порта с достаточным количеством одинаковых номеров;
- наличие оснащенного пассажирского терминала;
- наличие и доступность международного железнодорожного вокзала;
- сотрудничество управления порта, аэропорта, судового агента и туроператора.

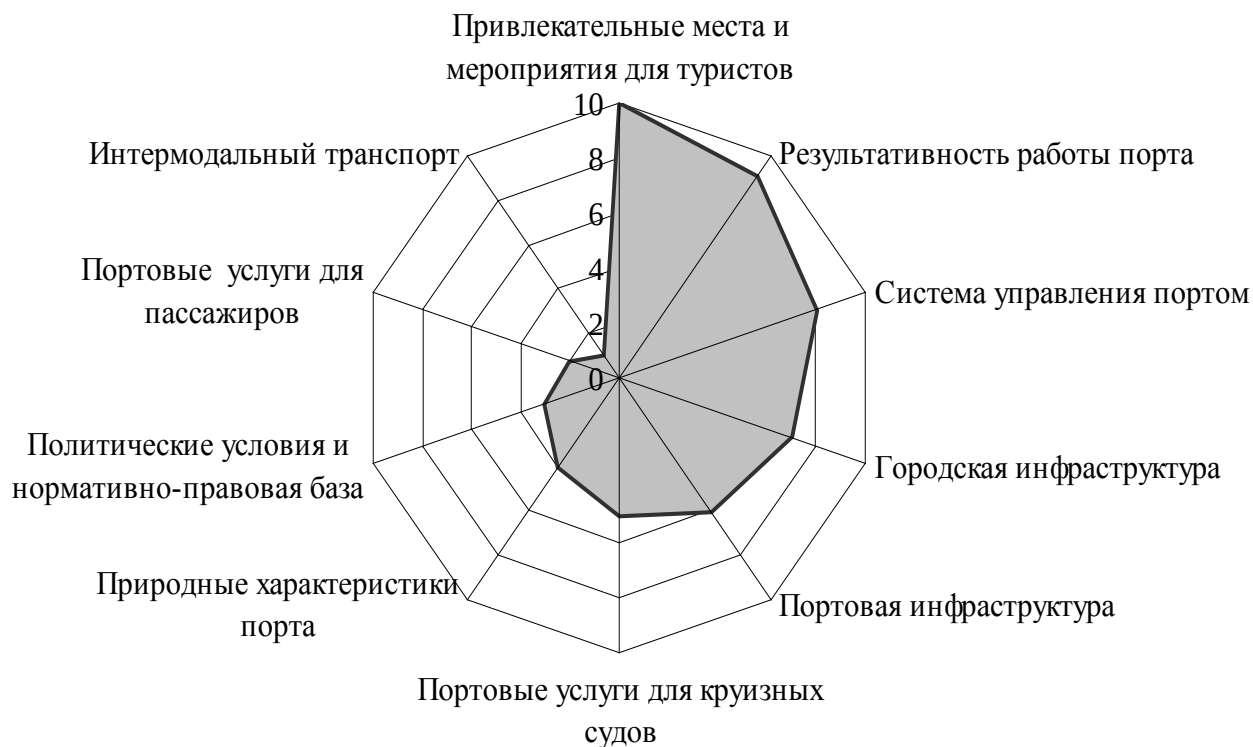


Рис. 5.2. Графическая интерпретация результатов общегрупповой экспертной оценки относительно выбора туристской дестинации для посещения пассажирами круизного судна

Таблица 5.3

Оценка факторов, влияющих на выбор центра базирования круизного судна

Факторы	Средние ранги по группам экспертов				Общая групповая оценка
	1 под-группа	2 под-группа	3 под-группа	4 под-группа	
I. Природные характеристики порта	9,80	9,00	8,80	8,40	9,00
II. Портовые услуги для пассажиров	9,20	9,20	8,40	8,80	8,90
III. Портовые услуги для круизных судов	9,20	8,40	9,40	7,40	8,60
IV. Портовая инфраструктура	8,00	7,80	9,00	8,20	8,25
V. Система управления портом	6,80	6,60	8,80	8,00	7,55
VI. Городская инфраструктура	6,20	7,40	6,00	8,20	6,95
VII. Привлекательные места и мероприятия для туристов	6,80	8,60	7,00	8,00	7,60
VIII. Результативность работы порта	9,40	6,20	7,40	5,60	7,15
IX. Интермодальный транспорт	5,20	4,40	8,40	7,00	6,25
X. Политические условия и нормативно-правовая база	7,40	8,60	6,40	9,80	8,05

Таблица 5.4

**Ранжирование факторов, влияющих на выбор центра базирования
круизного судна**

Факторы	Средние ранги по группам				Общая групповая оценка
	1 под-группа	2 под-группа	3 под-группа	4 под-группа	
Природные характеристики порта	10,0	9,0	7,5	8,0	10
Портовые услуги для пассажиров	7,5	10,0	5,5	9,0	9
Портовые услуги для круизных судов	7,5	6,0	10,0	3,0	8
Портовая инфраструктура	6,0	5,0	9,0	6,5	7
Политические условия и нормативно-правовая база	5,0	7,5	2,0	10,0	6
Привлекательные места и мероприятия для туристов	3,5	7,5	3,0	4,5	5
Система управления портом	3,5	3,0	7,5	4,5	4
Результативность работы порта	9,0	2,0	4,0	1,0	3
Городская инфраструктура	2,0	4,0	1,0	6,5	2
Интермодальный транспорт	1,0	1,0	5,5	2,0	1

Эксперты отметили, что наиболее важными при рассмотрении вопроса о выборе базового круизного центра являются природные (естественные) характеристики порта, а также уровень качества и ассортимент предоставления портовых услуг для пассажиров и непосредственно круизных судов, базирующихся в акватории порта. Констатировали специалисты и увеличение роли политических условий и нормативно-правовой базы (значимость данного фактора для базового круизного центра в два раза превышает оценку, выставленную экспертами для центра захода судна), в том числе погранично-таможенное оформление, включающее процедуру пропуска транспортных средств и туристов через государственную границу Украины, несовершенство и нестабильность которых приводит не только к сокращению круизных пассажиропотоков, но и формирует негативный имидж туристской территории и снижает её инвестиционную привлекательность (рис. 5.3).



Рис. 5.3. Графическая интерпретация результатов общегрупповой экспертной оценки относительно выбора базового круизного центра

Распределение ответов экспертов о степени влияния факторов на выбор круизными компаниями базового центра и центра захода круизного судна приведено в табл. 5.5 и 5.6

Принимая во внимание тот факт, что групповая оценка может считаться достаточно надежной лишь при условии хорошей согласованности ответов опрашиваемых специалистов, нами была проведена оценка степени разброса и согласованности мнений экспертов и выявлены причины их неоднородности с помощью показателей, представленных в табл. 5.7 [32].

Таблица 5.5

Распределение ответов экспертов о степени влияния факторов на выбор туристской дестинации для посещения пассажирами круизного судна

Факторы	Ранги											Всего
	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	
Привлекательные места и мероприятия для туристов	11	7	2									20
Результативность работы порта	3	7	8	2								20
Система управления портом	4	6	6	2	1	1						20
Городская инфраструктура	4	6	5	3	1	1						20
Портовая инфраструктура	1	8	7	2	2							20
Портовые услуги для круизных судов		6	7	5	2							20
Природные характеристики порта		5	8	3	4							20
Политические условия и нормативно-правовая база	3	3		5	7	2						20
Портовые услуги для пассажиров		2	5	6	3	3	1					20
Интермодальный транспорт			3	7	4	3	2				1	20
Всего	26	50	51	35	24	10	3	0	0	0	1	200

Таблица 5.6

Распределение ответов экспертов о степени влияния факторов на выбор базового круизного центра

Факторы	Ранги											Всего
	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	
Природные характеристики порта	8	7	3	1	1							20
Портовые услуги для пассажиров	5	10	4		1							20
Портовые услуги для круизных судов	6	5	5	3	1							20
Портовая инфраструктура	4	5	7	1	2	1						20
Политические условия и нормативно-правовая база	5	3	4	5	1	1		1				20
Результативность работы порта	2	4	2	6	2	2	1	1				20
Система управления портом	2	3	6	5	3	1						20
Привлекательные места и мероприятия для туристов	2	3	5	3	6	1						20
Городская инфраструктура	1	3	4	4	5	1	1	1				20
Интермодальный транспорт		3	3	4	5		2	2	1			20
Всего	35	46	43	32	27	7	4	5	1	0	0	200

Таблица 5.7

Показатели, применяемые для обработки данных опроса респондентов

Показатели	Формулы для расчета показателей	№ формулы	Характеристика показателя
1	2	3	4
Показатели, характеризующие степень разброса мнений экспертов			
Размах вариации	$R = x_{\max} - x_{\min}$	5.1	учитывает крайние отклонения значений признака; чем больше размах вариации, тем менее однородна исследуемая совокупность.
Коэффициент интерквартильной вариации	$q = \frac{Q_3 - Q_1}{M_e}$	5.2	показывает степень вариации, колеблется между – 1 и +1 и приближается к нулю в случае симметричного распределения
Дисперсия	$\sigma^2 = \frac{\sum (x_i - \bar{x})^2}{n}$	5.3	представляет средний квадрат отклонений значений признака от его среднего уровня; чем больше дисперсия, тем больший разброс мнений относительно среднего уровня
Среднее квадратическое отклонение	$\sigma = \sqrt{\sigma^2}$	5.4	является абсолютной мерой вариации и зависит не только от степени вариации признака, но и от абсолютных уровней вариант и средней
Коэффициент вариации	$V = \frac{\sigma}{\bar{x}} \cdot 100$	5.5	характеризует вариабельность признака; чем больше значение коэффициента вариации, тем менее согласованы мнения экспертов.
Стандартная ошибка	$\mu_x = \frac{\sigma_x}{\sqrt{n}} = \sqrt{\frac{\sigma_x^2}{n}}$	5.6	показывает отклонение мнений экспертов от средней величины
Коэффициент асимметрии	$As = \frac{\mu_3}{\sigma^3}$	5.7	характеризует «скошенность» распределения; если $As < 0$, то преобладают оценки, значения по которым меньше среднего уровня, при положительной асимметрии – больше среднего.
Экссесс распределения	$Ex = \frac{\mu_4}{\sigma^4} - 3$	5.8	показывает степень «островершинности» распределения; при $Ex > 0$ наблюдается явная «скупенность» значительной части оценок в относительно узких диапазонах.
Показатели, применяемые для оценки степени согласованности мнений экспертов			
Средний ранг матрицы	$a = \frac{1}{2} m * (n + 1)$	5.9	показывает среднюю сумму рангов по оценочным факторам

Продолжение табл. 5.7

1	2	3	4
Вариация относительно среднего ранга	$S = \sum_{i=1}^n \left(\sum_{i=1}^m r_i^k - a \right)^2$	5.10	характеризует отклонение от среднего ранга; при полной согласованности ранжировок $S \rightarrow \max$, а при полной несогласованности $S \rightarrow \min$
Поправочный коэффициент	$T = \frac{1}{12} \sum_{k=1}^K (t^3 - t)$	5.11	рассчитывается по совпавшим рангам, в случае присвоения одного и того же значения разным критериальным показателям
Коэффициент конкордации Кендалла	$W = \frac{S}{\frac{1}{12} m^2 (n^3 - n) - m \sum_{j=1}^m T_j}$	5.12	характеризует степень согласованности респондентов; изменяется в границах от 0 до 1; при величине, равной единице, показывает полную согласованность мнений
Критерий Пирсона	$\chi^2 = m(n-1) * W$	5.13	оценивает статистическую значимость значения коэффициента конкордации
где: $x_{\max}$ и $x_{\min}$ - максимальное и минимальное значение признака; $\bar{x}$ - среднее значение признака; Q_3 и Q_1 – третий и первый квартиль в вариационном ряду; M_e – медиана; где μ_3 и μ_4 – центральный момент третьего и четвертого порядка соответственно; n – число объектов ранжирования (порядковый номер фактора); m – число ранжированных рядов (порядковый номер эксперта); r_i - объекты ранжирования (факторы выбора порта). t - поправочные коэффициенты по совпавшим рангам (по отдельному критерию)			

Анализируя степень разброса мнений экспертов относительно выбора туристской дестинации для захода круизного судна, следует отметить, что в целом, меры рассеивания оценок специалистов не выходят за рекомендуемые границы (ни по одной из характеристик коэффициент вариации не превышает 33 %). Наиболее симметрично распределились ответы экспертов по 7 и 8 факторам, характеризующим привлекательность региона для туристов и результативность работы порта (данные критерии имеют наименьшие показатели вариабельности мнений). Незначительное расхождение мнений наблюдается по 3, 4 и 1 оценочным факторам (портовые услуги для круизных судов, портовая инфраструктура и природные

характеристики порта), имеющим приемлемые значения коэффициентов вариации и асимметричности (табл. 5.8, 5.9).

Таблица 5.8

**Показатели, характеризующие степень разброса мнений экспертов
по выбору центра захода круизного судна**

Показатели	Объекты ранжирования (факторы выбора порта)									
	r_i^1	r_i^2	r_i^3	r_i^4	r_i^5	r_i^6	r_i^7	r_i^8	r_i^9	r_i^{10}
Среднее значение	7,70	6,85	7,85	8,20	8,35	8,30	9,45	8,55	6,00	7,20
Стандартная ошибка	0,242	0,310	0,220	0,240	0,300	0,309	0,153	0,198	0,417	0,374
Медиана	8	7	8	8	8,5	8,5	10	8,5	6,5	7
Мода	8	7	8	9	9	9	10	8	7	6
Среднеквадратическое отклонение	1,081	1,387	0,990	1,060	1,350	1,380	0,686	0,887	1,864	1,673
Дисперсия	1,168	1,924	0,980	1,120	1,820	1,905	0,471	0,787	3,474	2,800
Экспесс	-0,974	-0,530	-0,770	0,202	0,007	0,243	-0,240	-0,530	4,758	-0,980
Коэффициент асимметрии	-0,439	-0,361	-0,4	-0,74	-0,86	-0,74	-0,89	0,084	-1,843	0,623
Размах вариации	3	5	3	4	5	5	2	3	8	5
Коэффициент интерквартильной вариации	0,156	0,286	0,250	0,125	0,118	0,147	0,100	0,118	0,308	0,429
Коэффициент вариации, %	14,04	20,25	12,60	12,90	16,10	16,63	7,263	10,37	31,06	23,24

Таблица 5.9

**Показатели, характеризующие степень разброса мнений экспертов
по выбору центра базирования круизного судна**

Показатели	Объекты ранжирования (факторы выбора порта)									
	r_i^1	r_i^2	r_i^3	r_i^4	r_i^5	r_i^6	r_i^7	r_i^8	r_i^9	r_i^{10}
Среднее значение	9,00	8,90	8,60	8,25	7,55	6,95	7,60	7,15	6,25	8,05
Стандартная ошибка	0,251	0,216	0,275	0,315	0,294	0,394	0,328	0,431	0,469	0,426
Медиана	9	9	9	8	7,5	7	8	7	6,5	8
Мода	10	9	10	8	7	6	6	7	6	10
Среднеквадратическое отклонение	1,124	0,968	1,231	1,410	1,317	1,761	1,465	1,927	2,099	1,905
Дисперсия	1,263	0,937	1,516	1,987	1,734	3,103	2,147	3,713	4,408	3,629
Экспесс	1,350	3,101	-0,735	0,201	-0,145	0,079	-1,022	-0,285	-0,559	1,116
Коэффициент асимметрии	-1,236	-1,331	-0,444	-0,744	0,187	-0,430	0,004	-0,432	-0,557	-1,043
Размах вариации	4	4	4	5	5	7	5	7	7	7
Коэффициент интерквартильной вариации	0,139	0,056	0,222	0,125	0,133	0,286	0,375	0,429	0,385	0,375
Коэффициент вариации, %	12,49	10,88	14,32	17,09	17,44	25,34	19,28	26,95	33,59	23,66

Самые большие отклонения выявлены при оценке значимости интермодального транспорта как фактора, определяющего привлекательность центра для круизных компаний, ввиду неоднозначной важности данного критерия для разных групп экспертов (размах вариации составил 8 баллов); при этом в оценках большинства специалистов преобладают значения меньше среднего уровня – шести баллов.

Статистическая обработка информации, полученной от экспертов относительно выбора базового круизного центра, показала несколько больший разброс мнений специалистов: по нескольким факторам, в частности уровню городской инфраструктуры, результативности работы порта, интермодальному транспорту, политическим условиям и нормативно-правовой базе, размах вариации составил 7 баллов, а коэффициент вариации – более 25 %; однако, средние отклонения по данным критериям имеют допустимые значения, что свидетельствует о приемлемой мере расхождения в ответах экспертов.

Оценка степени согласованности мнений экспертов относительно привлекательности круизных центров, представленная в табл. 5.10, выявила достаточно высокий уровень согласия специалистов (общегрупповые коэффициенты конкордации составили 0,83 и 0,79 соответственно). Наиболее согласованы мнения групп экспертов – руководителей круизных компаний при оценке значимости факторов для выбора центра захода круизного судна ($W=0,99$) и представителей органов власти ($W=0,97$); в то время как при оценке критериев привлекательности базового центра наиболее единодушными и непротиворечивыми оказались мнения представителей администрации морских портов ($W=0,97$). Неслучайная согласованность мнений экспертов подтверждается и расчетными значениями критерия Пирсона, которые по всем группам специалистов превышают табличные (критические) значения.

Проведенная экспертная оценка позволила выявить приоритетность основополагающих условий, влияющих на выбор круизного центра захода и базирования круизного судна, однако, не предоставила возможности для

исследования критериев, определяющих сущностную характеристику каждого из представленных факторов.

Таблица 5.10

**Оценка степени согласованности мнений экспертов относительно
привлекательности туристской дестинации для захода и базирования
круизного судна**

Показатели	1 под- группа	2 под- группа	3 под- группа	4 под- группа	Общая групповая оценка
Средний ранг матрицы	27,5	27,5	27,5	27,5	110
Вариация относительно среднего ранга:					
- для порта захода судна	1385	1925	1533	1849	25393
- для порта базирования судна	1873	1635	1825	1769	24594
Поправочный коэффициент:					
- для порта захода судна	22,50	25,00	34,00	33,50	115,00
- для порта базирования судна	26,00	19,50	19,50	23,00	88,00
Коэффициент конкордации Кендалла:					
- для порта захода судна	0,71	0,99	0,82	0,97	0,83
- для порта базирования судна	0,97	0,83	0,93	0,91	0,79
Критерий Пирсона (фактический):					
- для порта захода судна	127,80	178,79	145,76	175,58	148,88
- для порта базирования судна	174,41	149,73	167,13	163,46	141,71
Критерий Пирсона (табличный, при $\alpha=0,05$)	21,67	21,67	21,67	21,67	21,67

Учитывая значительное количество исходных характеристик и существенные трудности их непосредственного ранжирования для экспертов, а также трудоемкость обработки мнений опрашиваемых, для проведения внутрифакторной экспертизы из двадцати экспертов были выбраны девять наиболее компетентных специалистов в исследуемой области.

В связи с тем, что большинство экспертов не были знакомы друг с другом, для оценки их компетентности был применен метод индивидуальной самооценки, позволяющий быстро и просто проверить профессиональные знания и деловые качества кандидатов. Каждому эксперту необходимо было ответить на серию из 10 вопросов соответственно объему их знаний, используя числовую шкалу от 1 до 5 в течение 5 мин. (приложение Ж). Главное внимание при заполнении анкеты уделялось способностям эксперта

ответить на поставленные вопросы и дать числовую оценку своим знаниям в достаточно короткий срок.

Получив данные об индивидуальной самооценке, были рассчитаны средняя самооценка по каждому эксперту и средняя групповая самооценка путем деления суммы индивидуальных самооценок по каждому вопросу на число экспертов в группе, и получен численный индекс, характеризующий общий объем знаний группы по исследуемой проблеме.

Согласно рассчитанным коэффициентам, в экспертную группу вошли специалисты, уровень компетентности которых составил от 0,78 и выше со средней оценкой компетентности – от 3,9 баллов (приложение 3).

Принимая во внимание тот факт, что многие эксперты присвоили разным факторам один и тот же ранг, для оценки более предпочтительного фактора было проведено нормирование суммарных оценок, позволяющее установить более тесную связь между оценками, приписанными экспертами отдельным объектам. Для чего была определена средняя оценка (вес) каждого фактора по формуле [32]:

$$\omega_i = \frac{\sum_{j=1}^m \omega_{ij}}{\sum_{j=1}^m \sum_{i=1}^n \omega_{ij}}, \quad (5.14)$$

где ω_{ij} - вес i -го фактора, подсчитанный по оценкам всех экспертов.

$$\omega_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sum_{i=1}^n x_{ij}}, \quad (5.15)$$

где x_{ij} – оценка фактора i , данная экспертом j .

Внутрифакторное ранжирование критериев выбора центра для захода и центра базирования круизного судна позволило определить наиболее важные критерии, влияющие на привлекательность туристской дестинации. Вместе с тем, следует отметить, что факторы, которым ранее эксперты присвоили низкие ранги, при их детализации получили более высокие оценки. К

примеру, значимость интермодального транспорта, поставленная специалистами на последнее место для двух видов круизных центров, при оценке базового центра заняла лидирующие позиции, в частности, такие критерии, как воздушное сообщение - 9,25 баллов, пропускная способность аэропорта - 9,0 баллов, наземное сообщение - 8,5 баллов, морское сообщение - 7,5 баллов.

Портовые услуги для круизных судов, которым при оценке привлекательности центра захода круизного судна было выделено 5 баллов из 10 возможных, получили 9,75 баллов за надежность лоцманской проводки, 9,0 баллов за качество бункеровки и агентирования, 8,75 баллов за услуги по обеспечению безопасности и охраны.

Самые низкие ранги были присвоены наличию детских и спортивных площадок, а также оказанию услуг по уходу за детьми, что обусловлено спецификой круиза как туристского продукта, в который туристы чаще всего отправляются без детей или с детьми подросткового возраста, желая получить максимум впечатлений от отдыха без каких-либо ограничений в своих действиях.

Базируясь на данных, полученных от экспертов, с целью обеспечения оптимального соотношения между значимостью для круизных операторов и туристов отдельных факторных условий и расходами на их создание, нами на основании метода АВС были выделены основные, вспомогательные и малозначимые факторы, влияющие на выбор круизного центра.

Принимая во внимание условие:

$$\frac{ПЦ}{P} \rightarrow \max, \quad (5.16)$$

где $ПЦ$ - потребительская ценность анализируемого объекта (представляет собой совокупность его потребительских качеств);

P - расходы на достижение необходимых потребительских качеств; нами была определена значимость исследуемых факторов исходя из следующих критериев:

А – основные факторы, имеющие наибольшую потребительскую ценность и являющиеся первостепенными при выборе круизного центра, согласно ранжированию получившие 8,0-10,0 баллов;

В – второстепенные факторы, имеющие важное значение для круизных операторов и служащие поддерживающими элементами основных факторов, оцененные экспертами в пределах 6,0-8,0;

С – малозначимые факторы, получившие оценки менее 6,0 баллов.

Акцентирование внимания на наиболее важных параметрах при условии исключения малозначимых факторов будет способствовать снижению расходов на производство круизного туристского продукта при одновременном сохранении или даже повышении его качества.

Учитывая, что осуществление развития круизного туризма возможно лишь при условии наличия водного пространства, морских портов, оснащенных необходимым оборудованием и развитой инфраструктурой, а также привлекательности туристской дестинации, в качестве основных объектов стратегического развития были выбраны круизные центры, обладающие вышеперечисленными характеристиками. Согласно обозначенным оценочным критериям, используя наиболее значимые факторы привлекательности круизного центра (А), нами были оценены условия для развития круизного туризма пяти портовых городов: Одесса, Севастополь, Ялта, Феодосия и Керчь.

Для простоты и удобства проведения оценивания нами был рассчитан совокупный индекс на основании оценки наличных условий по ранговой шкале с позициями «высокая степень проявления фактора», которой приписывается числовое значение – 1, «средняя степень проявления», получившая значение – 0,5, и «низкая степень проявления», оценочный коэффициент которой равен 0. При этом, достаточными для выбора круизного центра были признаны условия, получившие числовое значение от 0,7 и выше.

Расчет совокупного индекса, представляющего собой средний коэффициент уровня обеспеченности центра необходимыми условиями для развития круизного туризма, был осуществлен по формуле (табл. 5.11):

$$\overline{i_j} = \frac{i_1 + i_2 + \dots + i_n}{n}, \quad (5.17)$$

где $i_1, i_2, \dots, i_n$ - значения коэффициентов обеспеченности (наличия) по отдельному фактору;

n - количество оцениваемых факторов.

Таблица 5.11

Оценка уровня обеспеченности портового города необходимыми условиями для развития круизного туризма

Круизные центры	Совокупный индекс для центра захода круизного судна	Совокупный индекс для центра базирования круизного судна
Одесса	0,786	0,645
Ялта	0,750	0,516
Севастополь	0,714	0,500
Феодосия	0,357	0,210
Керчь	0,393	0,226
В среднем для всех центров	0,600	0,417

Анализируя полученные результаты, можно отметить, что из пяти портовых городов наиболее полно удовлетворяет требованиям круизных компаний Одесса, совокупный индекс обеспеченности необходимыми для развития круизного туризма условиями которого составляет 0,786 для центра захода судна и 0,645 для центра базирования. Вместе с тем, отсутствие международного аэропорта, являющегося обязательным критерием при рассмотрении круизного центра как базового, снижает его привлекательность для круизных операторов и ограничивает возможности полноценного развития круизного туризма в регионе, также как и получения

дополнительного дохода от предоставления сопутствующих туристских услуг и достойного места на международном круизном рынке.

Достаточными параметрами обладают Ялта и Севастополь для включения их в круизный маршрут, причем Ялта, как было отмечено ранее, является наиболее привлекательной для круизных операторов ввиду многообразия культурно-зрелищных мероприятий, исторических достопримечательностей и живописной природы. Однако, на роль базового круизного центра ни Ялта, ни и Севастополь претендовать не могут: помимо отсутствия аэропорта и воздушного сообщения, в морских портах данных городов имеются существенные ограничения по глубинам, обуславливающие их неспособность принять согласно правилам безопасности крупные лайнеры длиной более 200 м и вместимостью несколько тысяч пассажиров; не соблюдены требования по уровню качества портовой и городской инфраструктур и наземному сообщению. Кроме того, крымские порты не оборудованы для приема пассажиров с ограниченными возможностями, которые, по данным международных круизных организаций, составляют порядка 3 % от общего круизного пассажиропотока. Значимость наличия соответствующей инфраструктуры для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, а также автоматических средств для подъема/спуска пассажиров была отмечена и экспертами, которые выставили данным критериям 8,25 баллов для базового центра и 7,75 баллов для центра захода круизного судна.

Низкие значения коэффициентов обеспеченности Керчи и Феодосии необходимыми условиями для развития круизного туризма предопределяют нежелание круизных операторов включать их в маршрут следования круизного судна, несмотря на наличие богатого историко-археологического потенциала Керчи и изобилия песчаных пляжей в Феодосии.

Следовательно, для обеспечения стратегического развития круизного туризма необходимо дифференцировать основные круизные центры с учетом их ресурсной базы в зависимости от возможностей организации приема

круизного судна и прибывших на нем пассажиров. Для круизных центров, руководство которых планирует их развитие как базовых, следует особое внимание уделить формированию соответствующей инфраструктуры (обязательное наличие международного аэропорта и достаточной его пропускной способности), обеспечению безопасности пассажиров, а также созданию надлежащей материально-технической и технико-технологической базы морских круизных портов.

Круизные центры, обладающие богатым историческим и культурным наследием, имеющие живописную природу и мягкий климат, должны направлять усилия на организацию качественного обслуживания пассажиров (обеспечение достаточным количеством экскурсионных автобусов, такси, гидов-переводчиков, быстрое реагирование на специфические потребности круизных туристов и т.п.) и создание долговременных отношений с круизными операторами.

Реализовать изложенные направления можно путем принятия определенных организационно-экономических мер, способствующих росту предпринимательской активности в сфере круизного туризма, и разработке соответствующих механизмов государственного стимулирования и поддержки, что предопределяет необходимость в формировании последовательной и согласованной политики всех министерств и ведомств, участвующих в регулировании данного вида экономической деятельности.

Таким образом, предложенная критериальная база оценки привлекательности туристских дестинаций для развития круизного туризма, базирующаяся на применении широкого спектра математико-статистических методов экспертных оценок, позволит обоснованно принимать управленческие решения по формированию маршрутной сетки круизов с учетом имеющихся ресурсных возможностей отдельного круизного центра, а также своевременно направлять усилия для устранения проблемных аспектов в его развитии. Методика расчета совокупного индекса обеспеченности туристской местности (портового города) необходимыми условиями для

развития круизного туризма может служить инструментом оценки уровня конкурентоспособности круизного центра с одной стороны, а с другой – способствовать выявлению резервов роста его экономической деятельности.

Дифференциация факторных условий, влияющих на выбор круизного центра операторами турбизнеса, позволит акцентировать внимание руководства на наиболее важных параметрах развития дестинации и обеспечит снижение расходов на оказание круизных туристских услуг при одновременном сохранении или даже повышении их качества.

5.2. Экономико-математическое моделирование стратегического развития круизного туризма

Одним из необходимых условий результативного развития круизного туризма является применение точных методов количественного анализа, основанных на широком использовании экономико-математических моделей, нахождении оптимального решения и ограничивающих условий, способных повлиять на конечный результат, с помощью методов линейного, нелинейного и динамического программирования [132, 338].

Достижение желаемого уровня эффективности функционирования круизной индустрии, базирующего на детальном изучении и внедрении в практику национального круизного бизнеса международного опыта передовых туристских круизных дестинаций, возможно при условии установления параметров, влияющих на результативность деятельности предприятий и организаций круизной сферы и определяющих их динамическое развитие.

С целью обеспечения высоких темпов роста национального круизного рынка и нахождения количественных параметров, при изменении которых будет достигнут необходимый результат, нами было проведено экономико-математическое моделирование на основе построения эмпирического уравнения регрессии, позволяющее оценить степень влияния отдельных

переменных на уровень результативности развития круизного туризма наиболее успешных туристских дестинаций.

Следует отметить, что математически задача корреляционно-регрессионного анализа сводится к поиску аналитического выражения, которое как можно лучше отражало бы связь факторных признаков с результативным признаком, т.е. к нахождению функции: $\bar{y}_x = f(x_1, x_2, x_3, \dots, x_n)$ [338].

Принимая во внимание, что любую функцию нескольких переменных можно путем логарифмирования или замены переменных привести к линейному виду, уравнение множественной регрессии было выражено в линейной форме, а параметры уравнения найдены методом наименьших квадратов [348]:

$$\bar{y}_x = a_0 + a_1x_1 + a_2x_2 + a_3x_3 + \dots + a_nx_n. \quad (5.18)$$

где $\bar{y}_x$ – расчетные значения результативного признака-функции;

$x_1, x_2, \dots, x_n$ – факторные признаки;

$a_0, a_1, a_2, \dots, a_n$ – параметры уравнения.

Отбор переменных в уравнение множественной регрессии осуществлялся путем пошагового подхода, согласно которому факторы в уравнение включаются последовательно, затем проверяется их значимость и определяется, насколько уменьшается сумма квадратов остатков и увеличивается множественный коэффициент корреляции. При этом добавление в модель новых объясняющих переменных осуществлялось до тех пор, пока росли скорректированный коэффициент детерминации и значение критерия Фишера.

В качестве результативного показателя было принято решение использовать прямые доходы от круизного туризма (Y), факторными показателями, поэтапно вводимыми в модель, выступили показатели, характеризующие экономическую, социальную и ресурсную эффективность функционирования круизной индустрии:

- количество туристов, отдавших предпочтение круизам, тыс. чел. (x_1);
- индекс конкурентоспособности путешествий и туризма отдельно взятой страны (x_2);
- протяженность береговой линии государства, км (x_3);
- индекс стоимости жизни (x_4), определяющий уровень цен в той или иной стране;
- количество работников круизной сферы, тыс. чел. (x_5);
- капитальные инвестиции в развитие туристского сектора, млн. евро (x_6);
- среднемесячная заработная плата одного работника круизной индустрии, евро/чел. (x_7);
- число портов, обладающих необходимой инфраструктурой для приема круизных судов (x_8);
- производительность труда работников круизной индустрии, тыс. евро/чел. (x_9).

При этом избранные переменные отражали средние значения развития европейского круизного рынка за 2005-2011 г. (табл. 5.12, 5.13).

Для установления соответствия математической модели экспериментальным данным и оценки достаточности включения в уравнение объясняющих переменных для описания зависимой переменной, была проведена проверка адекватности модели с помощью расчета средней ошибки аппроксимации. В результате полученных значений из выборки, состоявшей из 15 европейских стран, были исключены три страны (Дания, Финляндия и Нидерланды), ошибка аппроксимации которых превысила 40 %.

Принимая во внимание тот факт, что, начиная с шестифакторной модели, коэффициенты детерминации имели достаточно высокие значения; кроме того, фактический критерий Фишера значительно превышал табличные показатели, во избежание проникновения в уравнение регрессии случайного слагаемого для выбора наиболее адекватной модели нами с

помощью программы «Excel» и функции «Поиск решения» были вычислены параметры, при которых средняя ошибка аппроксимации достигает наименьшего значения.

Следует отметить, что, несмотря на сохранение общих пропорций, параметры регрессионных уравнений с использованием двух разных методик несколько отличаются. Кроме того, учитывая, что значения коэффициентов регрессии не позволяют судить, какой из включенных в модель факторных признаков больше влияет на уровень прямых доходов от круизного туризма, поскольку коэффициенты между собой несравнимы, так как по сути отражаемые ими явления не только не сопоставимы, но и выражены разными единицами измерения, нами были рассчитаны частные коэффициенты эластичности и β -коэффициенты.

Частные коэффициенты эластичности (ε_i) были определены по формуле [348]:

$$\varepsilon_i = a_i \frac{\bar{x}_i}{\bar{y}}, \quad (5.19)$$

где a_i – коэффициент регрессии при i -ом факторе;

$\bar{x}_i$ – среднее значение i -го фактора;

$\bar{y}$ – среднее значение результативного фактора;

Бета-коэффициенты (β_i) были рассчитаны по формуле [375]:

$$\beta_i = a_i \frac{\sigma_{x_i}}{\sigma_y}, \quad (5.20)$$

где σ_{x_i} – среднее квадратическое отклонение i -го фактора;

σ_y – среднее квадратическое отклонение результативного признака.

Для характеристики тесноты связи в множественной линейной корреляции был использован множественный коэффициент корреляции ($R_{y x_1 x_2}$), рассчитываемый по формуле [348]:

$$R_{y x_1 x_2} = \sqrt{\frac{r_{y x_1}^2 + r_{y x_2}^2 - 2 \cdot r_{y x_1} \cdot r_{y x_2} \cdot r_{x_1 x_2}}{1 - r_{x_1 x_2}^2}}, \quad (5.21)$$

где $r_{y x_1}; r_{y x_2}; r_{x_1 x_2}$ – парные коэффициенты линейной корреляции, позволяющие оценить влияние каждого фактора отдельно на результативный показатель, и определяемые по формулам [375]:

$$r_{y x_1} = \frac{\overline{y x_1} - \bar{y} \cdot \bar{x}_1}{\sigma_y \cdot \sigma_{x_1}}; \quad (5.22)$$

$$r_{y x_2} = \frac{\overline{y x_2} - \bar{y} \cdot \bar{x}_2}{\sigma_y \cdot \sigma_{x_2}}; \quad (5.23)$$

$$r_{x_1 x_2} = \frac{\overline{x_1 x_2} - \bar{x}_1 \cdot \bar{x}_2}{\sigma_{x_1} \cdot \sigma_{x_2}}. \quad (5.24)$$

На основе парных коэффициентов корреляции были найдены частные коэффициенты корреляции первого порядка, показывающие связь каждого фактора с исследуемым показателем в условиях комплексного взаимодействия факторов, рассчитываемые по формулам [348]:

$$r_{y x_1 (x_2)} = \frac{r_{y x_1} - r_{y x_2} \cdot r_{x_1 x_2}}{\sqrt{(1 - r_{y x_2}^2) \cdot (1 - r_{x_1 x_2}^2)}}; \quad (5.25)$$

$$r_{y x_2 (x_1)} = \frac{r_{y x_2} - r_{y x_1} \cdot r_{x_1 x_2}}{\sqrt{(1 - r_{y x_1}^2) \cdot (1 - r_{x_1 x_2}^2)}}. \quad (5.26)$$

Согласно проведенным расчетам, наиболее полно зависимость между уровнем доходов, полученным в результате осуществления предпринимательской деятельности в круизном бизнесе, описывает девятифакторная модель, средняя ошибка аппроксимации которой имеет наименьшее значение (7,91 %):

Таблица 5.12

**Расчетная таблица для построения девятифакторной модели зависимости уровня дохода европейской круизной
индустрии от объясняющих переменных**

Страны	Национальные туристы, тыс. чел.	Индекс конкурентоспособности путешествий и туризма	Протяженность береговой линии, км	Индекс стоимости жизни	Количество работников круизной сферы, тыс. чел.	Капитальные инвестиции в туристский сектор, млн. евро	Среднемесячная зарплата одного работника, евро/чел.	Количество портов, ед.	Производительность труда, тыс. евро/чел.	Прямые доходы круизного сектора, млн. евро	Теоретические доходы, млн. евро	Абсолютное отклонение, млн. евро	Ошибка аппроксимации
	x_1	x_2	x_3	x_4	x_5	x_6	x_7	x_8	x_9	Y			
Греция	17,500	4,75	13676	89,81	3,570	5,443	1614,510	103	112,745	438,429	455,111	16,682	0,038
Норвегия	22,500	4,95	25148	139,53	4,332	2,636	2615,120	79	89,576	411,714	404,841	6,873	0,017
Дания	26,000	4,98	7314	119,67	0,790	1,892	2946,770	159	177,848	140,500	140,473	0,027	0,000
Португалия	29,286	5,01	1793	73,09	2,712	2,971	1171,390	29	51,622	166,000	113,489	52,511	0,316
Мальта	9,000	4,92	197	78,23	0,971	0,144	940,980	2	88,614	76,952	64,691	12,261	0,159
Кипр	23,000	4,84	648	90,96	0,520	0,324	1501,500	4	98,171	49,571	52,351	2,779	0,056
Австрия	71,857	5,39	0	95,23	0,357	2,757	3712,880	4	109,397	34,714	34,711	0,004	0,000
Франция	320,000	5,31	4853	101,17	5,420	17,214	3779,120	159	162,377	1032,571	1030,242	2,330	0,002
Италия	709,143	4,90	7375	95,85	34,081	14,600	2533,580	311	101,979	3833,857	3841,321	7,464	0,002
Испания	531,429	5,38	4964	76,08	8,291	17,314	2533,080	105	119,467	1004,857	1364,540	359,683	0,358
Германия	949,714	5,39	2389	87,19	12,489	15,314	3043,390	98	144,012	1998,714	1998,178	0,536	0,000
Великобритания	1420,286	5,38	12429	93,80	21,340	8,643	3044,350	389	105,811	2225,000	2225,195	0,195	0,000
В среднем по странам	344,143	5,10	6732	95,05	7,906	7,438	2453,056	120	113,468	951,073	977,095	38,445	0,079
Коэффициенты эластичности	0,096	-0,474	0,024	0,024	0,949	0,217	-0,094	-0,254	0,540	-	-	-	-
β -коэффициенты	0,104	-0,019	0,021	0,004	0,995	0,161	-0,029	-0,208	0,132	-	-	-	-

Таблица 5.13

Вариация параметров уравнений множественной регрессии

Характеристики	Параметры факторов									Коэффициент множественной корреляции, R	Коэффициент множественной детерминации, R^2	Скорректированный коэффициент детерминации	Критерий Фишера фактический	Критерий Фишера табличный	Значимость критерия Фишера
	X_1	X_2	X_3	X_4	X_5	X_6	X_7	X_8	X_9						
Парная линейная регрессия	1,9817	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7842	0,6150	0,5765	15,977	4,96	0,0025
Двухфакторная модель	2,546	-1813,968	-	-	-	-	-	-	-	0,8431	0,7108	0,6465	11,058	4,26	0,0037
Трехфакторная модель	2,580	-1897,966	-0,007	-	-	-	-	-	-	0,8439	0,7123	0,6045	6,603	4,07	0,0148
Четырехфакторная модель	2,754	-2108,604	-0,031	12,172	-	-	-	-	-	0,8529	0,7274	0,5717	4,672	4,12	0,0374
Пятифакторная модель	0,125	193,841	-0,014	4,379	109,807	-	-	-	-	0,9862	0,9725	0,9497	42,513	4,39	0,0001
Шестифакторная модель	0,386	-581,902	-0,023	8,383	89,800	38,872	-	-	-	0,9960	0,9921	0,9826	104,538	4,95	0,0001
Семифакторная модель	0,390	-613,355	-0,022	7,931	89,577	38,504	0,012	-	-	0,9960	0,9921	0,9783	95,527	6,09	0,0004
Восьмифакторная модель	0,709	-1142,212	-0,015	4,822	94,176	34,865	0,154	-1,684	-	0,9982	0,9964	0,9868	103,427	8,85	0,0014
Девятифакторная модель	0,267	-85,828	0,004	0,231	113,763	27,816	-0,040	-2,017	4,514	0,9983	0,9966	0,9814	65,513	19,38	0,0151
Среднее значение параметра	1,343	-1111,065	-0,017	6,833	96,868	35,287	0,095	-1,783	1,514	-	-	-	-	-	-
Среднее стандартное отклонение, σ	1,034	739,485	0,008	3,016	7,677	4,003	0,060	0,099	-	-	-	-	-	-	-
Коэффициент вариации, CV, %	76,955	-66,556	-44,323	44,137	7,925	11,345	63,583	-5,526	-	-	-	-	-	-	-

$$Y = 0,448 + 0,267x_1 - 85,828x_2 + 0,004x_3 + 0,231x_4 + 113,763x_5 + 27,816x_6 - 0,040x_7 - 2,017x_8 + 4,514x_9 \quad (5.27)$$

Параметры уравнения девятифакторной регрессии показывают, что повышение интереса к круизному туризму и рост его приверженцев на 1 тыс. чел. способствует увеличению доходной части круизной индустрии на 267 тыс. евро; увеличение протяженности береговой линии на 1 км обеспечит рост прямых поступлений круизного сектора на 4 тыс. евро; за счет роста цен в магазинах и ресторанах на 1 п.п. доходы круизной индустрии каждой страны увеличиваются на 231 тыс. евро. Вместе с тем, при фиксированном положении остальных факторов, ни размер береговой линии, ни количество круизеров, ни уровень жизни в той или иной стране не окажут существенного влияния на рост результативного признака, о чем свидетельствуют полученные значения коэффициентов эластичности и β -коэффициентов, а также корреляционная зависимость между факторами (табл. 5.14).

Таблица 5.14

Данные, характеризующие связь каждого фактора с исследуемым показателем в условиях комплексного взаимодействия факторов

	x_1	x_2	x_3	x_4	x_5	x_6	x_7	x_8	x_9	Y
x_1	1,0000									
x_2	0,5856	1,0000								
x_3	0,0690	-0,2339	1,0000							
x_4	-0,1679	-0,1662	0,7185	1,0000						
x_5	0,7611	0,1354	0,1733	-0,0502	1,0000					
x_6	0,6192	0,5537	-0,0355	-0,1965	0,5789	1,0000				
x_7	0,4000	0,7090	0,1199	0,4243	0,2213	0,4995	1,0000			
x_8	0,7756	0,2046	0,3607	0,1662	0,8250	0,4811	0,3920	1,0000		
x_9	0,1548	0,3194	-0,0379	0,3268	-0,0297	0,4005	0,6508	0,2432	1,0000	
Y	0,7842	0,2085	0,1215	-0,0570	0,9818	0,6838	0,3005	0,7949	0,0950	1,0000

Согласно расчетам, наибольшее воздействие на результативность круизного туризма оказывают число занятых в данном секторе, рост которых на 1 % обуславливает увеличение доходов на 0,95 % и уровень

производительности труда работников круизной индустрии, увеличение которого на 1 % способствует росту прямых доходов на 0,54 %, что в полной мере согласуется с общепринятым положением о важности самого главного ресурса любого государства – человека.

Особое значение для развития круизного туризма имеют инвестиционные вложения, которые, по мнению Дж. Кристофера Холлоуей [314], являются ключевым критерием, позволяющим определить степень успешности туристской отрасли в отдельно взятой дестинации, и от уровня которых зависит техническое состояние объектов инфраструктуры, её производственная (транспорт, связь, строительство, водо-тепло и энергоснабжение) и социальная (торговля, общественное питание, бытовое обслуживание, культурные, детские, медицинские учреждения) составляющие, что подтверждается и параметрами регрессионного уравнения (коэффициентом при x_6): увеличение капитальных инвестиций на 1 млн. евро генерирует приток прямых поступлений круизного сектора более, чем на 27 млн. евро.

Интерес вызывает тот факт, что, согласно полученным данным, такие показатели, как индекс конкурентоспособности путешествий и туризма, определяющий ключевые компоненты комплексного развития туристской сферы, и количество портов, которым обладает то или иное государство, при условии фиксации остальных факторов, не оказывают позитивного влияния на результативность функционирования круизной индустрии. Значимость данных факторов нивелируется положительными значениями остальных параметров, которые в своей совокупности полноценно отражают уровень развития круизного туризма в той или иной туристской дестинации.

Для моделирования желаемого уровня развития национального круизного туризма были использованы параметры полученного уравнения регрессии, на основании которых была представлена геометрическая интерпретация реально достигнутых результатов развития украинского круизного рынка и возможные изменения этих результатов при

корректировке отдельных переменных с учетом фиксации остальных факторов (рис. 5.4-5.9). Нижними границами поочередно изменяемых факторных признаков при решении поставленной задачи явились фактические данные, характеризующие имеющийся потенциал Украины в сфере круизного бизнеса, верхними границами выступили желаемые результаты его развития.

Так, согласно рис. 5.4 при условии сохранения настоящего пассажиропотока (5 тыс. чел.) и фиксированных значений остальных объясняющих переменных, эффективное развитие круизного бизнеса невозможно (убытки от данного вида деятельности составят более 200 млн. евро).

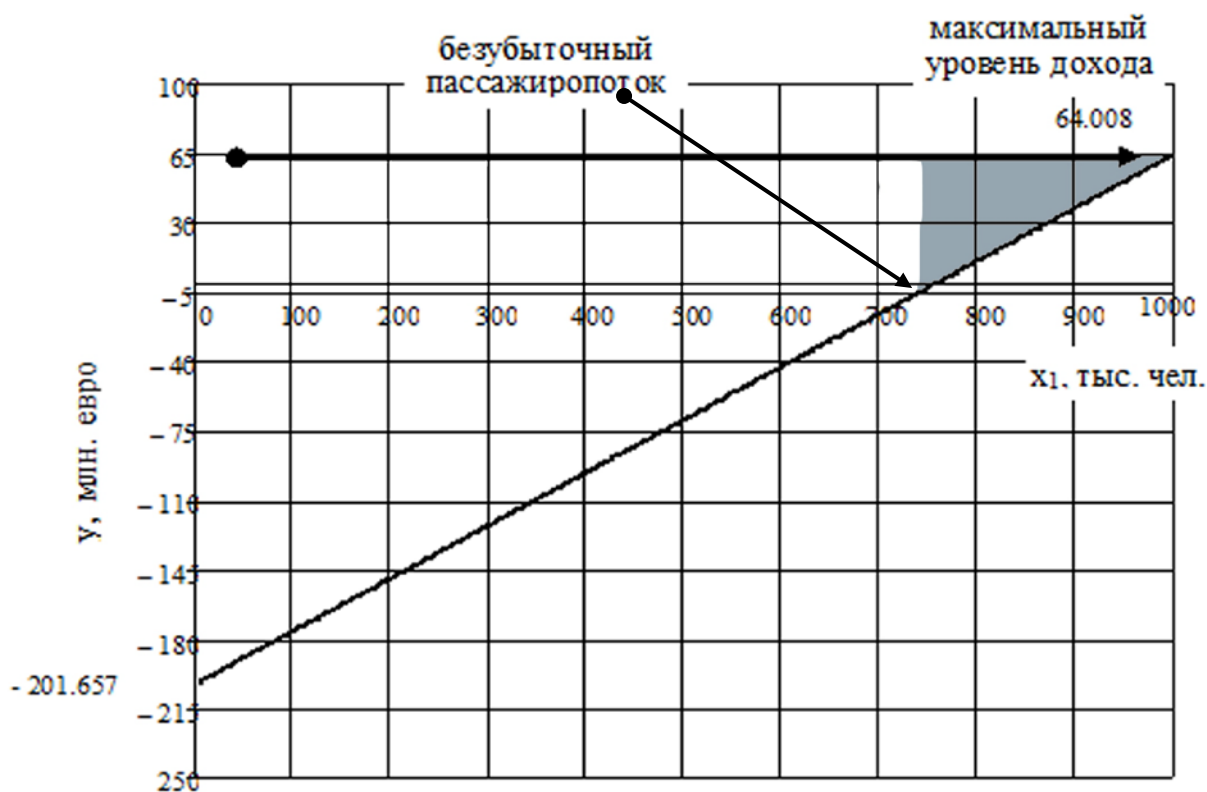


Рис. 5.4. Влияние роста круизного пассажиропотока на уровень прямых доходов от круизного туризма

Без изменения базовых параметров безубыточный объем реализации круизных туристских услуг будет достигнут только в случае роста числа

украинских туристов, отправившихся в круиз, до 730 тыс. чел., при этом максимальный уровень прямых доходов круизной индустрии не превысит 65 млн. евро даже при увеличении круизных туристов до 1 млн. чел.

Рассматривая инвестиции в качестве ключевого факторного показателя, определяющего успешное развитие круизного туризма, следует иметь ввиду, что их объем в денежном выражении должен соответствовать среднеевропейскому уровню (не менее 7,5 млн. евро, при этом непосредственно в развитие инфраструктуры портовых городов отдельной страны направляется порядка 20 % от общего объема вложенных средств) (рис. 5.5).

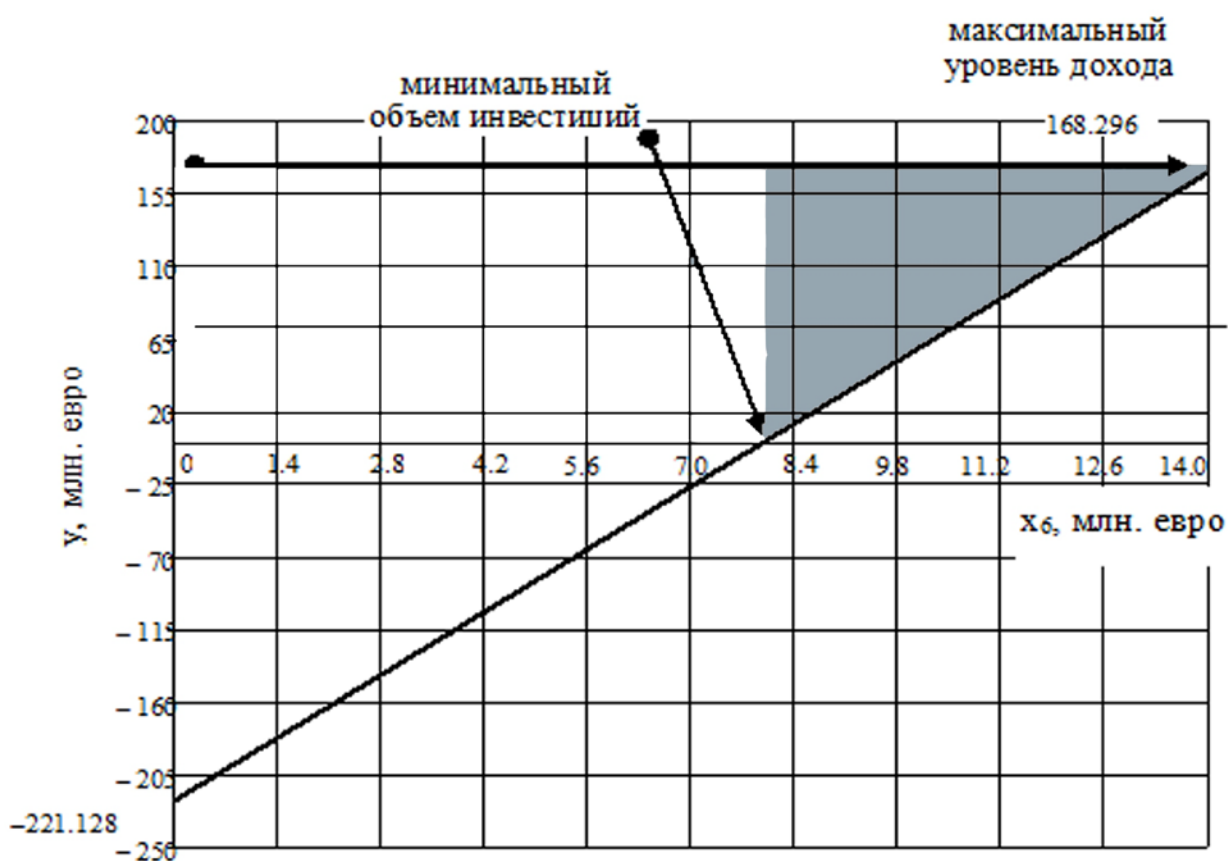


Рис. 5.5. Влияние роста капитальных инвестиций в туристский сектор на уровень прямых доходов от круизного туризма

Однако, даже при условии роста капиталовложений до 15 млн. евро (соответственно объемам инвестиций передовых туристских дестинаций),

доходность круизного бизнеса в Украине не приблизится к среднеотраслевым параметрам (951 млн. евро).

Принимая во внимание, что результативность развития круизного туризма напрямую зависит от уровня производительности труда работников данной сферы, нами была рассмотрена возможность роста эффективности труда до 160 тыс. евро/чел. (средний уровень использования человеческого капитала Франции, Дании и Швеции), при достижении которого прямые доходы украинского круизного сектора составят 428 млн. евро. Вместе с тем, увеличение производительности труда работников круизной индустрии до 55 тыс. евро/чел. обеспечит равенство доходной и расходной части в области оказания круизных туристских услуг (рис. 5.6).

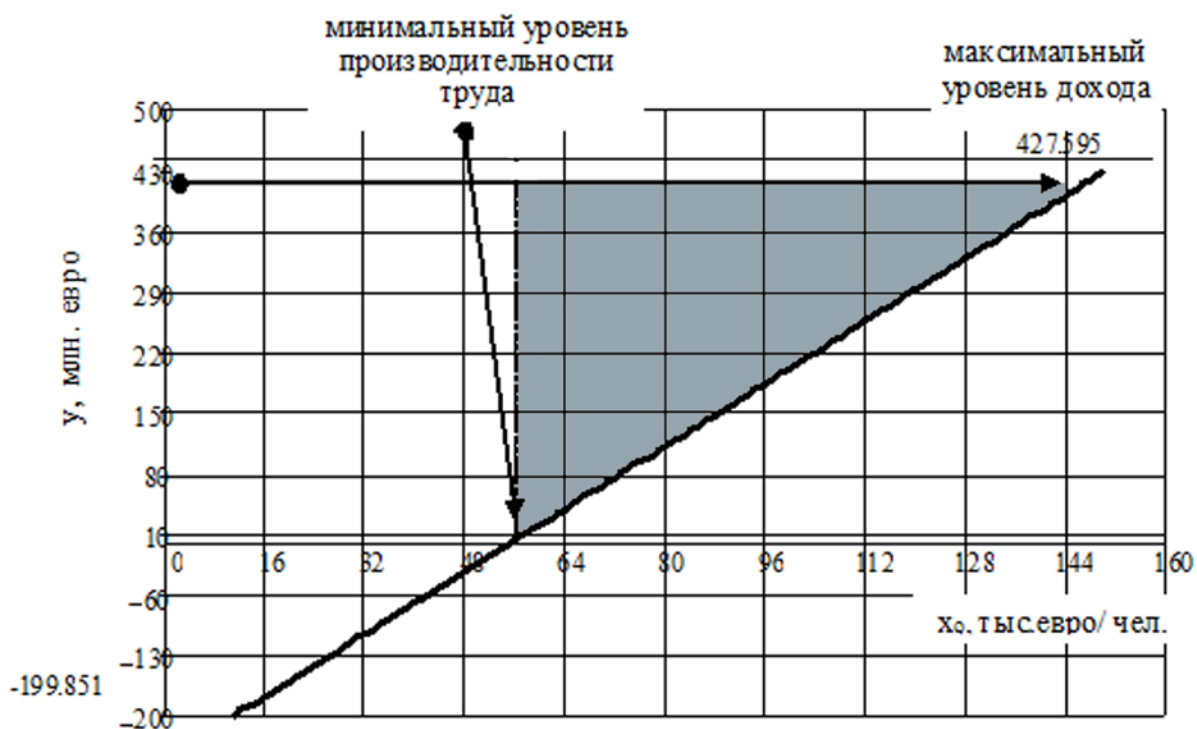


Рис. 5.6. Влияние роста производительности труда работников на уровень прямых доходов от круизного туризма

Следует отметить, что для нахождения наилучших результатов развития украинской круизной индустрии необходимо комбинировать

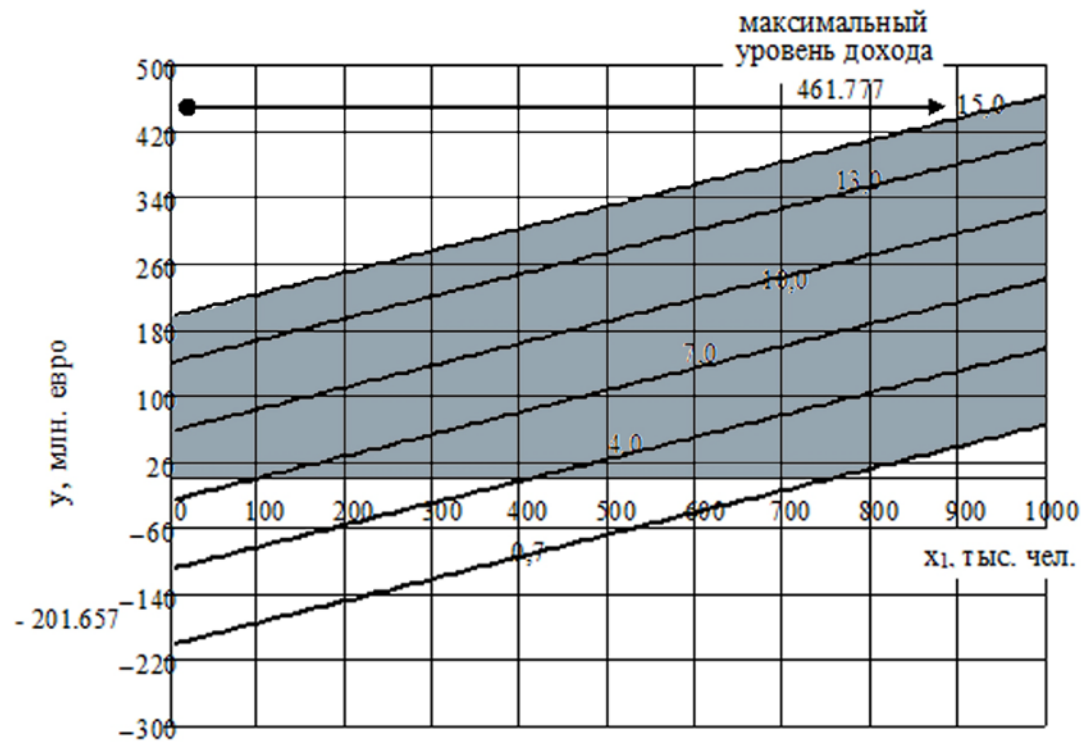
разнообразные варианты изменения факторных признаков, постепенно либо увеличивая, либо уменьшая исходные показатели.

Так, одновременное увеличение числа туристов, отправившихся в круиз до 500 тыс. чел., и рост капитальных вложений в туристскую отрасль до 7 млн. евро, позволят получить доход от развития круизного бизнеса в размере 100 млн. евро.

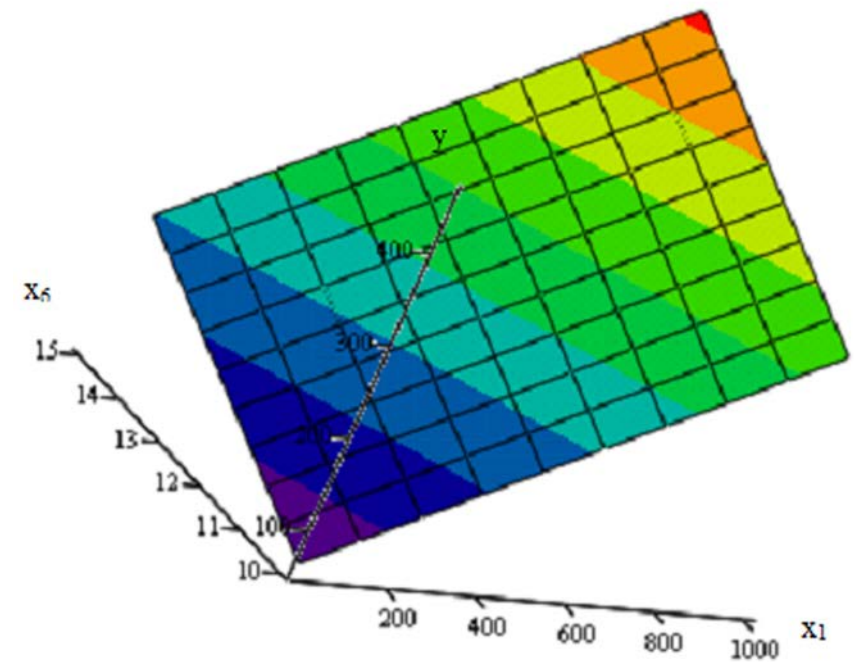
В свою очередь, воздействуя на уровень эффективности использования человеческого капитала при условии одновременного роста численности работников круизной индустрии и капитальных вложений в туристский сектор, можно в десятки раз увеличить прямые поступления от круизного туризма в Украине и перейти в разряд стран, занимающих лидирующие позиции на мировом круизном рынке, что наглядно представлено на рис. 5.7 -5.9.

Следовательно, эффективное развитие круизного туризма зависит, прежде всего, от двух факторов: степени производительности труда работников, напрямую связанной с уровнем их профессиональных компетенций, и капитальных вложений в объекты портовой, туристской и сопутствующих инфраструктур, что предполагает принятие комплекса соответствующих мер, направленных на развитие этих ключевых составляющих.

Таким образом, выявленная эконометрическая зависимость степени влияния количества туристов, отдавших предпочтение круизам; индекса конкурентоспособности путешествий и туризма отдельно взятой страны; протяженности береговой линии государства; количества работников, занятых круизной деятельностью; капитальных инвестиций в развитие туризма; среднемесячной заработной платы одного работника; числа портов, обладающих необходимой инфраструктурой для приема круизных судов и вклада работников в формирование доходной части круизной индустрии может выступать как базовая модель, позволяющая определить эффект от развития круизного туризма в определенной туристской дестинации.



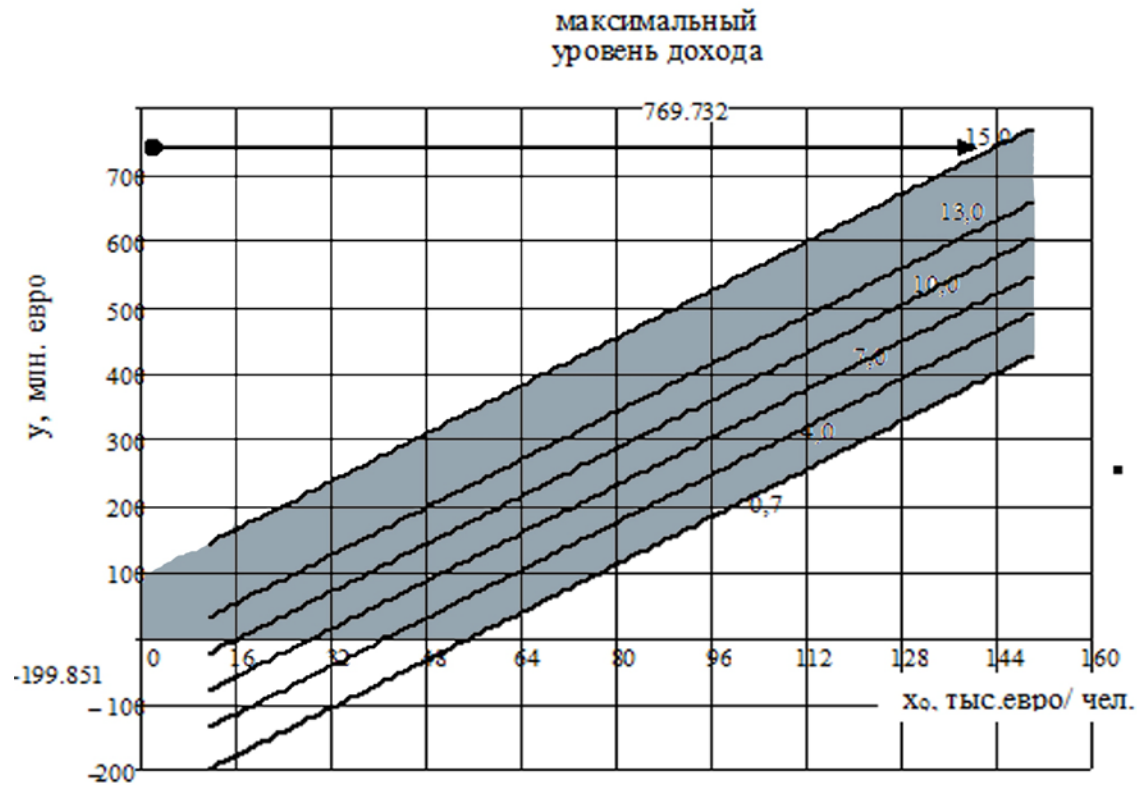
а)



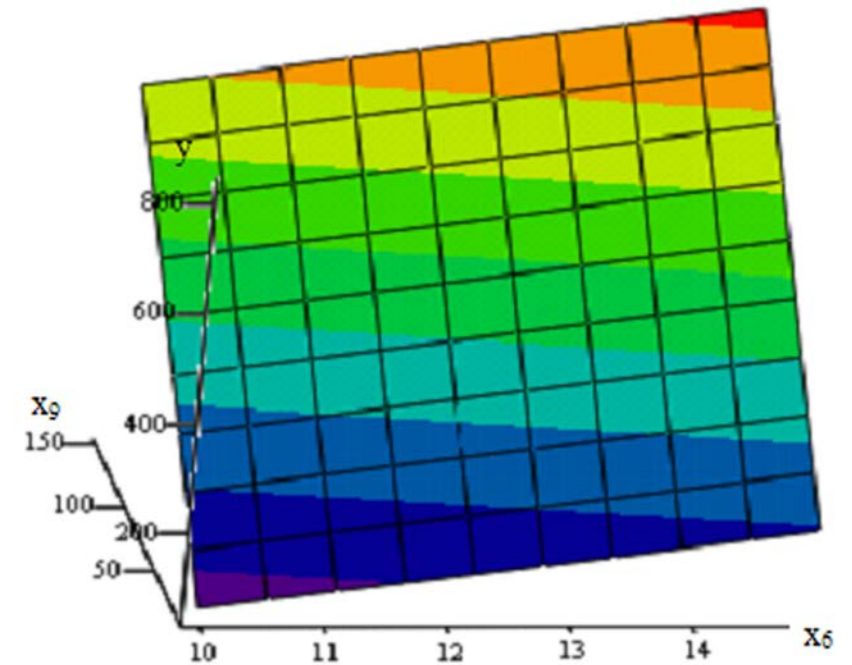
б)

Рис. 5.7. Влияние роста круизного пассажиропотока и капитальных вложений в туристский сектор на уровень прямых доходов от круизного туризма:

- а) изменение прямых доходов круизного туризма при условии роста капитальных вложений от 0,7 до 15 млн. евро и круизного пассажиропотока от 5 до 1000 тыс. чел.;
- б) изменение прямых доходов от круизного туризма при условии роста капитальных вложений от 10 до 15 млн. евро и круизного пассажиропотока до 1000 тыс. чел.



а)



б)

Рис. 5.8. Влияние роста производительности труда работников и капитальных вложений в туристский сектор на уровень прямых доходов от круизного туризма:

- а) изменение прямых доходов от круизного туризма при условии роста капитальных вложений от 0,7 до 15 млн. евро и производительности труда от 10 до 150 тыс. евро/ чел.;
- б) изменение прямых доходов от круизного туризма при условии роста капитальных вложений от 10 до 15 млн. евро и производительности труда до 150 тыс. евро/ чел.

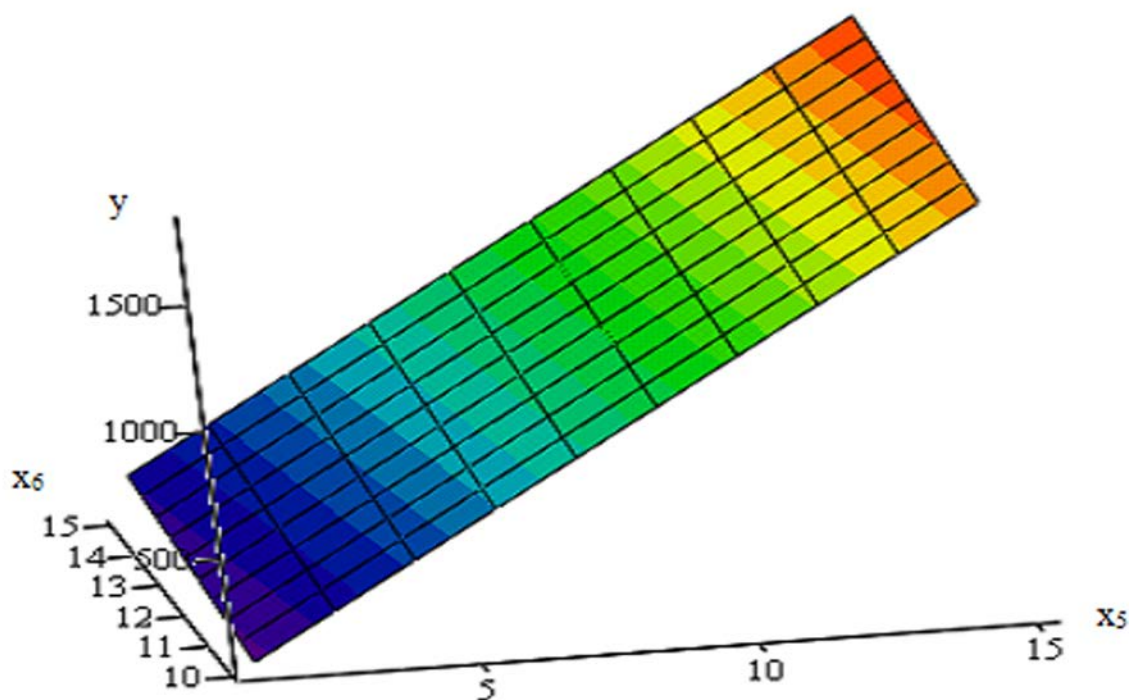


Рис. 5.9. Влияние роста количества работников, занятых в круизной индустрии, и капитальных вложений в туристский сектор на уровень прямых доходов от круизного туризма

Установлено, что наибольшее воздействие на результативность развития круизного туризма оказывают количество работников, занятых в данной сфере, и уровень их производительности труда, что в полной мере согласуется с общепринятым положением о значимости самого главного ресурса любого государства – человека, а также инвестиционные вложения в развитие инфраструктуры и объекты туристского интереса.

5.3. Программирование и прогнозирование результатов стратегического развития национального круизного туризма

Проведенное исследование процессов развития круизного туризма актуализирует необходимость в создании адаптационного механизма, который позволит построить собственную модель эффективного развития

круизного туризма на основе внедрения зарубежного опыта и приближения результатов функционирования национальной круизной индустрии к достижениям передовых туристских дестинаций. При этом в качестве ключевых критериев экономического роста должны выступать инновационные методы и модели во взаимосвязи с ресурсными возможностями и социальными приоритетами, положенными в основу разработки государственных, региональных и отраслевых программ [27, 186, 287, 316] развития круизного туризма и обеспечивающими согласование интересов на всех иерархических уровнях (рис. 5.10).



5.10. Система программ по развитию круизного туризма

Так, на государственном уровне необходима разработка единой государственной программы в области развития круизного туризма, в которой с учетом рекомендаций и предложений научных работников и специалистов-практиков круизного бизнеса должны быть законодательно приняты меры по развитию пассажирского круизного флота, судоходных

путей и береговой инфраструктуры, а также прописан четкий механизм инвестирования в отрасль [113]. В основу программы может быть положена предложенная автором концепция стратегического развития круизного туризма, конкретизированная по основным приоритетным направлениям в соответствии с вектором национального и отраслевого стратегического развития.

Структура государственной программы должна включать ряд подпрограмм, таких как: «Кадровое, научно-методическое и учебное обеспечение в сфере круизного туризма», «Менеджмент и маркетинг круизных туристских услуг», «Нормативно-правовое и информационное обеспечение в сфере круизного туризма», «Развитие инфраструктуры и объектов круизной туристской индустрии». При этом с целью координации деятельности всех министерств и ведомств, задействованных в процессе организации круизного бизнеса, необходимо четкое распределение зон их ответственности.

В подпрограмме «Кадровое, научно-методическое и учебное обеспечение в сфере круизного туризма» должны быть предусмотрены мероприятия по обеспечению качественного обслуживания круизных туристов и грамотной организации культурно-развлекательной программы для круизеров как на борту судна, так и во время нахождения их на берегу, что предполагает подготовку профессиональных кадров в области круизной деятельности, в частности гидов-переводчиков, менеджеров высшего и среднего звеньев круизной индустрии, судоводителей и судовой команды, обслуживающего персонала, а также научно-преподавательского состава образовательных учреждений, отвечающих за соответствующий уровень знаний и умений выпускников.

Особый акцент необходимо сделать на подготовке необходимых кадров в Крыму с учетом уже подготовленного «Темпус-проекта» в Украине и Грузии, для которого Еврокомиссией была разработана специальная инвестиционная программа «Создание сети, так называемых Центров

компетентности для развития и поддержки круизного туризма в Черноморском регионе».

С целью адаптации учебных курсов под реалии современного бизнеса кадровое обеспечение круизной деятельности должно осуществляться с привлечением специалистов-практиков, имеющих ясное представление о внутренних бизнес-процессах, протекающих в туристско-круизной сфере. Взаимовыгодное сотрудничество бизнеса и учебных заведений, принятое в Европе; использование современных компьютерных и телекоммуникационных технологий в образовательном процессе; содействие в организации зарубежных стажировок для студентов и преподавателей профильных вузов в целях обмена профессиональным опытом между отечественными и зарубежными специалистами, создадут возможность для формирования современного конкурентоспособного круизного туристского рынка с профессиональными управленческими и педагогическими кадрами.

Кроме того, особое внимание должно быть уделено повышению профессиональных навыков обслуживающего персонала: стюардов, стюардесс и их помощников, осуществляющих уборку кают и общественных помещений, официантов и их ассистентов, барменов, подсобных рабочих, поваров, аниматоров, танцоров, музыкантов, воспитателей, консьержей и операторов, продавцов, дилеров и др. [207].

Организацию процесса подготовки квалифицированных кадров и развитие профессиональных компетенций можно осуществить на базе имеющихся в Крыму учебных заведений. Так, в Таврическом национальном университете имеются все возможности для подготовки менеджеров круизного бизнеса с углубленными знаниями иностранных языков. Специалистов-судоводителей и судовую команду (судозащитники, судомеханики и др.) с акцентом на специфику круизной деятельности можно обучать в Керченском морском технологическом университете, Керченском высшем профессиональном морском училище, Крымском филиале ФГОУ ВПО «Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова»,

при этом в программу подготовки специалистов необходимо ввести дополнительные разделы по электромеханической установке и техническим средствам кораблевождения в зависимости от категории судна (водоизмещения, энергопотребления, габаритов и т.п.). Профессиональное обучение обслуживающего персонала может быть выполнено на базе Симферопольского Высшего профессионального училища сервиса и дизайна, Симферопольского высшего профессионального училища ресторанного сервиса и туризма, Севастопольского профессионального лицея сферы услуг и др. ВУЗов I-II ступеней аккредитации.

Актуализация компетентностно-кадрового обеспечения и развитие кадрового потенциала круизной деятельности предопределяет необходимость в открытии специализации «Экономика и организация круизного туризма» в рамках направления «Экономика (предприятий и организаций)», которая должна охватывать такие дисциплины, как:

1. Экономика круизного рынка
2. Статистика круизного туризма
3. Организация морских круизов
4. Маркетинг круизного туризма
5. Менеджмент качества в круизной индустрии
6. Логистика в круизном туризме
7. Планирование и прогнозирование круизных пассажиропотоков
8. Формирование круизного туристского продукта
9. Информационно-рекламная деятельность в круизном туризме
10. Управление потенциалом предприятий круизного туризма
11. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий круизного туризма
12. Экономическая оценка туристских ресурсов
13. Внешнеэкономическая деятельность в круизном туризме
14. Предпринимательство в круизном туризме.

В подпрограмму «Менеджмент и маркетинг круизных туристских услуг» следует включить комплекс мер по управлению развитием и продвижению национального круизного продукта на мировом и внутреннем круизных туристских рынках. В рамках подпрограммы необходимо предусмотреть мероприятия по созданию туристской услугопроводящей сети через организацию работы туристских информационных центров; развитию экспорта круизных услуг за счет приграничного сотрудничества с ближайшими круизными портами; продвижению в сети Интернет сайтов о круизном туризме; открытию круизных информационных центров с подробным описанием круизных маршрутов и культурно-исторических достопримечательностей каждого портового города; проведению комплексных маркетинговых исследований потребителей круизного продукта; созданию туристских брендов каждой круизной дестинации; подготовку, издание, тиражирование и распространение рекламно-информационных материалов о круизном потенциале Украины и Крыма; организацию, проведение и участие в работе международных туристских и иных тематических выставок, посвященных развитию круизного туризма; организацию ознакомительных круизных туров для представителей средств отечественной и зарубежной массовой информации и субъектов туристской деятельности и т.п.

Подпрограмма «Нормативно-правовое и информационное обеспечение круизного туризма» должна быть направлена на актуализацию действующего законодательства в сфере круизного туризма, разработку новых нормативно-правовых актов, содержащих меры по совершенствованию визового законодательства и механизма государственно-частного партнерства; обеспечению открытости проведения конкурсов на передачу в аренду причальных сооружений; упрощение выдачи лицензий на водопользование с возможностью сокращения сроков получения экспертиз при оформлении разрешений на строительство портовой инфраструктуры [259];

государственной поддержки предприятий и организаций, задействованных в развитии круизного бизнеса.

Кроме того, необходимо акцентировать внимание на создание благоприятных условий для развития предпринимательской деятельности в сфере круизного бизнеса через разработку налоговой и кредитной политики, стимулирующей предпринимателей и частных инвесторов к реализации проектов в сфере круизного туризма, внесение изменений в налоговое законодательство, таких как отмена или снижение таможенных пошлин на ввоз круизных судов и оборудования для их строительства и модернизации, применение льготного налогообложения для предприятий, участвующих в процессе создания круизного продукта; государственной поддержки отрасли путем строительства и дотационной эксплуатации городских причалов; развития государственно-частного партнерства на основе концессионных договоров; усиления контроля и надзора за безопасностью пассажиров, путешествующих водным транспортом [144, 259].

С целью обновления пассажирского флота необходимо рассмотреть возможность введения судового утилизационного гранта для судовладельцев, которые согласны утилизировать старые пассажирские круизные суда, при этом размер гранта рекомендуется согласовывать с представителями профильных министерств и ведомств (к примеру 10 % от стоимости нового судна при заказе его на отечественных верфях), а также предусмотреть меры по субсидированию части затрат на выплату процентов по кредитам на приобретение пассажирских судов на украинских судостроительных верфях [259]. В подпрограмме следует обозначить механизмы финансовой поддержки по развитию пассажирского судостроения и прибрежной инфраструктуры для круизного туризма, в том числе меры по осуществлению лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным со специализированными компаниями на приобретение пассажирского флота, а также предусмотреть условия, гарантирующие судовладельцу

сохранение льгот на весь период лизингового договора (не менее 15 лет) [113, 114, 259].

Подпрограмма «Развитие инфраструктуры и объектов круизной туристской индустрии» должна быть нацелена на создание в стратегических круизных центрах развитой туристской индустрии, способной к производству качественного, высококонкурентного круизного продукта, обеспечивающего потребности самых требовательных потребителей. Подпрограмма должна содержать мероприятия по строительству, ремонту и реконструкции объектов портовой, транспортной и туристской инфраструктуры (пассажирских терминалов, причалов, морских вокзалов, объектов туристского интереса и сопутствующей инфраструктуры); расширению производственной и ремонтной базы судостроительных предприятий, повышению качества круизных туристских и сопутствующих услуг на объектах туристской индустрии.

Финансирование предложенных в Программе мероприятий будет осуществляться за счет средств государственного, регионального и местного бюджетов, средств ассоциаций и общественных организаций, инвесторов, в том числе иностранных, привлекаемых для реализации конкретных инвестиционных проектов в сфере круизного туризма, собственных источников финансирования предприятий, участвующих в процессе создания круизного туристского продукта.

Предположительный объем финансирования составит 1885 млн. долларов США, которые будут поэтапно в течение 5 лет инвестироваться в основные круизные портовые города (табл. 5.15).

При этом в зависимости от направления развития круизных центров потребность в инвестиционном капитале может варьироваться. Так, для приобретения Одесскому торговому морскому порту статуса базового минимальные капиталовложения составят 960 млн. долларов США (половина от всех инвестируемых средств).

Таблица 5.15

**Минимальная потребность в инвестиционном капитале для реализации
программы развития круизного туризма**

Объекты инвестирования	Годы					Общий объем инвестиций, млн. дол.	Удельный вес объекта в общей сумме инвестируемых средств, %
	1 год	2 год	3 год	4 год	5 год		
Модернизация аэропортов, млн. долларов США в том числе	230	200	30	-	-	460	24,40
г. Симферополь	80	90	30	-	-	200	10,61
г. Одесса	150	110	-	-	-	260	13,79
Реконструкция и строительство пассажирских терминалов, причалов, морских вокзалов, млн. долларов США, в том числе:	118	116	132	98	66	530	28,12
ЯМТП*	30	25	15	15	15	100	5,31
СМТП**	25	25	20	15	15	100	5,31
КМТП***	20	12	8	3	2	45	2,39
ФМТП****	10	10	5	5	5	35	1,86
ОМТП*****	33	44	84	60	29	250	13,26
Развитие туристской инфраструктуры, млн. долларов США, в том числе	186	166	165	201	177	895	47,48
ЯМТП	50	40	38	36	36	200	10,61
СМТП	21	14	12	10	13	70	3,71
КМТП	50	35	20	15	10	130	6,90
ФМТП	20	10	5	5	5	45	2,39
ОМТП	45	67	90	135	113	450	23,87
Всего инвестиций, млн. долларов США, в том числе	534	482	327	299	243	1885	100,00
в крымские порты	306	261	153	104	101	925	49,07

* - Ялтинский морской торговый порт

** - Севастопольский морской торговый порт

*** - Керченский морской торговый порт

**** - Феодосийский морской торговый порт

***** - Одесский морской торговый порт

На реконструкцию и строительство пассажирских терминалов и морских вокзалов, обеспечение качественной причальной инфраструктуры и надлежащих параметров с точки зрения глубин Ялтинскому и Севастопольскому портам требуется не менее 100 млн. долларов США, что значительно превосходит необходимую сумму инвестиций по Керченскому и Феодосийскому морским портам (45 и 35 млн. долларов США соответственно). Данное обстоятельство связано с тем, что на сегодняшний день Керченский и Феодосийский морские порты практически не участвуют в процессе обслуживания круизных судов и пассажиров, и в ближайшей перспективе могут использоваться только на внутренних круизных направлениях преимущественно малотоннажными судами пассажировместимостью до 500 чел., что соответственно предполагает и меньшее финансирование в их развитие.

Сложности коммунальной и транспортной инфраструктур в г. Ялта вызывают необходимость в привлечении не менее 200 млн. долларов США (строительство дорог, водоснабжения, канализации, благоустройство города), которые уже сегодня готовы вложить инвесторы Китайской Народной Республики на условиях государственно-частного партнерства.

Количественно оценить результаты реализации программы развития круизного туризма можно путем сравнения прогнозируемых круизных пассажиропотоков на основе уравнений регрессии (по двум сценариям развития), характеризующим существующую тенденцию развития круизного туризма в портах Украины и Крыма (табл. 5.16, приложение Л), и ожидаемых результатов перспективного развития с учетом внедрения предложенных мероприятий (табл. 5.17-5.20).

Так, реализация программы развития круизного туризма обеспечит рост круизного судооборота в 9 раз, увеличение пассажиропотока более, чем в 3 раза. Кроме того, получит развитие внутреннее круизное направление за счет включения в маршрут следования судна Керченского и Феодосийского морских портов (круизные маршруты могут состоять из заходов только в

крымские порты, также возможно комбинирование судозаходов с посещением портов Сочи, Анапа и Новороссийск).

Таблица 5. 16

**Прогноз круизного пассажиропотока по основным круизным центрам
на 2013-2020 гг. на основе уравнений регрессии
(с учетом существующей тенденции развития)**

Годы	Прогноз круизного пассажиропотока, тыс. чел.			Общий круизный пассажиропоток, тыс. чел.	
	Одесса	Ялта	Севастополь	сценарий 1*	сценарий 2**
Уравнения регрессии					
2000-2012	$\hat{y} = 62,602 * 1,109^t$	$\hat{y} = 33,231 + 2,882t$	$\hat{y} = 16,857 + 0,423t - 0,123t^2$	$\hat{y} = 110,96 + 10,94t$	x
2013	128,9	53,4	17,5	187,5	199,8
2014	143,0	56,3	18,3	198,5	217,6
2015	158,5	59,2	19,2	209,4	236,9
2016	175,8	62,1	20,0	220,3	257,9
2017	194,9	64,9	20,9	231,3	280,7
2018	216,1	67,8	21,7	242,2	305,6
2019	239,5	70,7	22,5	253,2	332,7
2020	265,6	73,6	23,4	264,1	362,6

* - прогнозное количество круизных туристов на основе уравнения регрессии общего круизного пассажиропотока по основным портам, тыс. чел.

** - прогнозное количество круизных туристов как сумма прогнозных значений по трем морским портам на основе уравнений регрессии, тыс. чел.

Социально-экономическими показателями, характеризующими достижение поставленной задачи, будут являться: увеличение прямых и совокупных доходов туристской дестинации за счет роста посетивших её туристов на 66382 и 199146 млн. долларов США соответственно (табл. 5.19, 5.20); рост совокупных платежей в бюджет на 59743,8 млн. долларов; увеличение числа рабочих мест на 11,153 тыс. чел. (табл. 5.21) и уровня жизни местного населения, повышение эффективности деятельности всех субъектов экономической деятельности, участвующих в организации круизного туризма, повышение статуса местности, региона и страны на мировом круизном рынке.

Таблица 5.17

**Прогноз круизного пассажиропотока по основным круизным центрам
на 2015-2020 гг. в результате внедрения программы развития круизного туризма**

Годы	Прогноз круизного пассажиропотока, тыс. чел.					Общий круизный пассажиропоток, тыс. чел.	Увеличение пассажиропотока			
	Одесса	Ялта	Севастополь	Керчь	Феодосия		<i>в сравнении с 1 сценарием</i>		<i>в сравнении со 2 сценарием</i>	
							Абс. прирост, тыс. чел.	Темп прироста, %	Абс. прирост, тыс. чел.	Темп прироста, %
2015	159,623	77,160	14,495	1,334	2,294	254,905	45,51	21,73	18,01	7,60
2016	210,575	99,228	19,100	1,778	2,632	333,312	113,01	51,30	75,41	29,24
2017	277,790	127,607	25,168	2,374	3,019	435,958	204,66	88,48	155,26	55,31
2018	366,461	164,102	33,163	3,169	3,463	570,360	328,16	135,49	264,76	86,64
2019	483,436	211,036	43,699	4,231	3,973	746,375	493,18	194,78	413,68	124,34
2020	637,748	271,392	57,583	5,648	4,558	976,929	712,83	269,91	614,33	169,42

Таблица 5. 18

**Прогнозные значения прямых доходов от развития круизного туризма
по основным круизным центрам на 2015-2020 гг. в результате
реализации программных мероприятий, млн. долларов США**

Годы	Основные круизные центры					Всего	Абсолютный прирост	
	Одесса	Ялта	Севастополь	Керчь	Феодосия		цепной	базисный*
2015	12929	6250	1174	108	186	20647	7898	7898
2016	17057	8037	1547	144	213	26998	6351	14249
2017	22501	10336	2039	192	245	35313	8314	22563
2018	29683	13292	2686	257	281	46199	10887	33450
2019	39158	17094	3540	343	322	60456	14257	47707
2020	51658	21983	4664	458	369	79131	18675	66382

* в качестве базисного периода были приняты данные по 2011 г.

Таблица 5.19

**Прогнозные значения совокупных доходов от развития круизного
туризма по основным круизным центрам на 2015-2020 гг. в результате
реализации программных мероприятий, млн. долларов США**

Годы	Основные круизные центры					Всего	Абсолютный прирост	
	Одесса	Ялта	Севастополь	Керчь	Феодосия		цепной	базисный*
2015	38788	18750	3522	324	557	61942	23694	23694
2016	51170	24112	4641	432	639	80995	19053	42747
2017	67503	31008	6116	577	734	105938	24943	67690
2018	89050	39877	8059	770	842	138597	32660	100349
2019	117475	51282	10619	1028	966	181369	42772	143121
2020	154973	65948	13993	1373	1108	237394	56025	199146

Результатом реализации единой государственной программы развития круизного туризма станет значительный рост поступлений в бюджеты всех уровней, прежде всего, за счет увеличения доходов от реализации круизных туристских услуг и связанных с ними видов деятельности, соответственно ожидается рост доходов всех субъектов, участвующих в организации круизного туризма, увеличение занятости населения и снижение уровня безработицы. Инфраструктура круизного туризма перейдет на качественно

новый уровень, вследствие формирования ее в соответствии с международными нормами и стандартами.

Таблица 5.20

**Прогнозные значения количества занятых в сфере круизного туризма
на 2015-2020 гг. в результате реализации программных мероприятий,
тыс. чел.**

Годы	Прямая занятость	Абсолютный прирост		Общая занятость	Абсолютный прирост	
		цепной	базисный		цепной	базисный
2015	1,458	0,558	0,558	3,469	1,327	1,327
2016	1,906	0,448	1,006	4,536	1,067	2,394
2017	2,493	0,587	1,593	5,933	1,397	3,791
2018	3,261	0,768	2,361	7,762	1,829	5,620
2019	4,268	1,006	3,368	10,157	2,395	8,015
2020	5,586	1,318	4,686	13,295	3,138	11,153

Совокупная оценка социально-экономического эффекта программы развития круизного туризма представлена в табл. 5.21.

Таблица 5.21

Ожидаемый эффект программы развития круизного туризма

Показатели	2011 г.	2020 г.	Результаты внедрения программных мероприятий
Доходы от круизного туризма, млн. долларов США, - прямые - совокупные	12749 38248	79131 237394	+ 66382 + 199146
Совокупные платежи в бюджет, млн. долларов США	11474,4	71218,2	+ 59743,8
Капитальные инвестиции, млрд. долларов	0,700	1,885	+ 1,185
Занятость в сфере круизного бизнеса, тыс. чел., - прямая - общая	0,900 2,142	5,586 13,295	+ 4,686 + 11,153
Количество судозаходов круизных лайнеров, ед.	189	1700	+ 1511
Количество круизных туристов, тыс. чел.	157,400	976,929	+ 819,529

Кроме того, внедрение предложенных мероприятий обеспечит активизацию инновационной и инвестиционной деятельности предприятий и организаций туристско-круизной сферы, а также стимулирует развитие сферы услуг, гостиничного хозяйства, транспорта, связи, торговли и общественного питания, благоустройства населенных пунктов, производства сувенирной продукции, и создаст условия для рационального использования объектов историко-культурного и природного наследия страны.

Таким образом, для реализации комплекса мер по стратегическому развитию круизного туризма предложены рекомендации по формированию системы государственных, региональных и отраслевых программ, обеспечивающие согласование интересов всех участников круизной деятельности. Представлена структура государственной программы развития круизного туризма, содержащая ряд взаимосвязанных подпрограмм: «Кадровое, научно-методическое и учебное обеспечение в сфере круизного туризма», «Менеджмент и маркетинг круизных туристских услуг», «Нормативно-правовое и информационное обеспечение в сфере круизного туризма», «Развитие инфраструктуры и объектов круизной туристской индустрии».

С учетом потребностей в инвестиционном капитале спрогнозированы показатели, характеризующие результативность развития круизного туристского сектора, и оценен социально-экономический эффект от внедрения программных мероприятий.

Выводы по разделу 5

1. Разработана критериальная база оценки привлекательности туристских дестинаций для круизных операторов с использованием математико-статистических методов экспертных оценок, которая позволила выявить основополагающие условия для перспективного развития базового

круизного центра и центра захода круизного судна и провести рейтинговую систематизацию украинских черноморских круизных центров.

Согласно мнениям экспертов, основополагающими критериями при выборе центра захода круизного судна для круизных операторов являются наличие привлекательных мест и мероприятий для туристов, предопределяющие интерес пассажиров к посещению той или иной туристской дестинации, а также результативность деятельности и система управления круизным портом. При рассмотрении вопроса о выборе базового центра наиболее значимыми выступают природные (естественные) характеристики морского круизного порта, уровень качества и ассортимент предоставления портовых услуг для пассажиров и непосредственно круизных судов, базирующихся в акватории порта.

2. Предложена методика расчета совокупного индекса обеспеченности круизного центра необходимыми условиями для развития круизного туризма, которая может служить инструментом оценки уровня конкурентоспособности туристской дестинации с одной стороны, а с другой – способствовать выявлению резервов её экономического роста.

3. Представлена дифференциация факторных условий, влияющих на выбор круизного центра операторами турбизнеса, на основные, вспомогательные и малозначимые, применение которой позволит акцентировать внимание руководства на наиболее важных параметрах развития дестинации и обеспечит снижение расходов на производство круизного туристского продукта при одновременном сохранении или даже повышении его качества.

4. Установлено, что реализация стратегических приоритетов, обеспечивающих эффективное развитие круизного туризма в определенной туристской дестинации, возможна лишь при условии создания надлежащей материально-технической и технико-технологической базы морских круизных портов, а также принятия соответствующих организационно-экономических мер, способствующих росту предпринимательской

активности в сфере круизного судоходства, что предопределяет необходимость в разработке последовательной и согласованной политики всех ведомств, участвующих в регулировании данного направления экономической деятельности.

5. Выявлена эконометрическая зависимость степени влияния количества туристов, отдавших предпочтение круизам; индекса конкурентоспособности путешествий и туризма отдельно взятой страны; протяженности береговой линии государства; количества работников, занятых круизной деятельностью; капитальных инвестиций в развитие туризма; среднемесячной заработной платы одного работника; числа портов, обладающих необходимой инфраструктурой для приема круизных судов и вклада работников в формирование доходной части круизной индустрии на уровень прямых доходов круизного сектора, которая может выступать как базовая модель эффективного развития круизного туризма в определенной туристской дестинации.

6. Установлено, что наибольшее воздействие на результативность круизного туризма оказывают количество работников круизной индустрии, и уровень их производительности труда, что в полной мере согласуется с общепринятым положением о значимости самого главного ресурса любого государства – человека; также немаловажное значение имеют инвестиционные вложения в развитие инфраструктуры и объекты туристского интереса.

7. Предложены рекомендации по формированию системы государственных, региональных и отраслевых программ, обеспечивающие согласование интересов всех участников круизной деятельности. Представлена структура государственной программы развития круизного туризма, содержащая ряд взаимосвязанных подпрограмм: «Кадровое, научно-методическое и учебное обеспечение в сфере круизного туризма», «Менеджмент и маркетинг круизных туристских услуг», «Нормативно-

правовое и информационное обеспечение в сфере круизного туризма», «Развитие инфраструктуры и объектов круизной туристской индустрии».

8. С учетом потребностей в инвестиционном капитале спрогнозированы показатели, характеризующие результативность развития круизного туризма, и оценен социально-экономический эффект от внедрения программных мероприятий. Установлено, что реализация программы развития круизного туризма будет способствовать росту объема предоставленных туристских услуг и налоговых поступлений в бюджеты всех уровней; увеличению числа рабочих мест; повышению уровня жизни местного населения и статуса местности, региона и страны на мировом круизном рынке

Основные научные результаты раздела опубликованы в трудах автора [164, 175, 178, 186, 198].

ВЫВОДЫ

В диссертации выполнено теоретическое обобщение и решение актуальной и важной научно-прикладной проблемы обоснования теоретико-методологических основ и методических положений по обеспечению стратегического развития круизного туризма, научно-практических рекомендаций по их внедрению в современных условиях экономики страны. Результаты исследования обусловили формулирование следующих выводов концептуального, методологического и научно-практического направления:

1. Раскрыта социально-экономическая сущность круизного туризма и процессов его развития с учетом эволюции категорий «круиз» и «круизный туризм», что позволило представить их комплексную характеристику и структурировать составляющие элементы по их функциональному назначению. Изучение научных взглядов содействовало последующему развитию понятийного аппарата дефиниции «круизный туризм», который в отличие от традиционной его трактовки как синонима терминов «круиз» и «морское путешествие», представлен с двух позиций: как особый вид социальной и экономической деятельности, предполагающий реализацию физиологических, психологических и других потребностей людей; и как целая индустрия, обеспечивающая формирование, продвижение и реализацию круизного туристского продукта.

2. На основе выделения спектра отличий между круизным туризмом и линейными морскими пассажирскими перевозками (мотивация путешествия, социальный состав пассажиров, ассортимент предлагаемых пассажирских услуг, конструктивные особенности судов, сроки плавания, география маршрутов) исследована специфика функционирования круизного туризма и особенности создания круизного туристского продукта, что дало возможность классифицировать круизный туризм по ряду признаков и

отразить взаимосвязь туристских потребностей, видовой классификации круизного туризма и отраслей, задействованных в его развитии.

3. Обоснованы теоретические положения по формированию стратегического потенциала круизного туризма, включающего целый ряд функционально взаимосвязанных и взаимозависимых компонентов, обеспечивающих его жизнеспособность и развитие. Классифицирована элементная структура стратегического потенциала круизного туризма по блокам частных потенциалов (основополагающих, объектных и субъектных), сочетающих функциональный, воспроизводственный и ресурсный критерии с учетом иерархических уровней управления (национальный, региональный, отраслевой, локальный), что позволяет установить взаимосвязь ресурсов, конкурентных преимуществ и потенциала в системе реализации ключевых задач стратегического развития круизного туризма.

4. Определены детерминанты конкурентных преимуществ круизного туризма, обеспечивающие получение синергетического эффекта и повышение уровня конкурентоспособности определенной туристской дестинации на мировом круизном рынке; и способствующие созданию благоприятной среды для реализации стратегических приоритетов и консолидации ресурсов всех участников создания круизного туристского продукта.

5. Управление процессами развития круизного туризма исследовано с системных позиций, что позволило сформулировать методологические основы стратегического развития круизного туризма. Для оценки соответствия поставленным результатам идентифицированы базовые организационные компоненты круизного туризма: организация морского путешествия, организация обслуживания туристов на борту судна и организация обслуживания пассажиров на берегу, каждый из которых обладает определенными интегративными и функциональными свойствами, имеет свои ограничения и является структурным элементом соответствующих подсистем. Установлены границы стратегического

развития, обеспечивающие согласование между входными и выходными параметрами процесса создания круизного туристского продукта, что послужило основанием для формирования механизма взаимодействия структур разных организационно-правовых форм в организационном обеспечении функционирования круизного туризма.

6. Разработаны концептуальные основы стратегического развития круизного туризма, базирующиеся на адаптации зарубежного опыта передовых круизных дестинаций к современным условиям экономического развития Украины; и направленные на приведение наличных ресурсов в соответствие с требованиями и возможностями внутренних и внешних круизных рынков для получения доходов в бюджеты всех уровней и решения на этой основе социальных задач. Представлена концепция стратегического развития круизного туризма, реализация которой позволит осуществить целенаправленное регулирование стратегического развития круизного туризма на основе сочетания методов прямого и косвенного воздействия.

7. На основании анализа этапов реформирования, государственных и региональных концепций, стратегий и программ развития туризма в Украине и Крыму, а также системы государственного регулирования в сфере круизного туризма, установлено отсутствие согласованности действий руководящих органов по их формированию и реализации, несовершенство системы мониторинга деятельности предприятий и организаций круизного туризма, нарушение принципов формирования стратегических планов и системности разработки стратегического курса развития индустрии.

8. Выявлены современные тенденции и закономерности развития круизного рынка путем последовательного анализа перспектив его роста и результатов диагностирования маркетинговой среды, к которым относятся: высокий уровень специализации; глобализация и структуризация в мировом масштабе; горизонтальная и вертикальная интеграция; дифференциация круизного туристского продукта; комплексность предоставления услуг;

зависимость качества предоставления услуг от квалификации персонала; ориентация на реализацию через сеть Интернет. С учетом отраслевой структуры формирования доходов круизного туризма оценен вклад разных секторов экономики в создание конечного круизного продукта, основными из которых являются: производственный сектор (более половины всех поступлений, в том числе судостроительная отрасль – 15 %), предоставление транспортных услуг, оказание финансовых и коммерческих услуг туристам и членам экипажа.

9. На основе оценки результатов деятельности морских портов как стратегических центров развития круизного туризма установлено, что, несмотря на рост круизного судооборота, потенциал украинских портов используется крайне неэффективно, что обусловлено техническими ограничениями для приема круизных судов, низким уровнем диверсификации, недостаточным взаимодействием между различными видами транспорта и отсутствием мультимодальной логистической инфраструктуры. Низкая результативность хозяйственной деятельности круизных портов требует новых подходов к организации процессов обслуживания круизных судов и пассажиров, основанных на комплексном взаимодействии всех участников круизного туризма для повышения потребительской ценности круизного туристского продукта и завоевания высококонкурентных рыночных позиций.

10. Для установления критериев, отражающих актуальность, многоаспектность и значимость (государственную, региональную, отраслевую и локальную) развития круизного туризма и обеспечения согласованности общегосударственных интересов с интересами отдельных хозяйствующих субъектов, усовершенствован методический подход к оценке эффективности стратегического развития круизного туризма, базирующийся на методологических основах экономической статистики и взаимосвязи экономического, социального, ресурсного, экологического, научно-технического эффектов. Сформулирована методика и систематизированы

показатели экономической оценки социальной эффективности круизного туризма, выраженные через формирование трех базовых социальных систем: системы эффективной занятости населения; системы обеспечения необходимого уровня жизни и доходов населения и системы, обеспечивающей благоприятные условия труда и отдыха работников круизной туризму.

11. Разработана матричная модель результативности функционирования круизного туризма, состоящая из трех блоков относительных показателей, характеризующих прибыльность, производительность и экономичность использования имеющихся ресурсов, которая послужила основой для проведения компаративного анализа европейского круизного рынка и выявления перспективного норматива мирового уровня развития круизного туризма на основе лучших реальных результатов. На примере динамического развития европейского круизного рынка показаны возможности применения факторных моделей, отражающих уровень эффективности труда работников, занятых в сфере круизного туризма, которые позволили сделать вывод о том, что контраст в уровне производительности труда по разным странам, является свидетельством проводимой каждым государством туристской политики, получившей воплощение в различного рода программах и постановлениях.

12. С целью обоснования направлений стратегического развития круизного туризма для формирования целевых сегментов рынка и планирования круизных пассажиропотоков на основе использования методов маркетингового анализа и математической статистики проведено маркетинговое исследование потребителей круизного туристского продукта и выявлены корреляционные связи между различными потребительскими сегментами.

13. Для акцентирования внимания руководства на наиболее важных параметрах стратегического развития основных круизных центров и снижения расходов на производство круизного туристского продукта при

одновременном повышении (сохранении) его качества с помощью экономико-статистических методов экспертных оценок и метода АВС обосновано обеспечение стратегического развития основных круизных центров.

14. Разработана экономико-математическая модель стратегического развития круизного туризма и выявлена эконометрическая зависимость степени влияния количества туристов, отдавших предпочтение круизам; индекса конкурентоспособности путешествий и туризма отдельно взятой страны; протяженности береговой линии государства; количества работников, занятых в сфере круизного туризма; капитальных инвестиций в развитие туризма; среднемесячной заработной платы одного работника; числа портов, обладающих необходимой инфраструктурой для приема круизных судов и вклада работников в формирование доходной части круизного туризма.

15. Для оценки совокупного социально-экономического эффекта от развития круизного туризма с учетом потребностей в инвестиционном капитале, выполнено программирование и прогнозирование результатов стратегического развития круизного туризма и предложены рекомендации по формированию единой государственной программы, включающей ряд подпрограмм по кадровому, научно-методическому, нормативно-правовому и информационному обеспечению круизного туризма.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Абалкин Л. И. Новый тип экономического мышления. - М.: Экономика, 1987. - 191 с.
2. Адамова К. Кластеризация в туристской отрасли как фактор глобализации / К. Адамова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sgu.ru/files/nodes/32835/01.pdf>
3. Азар В. И. Экономика и организация международного туризма / В. И. Азар. – М.: Экономика, 1984. – 239 с.
4. Азар В. И. Экономика и организация туризма / В. И. Азар– М.: Экономика, 2002. – 182 с.
5. Азарян О. М. Аналіз комплексу маркетингу на міжнародному ринку туристичних послуг: монографія / О. М. Азарян. – Донецьк: Вид-во ДонГУЕТ імені М. Туган-Барановського, 2005. –135 с.
6. Азарян О. М. Ринок туристичних послуг: моніторинг і розвиток комплексу маркетингу: Монографія / О. М. Азарян, Н. Л. Жукова. - Донецьк: Вид-во ДонМУ, 2002. – 241 с.
7. Аксютин Л. Р. Организация морских перевозок. – Одесса: Ламстар. 2000. – 72 с.
8. Александрова А. Ю. Международный туризм: [учеб. пособ. для вузов] / А. Ю. Александрова. – М.: Аспект Пресс, 2001. – 464 с.
9. Алексахина Л. В. Кластеризация как современная форма организации рыбохозяйственного комплекса региона/ Л. В. Алексахина // Розвиток фінансових методів державного управління національною економікою: зб.наук.праць / ДонДУУ. Серія «Економіка». – 2010. – том XI. – вип.177. — С. 15-25.
10. Алексахина Л. В. Применение системного подхода к анализу эффективности деятельности рыболовецких колхозов Автономной Республики Крым в динамическом аспекте / Л. В. Алексахина, О. В. Демчук // Культура народов Причерноморья. – 2006. – №73. – С. 74-76.

11. Алексахина Л. В. Систематизация подходов к оценке эффективности функционирования рыбохозяйственного комплекса / Л. В. Алексахина // Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. – 2013. – №7. – С. 35-36.
12. Алексеев П. В. Философия: учебник / П. В. Алексеев, А. В. Панин. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2003. – 608 с.
13. Аметов Р. Социально-экономический механизм развития рекреационной отрасли в регионе / Р. Аметов // Підприємництво, господарство і право. – 2002. – №9. – С. 116-119.
14. Андрианов В. Д. Природный, трудовой и научно-технический потенциал российской экономики / В. Д. Андрианов // Вестник Московского университета. Серия 6: экономика. – 1998. – № 2. – С. 68-93.
15. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия. Серия: Теория и практика менеджменту / И. Ансофф. – СПб: Питер, 1999. – 416 с.
16. Анчишкин А. И. Прогнозирование роста социалистической экономики: монография / А. И. Анчишкин. – М.: Экономика, 1973. – 356 с.
17. Арженовский И. В. Маркетинг регионов [Электронный ресурс] / И. В. Арженовский. – Режим доступа: [http:// www.marketing.spb.ru](http://www.marketing.spb.ru).
18. Аріон О. В. Організація транспортного обслуговування туристів: навч. посібник / О. В. Аріон– К.: Альтерпрес, 2008. – 192 с .
19. Бабарицька В. К., Любіцева О. О. Організація туризму: навч. посібник. Частина 1. / В. К. Бабарицька, О. О. Любіцева– К., РВЦ «Київськ. ун-т», 1998. – 82 с.
20. Бабкин А. В. Специальные виды туризма / А. В. Бабкин. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. – 252 с.
21. Багров Н. В. Новые подходы к использованию рекреационного потенциала Крыма / Н. В. Багров, Л. А. Багрова // матер. междунар. регион. конф. [«Проблемы экологии и рекреации Азово-Черноморского региона»], (Симферополь, 1994 г.) / М-во образования и науки Украины, Таврический

национальный университет имени В. И. Вернадского [и др.]. – Симферополь: Таврида, 1995. – С. 212–218.

22. Багров Н. В. Рекреационные ресурсы. Подходы к анализу понятий / Н. В. Багров, Л. А. Багрова, В. С. Преображенский // Изв. АН СССР. Сер. геогр., 1997. – № 2. – 220 с.

23. Байназаров Ю. К. Статистические методы оценки деятельности туристских предприятий (объединений) и повышение их роли в условиях их полного хозяйственного расчета / Ю. К. Байназаров. – М.: Турист, 1989. – 156 с.

24. Бакаєв О. О. Аналіз ринку морських і річкових круїзних перевезень / О. О. Бакаєв // Судоходство. – 2002. – №11. – С. 14.

25. Балабанов И. Т. Инновационный менеджмент: [учеб. пособие] / И. Т. Балабанов. – СПб.: Питер. – 2000. – 432 с.

26. Банчева А. Рыночный потенциал организации в системе стратегического управления / А. Банчева // Маркетинг. – 2007. – № 2 (93). – С. 95-102.

27. Барлыбаева Ф.Б. Потенциал инновационного развития территории: методика исследования и направления эффективной реализации / Ф.Б. Барлыбаева, Г.В. Княгинина, И.А. Ситнова // Управление экономическими системами. – 2011. - № 3. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uecs.ru/logistika/item/384-2011-04-04-09-03-17>

28. Басевич В. В. Организация морских пассажирских перевозок / В. В. Басевич. – М.: Транспорт, 1972. – 208 с.

29. Башта А. И. Инновационная стратегия развития рекреационной системы на базе энергосбережения : монография / А. И. Башта; под. науч. ред. д.э.н., проф. Цёхла С. Ю. – Симферополь: КРП «Издательство «Крымучпедгиз», 2011. – 382 с.

30. Бахотский В. В. Маркетинговые исследования [Текст]: учеб. пособие / В. В. Бахотский. - Псков: ППИ, 2006. - 100 с.

31.Беляев И. В. Повышение комфортабельности круизных судов, как

фактор роста их конкурентоспособности / И. В. Беляев, А. А. Сёмин // Транспортное дело России. – 2009. – № 2. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

http://www.morvesti.ru/archiveTDR/element.php?IBLOCK_ID=66&SECTION_ID=1396&ELEMENT_ID=4372

32. Бешелев С. Д. Математико-статистические методы экспертных оценок / С. Д. Бешелев, Ф. Г. Гурвич. – М.: Статистика, 1980. – 263 с.

33. Биржаков М. Б. Индустрия туризма: перевозки / М. Б. Биржаков, В. И. Никифоров. – М.: Издательский дом Герда; СПб.: Невский Фонд, 2003. – 397 с.

34. Биржаков М. Б. Введение в туризм / М. Б. Биржаков. – М.: «Издательский Дом ГЕРДА»; СПб.: НП «Издательство «Невский Фонд», 2014. – 544 с.

35. Биркович В. І. Модернізація туристичного та рекреаційного потенціалу регіонів України / В. І. Биркович // Статистика України. – 2006. – № 3. – С. 83–86.

36. Бирюков А. В. Преимущества современных инновационных кластеров / А. В. Бирюков // Транспортное дело России. – 2009. – № 1. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.morvesti.ru/archiveTDR/element.php?IBLOCK_ID=66&SECTION_ID=1390&ELEMENT_ID=4118

37. Бистряков І. К. Економічний простір: аспекти методологічного визначення / І. К. Бистряков, Л. Г. Чернюк; [за заг. ред. Б. М. Данилишина]. – К.: РВПС України НАН України, 2006. – 56 с.

38. Бистряков І. К. Сталий розвиток України: економіко-методологічний дискурс / І. К. Бистряков // Монітор конкурентоспроможності. – 2008. – № 1-2. – С. 91-92.

39. Бланк С. П. Себестоимость работы водного транспорта / С. П. Бланк. – М.: Транспорт, 1964. – 254 с.

40. Бойко А. Е. Формирование туристских кластеров как инструмент развития внутреннего туризма в России / А. Е. Бойко // Власть и управление на Востоке России. – 2009. – № 2 (47). – С. 224-228.
41. Боголюбов В. С. Экономика туризма / В. С. Боголюбов, В. П. Орловская – М.: Академия, 2005. – 192 с.
42. Болгова Е. Система образования – территориальный институт в кластерной организации экономического пространства / Е. Болгова // Экономическая наука и образование. – 2010. – № 6 (67). – С. 265-269.
43. Борушак М. Проблеми формування стратегічного розвитку туристичних регіонів: монографія / М. Борушак. – Львів: ІРД НАН України, 2006. – 288 с.
44. Борушак М. Стратегия развития туристского региона: теория, методология, практика: монографія [пер. с польск.] / М. Борушак. – Мн.: БГЭУ, 2002. – 166 с.
45. Борушак М. Формування стратегії розвитку курортно-туристичних регіонів Польщі / М. Борушак // Регіональна економіка. – 2006. – №1. – С. 55-63.
46. Будрина Е. В. Рынок транспортных услуг: особенности формирования и развития : учеб. пособие для студ. вузов, обучающ. по спец. группы экономики и управления / Е. В. Будрина. – СПб.: Санкт-Петербургский гос. инженерно-экономический ун-т, 2001. – 149 с.
47. Бурков В. Н. Введение в теорию управления организационными системами / В. Н. Бурков, Н. А. Коргин, Д. А. Новиков. – М.: 2009. – 264 с.
48. Бузни А. Н. Теоретико-методологические подходы к идентификации кластера и дифференциации его видов / А. Н. Бузни, Н. А. Доценко // Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского, Серия «Экономика и управление». Т. 24 (63). – 2011. – № 3. – С.3-17.
49. Булгакова И. Н. Механизмы и процедуры формирования ядра промышленного кластера / И. Н. Булгакова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lerc.ru/?part=bulletin&art=47&page=4>

50. Буркинський Б. В. Проблеми вибору флага, реєстрації судів і формування міжнародного реєстра судів України / Б. В. Буркинський, О. М. Котлубай. – Одеса: Справочник Транспорт. – 2006. – С. 136-141.
51. Бушуев В. В. О дефиниции «индустрия туризма» / В. В. Бушуев // Культура народов Причерноморья. - 2001. - № 25. - С. 179-182.
52. Бушуева М. А. Кластеризация как способ инновационного развития региона и повышения его конкурентоспособности / М. А. Бушуева // Наука и экономика. – 2010. - № 1 (1). – С. 40-43.
53. Вартанов А. С. Экономическая диагностика предприятия: организация и методология / А. С. Вартанов. – М.: Финансы и статистика, 1991. – 216 с.
54. Василенко В. А. Приоритетные направления развития рекреационной сферы Крыма / В. А. Василенко, А. Н. Диденко // Формування стратегії сталого розвитку курортів в Україні: матер. всеукр. «круглого столу» (Київ, 26 червня 2007р.) / Міністерство культури і туризму, Державна служба туризму і курортів, Науковий центр розвитку туризму [заг. ред. О. І Соколова]. – Сімферополь: ВАТ «Сімферопольська міська друкарня» (СГТ), 2007. – С.28–34.
55. Василенко В. А. Стратегічне управління: навч. посібник / В. А. Василенко, Т. І. Ткаченко. – К.: ЦУЛ, 2003. – 396 с.
56. Василенко В. Н. Методология экономической диагностики регионов / В. Н. Василенко // Экономика Украины. – 2008. – №9. – С. 4-17.
57. Вартанян А. В. Природно-ресурсный потенциал в сфере туристической деятельности /А. В. Вартанян // Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=260>
58. Ветитнев А. М. Технологии маркетинга и менеджмента в системе управления курортными организациями / А. М. Ветитнев. – СПб: СПбГУЭФ, 1999. – 239 с.

59. Винников В. В. Экономика предприятий морского транспорта (экономика морских перевозок): [учебник для вузов водного транспорта] / В. В. Винников. – Одесса: Латстар, 2001. – 416 с.
60. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта: [монография] / В. В. Винников. - Одесса: Феникс, 2005. – 300 с.
61. Виханский О. С. Стратегическое управление: учебник / О. С. Виханский. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Экономистъ, 2004. -296 с.
62. Виханский О. С. Менеджмент / О. С. Виханский, А. И. Наумов. - М.: Экономистъ, 2006. - 670 с.
63. Войнаренко М. П. Механізми адаптації кластерних моделей до політико-економічних реалій України / М. П. Войнаренко // Світовий та вітчизняний досвід запровадження нових виробничих систем (кластерів) для забезпечення економічного розвитку територій: матер. конф. (1–2 листоп. 2001 р.) – К.: Спілка економістів України, 2001. – С. 25–33.
64. Гарри П. Хатри. Мониторинг результативности в общественном секторе / Хатри Гарри П.: [пер. с англ. А. Михайловой]. – К.: Нова преса, 2006. – 457 с.
65. Гафуров И. Р. Оценка экономического потенциала территории и эффективности мероприятий территориального стратегического программирования / И. Р. Гафуров // Регионология. – 2005. – № 1 (50). – С. 121-136.
66. Герасименко В. Г. Основы туристического бизнеса / В. Г. Герасименко – Одесса: Изд-во «Черноморье», 1997. – 156 с.
67. Герасимчук В. Управлінський вектор економічної складової сталого розвитку: Україна та світ / В. Герасимчук // Економіст. – 2007. – №9. – С. 7-9.
68. Глебов С. В. Вопросы методологии исследования факторов ценообразования в морском туризме/ С. В. Глебов // Сб. научн. труд. Экономика и эксплуатация морского транспорта. – М.: ЦРИА «Морской флот». 1981. – С. 89-100.

69. Головкова Л. Формування управлінського потенціалу як напрям розвитку потенціалу підприємства / Л. Головкова, О. Коваленко // Держава та регіони. – 2005. – № 6. – С. 70-72.

70. Голубкова И. А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: монография / И. А. Голубкова. – НАН Украины, Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. – Одесса: ИздатИнформ, 2011. – 323 с. - Бібліогр.: с. 302-322. - рус.

71. Голубкова И. А. Факторы и закономерности структуризации глобального круизного рынка / И. А. Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – № 31. – С. 75-78.

72. Грачов В. І. Класифікація ризиків та управління ними / В. І. Грачов, Т. П. Корда // Фінанси України. – 2002. – № 10. – С. 56-60.

73. Гребенщикова Е. Круизное судоходство – еще попытка.../ Е. Гребенщикова // Моряк Украины. – 2007. – № 22 (491).– С. 1.

74. Гребін'як Лоуренс Дж. Як змусити працювати вашу стратегію: Ефективна реалізація стратегії та впровадження змін; пер. с. англ. / Гребін'як Лоуренс Дж. – Дніпропетровськ: Баланс Бізнес Бук, 2006. – 352 с.

75. Грем С. Э. Экономические предпосылки развития морского туристического бизнеса в Украине / С. Э. Грем //Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Одеса, 2001. – Вип. 10. – С. 79-86.

76. Гудзь В. П. Економічні проблеми розвитку курортно-рекреаційних територій / В. П. Гудзь [зб. наук. пр. НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень]. – Донецьк: «Юго-Восток», 2001. – 270 с.

77. Гудзь П. В. Методологія економічної діагностики розвитку територій (регіонів): методика дослідження / П. В. Гудзь [зб. наук. пр. НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень]. – Донецьк: ТОВ „Юго-Восток, ЛТД”, 2007. – С. 7–16.

78. Гулич О. І. Програмно-цільовий підхід як механізм регулювання екологічно збалансованого розвитку курортно-оздоровчих територій / О. І. Гулич // Культура народів Причорномор'я. – 2004. – Т.3, № 55. – С. 81-83.
79. Гуляев В. Г. Организация туристских перевозок / В. Г. Гуляев. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 511 с.
80. Гунин В. Н. Управление инновациями: 17-модульная программа для менеджеров «Управление развитием организации» / [В. Н. Гунин и др.]. – М.: ИНФРА-М, 2000. – Модуль 7. – 272 с.
81. Гуревич Ш. М. Экономика пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте / Ш. М. Гуревич. – М.: Транспорт, 1978. – 141 с.
82. Гуревич Ш. М. Экономика речных пассажирских перевозок / Ш. М. Гуревич. – М.: Транспорт, 1965. – 152 с.
83. Гудзь М. В. Виды и назначение потенциала территорий / М. В. Гудзь // Проблеми економіки й управління у промислових регіонах: тези доп. міжрегіон. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 22-24 трав. 2008 р.). – Запоріжжя, 2008. – С. 260-262.
84. Гудзь М. В. Використання потенціалу стратегічного менеджменту санаторно-курортного підприємства в умовах регіональної економіки / М. В. Гудзь // Розвиток економічного та соціального середовища в сучасних умовах: монографія. – Бердянськ: БДПУ, 2008. – С.75-86.
85. Гудзь М. В. Просторовий фактор формування стратегії ефективного використання потенціалу курортно-рекреаційних територій / М. В. Гудзь // Економічний простір: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2009. – №. 24. – С. 183-191.
86. Гудзь М. В. Ресурсний фактор формування стратегії ефективного використання потенціалу курортно-рекреаційних територій Північного Приазов'я / М. В. Гудзь // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – Вип. 249, т.VI. – С. 1535-1541.

87. Гудзь М. В. Фактори використання потенціалу території при переході до інноваційної моделі розвитку регіону / М. В. Гудзь // Університетські наукові записки. – 2008. – №3(II). – С. 152-154.

88. Гудзь М. В. Формирование сети туристических кластеров украино-российского Приазовья / М. В. Гудзь, И. В. Гайворонская, Н. А. Чучко // Трансграничное украино-российское сотрудничество: формы, методы, перспективы: монография / [под общ. ред. В. И. Дубницкого, В. И. Ляшенко]. – Донецк: Юго-Восток, 2010. – С. 332-354.

89. Гудзь П. В. Методологічні основи дослідження розвитку курортно-рекреаційної економіки / П. В. Гудзь // Регіональні проблеми розвитку туризму та рекреації: зб. наук. праць. – НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень; Ред. кол.: Мамутов В. К. (відп.ред.) та ін. – Донецьк: ТОВ «Юго-Восток, Лтд», 2005. – С. 20-31.

90. Гудзь П. В. Регіональні проблеми управління рекреаційно-туристською економікою / П. В. Гудзь, В. М. Савенко // Экономика и право. – 2005. – № 2. – С. 164–165.

91. Гудзь М. В. Потенціал приморської курортно-рекреаційної території: стан і перспективи використання / М. В. Гудзь. – Донецьк: Юго-Восток, 2010. – 352 с.

92. Данилишин Б. М. Природно-ресурсний потенціал сталого розвитку України / Б. М. Данилишин, С. І. Дорогунцов, В. С. Міщенко та ін. – К.: РВПС України, 1999. – 716 с.

93. Дацько С. Рынок пассажирских перевозок: прогнозы и тенденции/ С. Дацько //Судоходство. – №7-8. – 2004. – С. 20.

94. Державна програма розвитку туризму на 2002-2010 рр., затверджена Постановою Кабінету Міністрів України № 583 від 29.04.2002 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/583-2002-п>

95. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua>

96. Дмитриева А. Круизные перспективы Одессы /А. Дмитриева // Порты Украины. – 2005. – №6. – С. 33.
97. Долішній М. І. Організаційне та наукове забезпечення реалізації регіональної політики в Україні / М. І. Долішній // Вісник економічної науки України. – 2004. – №2(6). – С. 3-7.
98. Друкер Питер Ф. Задачи менеджмента в XXI веке [пер. с англ.] / Питер Ф. Друкер. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2003. – 127 с.
99. Дурович А. П. Маркетинг в туризме / А. П. Дурович. – Минск: «Экономэкспресс», 1998. – 400 с.
100. Дядечко Л. П. Економіка туристичного бізнесу: навчальний посібник [для студ. вищ. навч. закл.] / Л. П. Дядечко. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 224 с.
101. Евграфов И. Е. Взаимодействия туроператоров и судовладельцев / И. Е. Евграфов, В. В. Бритвина // Международный туризм и спорт: матер. I Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием (г. Москва, 21–22 ноября 2013 г.) / под ред. Ю. В. Жилковой, З. В. Макаренко; сост. И. Е. Евграфов. – М.: ФГБОУ ВПО «РГУФКСМиТ», 2013. – С. 59-61.
102. Евенко Л. И. Системный подход к организации управления / Л. И. Евенко. – М. : Экономика, 1983. – 254 с.
103. Економіка підприємства: підручник / [за заг. ред. д.е.н., проф. С. Ф. Покропивного]. – К.: КНЕУ, 2003. – 608 с.
104. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / [за ред. акад. НАН України В. М. Гейця]. – К., 2003. – 1008 с.
105. Економічна статистика: навч. посіб. / [за науковою редакцією доктора економічних наук Р. М. Моторина] – К.: КНЕУ, 2004. – 358 с.
106. Елисеева И. И. Общая теория статистики: учебник / И. И. Елисеева, М. М. Юзбашев [под ред. чл.- корр. РАН И. И. Елисеевой]. – [4-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Финансы и статистика, 2002. – 480 с.

107. Ефремов А. В. Подход к зонированию рекреационных территорий морского побережья Крыма / А. В. Ефремов // Экономика и управление. – 2005. – № 2-3(51-52). – С. 28-31.
108. Євдокименко В. К. Регіональна політика розвитку туризму (Методологія, формування, механізми реалізації) / В. К. Євдокименко. – Чернівці: Прут, 1996. – 288 с.
109. Єріна А. М. Економічна статистика: практикум / А. М. Єріна, О. К. Мазуренко, З. О. Пальян. – Київ: ТОВ «УВПК «ЕксОб», 2002. – 232 с
110. Єрмакова О. А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні / О. А. Єрмакова // Економіка промисловості. – 2008. – № 4. – С. 141-146.
111. Жердева О. В. Роль маркетинга в идентификации территорий / О. В. Жердева // Маркетинг в России и за рубежом. – 2006. – №2(52). – С. 120-126.
112. Жердева О. В. Методы и приемы маркетингового анализа территории / О. В. Жердева // Маркетинг и маркетинговые исследования. – 2006. – № 2 (62). – С. 110-119.
113. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: монография / В. В. Жихарева. - Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2010. - 475 с. - рус.
114. Жихарева В. В. Экономика морского транспорта: Учеб. пособие / В. В. Жихарева, О. М. Кибик, Э. Муссо, Л. Карпането. - Одесса: Астропринт, 2004. – 264 с. - (Tempus Tacis Programme). - Библиогр.: с. 250-259.
115. Жихарева В. В. Современные тенденции развития рынка круизного судоходства / В. В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 39 (2). – С. 153-166.
116. Жиц Г. И. Проблема развития инновационного комплекса региона / Г. И. Жиц // Инновации. – 2003. – № 9 (66). – С. 24-27.
117. Жуков М. А. Индустрия туризма: менеджмент организации / М. А. Жуков – М.: Финансы и статистика, 2006. – 200 с.

118. Закон Украины «О внесении изменений в Закон Украины «О туризме»» / Ведомости Верховной Рады, 2004. – № 13. – ст. 180.
119. Закон Украины «О Туризме» / Ведомости Верховной Рады, 1995. – № 31. – ст. 241.
120. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про концесії» № 209 від 24.10.2002 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uapravo.net/data/base43/ukr43446.htm>
121. Захарченко П. В. Модели экономики курортно-рекреационных систем: монография / П. В. Захарченко. – Бердянск: Изд-ль Ткачук А. В., 2010. – 392 с.
122. Зацепіна Н. О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі / Н. О. Зацепіна // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – 2012. - вип. XXXIV. – С. 232-234.
123. Зима А. Г. Особенности и развитие транспорта в туризме: препринт / А. Г. Зима, И. И. Лисицына - Х.: Изд-во ХНЭУ, 2010. – 310 с.
124. Исакова В. С. Проблема понятия туристско-рекреационного потенциала в аспекте современного образования / В. С. Исакова // Современные наукоемкие технологии. – 2005. – № 1. – С. 54-55.
125. Исследование возможностей создания кластера конференц-туризма в г. Севастополь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pandia.ru/text/77/185/10953.php>
126. Йохна М. А. Економіка і організація інноваційної діяльності : навч. посібник / М. А. Йохна, В. В. Стадник. – К.: Видавничий центр "Академія", 2005. – 400 с.
127. Карсекін В. І. Принципи формування регіональної туристичної політики / В. І. Карсекін // Торгівля і ринок України. – Вип. 15. – 2003. – С. 54-66.
128. Карсекін В. І. Туризм як пріоритетний чинник перспективного розвитку регіонів України / В. І. Карсекін // Проблеми підвищення ефективності функціонування підприємств різних форм

собственности. Сб. науч. трудов Института экономики и пром. НАН Украины. – Донецк, 2003. – С. 225-240.

129. Квартальнов В. А. Современная концепция социального туризма / В. А. Квартальнов. – М.: Наука, 2003. – 268 с.

130. Квартальнов В. А. Стратегический менеджмент в туризме: современный опыт управления / В. А. Квартальнов. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 496 с.

131. Квартальнов В. А. Теория и практика туризма: [учебник] / В. А. Квартальнов. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 672 с.

132. Кейн Э. Экономическая статистика и эконометрия. Введение в количественный экономический анализ / Кейн Э. Вып. 1; [Пер. с англ. Р. Мошкович, С. Николаенко, А. Шмидта под ред. Р. Энтова]. – М.: Статистика, 1977. – 255 с.

133. Кіптенко В. К. Менеджмент туризму: підручник / В. К. Кіптенко. – К.: Знання, 2010. – 502 с.

134. Киричук К. Круизное судоходство – особая форма использования морского транспорта/ К. Киричук //Судоходство. – №6. – 2000. – С. 5.

135. Кібік О. М. Економіка портового господарства: навч. посіб. / О. М. Кібік. – Одесса: ОНМУ, 2004. - 279 с.

136. Кібік О. М. Теорія та методологія ціноутворення в морських торговельних портах: моногр. / О. М. Кібік. – Одесса: ОНМУ, 2005. – 282 с.

137. Клепикова Н. И. Оценка эффективности создания отраслевого кластера / Н. И. Клепикова // Фундаментальные исследования. – 2013. – № 4 (часть 4). – С. 934-939.

138. Клочков Ю. Экономическая эффективность круизного судоходства в Черноморье / Ю. Клочков // Экономист. – 2002. – № 8.– С. 32-33.

139. Ковалевская О. С. Характеристика регионального кластера как сложной системы / О. С. Ковалевская // Економіка промисловості. – 2008. – № 3. – С. 70-74.

140. Кокурин Д. И. Инновационная деятельность: монография / Д. И. Кокурин. – М.: Экономика, 2001. – 576 с.
141. Коленский И. Л. Управление инновациями / И. Л. Коленский, А. А. Харин [под ред. Ю.В.Шленова]. – М.: Высшая школа, 2003. – 252 с.
142. Колесник О. О. Економіка і статистика туристичного ринку: монографія / О. О. Колесник. – Житомир: ЖДТУ, 2011. – 196 с.
143. Коль О. Д. Концептуальные основы формирования кластера туристских предпринимательских структур по въездному туризму в крупном городе/ О.Д. Коль // Проблемы современной экономики. – 2010. - № 1 (33) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http:// http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3043](http://http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3043)
144. Концессия – шанс для модернизации круизных портов Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=41762>
145. Концепция «Развитие яхтенного туризма в Автономной Республике Крым на 2011-2020 годы»: Постановление Верховной Рады Автономной Республики Крым № 242-6/11 от 16.02.2010 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov.ua/krym/show/rb0242002-11>
146. Концепция развития курортно-рекреационного и туристического комплекса Автономной Республики Крым до 2010 года: Распоряжение Совета Министров АРК № 329-р от 12.08.2002 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/krym/show/rb0849002-04>
147. Кострюкова О. Н. Стратегический потенциал развития туристско-рекреационной сферы региона: проблемы и направления изучения // Проблемы современной экономики. – 2011. – N 3 (39). – С. 268-272.
148. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент. Основы маркетинга / Ф. Котлер; [пер. с англ.; общ. ред. и вступ. ст. Е. М. Пеньковой]. – М.: Прогресс, 1990. – 736 с.

149. Котлубай М. И. Становление морского транспорта в рыночной среде/ М. И. Котлубай; Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины. – Одесса, 2005. – 224 с.

150. Котлубай А. М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины: науч. моногр. / А. М. Котлубай; Нац. акад. наук Украины, Ин-т проблем рынка и экон.-экол. исслед. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2011. – 267 с.

151. Кощеев С. В. Формирование системы управления инновационной активностью в индустрии гостеприимства на основе применения кластерных технологий / С. В. Кощеев // Современные исследования социальных проблем: электронный научный журнал. – 2012. – №7(15). – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sisp.nkras.ru/e-ru/issues/2012/7/koshcheev.pdf>

152. Кравців В. С. Науково-методичні засади реформування рекреаційної сфери: наукове видання / В. С. Кравців, Л. С. Гринів, М. В. Копач, С. П. Кузик. – Львів: НАН України. – ІРД НАН України. – 1999. – 78 с.

153. Крымская стратегия: Рекреация / Статистический бюллетень. – М-во курортов и туризма Крыма, 2013. – 32 с.

154. Кузовлева И. А. Механизм управления инновационным развитием предприятий промышленности / И. А. Кузовлева // Управление экономическими системами: электронный научный журнал [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: <http://uecs.ru/uecs-33-332011/item/611-2011-09-14-07-14-40>.

155. Кунц Г. Управление: системный и ситуационный анализ управленческих функций/ Г. Кунц, С. О’Доннел. – М.: «Прогресс», 1981. – 250 с.

156. Лазовская С. В. Развитие ресурсного потенциала сферы туристско-рекреационных услуг/ С. В. Лазовская // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 5: Экономика. – 2010. – № 4. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

http://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-resursnogo-potentsiala-sfery-turistsko-rekreatsionnyh-uslug#new_comment

157. Лагунова Е. Стратегический потенциал компании и его оценка / Е. Лагунова // Проблемы управления. – 2007. – № 6. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskii-potentsial-kompanii-i-ego-otsenka>

158. Линский Н. Е. Моделирование круизных ставок пассажирского судовладельца в условиях конкуренции/ Н. Е. Линский // Весник ОНМУ: сб. научн. тр. – Вып. 2. – Одесса: ОНМУ, 1998. – С. 68-73.

159. Логунова Н. А. Major components of the cruise industry enterprises potential / Н. А. Логунова // матер. міжн. наук.-практ. конф. [«Методологія науки сьогодення»]. – Київ, 2013. – С. 13-15

160. Логунова Н. А. Анализ ресурсного обеспечения круизной индустрии в странах Европы / Н. А. Логунова // European Applied Sciences. – 2013. - № 7. – С.130-134.

161. Логунова Н. А. Влияние круизной индустрии на повышение конкурентоспособности экономики Украины / Н. А. Логунова // Менеджер. – 2012. – № 3 (61). – С. 67-71.

162. Логунова Н. А. Влияние мирового финансового кризиса на уровень ВВП в Украине / Н. А. Логунова, Н. А. Красовская // матер. VI межд. науч.-практ. конф. [«Последние научные достижения – 2010»]. – София: «Бял ГРАД-БГ» ООД, 2010. – Т. 10. – С. 37-41

163. Логунова Н. А. Детерминанты конкурентных преимуществ Украины в круизной индустрии [Электронный ресурс] / Н. А. Логунова // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2013. – Вип. 1 (8). – С. 125-132. – Режим доступа: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2013/13lnavku.pdf>.

164. Логунова Н. А. Инновационное развитие предприятия – вектор современной экономической политики государства / Н. А. Логунова, Н. А. Красовская // Экономика: проблемы теории и практики. – 2010. – Т. 56. – № 2. – С. 317–328.

165. Логунова Н. А. Интегральная оценка эффективности круизной индустрии / Н. А. Логунова // матер. III межд. науч.-практ. конф. [«Актуальные проблемы современных общественных наук: научное знание в глобализирующемся мире»], (Уфа (РФ), 7 июня 2013 г.) / Государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Башкирская академия государственной службы и управления при Президенте Республики Башкортостан». – Уфа: БАГСУ, 2013. – С. 114-119.

166. Логунова Н. А. Интеграция экономических методов при решении социальных проблем предприятий круизного бизнеса / Н. А. Логунова // матер. міжн. конф. [«Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки»]. – Київ, 2013. – С. 52-54.

167. Логунова Н. А. Использование маркетингового подхода при формировании стратегии развития круизного туризма / Н. А. Логунова // Практический маркетинг. – 2014. – № 4 (206). – С. 31-38.

168. Логунова Н. А. Кластерная концепция развития круизного туризма / Н. А. Логунова // матер. IV межд. науч.-практ. конф. [«Опережающее управление социально-экономическим развитием регионов»]. – Симферополь: ДИАЙПИ, 2013. – С. 371-376.

169. Логунова Н. А. Компаративный анализ результативности развития европейского круизного рынка / Н. А. Логунова // Ученые записки ТНУ. – 2013. – Т.26 (65) № 2. – С.66-79.

170. Логунова Н. А. Комплексная оценка эффективности инновационной деятельности предприятий круизной индустрии/ Н. А. Логунова // Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. – 2013. – № 6. – С. 10-12.

171. Логунова Н. А. Концепция развития круизного туризма в Украине / Н. А. Логунова // матер. X межд. научн.-практ. конф. «Стратегические вопросы мировой науки – 2014». – Państwowy zarząd.: Przemysł. Nauka i studia, 2014. – Т. 8. – С. 18-20.

172. Логунова Н. А. Мировой рынок круизной индустрии: особенности формирования и перспективы развития / Н. А. Логунова // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2013. – № 2 (22). – С. 29-34.

173. Логунова Н. А. Научно-прикладной инструментарий экономико-статистического анализа развития круизного туризма / Н. А. Логунова // Вісник Запорізького національного університету. – 2013. – № 3 (19). – С. 121-129.

174. Логунова Н. А. Обоснование хозяйственных решений и оценка рисков: учебн. пособие / Н. А. Логунова, Л. В. Алексахина, Н. А. Красовская. – К: Кондор-Издательство, 2014. – 330 с.

175. Логунова Н. А. Основные направления развития предприятий круизного бизнеса в Черноморском регионе / Н. А. Логунова // material softhe X International research and practicee conference [«Problems and perspectives of development of world science»]. – Donetsk «Tsyfrovaia tipografia» Ltd, 2013. – P. 98-101.

176. Логунова Н. А. Особенности развития круизного туризма: мировые тенденции / Н. А. Логунова // матер. IX межд. науч.- практ. конф. [«Бъдещите изследвания-2013»], (София (Болгария), 17-25 февр. 2013 г.) – София: «Бял ГРАД-БГ» ООД, 2013. – Т. 9. – С. 76-78

177. Логунова Н. А. Параметры оценки качества предоставления круизного туристского продукта / Н. А. Логунова // Вісник Донецького інституту туристичного бізнесу. – 2012. – № 16. – С. 198-203.

178. Логунова Н. А. Применение математико-статистических методов экспертных оценок при обосновании выбора круизного порта / Н. А. Логунова // Экономика и менеджмент систем управления. – 2014. – №1.3(11). – С. 373-383.

179. Логунова Н. А. Проблемы и направления развития предприятий круизного бизнеса: инновационный аспект / Н. А. Логунова // матер. міжн.

наук.-практ. конф. [«Інноваційний шлях розвитку суспільства: проблеми, досягнення та перспективи»]. – Кам'янець-Подільський, 2013. – С. 140-142.

180. Логунова Н. А. Проблемы и перспективы развития круизного судоходства / Н. А. Логунова // Культура народов Причерноморья. – 2007. – № 111. – С. 46-50.

181. Логунова Н. А. Проблемы повышения инновационной активности отечественных предприятий / Н. А. Логунова, Н. А. Красовская // матер. IV міжрегіон. наук.-практ. конф. [«Проблеми економіки та управління у промислових регіонах»], (Запоріжжя, 27-28 трав. 2011 р.) / М-во освіти і науки молоді та спорту України, Запорізький національний технічний університет. – Запоріжжя: ЗНТУ, 2011. – С. 164-166.

182. Логунова Н. А. Процессы развития круизного туризма: терминологические аспекты / Н. А. Логунова // Российское предпринимательство. – 2013. – № 12 (234). – С. 108-114.

183. Логунова Н. А. Развитие круизного судоходства как составной части круизного туризма / Н. А. Логунова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 43. – С. 89-94.

184. Логунова Н. А. Развитие морских портов – основа формирования круизного туристского продукта / Н. А. Логунова // Культура народов Причерноморья. – 2013. – № 246 – С. 44-48.

185. Логунова Н. А. Результативность развития круизной индустрии в контексте мировых тенденций / Н. А. Логунова // Науковий вісник Буковинського державного фінансово-економічного університету. – 2013. – № 1 (24). – С. 304-312.

186. Логунова Н. А. Роль государства в развитии круизного туризма в Украине / Н. А. Логунова // materials of the second International research and practice conference [«World economy, finances and investments modern view of the actual problems»]. – Donetsk «Tsyfrovaaya tipografia» Ltd, 2013. – P. 29-32.

187. Логунова Н. А. Роль и место Украины на международном туристском рынке / Н. А. Логунова, Н. А. Красовская // Вісник

Чернігівського технологічного університету. Серія «Економічні науки». - 2010. - № 1(48). – С. 133-138.

188. Логунова Н. А. Роль морских портов Украины в развитии отечественного круизного бизнеса / Н. А. Логунова // Водний транспорт: зб. наук. праць. – 2014. – №1(19). – С. 156-163.

189. Логунова Н. А. Система комплексного взаимодействия участников круизного бизнеса / Н. А. Логунова // матер. II міжн. наук.-прак. Інтернет-конференції [«Теорія і практика забезпечення ефективного розвитку суб'єктів ринку»], (30 листопада, Полтава). – Полтава: ІнтернетГрафіка, 2013. – 227 с. – С. 86-87.

190. Логунова Н. А. Системный подход к реализации стратегии экономического развития круизной индустрии / Н. А. Логунова // Економічний простір. – 2013. – № 76. – С. 81-95.

191. Логунова Н. А. Современное состояние развития туристского рынка Украины / Н. А. Логунова // матер. межд. науч.-практ. конф. [«Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте»] – Одеса, 2012. – Том 33. – С. 12-15.

192. Логунова Н. А. Статистика II: підручник / Н. А. Логунова. – К.: Кондор-Видавництво, 2013. – 372 с.

193. Логунова Н. А. Стратегическое управление развитием круизного туризма с системных позиций / Н. А. Логунова // матер. міжн. наук.-практ. конф. [«Стратегія підприємства: зміна парадигми управління та інноваційні рішення для бізнесу»], (м.14-15 листопада 2013 р.). – К.: КНЕУ, 2013. – С. 70-72.

194. Логунова Н. А. Тенденции развития европейского рынка круизной индустрии / Н. А. Логунова// Вісник Хмельницького національного університету. – 2012. – № 1. – С. 217-220.

195. Логунова Н. А. Теоретические аспекты развития круизного туризма / Н. А. Логунова // матер. IX межд. науч.- практ. конф. [«Актуальные

научные достижения - 2013»]. – «Praga» Publishing House «Education and Science». – Т. 6. – С. 42-45.

196. Логунова Н. А. Управление инновационным развитием предприятий круизного бизнеса / Н. А. Логунова // Економіка розвитку. – 2013. - № 4 (56). - С. 28-31.

197. Логунова Н. А. Управление развитием круизного туризма с позиций кластерного подхода / Н. А. Логунова // матер. второй межд. науч.-практ. конф. [«Управление развитием предпринимательства в современных условиях»]. – Евпатория, 2012. – С.53-54

198. Логунова Н. А. Формирование стратегии эффективного развития круизного туризма / Н. А. Логунова // Бізнес Інформ. – 2014. – №3. – С. 207-212.

199. Логунова Н. А. Экономика и организация инновационной деятельности: учебн. пособие / Н. А. Логунова, Л. В. Алексахина, Н. А. Красовская. – К: Кондор-Издательство, 2014. – 278 с.

200. Логунова Н. А. Экономическая оценка социальной эффективности круизного туризма / Н. А. Логунова // Економічний форум. – 2013. – № 4 (56) – С. 28-31.

201. Логунова Н. А. Экономические предпосылки развития круизного туризма в Черноморском регионе / Н. А. Логунова // матер. Всеукр. науч.-практ. конф. [«Форми і способи забезпечення сталого розвитку приморських територій»]. - Бердянськ, 2012. – С. 95-99.

202. Логунова Н. А. Экономические составляющие развития круизной индустрии / Н. А. Логунова // Ученые записки ТНУ. – 2013. – Т.26 (65) № 4. – С. 123-127.

203. Логунова Н. А. Экономический потенциал предприятий круизной индустрии / Н. А. Логунова // матер. міжн. наук.-практ. конф. [«Сучасна наука ХХІ століття»]. – Київ, 2013. – С. 32-35

204. Логунова Н. А. Эффективность круизного туризма: критерии оценки / Н. А. Логунова // Вісник Донецького інституту туристичного бізнесу. – 2012. – № 16. – С. 198-203.
205. Лук'янов В. О. Маркетинг туристичного бізнесу: навч. посібник / В. О. Лук'янов, Г. Б. Мунін. – К.: Кондор-Видавництво, 2012. – 336 с.
206. Ляховська О. С. Круїзний туризм в Україні / О. С. Ляховська // Українська культура: минуле, сучасне, шляхи розвитку: Збірник наукових праць: наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. – 2011. – № 17. – Т. 2. – С. 25-30.
207. Малышенко К. М. Современные проблемы подготовки кадров для речного круизного туризма / К. М. Малышенко // Молодой ученый. – 2011. – № 9. – С. 221-224.
208. Мамедов О. Экономический потенциал современного туризма / О. Мамедов // Управление экономическими системами: электронный журнал. – 2011. – № 9 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uecs.ru/uecs-33-332011/item/593-2011-09-06-05-58-40>
209. Марков В. В. Анализ эффективности круизного рынка Австралии / В. В. Марков // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць.– Одеса: ОНМУ, 2003. – Вип. 5. – С. 157-171.
210. Мартынов А. Транспорт в системе государственного регулирования деятельности рыночных механизмов / А. Мартынов. – М.: Прима-Пресс, 1999. – 317 с.
211. Мартюшева Л. С. Інноваційний потенціал підприємства як об'єкт економічного дослідження / Л. С. Мартюшева, В. О. Калишенко // Фінанси України. – 2002. – № 10. – С. 61-66.
212. Маслоу А. Теория человеческой мотивации // А. Маслоу. – СПб: Евразия, 1999. – С. 77-105.
213. Матковський Р. Б. Економічний потенціал України та шляхи його ефективного використання: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.

екон. наук: спец. 08.01.01 «Економічна теорія» / Р. Б. Матковський . – К., 2003. – 18 с.

214. Милинчук Е. С. Глобализация рынка туристических услуг: особенности проявления / Е. С. Милинчук // Туризм и культурное наследие: межвузовский сборник научных трудов. – 2006. – Вып. 3. – С. 3-9.

215. Меняйло Г. В. Стратегический потенциал организации: сущность, структура, оценка / Г. В. Меняйло, Е. Н. Гребенкина // Современная экономика: проблемы и решения. – 2010, – № 7. – С. 41-49.

216. Мересте У. Матричная концепция изучения экономической эффективности / У. Мересте // Изучение эффективности производства. – Таллин: ТПИ, 1981. – С. 15-37.

217. Методы анализа данных, оценивания и выбора в системных исследованиях: [сборник трудов]. - Вып.14. - М.: ВНИИСИ, 1986. - 124 с.

218. Месарович М. Общая теория систем: математические основы / М. Месарович, Я. Такахара. – М.: Мир, 1978. – 312 с.

219. Михайлова Ю. В. Модели интеграции участников рынка круизных услуг / Ю. В. Михайлова, А. М. Холоденко // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2008. – № 13. – С.107-119.

220. Михайлова Ю. В. Экономико-правовое регулирование туристической деятельности в Украине / Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Одеса, 2005. – Вип. 22. – С. 152-167.

221. Михасюк І. Держане регулювання економіки / І. Михасюк, А. Мельник, М. Крупка [за ред. д.е.н., проф. АН Вищої школи України І. Р. Михасюка]. – Львів : “Українські технології”, 1999. – 640 с.

222. Наливайченко С. П. Аналіз ризиків із застосуванням методів імітаційного моделювання у туристичній сфері економіці / С. П. Наливайченко // Экономика Крыма. - 2012. - № 2. - С. 55-58.

223. Новик Л. И. Современные подходы к методике расчета финансово-экономических показателей туристической отрасли / Л.И. Новик, О.Н. Илюшина // Экономика и управление. – 2007. – № 2. – С.114-118.

224. Овчаров А. О. Туристический комплекс России: тенденции, риски, перспективы / А. О. Овчаров. – Издательство: Инфра-М, 2014. – 280 с.

225. ОАО «Сочинский морской торговый порт»: Отчет финансово-хозяйственной деятельности за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.morport-sochi.ru/img/18103830102013ot4et_fhd2011.pdf

226. Об основных направлениях развития санаторно-курортного и туристского (рекреационного) комплекса Автономной Республики Крым до 2010 года: Постановление Верховной Рады Автономной Республики Крым № 849-3/04 от 17 марта 2004 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov.ua/krym/show/rb0849002-04>

227. Об утверждении Программы развития Крыма как круглогодичного курортно-рекреационного туристического центра: Постановление Кабинета Министров Украины № 133 от 29.01.03 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon0.rada.gov.ua/krym/show/rb0849002-04>

228. О морских портах Украины: Закон Украины № 4709-VI от 17.05.2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=52528

229. Осипова О. Я. Транспортное обслуживание туристов / О. Я. Осипова. – М.: Академия, 2008. – 380 с.

230. Паладич Л. Морские круизы (Морской туризм) / Л. Паладич. – М.: Знание, 1989. – 64 с.

231. Палаткин А.С. Оценка экономической эффективности гостиничных услуг / А.С. Палаткин, Т.Е. Гварлиани // Вестник СГУТиКД. – 2011. - № 2 (16). – С. 78-83.

232. Петенко И. В. Трансформация и перспективы основных принципов экономико-экологической политики Украины / И. В. Петенко, Е. А. Шолди, Н. А. Недодаева // Проблемы науки. – 2005. – № 4. – С. 28–33.
233. Петухов В. С. Голубые дороги туризма / В. С. Петухов, Ф. В. Погребной. – Одесса: Издательство «Маяк», 1976. – 126 с.
234. Петухов В. С. Организация морских пассажирских перевозок / В. С. Петухов. – М.: Транспорт, 1970. – 150 с.
235. Пилипенко Г. П. Совершенствование эксплуатации морского пассажирского флота / Г. П. Пилипенко. – М.: Транспорт, 1989. – 103 с.
236. Питер В. Перспективы и состоятельность круизного судоходства / В. Питер // Судоходство. – 2004. – № 11-12. – С. 4.
237. Підвищення ефективності використання виробничого потенціалу в промисловості: монографія / [О. І. Амоша, М. І. Іванов, Л. Т. Хижняк та ін.]; НАН України. Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2004. – 396 с.
238. Платонова Н. А. Разработка рейтинга регионов российской федерации по уровню развития туризма / Н. А. Платонова, А. А. Федулин, О. И. Вапнярская // Региональная экономика: теория и практика. – 2012. – № 41. – С. 2-13.
239. Погребняк Ю. В. Анализ тенденций мирового круизного флота / Ю. В. Погребняк // Сборник 58 Професорско-преподавательской научно-технической конференции в Одесском национальном морском университете. – Вып. № 13. – Одесса, 2005. – С. 138-142.
240. Подсолонко В. А. Бенчмаркинг системообразующей роли туристического комплекса в социально-экономическом развитии Крыма / В. А. Подсолонко, Е. А. Подсолонко // Культура народов Причерноморья. – 2003. – № 45. – С. 61-65
241. Подсолонко М. В. Региональные кластеры в предпринимательстве: монография / М. В. Подсолонко. – Симферополь: ДИАЙПИ, 2011. – 222 с.

242. Подсолонко Е. А. Региональная экономика: конкурентоспособность и управление компетенциями / Е. А. Подсолонко. – Симферополь: КРП «Издательство «Крымучпедгиз», 2007. – 642 с.
243. Полтерович В. Механизмы «ресурсного проклятия» и экономическая политика/ В. Полтерович, В. Попов, А. Тонис // Вопросы экономики. – 2007. – № 6. – С.4-27.
244. Портер М. Э. Конкуренция / М. Э. Портер [пер. с англ.; под ред. Я. В. Заблоцкого и др.] – Изд. испр. – М.: ИД "Вильямс", 2005. – 602 с.
245. Про затвердження Державної програми розвитку туризму на 2002 - 2010 роки: Постанова Кабінету Міністрів України № 583 от 29.04.2002 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP020583.html
246. Про деякі заходи щодо розвитку туристичної й курортно-рекреаційної сфер України: Указ Президента України № № 207 від 11.03.2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/U207_03.html
247. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 40. – Ст. 524.
248. Про затвердження Державної програми соціально-економічного розвитку Автономної Республіки Крим на період до 2017 року: Постанова Кабінету міністрів України № 1067 від 30 серпня 2007 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP071067.html
249. Про портові збори: Наказ Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE23462.html
250. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2006 р. № 1001 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 30. – Ст. 2132.

251. Про стимулювання розвитку регіонів: Закон України від 08.09.2005 р. № 2850-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 51. – Ст. 548.

252. Про курорти: Закон України №2026-III от 05.10.2000 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2026-14>

253. Программа развития сельского и зеленого туризма в Автономной Республике Крым на 2007-2010 годы: Постановление ВР АРК от 19.09.2007 г. № 572-5/07 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://invest-crimea.fx-studio.crimea.ua/show_content.php?alias=progs&menu_id=46.

254. Программа развития и реформирования рекреационного комплекса Автономной Республики Крым на 2012-2013 годы: Постановление ВР АРК от 19.09.2007 г. № 572-5/07 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua/krym/show/rb0631002-11>

255. Развитие кластеров: сущность, актуальные подходы, зарубежный опыт / авт. сост. С. Ф. Пятинкин, Т. П. Быкова. – Минск: Тесей, 2008. – 72 с.

256. Региональные экономические системы в экономическом, социальном и экологическом пространстве / Ред.: Б. В. Буркинский; Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. НАН Украины. – Одесса, 2007. – 341 с.

257. Регіональні проблеми розвитку туризму та рекреації: зб. наук. пр. / Ред.: В. К. Мамутов; Ін-т екон.-прав. дослідж. НАН України. – Донецьк: Юго-Восток, 2005. — 340 с.

258. Регіональні проблеми формування трудового потенціалу і шляхи їх вирішення: монографія [Н.Д. Лук'янченко, В.П. Антонюк, Л.В. Шаульська, Л.Л. Шамільова та ін.]; МОН України. Донецький національний ун-т; НАН України. Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2004. – 340 с.

259. Резолюция V Международной форум «Морской туризм»: Проект Партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург – морская столица России» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://avmsrf.ru/law/rezolyuciya-v-mezhdunarodnyj-forum-morskoj-turizm-proekt->

partii-edinaya-rossiya-sankt-peterburg-morskaya-stolica-rossii-4-5-iyulya-2013-g-g-sankt-peterburg/

260. Родионов И. Б. Теория систем и системный анализ / И. Б. Родионов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://victor-safronov.narod.ru/systems-analysis/lectures/rodionov/17.html>.

261. Романовский Г. Ф. Конкурентоспособность малотоннажных верфей Украины / Г. Ф. Романовский, А. Я. Казарезов, К. В. Кошкин // Судоходство. – 2005. – № 9. – С. 26-28.

262. Ромат Є. Маркетингова концепція та її використання у сфері державного управління (методологічний аспект) / Є. Ромат // Вісник Української Академії державного управління при Президентіві України. – 2002. – №2. – С. 140-147.

263. Ромашкина Г. Ф. Коэффициент конкордации в анализе социологических данных / Г. Ф. Ромашкина, Г. Г. Татарова // Социология. 4 м. – 2005. – № 20. – С. 131-156.

264. Ряузов Н. Н. Общая теория статистики: учебник для студ. экон. спец. вузов / Н. Н. Ряузов. – М.: Финансы и статистика, 1994. – 343 с.

265. Стратегія розвитку туризму і курортів: Розпорядження КМУ від 06.08.2008 р. № 1088 р [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1088-2008-%F0>.

266. Савин Н. И. Планирование морских пассажирских перевозок/ Н. И. Савин. – М.: Транспорт, 1962. – 202 с.

267. Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности: пособие для вузов / Г. В. Савицкая. – М.: ИНФРА - М, 2003. – 623 с.

268. Савицкая Г. В. Анализ эффективности деятельности предприятия: методологические аспекты / Г. В. Савицкая. – М.: Новое знание, 2004. – 160 с.

269. Савтюгин А. Конкурентные преимущества в стратегии компании / А. Савтюгин [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: <http://quality.eup.ru/MATERIALY2/konkur-pr.htm>
270. Самуэльсон П. Экономика. Economics: учеб. Пособие / П. Самуэльсон, В. Нордхаус. - [16-е изд.]- М.- СПб.- К.: Вильямс, 2000. – 688 с.
271. Святохо Н. В. Концептуальные основы исследования туристского потенциала региона / Н. В. Святохо // Экономика и управление. – 2007. – № 2. – С. 30-36.
272. Селиванов В. В. Агентирование круизных судов и яхт: монография / В. В. Селиванов. - Одеса: Фенікс, 2010. – 240 с.
273. Семенов В. Ф. Ринкові механізми розвитку рекреації і туризму: регіональний аспект / В. Ф. Семенов, М. Д. Балджи. – Інноваційні шляхи розвитку курортно-туристичних регіонів та ринків: зб. наук. пр. / НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень. – Донецьк: ТОВ «Юго-Восток, ЛТД», 2007. – С. 179–189.
274. Селюков М. В. Исследование подходов к классификации конкурентных преимуществ рыночных субъектов хозяйствования / М. В. Селюков, Н. П. Шалыгина, И. В. Савенкова // Фундаментальные исследования. – 2011. – № 8. – С. 449-454.
275. Системный подход к управлению / [под ред. В. А. Персианова]. – М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2001. – 62 с.
276. Слесарева М. П. Уровень результативности крымских курортных регионов / М. П. Слесарева, С. Ю. Цёхла [зб.наук.пр. «Інноваційні шляхи розвитку курортно-туристичних регіонів та ринків»/ НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень]. – Донецьк: ТОВ «Юго-Восток, ЛТД», 2007. – С. 198–205.
277. Смирнов Я. Инновационный потенциал предприятий, его оценка и методы реализации / Я. Смирнов, Г. Смирнова, М. Титова, Е. Мазур // Инновации. – 2001. – №7. – С. 49-51.

278. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит – М.: МП «ЭКОНОВ», «Ключ», 1993. – Т.1. – 960 с.
279. Созинов В. А. Исследование систем управления / В. А. Созинов [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: http://abc.vvsu.ru/Books/issled_sist_upr/default.asp.
280. Статистичний щорічник України за 2011 рік / [за ред. О. Г. Осауленка]. - К.: ТОВ «Август Трейд», 2012. – 560 с.
281. Статистика стран мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://iformatsiya.ru/tab1/12-tablica-ploshhadej-stran-mira-rejting-ot-2010.html>
282. Стеченко Д. М. Науково-інформаційне забезпечення створення регіональних курортно-рекреаційних кластерів / Д. М. Стеченко, В. Б. Провизин [зб. наук. пр. / НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень]. – Донецьк: ТОВ «Юго-Восток, ЛТД», 2007. – С. 222–226.
283. Стратегічні вектори регіональних трансформаційні зрушень: монографія / Т. П. Галушкіна, В. Є. Реутов, Л. М. Качаровська та ін. – Сімферополь: Підприємство Фенікс, 2009. – 320 с.
284. Стратегия экономического и социального развития Автономной Республики Крым на 2011-2020 годы: Постановление Верховной Рады Автономной Республики Крым № 121-6/10 от 22.12.2010 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov.ua/krym/show/rb0121002-10>
285. Стратегія економічного та соціального розвитку України (2004-2015 роки) «Шляхом європейської інтеграції» / авт. кол.: А.С. Гальчинський, В.М. Геець та ін.; Нац. ін-т стратег. досліджень, Ін-т екон. прогнозування НАН України, М-во екон. та з питань європ. інтегр. України. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. – 416 с.
286. Стратегія сталого розвитку туризму і курортів в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.tourism.gov.ua/catalog/Docs/00000326

287. Структура и параметры развития рынка транспортных услуг: [монография] / общ. ред. Н. Т. Примачев ; Одесская национальная морская академия. – Одесса: ИздатИнформ, 2008. – 268 с.

288. Солдатов А. П. Административное право Российской Федерации: учебник / А. П. Солдатов, В. А. Мельников. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2006. – 346 с.

289. Степанов А. «Black Sea Cruise-2012» / А. Степанов // Порты Украины. – 2012. – № 08 (120) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3027>

290. Тимошевская А. Ю. Туристские ресурсы и их значение при оценке туристского потенциала региона / А. Ю. Тимошевская // матер. VII Всеросс. науч.-практ. конф. [«Актуальные вопросы экономических наук»]. – Новосибирск: ЦРНС, 2009. – С. 109–113.

291. Тимошевская А. Ю. Оценка туристского потенциала региона /А. Ю. Тимошевская // матер. I науч. конф. аспирантов и докторантов [«Научный поиск. Экономика. Управление. Право»] – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2009. – С. 220–223.

292. Тимошук О. М. Методичні положення по оцінці ефективності використання круїзного судна / О. М. Тимошук // Економіка і держава. – 2005. – № 8. – С. 32-35.

293. Тимошук О. М. Прогноз розвитку ринку туристичних послуг водного транспорту / О. М. Тимошук // Економіка і держава. – 2005. – № 1. – С. 55-59.

294. Титова В. А. Бенчмаркинг как инструмент формирования инновационного потенциала предприятия / В. А. Титова, О. В. Макаренко // Инновации. – 2006. – №7. – С. 101-107.

295. Ткаченко Л. В. Маркетинг послуг: підруч. [для студ. вищ. навч. закл.] / Л. В. Ткаченко. – К.: Центр навчальної літератури, 2003.– 192 с.

296. Ткаченко Т. І. Сталій розвиток туризму: теорія, методологія, реалії бізнесу: [монографія] / Т. І. Ткаченко – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2006. – 537 с.

297. Ткаченко Т. Н. Проблемы оптимизация территорий внутригородской рекреации / Т. Н. Ткаченко, С. Ф. Марова // Економіка та держава. – 2007. – №2. – С. 68-70.

298. Турило А. М. Економічна суть і особливості формування статичних показників результативності і продуктивності / А. М. Турило, А. А. Турило // Економіка промисловості. – 2005. – № 3. – С. 110-114.
Вартанов А. С. Экономическая диагностика предприятия: организация и методология / А. С. Вартанов – М.: Финансы и статистика, 1991. – 216 с.

299. Тищенко Е. Как реализовать круизный потенциал Черноморья? / Е. Тищенко // Порты Украины. – 2010. – № 1 (93). - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/1707>

300. Тищенко А. Н. Экономическая результативность деятельности предприятий: монография/ А. Н. Тищенко, Н. А. Кизим, Я. В. Догадайло. – Х.: ИД «ИНЖЭК», 2005. – 144 с.

301. Трифилова А. А. Оценка эффективности инновационного развития предприятия / А. А. Трифилова. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 304 с.

302. Уайлд П. Тенденции в развитии круизного рынка / П. Уальд // Порты Украины. - 2012. - № 03 (115).

303. Україна у цифрах 2011: статистичний збірник / [за ред. О. Г. Осауленка]. – К.: Державна служба статистики України, 2012. – 251 с.

304. Устойчивое развитие экономики: опережающее управление. Том 1 / В. А. Подсолонко, Е. А. Подсолонко, В. Н. Храпко. – Симферополь: ДИАЙПИ, 2013. – 610 с.

305. Фатхутдинов Р. А. Производственный менеджмент: учебник для вузов / Р. А. Фатхутдинов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 447 с.

306. Федонін О. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. посібник/ О. С. Федонін, І. М. Рєпіна, О. І. Олексюк. – К.: КНЕУ, 2004. – 316 с.
307. Федорченко В. К. Словник-довідник туристських термінів / В. К. Федорченко, І. М. Мініч. – К.: Дніпро, 2000. – 156 с.
308. Философия: Энциклопедический словарь / [под ред. А. А. Ивина]. – М.: Гардарики, 2004. – 253 с.
309. Философский энциклопедический словарь / [Гл. редакция: Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов]. – М.: Сов. Энциклопедия, 1983. – 840 с.
310. Финансы: учеб. пособие / [под ред. проф. А. М. Ковалевой]. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 384 с.
311. Фоменко Н. В. Рекреаційні ресурси та курортологія: навч. посіб. / Н. В. Фоменко. – К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 312 с.
312. Фролова Л. В. Формирование бизнес-модели предприятия / Л. В. Фролова, Е. С. Кравченко. – К.: Центр учебной литературы, 2012. – 384 с.
313. Ходаков В. Е. Влияние природно-климатических факторов на социально-экономические и производственные системы [монография] / В. Е. Ходаков, Н. А. Соколова, С. Г. Чёрный. – Гринь, 2013 – 354 с.
314. Холлоуей Дж. К. Туристический бизнес [пер. с изд. 7-го] / Дж. К. Холлоуей, Н. Тейлор. – К.: Знання, 2007. – 798 с.
315. Хотомлянский А. Л. Оценка и анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия с использованием матричной модели / А. Л. Хотомлянский, Т. Н. Чернота, Д. В. Тузенко // Вестник Приазовского Государственного технического университета. – Мариуполь: ПГТУ, 2000. – Вып. 9. – С. 258-263.
316. Цопа Н. В. Формування конкурентної стратегії туристичного підприємства в залежності від стадії життєвого циклу його продукту / Н. В. Цопа // Розвиток фінансових методів державного управління національною

економікою: зб. наук. пр. — Донецьк : ДонДУУ, 2012. — Т. XIII. — С. 367—375. — (Серія "Економіка"; Вип. 238).

317. Цёхла С. Ю. Специфика рекреационной индустрии / С. Ю. Цёхла // матер. міжнар. наук.-практ. конф. [«Становлення сучасної економіки: науково-практичні аспекти»], (м. Севастополь, 21-22 бер. 2008 р.) / М-во освіти і науки України, Кримський інститут економіки та господарського права. — Севастополь: КІЕГП, 2008. — С. 40-41.

318. Цибух В. І. Державне регулювання у сфері туризму в Україні / В. І. Цибух // Статистика України. — 2005. — № 1. — С. 80–85.

319. Цихан Т. В. Кластерная теория экономического развития / Т. В. Цихан// Теория и практика управления.— 2003.— № 5.— [Электронный ресурс]. —Режим доступа: <http://www.subcontract.ru>.

320. Цьохла С. Ю. Стратегічні напрямки підвищення іміджу курортів України на світових ринках / С. Ю. Цьохла // Культура народів Причорномор'я. — 2008. — № 145. — С. 159–163

321. Цьохла С. Ю. Стратегічні пріоритети розвитку курортно-рекреаційної сфери України / С. Ю. Цьохла // Регіональна бізнес-економіка та управління. — 2008. — № 3 (19). — С. 124–131.

322. Цьохла С. Ю. Сутність соціально орієнтованої рекреаційної діяльності й проблеми її розвитку / С. Ю. Цьохла // Економіка та держава. — 2008. — № 1. — С. 21–23.

323. Цьохла С. Ю. Трансформація рекреаційної діяльності та розвиток регіональних ринків курортно-рекреаційних послуг (методологія, аналіз і шляхи вдосконалення) / С. Ю. Цьохла. — Сімферополь: Таврія, 2008. — 352 с.

324. Чекаловец В. Круизный бизнес черноморских портов Украины. Некоторые пути его улучшения / В. Чекаловец, В. Селиванов // Транспорт. — 2004. - № 47. — С. 67.

325. Чевганова В. Кластеры и их экономическое значение / В. Чевганова, И. Брижань // Экономика Украины. - 2002. - № 11. — С. 35.

326. Черняк Ю. И. Системный анализ в управлении экономикой / Ю. И. Черняк. – М.: Экономика, 1975. – 191 с.
327. Черчик Л. М. Стратегічний потенціал рекреаційної системи регіону: теорія, методологія, оцінка: монографія / Л. М. Черчик, Н. В. Коленда. – Луцьк: ЛНТУ, 2008. – 235 с.
328. Чудновский А. Д. Менеджмент в туризме и гостиничном хозяйстве: учеб. пособие / А. Д. Чудновский, М. А. Жукова – М.: КНОУС, 2006. – 320 с.
329. Шалмина Г. Г. Российские корни территориального кластера / Г. Г. Шалмина, А. И. Гагарин // ЭКО. – 2007. – № 12. – С. 163-171.
330. Шаптала О. С. Автономна Республіка Крим: питання державного управління сферою рекреаційного обслуговування / О. С. Шаптала. – Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2003. – 265 с.
331. Шаптала О. С. Організація державного управління сферою рекреаційного обслуговування в Україні / О. С. Шаптала [зб. наук. пр. Національної академії державного управління при Президентові України]. – 2003. – № 2. – С. 348–360.
332. Шаптала О. С. Система підвищення кваліфікації кадрів як основа ефективності курортно-рекреаційної галузі / О. С. Шаптала // Вісник Української Академії державного управління при Президентові України. – 2002. – №4. – С. 306-308.
333. Шарипова О. Производственный потенциал крупных производственных комплексов / О. Шарипова // Бизнес-Информ. – 1999. – №3-4. – С. 144-145.
334. Швайка Л. А. Державне регулювання економіки / Л. А. Швайка. – К.: Знання, 2006. – 435 с.
335. Швец И. Ю. Пространственно-региональная кластеризация туристического комплекса / И. Ю. Швец // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – № 2. – С. 65-73.

336. Шмагина В. В. Рекреация и туризм в системе современных приоритетов социально-экономического развития / В. В. Шмагина, С. К. Харичков. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2000. – 70 с.
337. Шпилько С. Морские круизы: теория и практика: учеб. пособие / С. Шпилько, Н. Андросова, Р. Чударев. – М.: Советский спорт, 2012. – 147 с.
338. Эконометрика: учебник / [под. ред. И. И. Елисеевой]. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 344 с.
339. Экономическая статистика: учебник / [под ред. Ю. Н. Иванова]. – М.: ИНФРА-М, 1998.- 480 с.
340. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг [Текст] / [Примачев Н. Т. и др.] ; Одес. нац. мор. акад. - Одесса: Автограф, 2004. – 320 с.
341. Экспертные оценки в задачах управления: [сборник трудов]. –М.: Институт проблем управления, 1982. – 106 с.
342. Эндрес А. Экономика природных ресурсов / А. Эндрес, И. Квернер. – СПб.: Питер. – 2004. – 256 с.
343. Юткін В. М. Організаційно-економічний механізм розвитку рекреаційного комплексу Причорномор'я / В. М. Юткін. – К.: ЗАТ «НІЧЛАВА» – 2003. – 152 с.
344. Яковенко И. М. Туристские ресурсы Украины / И. М. Яковенко. – Симферополь: СОНАТ, 2007. – 92 с.
345. Янковська Л. А. Розвиток освітньо-фахового потенціалу регіону: теорія, методологія, практика: монографія / Л. А. Янковська. – Львів: ІРД НАН України, 2007. – 260 с.
346. Яркіна Н. Н. Экстраполяция как средство экспресс-диагностики в управлении предприятиями рыбного хозяйства / Н. Н. Яркіна // Економічний аналіз : зб. наук. праць . – Тернопіль: “Економічна думка”, 2013. – Вип. 12. – Частина 4. – С. 180-184.
347. Яркіна Н. М. Економіка підприємства: навч. посібник / Н. М. Яркіна. – Керч: Вид-во ТОВ «Керченська міська друкарня», 2011. – 380 с.

348. Яркіна Н. М. Статистика: навч. посібник / Н. М. Яркіна. – К: Університет «Україна», 2012. – 256 с.

349. Ярош А. М. Курорты Крыма среди приморских климатических курортов Европы и прилегающих к ней регионов Азии и Африки / А. М. Ярош, В. М. Ефимова, С. С. Солдатченко [приложение к науч.-практ. дискуссионно-аналит. сб. «Вопросы развития Крыма»]. – Симферополь: «Терра Таврика», «Таврия Плюс», 2002. – 72 с .

350. Яшева Г. А. Обоснование кластерного подхода к повышению эффективности регионального производства / Г. А. Яшева // Вестник Витебского государственного технологического университета. – 2012. – №23. – С. 171-174.

351. Berlitz Complete Guide to Cruising and Cruise Ships 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cruises.about.com/od/cruisereading/gr/Book-Review-Berlitz-Complete-Guide-To-Cruising-And-Cruise-Ships.htm>.

352. Brida J. G. Resident's attitudes and perceptions towards cruise tourism development: a case study of Cartage de Indias (Colombia)/ J. G. Brida, E. Riaco, S. Zapata Aguirre // Tourism and Hospitality Research. – 2011. – Vol. 11, № 3. – P. 187-202.

353. Brida J. G. The impacts of the cruise industry on tourism destinations / J.G. Brida, S.Z. Aguirre [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ssrn.com/abstract=1298403>.

354. Butler M. Worldwide Cruise Ship Activity / M. Butler. – Madrid: World Tourism Organization, 2003. – 216 p.

355. Camire D. Rule change could alter cruise industry / D. Camire // The Honolulu Advertiser. – 2008. - № 11. – P.1-2.

356. Chase G. Evaluating the economic impact of cruise tourism: a case study of Barbados/ G. Chase, I. Alon // Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research. – 2002. - Vol. 13. № 1. – P. 5-18.

357. CLIA Statistical Reports [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cruising.org/regulatory/issues-facts>

358. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.europeancruisecouncil.com/content/economic%20report.pdf>

359. Cruise Market Profile Study [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Market_Profile_2011.pdf

360. Diedrich A. Cruise ship tourism in Belize: The implications of developing cruise ship tourism in an ecotourism destination / A. Diedrich // Ocean and Coastal Management. – 2010. – Vol. 53. – P. 234-244.

361. GNI per capita, Atlas method (current US\$). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.CD>

362. International tourism, receipts (current US\$) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD>

363. International tourism, expenditures (current US\$). [Electronic resource]. – 2013. – Access mode: <http://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.XPND.CD>

364. International tourism, number of arrivals [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL>

365. Lekakou M. B. Which Homeport in Europe: The Cruise Industry's Selection Criteria/ M. B. Lekakou, A. A. Pallis, G. K. Vaggelas // TOURISMOS: An International Multidisciplinary Journal of Tourism. – 2009. – Vol. 4. No. 4, pp. 215-240.

366. Logunova N. Clustering as a modern form of cruise tourism organization in Ukraine/ N. Logunova // Present-day entrepreneurship: national problems and the international development experience. CA, USA, B&M Publishing. – 2013. – P. 45-52.

367. Logunova N. Multifaceted Analysis of the Structure of Economic Potential of Enterprises in The Cruise Industry/ N. Logunova, I. Charova // Актуальні проблеми економіки. – 2014. - № 3 (153). – С. 194-198.

368. McCarthy J. The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta/ J. McCarthy // European Planning Studies. 2003. – Vol.11, No.3. pp. 341-350.

369. Nolan A. What takes to be a US cruise port / A. Nolan // Marine Engineering Log. 1987. Vol.92. No.2. pp.27-29.

370. Papathanassis A. Income lighthouses at sea: The potential of cruise tourism for German destinations / A.Papathanassis. - TASH Fachtaunq Kreuzfahrt. – Kiel, 2011. – 23 p.

371. Population, total refers to the total population. [Electronic resource]. – 2013. – Access mode: <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?display=default>

372. Port Index. [Electronic resource]. – 2013. – Access mode: <http://www.worldportsource.com/ports/index/ITA.php>

373. Statistic Report promoted by MedCruise [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.costabravacruiseports.com/wp-content/uploads/2012/09/MedCruise_Statistic-Report-2011_Port-of-Palamos.pdf

374. The Authority on World Travel & Tourism [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.wttc.org/research/economic-impact-research/country-reports/>

375. THE CRUISE INDUSTRY. A €34 Billion Partner in Europe's Economic Growth [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.irn-research.com/files/4513/0224/9897/ECC-Report-20107-LR.pdf>

376. The Travel & Tourism Competitiveness Report 2011. World Economic Forum: Geneva, Switzerland. – 2011, 501 p.

377. Travel & Tourism Economic Impact 2013 Ukraine [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.wttc.org/research/economic-impact-research/country-reports/u/ukraine/>

Приложение А

Таблица А. 1

Взаимосвязь отраслей, задействованных в развитии круизной индустрии

Отрасли, задействованные в развитии круизного туризма	Дифференциация отраслей (суботраслей)	Основные виды хозяйственной деятельности отраслей (суботраслей)
1	2	3
Отрасли производственной сферы		
Промышленность		
Машиностроение и металлообработка	Судостроение Судоремонт Автомобилестроение Авиационная промышленность Электротехника Приборостроение Железнодорожное машиностроение	Строительство и техническое обслуживание круизных судов; строительство транспортных средств для перемещения туристов к месту назначения; обеспечение судов и морских портов навигационным и электротехническим оборудованием и т.п.
Пищевая промышленность	Промышленность алкогольных напитков Промышленность безалкогольных напитков Табачная промышленность Макаронная промышленность Кондитерская промышленность Молочная промышленность Мясная промышленность Хлебопекарная промышленность Другие виды пищевых производств	Производство продуктов питания и полуфабрикатов, алкогольных и безалкогольных напитков, табачных изделий, потребляемых в процессе приобретения круизного туристского продукта.
Легкая промышленность	Текстильная Швейная Обувная Галантерейная	Производство специальной одежды и обуви для работников сферы круизного бизнеса (команды судна, официантов, поваров и т.д.), а также применение текстильных и швейных изделий при оформлении интерьера судна (шторы, скатерти, салфетки и т.п.) гостиниц, ресторанов и др., обеспечение постельными принадлежностями и галантерейными товарами и т.п.
Полиграфическая промышленность	Издательское и рекламное производство Упаковочное производство	Издательство рекламных каталогов, буклетов и других информационных печатных материалов о круизном туризме, производство упаковочной продукции для поставки сырья и материалов на судно.

Продолжение табл. А.1

1	2	3
Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность	Лесозаготовительная промышленность Лесохимическая промышленность Деревообрабатывающая промышленность Целлюлозно-бумажная промышленность	Производство необходимой мебели для создания соответствующего интерьера круизного лайнера, обеспечение команды и пассажиров судна различными бумажными и картонными изделиями, включая бытовые и т.п.
Электроэнергетика	Тепло-, гидро-, атомные электростанции Электростанции на альтернативных источниках энергии (ветровые, солнечные) Электрические и тепловые сети	Обеспечение энергоснабжения круизного судна и предприятий круизной индустрии.
Топливная промышленность	Газовая промышленность Угольная промышленность Нефтяная промышленность	Добыча и переработка топлива для обеспечения энергетических потребностей круизного судна.
Стекольная и фарфорофаянсовая промышленность	Керамическое производство Стекольная промышленность	Производство посуды и фарфорово-фаянсовых изделий для организации процесса обслуживания пассажиров круизного судна, стекла и стекольной продукции для оснащения корабля, производство художественного стекла и сувенирной продукции, представляющих туристский интерес.
Химическая и нефтехимическая промышленность	Неорганическая химия Органическая химия Фармацевтическая химия Парфюмерия и косметика Другие химические производства	Производство пластмассовых, лакокрасочных и других видов химических (синтетических) изделий для всех отраслей промышленности, участвующих в развитии круизного туризма, в том числе лекарственных и косметических препаратов для оказания медицинских, оздоровительных и других услуг (СПА-процедуры и т.п.) пассажирам судна.
Медицинская промышленность	Фармацевтическая промышленность Промышленность медицинских изделий	Производство синтетических лекарственных средств и медикаментов, выпуск изделий медицинского назначения для оказания медицинских и реабилитационных услуг в круизном туре.

Продолжение табл. А.1

1	2	3
Прочие отрасли производственной сферы		
Сельское хозяйство	Растениеводство Грибоводство Животноводство	Обеспечение продовольствием и получение сырья для ряда отраслей промышленности, участвующих в круизном бизнесе.
Транспорт и связь	Железнодорожный транспорт Автодорожный транспорт Морской транспорт (портовое хозяйство) Авиационный транспорт Пассажирские и транзитные перевозки Связь (телеграфная связь, телефонная радиосвязь)	Организация круизного судоходства, оказание услуг по приему/отходу и агентированию судов, перевозке пассажиров, предоставление услуг терминалов и мест для стоянки, аренды транспортных средств, такси, предоставление информации о маршрутах поездок, планирование и организация поездок и т.п.
Торговля и общественное питание	Оптовая торговля Розничная торговля Общественное питание	Организация питания пассажиров судна, производство кулинарной продукции и её реализация, торговля товарами долговременного и краткосрочного пользования для обеспечения потребностей круизных компаний.
Материально техническое снабжение и сбыт	Распределение и реализация средств производства Организация снабжения	Организация снабжения судна необходимой провизией, сырьем, материалами и т.п., их хранение и реализация.
Отрасли непроизводственной сферы		
Здравоохранение, физическая культура и социальное обеспечение	Здравоохранение Отдых и туризм Физическая культура Социальное обеспечение	Предоставление оздоровительных услуг, организация спортивных мероприятий и занятий разными видами спорта на борту лайнера, в том числе индивидуальные занятия с тренером, социальная защита и социальное обеспечение членов команды и пассажиров.
Образование	Система среднего специального и высшего образования	Обеспечение процесса подготовки квалифицированных специалистов в сфере круизного бизнеса (судоводителей, членов команды, годов-переводчиков, менеджеров и т.д.)
Культура и искусство	Художественное творчество Культурное наследие Клубная и развлекательная деятельность Массовое создание и распространение культурных благ – индустрия культуры Производство аудиовизуальной продукции	Организация развлекательно-зрелищных мероприятий на борту судна и на берегу, предоставление телевизионных, культурно-просветительских и других видов услуг, создание кинематографической продукции и т.п.

Продолжение табл. А.1

1	2	3
Наука и научное обслуживание	Научно-исследовательские центры и институты Вузы	Разработка инновационных проектов по развитию круизного сектора экономики и предприятий, в него входящих, инициирование внедрения инноваций на предприятиях, разработка перспективных экологически чистых технологий для совершенствования процесса производства круизного туристского продукта.
Финансы, кредит, страхование, пенсионное обеспечение	Банковская и страховая деятельность Пенсионное обеспечение Вспомогательная финансово-посредническая деятельность на кредитном рынке и рынке ценных бумаг	Организация банковского и страхового обслуживания туристов, в том числе безналичной системы расчетов на борту судна, разработка специальных кредитных программ для предприятий и организаций круизного бизнеса, пенсионное обеспечение сотрудников и пассажиров круизных линий.
Управление	Механическое, техническое управление Биологическое управление Социальное управление	Управление развитием круизного туризма со стороны государственных, региональных и местных органов власти, внутрифирменное управление процессами, управление машинами и механизмами с целью организации производственного процесса предприятий круизной индустрии.
Общественные объединения	Объединения субъектов туристической деятельности Ассоциация морских портов Ассоциация судостроителей Туристская ассоциация Другие общественные объединения	Объединение хозяйствующих субъектов для совместных действий по развитию круизного бизнеса и связанных с ним отраслей, разработка мероприятий по улучшению условий обслуживания туристов и формированию защиты социальных интересов работников.

Приложение Б

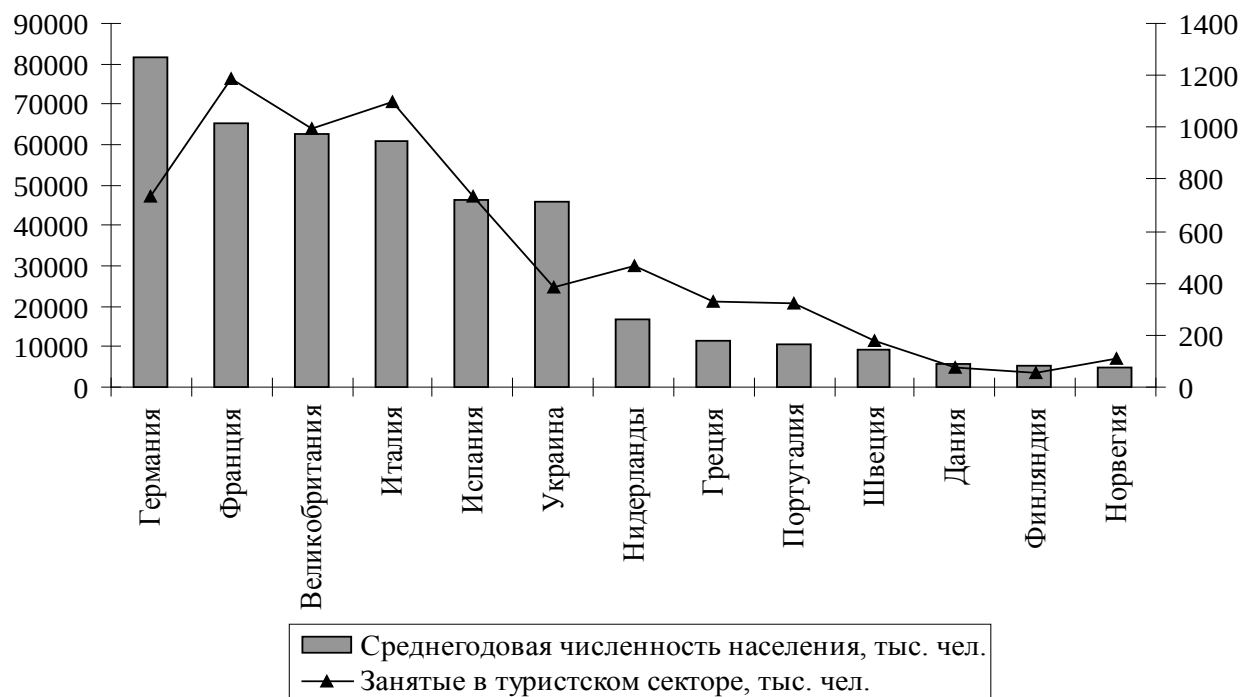


Рис. Б.1. Взаимосвязь среднегодовой численности населения и количества работников, занятых в туристском секторе экономики
(составлено автором с использованием [371, 374, 375])

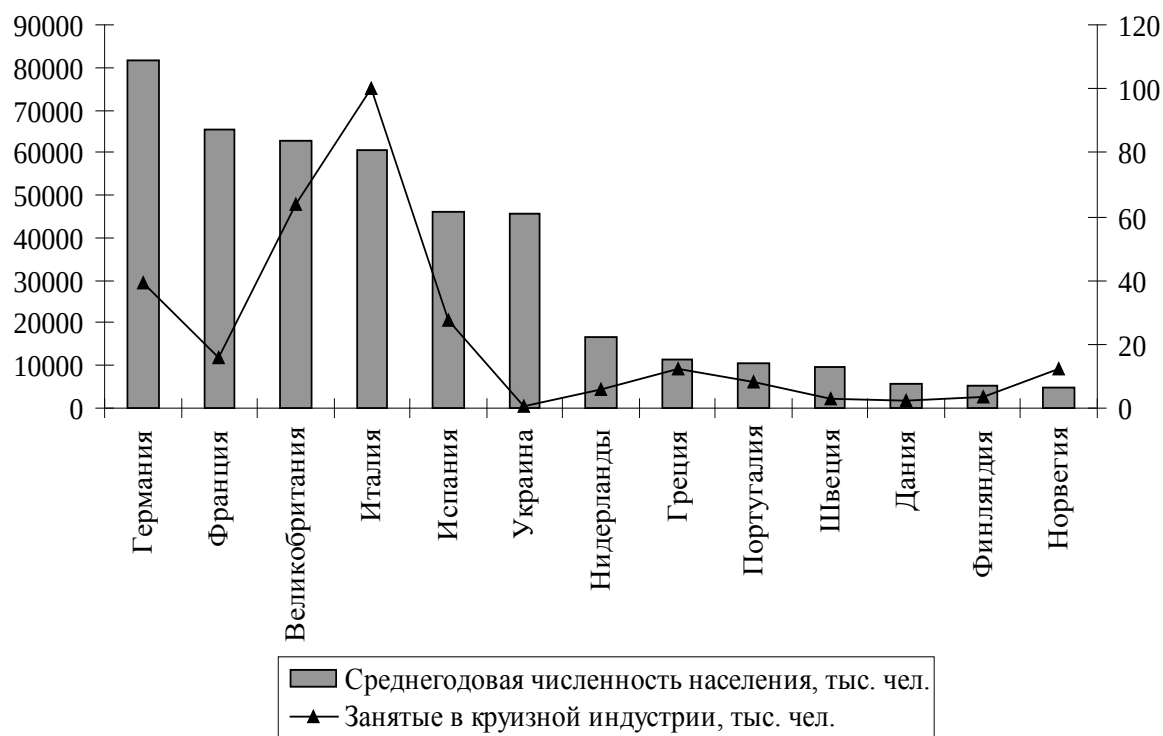


Рис. Б.2. Взаимосвязь среднегодовой численности населения и количества работников, занятых в круизной индустрии
(составлено автором с использованием [371, 375])

Продолжение приложения Б

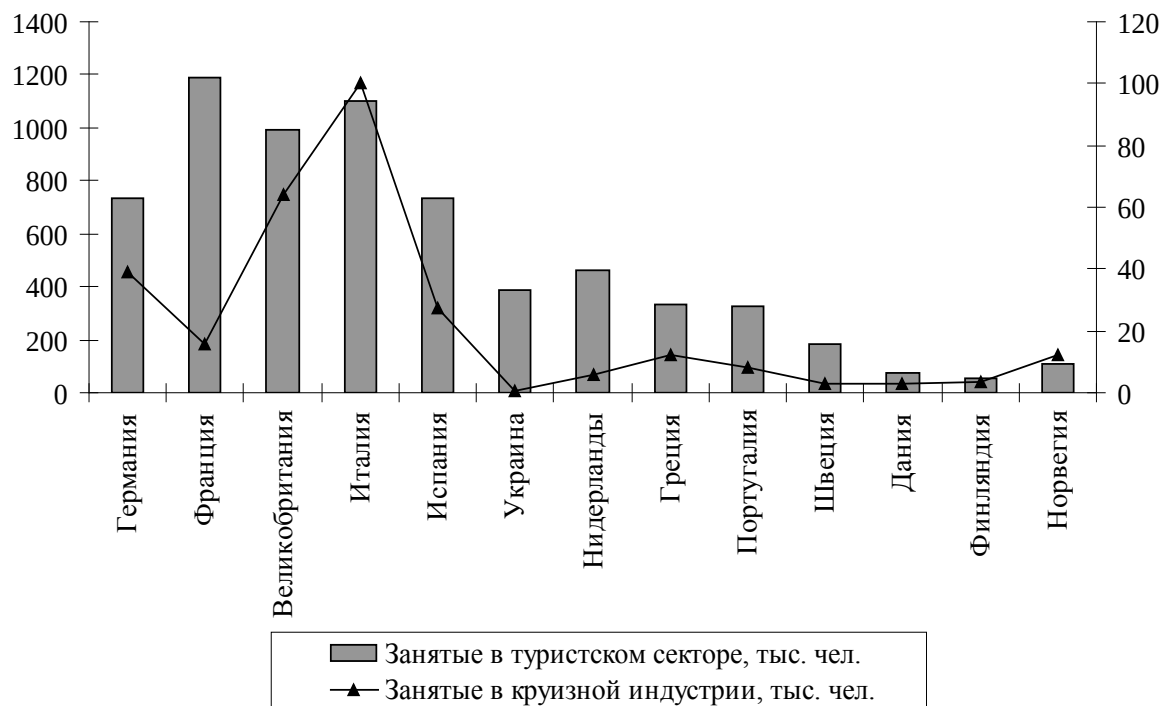


Рис. Б.3. Взаимосвязь количества работников, занятых в туристском секторе и в круизной индустрии
(составлено автором с использованием [374, 375])

Приложение В

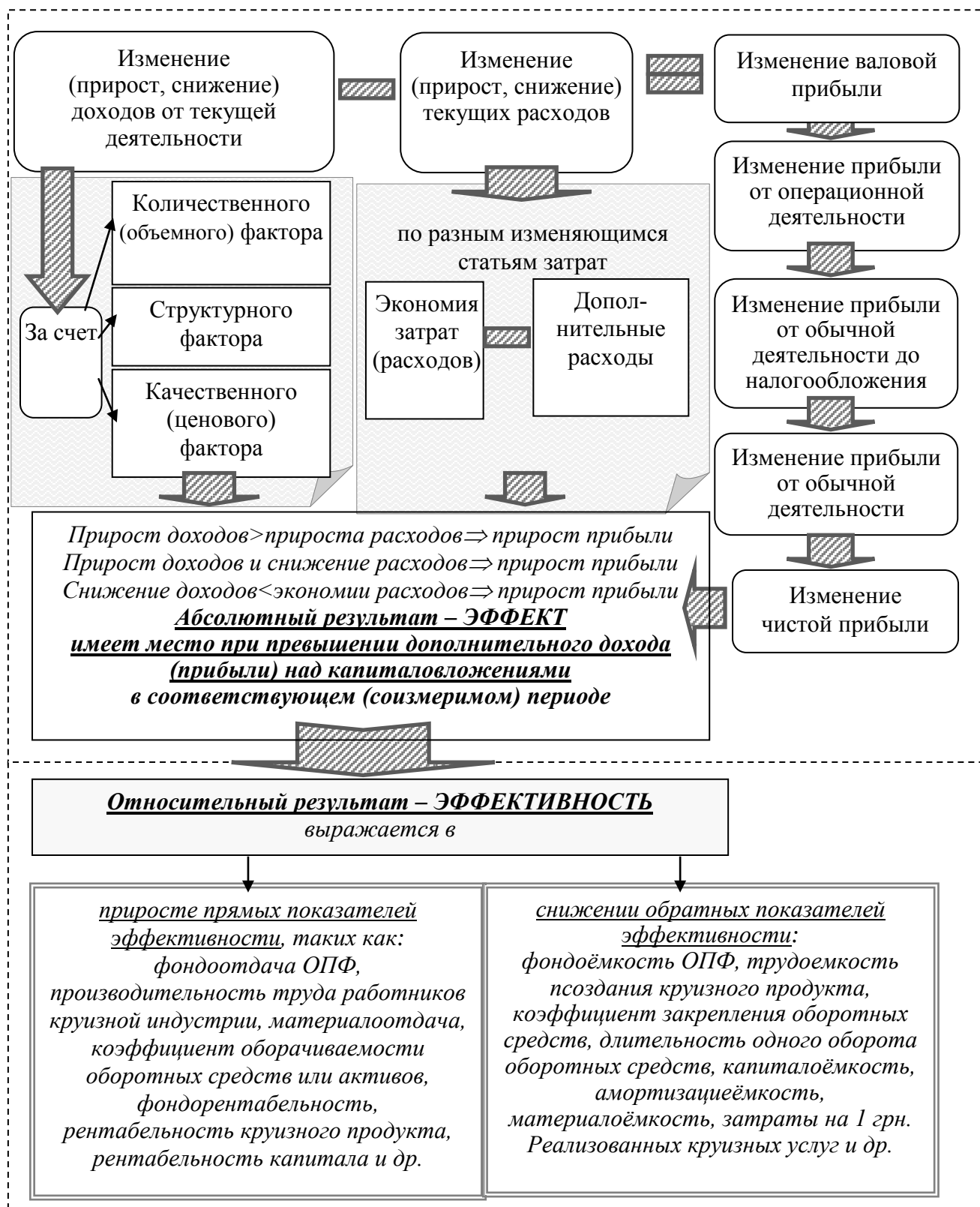


Рис. В.1. Логическая схема оценки целесообразности внедрения локальных улучшающих инноваций на предприятиях круизной индустрии

Источник: составлено автором с использованием [126, 196, 199]

Продолжение приложения В



Рис. В.2. Уровни проявления эффективности инноваций
в круизном туризме

Приложение Д

Анкета пассажира круизного судна

1. Вы путешествуете один (одна) или с компанией?

- ☐ - один (одна); ☐ - с супругом (супругой); ☐ - с супругом (супругой) и детьми;
☐ - с друзьями.

2. Это Ваш первый круиз?

- ☐ - да; ☐ - нет.

3. Если Вы ответили «нет» на предыдущий вопрос, то много ли Вы раз отправлялись в круиз?

- ☐ 1, ☐ 2, ☐ 3, ☐ 4, ☐ 5, ☐ 6, ☐ 7, ☐ 8, ☐ 9, ☐ - 10 и более.

4. Какова, по Вашему мнению, оптимальная длительность круиза:

- ☐ - до 5 дней; ☐ - 5-10 дней; ☐ - 10-15 дней; ☐ - от 15 дней и более.

5. Как Вы приобрели круизный билет?

- ☐ - у туроператора; ☐ - заказал он-лайн по интернету, ☐ - на борту круизного судна.

6. Сколько Вы заплатили за этот круиз? \$ _____

7. Сколько человек в Вашей каюте?

- ☐ 1, ☐ 2, ☐ 3, ☐ 4.

8. Почему Вы отдали предпочтение круизу?

- ☐ качественное питание и проживание;
☐ цена круиза;
☐ возможность посетить за одну поездку сразу несколько стран;
☐ познавательность и насыщенность круизного тура;
☐ развлечения и отдых на борту судна;
☐ безопасность круизного мореплавания;
☐ комплексность предоставления услуг;
☐ возможность оздоровления организма и снятия стресса;
☐ атмосфера дружеского общения на корабле, возможность приобретения новых знакомств;
☐ соотношение цены и качества;
☐ фактор «не летать»;
☐ отсутствие детей на корабле.

9. Каковы Ваши расходы (в среднем) при посещении круизного порта? \$ _____

10. Как распределяются Ваши расходы на берегу при заходе судна в порт?

Береговые экскурсии \$ _____

Бары и рестораны \$ _____

Такси и городской транспорт \$ _____

Одежда \$ _____

Местные сувениры \$ _____

Часы и ювелирные украшения \$ _____

Другие покупки \$ _____

Приобретение спиртных напитков \$ _____

Парфюмерия и косметика \$ _____

Развлечения/ночные клубы \$ _____

Телефон и интернет \$ _____

Жилье \$ _____

Электроника \$ _____

11. Как распределяются Ваши расходы в порту отправления (прибытия) круизного судна?

Береговые экскурсии \$ _____	Приобретение спиртных напитков \$ _____
Бары и рестораны \$ _____	Парфюмерия и косметика \$ _____
Такси и городской транспорт \$ _____	Развлечения/ночные клубы \$ _____
Одежда \$ _____	Телефон и интернет \$ _____
Местные сувениры \$ _____	Жилье \$ _____
Часы и ювелирные украшения \$ _____	Электроника \$ _____
Другие покупки \$ _____	

12. По шкале от 1 до 10 оцените Ваши впечатления:

Береговые экскурсии: ☐ 10, ☐ 9, ☐ 8, ☐ 7, ☐ 6, ☐ 5, ☐ 4, ☐ 3, ☐ 2, ☐ 1.
 Исторические места/музеи: ☐ 10, ☐ 9, ☐ 8, ☐ 7, ☐ 6, ☐ 5, ☐ 4, ☐ 3, ☐ 2, ☐ 1.
 Привлекательность края: ☐ 10, ☐ 9, ☐ 8, ☐ 7, ☐ 6, ☐ 5, ☐ 4, ☐ 3, ☐ 2, ☐ 1.
 Гостеприимство жителей: ☐ 10, ☐ 9, ☐ 8, ☐ 7, ☐ 6, ☐ 5, ☐ 4, ☐ 3, ☐ 2, ☐ 1.
 Шопинг (разнообразие магазинов): ☐ 10, ☐ 9, ☐ 8, ☐ 7, ☐ 6, ☐ 5, ☐ 4, ☐ 3, ☐ 2, ☐ 1.
 Цены на такси и местный транспорт: ☐ 10, ☐ 9, ☐ 8, ☐ 7, ☐ 6, ☐ 5, ☐ 4, ☐ 3, ☐ 2, ☐ 1.
 Учтивость сотрудников: ☐ 10, ☐ 9, ☐ 8, ☐ 7, ☐ 6, ☐ 5, ☐ 4, ☐ 3, ☐ 2, ☐ 1.
 Общее впечатление от круиза: ☐ 10, ☐ 9, ☐ 8, ☐ 7, ☐ 6, ☐ 5, ☐ 4, ☐ 3, ☐ 2, ☐ 1.

13. Оправдались ли Ваши ожидания от круизного тура?

☐ - да; ☐ - нет.

14. Ваш возраст:

☐ - до 24 лет; ☐ - 25-44; ☐ - 45-64; ☐ - 65+

14. Каков Ваш средний годовой доход (в \$ США):

☐ - до 5000 \$; ☐ - 5000-10000 \$; ☐ - 10000-20000 \$; ☐ - 20000-30000 \$; ☐ - 30000-50000 \$;
☐ - свыше 50000 \$.

15. Ваш пол:

☐ - мужской; ☐ - женский.

16. Ваш семейный статус:

☐ - состою в браке; ☐ - не женат (не замужем).

17. Ваше образование:

☐ - неполное среднее; ☐ - среднее; ☐ - среднее специальное; ☐ высшее.

Приложение Е

Таблица Е.1

**Анкета для оценки факторов при выборе центра базирования
и центра захода круизного судна**

Факторы, влияющие на выбор круизного центра операторами турбизнеса	Баллы по факторам*	Баллы по характеристикам факторов**
1	2	3
I. Природные характеристики порта 1. Близость к туристским маршрутам 2. Защита от неблагоприятных погодных условий 3. Возможности безопасного подхода и стоянки судна 4. Метеорологические и климатические факторы (ветры, температуры воздуха и воды, осадки и туманы) 5. Гидрологические факторы (колебания уровней воды, волнение, течения) 6. Геоморфологические факторы (геологическое строение района, изменимость берегов и дна, движение наносов и свойства грунтов) 7. Акватории и водные подходы к порту 8. Глубины порта		
II. Портовые услуги для пассажиров 1. Круизные туристские агентства 2. Банковские услуги 3. Услуги связи 4. Обеспечение безопасности окружающей среды 5. Магазины Duty free 6. Детские и спортивные площадки 7. Транспортные маршруты внутри порта 8. Пункты первой медицинской помощи 9. Услуги по уходу за детьми		
III. Портовые услуги для круизных судов 1. Лоцманская проводка 2. Обеспечение снабжения (топливо, смазочные материалы, провизия и т.п.) 3. Буксировка 4. Бункеровка 5. Агентирование 6. Судостроительные и судоремонтные сооружения 7. Услуги по обеспечению безопасности и охраны 8. Приспособления для приема бытовых отходов		

Продолжение табл. Е.1

1	2	3
IV. Портовая инфраструктура 1. Инфраструктура для пассажиров (посадка/высадка) 2. Количество причалов 3. Современные пассажирские терминалы 4. Способность к принятию большого числа пассажиров одновременно 5. Инфраструктура для членов экипажа судна 6. Инфраструктура для пассажиров с ограниченными физическими возможностями 7. Наличие автоматических средств для подъема/спуска пассажиров 8. Способность к приему судов различных размеров и возможность приема одновременно нескольких лайнеров 9. Близость и площадь автобусной стоянки		
V. Система управления портом 1. Возможность создания долговременных отношений с круизными операторами 2. Особое отношение к постоянным клиентам (скидки, специальные предложения и т.п.) 3. Быстрое реагирование на специфические потребности круизных компаний и туристов (лечение, отдых, конфиденциальность и т.п.) 4. Система связи круизного порта с другими портами 5. Маркетинговая и логистическая политика порта 6. Планирование и позиционирование круизного турпродукта 7. Ценовая политика		
VI. Городская инфраструктура 1. Наличие международного аэропорта 2. Доступность международного железнодорожного вокзала 3. Доступность интермодального транспорта 4. Соответствующая гостиничная инфраструктура 5. Рестораны, рынки, зоны отдыха 6. Информационные указатели для туристов 7. Достаточное количество экскурсионных автобусов и автобусных маршрутов 8. Достаточное количество такси 9. Достаточное число гидов-переводчиков		
VIII. Привлекательные места и мероприятия для туристов 1. Привлекательный край (живописные места) 2. Культурные и исторические достопримечательности		

Продолжение табл. Е.1

1	2	3
3. Возможность посещения соседних туристских регионов 4. Культурно-развлекательные зрелищные мероприятия (система аттракций) 5. Традиции и обычаи (в т.ч. национальная кухня) 6. Конгрессный туризм 7. «Зеленый туризм» 8. Спортивный туризм 9. Религиозный туризм 10. Яхтенный туризм		
VIII. Результативность работы порта 1. Скорость обслуживания судна 2. Обработка багажа 3. Содействие пассажирам и туристским операторам 4. Обеспечение безопасности 5. Стоимость услуг для круизных судов 6. Стоимость услуг для пассажиров 7. Портовые сборы 8. Стоимость аренды (приобретения) помещения под офис круизной компании 9. Компетентность персонала порта 10. Качество предоставления услуг		
IX. Интермодальный транспорт 1. Морское сообщение 2. Наземное сообщение 3. Дорожная инфраструктура 4. Воздушное сообщение 5. Пропускная способность аэропорта		
X. Политические условия и нормативно-правовая база 1. Межправительственные соглашения 2. Стимулы для начала деятельности круизной компании 3. Каботажная политика государства 4. Политика в отношении передачи терминалов в концессию 5. Политическая стабильность 6. Национальная туристская политика 7. Погранично-таможенное оформление 8. Коррупция в органах власти 9. Инвестиционный климат		

* оценка проводится по 10-балльной шкале, 10 баллов – самому значимому критерию, 1 балл – критерию, не имеющему существенного значения. В случае равной важности отдельных критериев им присваиваются одинаковые баллы.

** аналогичным образом оцениваются подкритерии внутри каждого фактора.

Приложение Ж

Таблица Ж.1

Анкета индивидуальной оценки компетентности экспертов

Вопрос*	Балльная оценка				
	1	2	3	4	5
1. Как Вы оцениваете уровень своей информированности в теории и практике по проблемам развития круизного туризма?					
2. Обладаете ли Вы знаниями по вопросам организации и управления системой портового хозяйства?					
3. Имеете ли Вы практический опыт в сфере разработки и принятия стратегических управленческих решений?					
4. Активно ли Вы интересуетесь политической обстановкой в стране, следите ли за всеми изменениями в политическом курсе правительства, знакомы ли Вы с программами развития ведущих политиков?					
5. Знакомы ли Вы с законами и закономерностями размещения и взаимодействия компонентов географической среды и их сочетаний на разных уровнях?					
6. Интересуетесь ли Вы современными тенденциями в сфере развития туризма и смежных с ним отраслей?					
7. Оцените уровень Ваших знаний по вопросам теории и практики менеджмента и маркетинга?					
8. Знакомы ли Вам современные модели экономического и социального развития, методы и методики управленческого воздействия на результаты деятельности экономических систем?					
9. Знаете ли Вы, как осуществляется функционирование инфраструктурных систем города?					
10. Обладаете ли Вы аналитическими способностями и возможностями прогнозировать тенденции развития социально-экономических явлений и процессов?					

Оценивание проводится по шкале от 1 до 5, при этом установлена следующая градация оценок:

5 баллов – эксперт обладает исчерпывающими знаниями по исследуемой проблеме;

4 балла – эксперт хорошо знаком с проблемой, имеет о ней собственное представление;

3 балла - вопрос входит в сферу деятельности эксперта, однако тесно не связан с его специализацией;

2 балла – эксперт имеет поверхностные знания по исследуемой проблеме;

1 балл – эксперт не знаком с данной проблемой (не обладает необходимыми знаниями).

Приложение 3

Таблица 3.1

Оценка компетентности экспертов

Порядковый номер эксперта	Порядковый номер вопроса										Средняя оценка компетентности эксперта	Коэффициент уровня компетентности эксперта
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1	4	5	5	4	5	3	4	4	3	4	4,1	0,82
2	5	2	4	4	3	5	5	4	4	5	4,1	0,82
3	3	1	5	5	3	5	4	3	3	4	3,6	0,72
4	2	2	5	5	2	4	3	5	2	5	3,5	0,70
5	4	3	4	5	3	5	2	4	3	4	3,7	0,74
6	4	3	5	4	2	5	5	5	4	4	4,1	0,82
7	3	4	4	3	4	5	4	3	3	5	3,8	0,76
8	2	5	4	2	5	4	4	2	5	4	3,7	0,74
9	4	4	5	3	5	3	5	4	4	4	4,1	0,82
10	3	5	4	4	4	4	4	2	4	4	3,8	0,76
11	3	5	4	4	3	4	2	4	5	5	3,9	0,78
12	3	2	4	5	4	5	3	3	5	4	3,8	0,76
13	4	2	4	5	4	3	3	4	3	4	3,6	0,72
14	5	3	5	5	5	4	3	3	4	4	4,1	0,82
15	4	3	5	5	4	4	4	5	4	5	4,3	0,86
16	5	4	5	4	3	5	5	5	4	4	4,4	0,88
17	2	3	4	3	4	4	4	4	5	4	3,7	0,74
18	3	4	5	4	3	3	5	3	3	4	3,7	0,74
19	4	3	5	3	2	5	3	4	2	4	3,5	0,70
20	3	3	5	4	4	4	3	4	4	5	3,9	0,78
Среднее значение	3,5	3,3	4,55	4,05	3,6	4,2	3,75	3,75	3,7	4,3	3,87	0,77

Приложение И

Таблица И.1

Ранжирование факторов при выборе круизными агентствами порта базирования круизного судна

№	Факторы	Средний ранг	Относительная значимость (вес)	№	Факторы	Средний ранг	Относительная значимость (вес)
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Наличие международного аэропорта	9,75	0,015204	43.	Защита от неблагоприятных погодных условий	7,75	0,012068
2.	Стоимость услуг для круизных судов	9,5	0,014807	44.	Инвестиционный климат	7,5	0,011702
3.	Политика в отношении передачи терминалов в концессию	9,25	0,014446	45.	Приспособления для приема бытовых отходов	7,5	0,011697
4.	Воздушное сообщение	9,25	0,014410	46.	Обеспечение снабжения	7,5	0,011691
5.	Стоимость услуг для пассажиров	9	0,014049	47.	Агентирование	7,5	0,011691
6.	Пропускная способность аэропорта	9	0,014043	48.	Морское сообщение	7,5	0,011684
7.	Политическая стабильность	9	0,014024	49.	Планирование и позиционирование круизного турпродукта	7,5	0,011682
8.	Глубины порта	8,75	0,013627	50.	Стоимость аренды (приобретения) помещения под офис круизной компании	7,5	0,011682
9.	Скорость обслуживания судна	8,75	0,013627	51.	Маркетинговая и логистическая политика порта	7,5	0,011669
10.	Услуги по обеспечению безопасности и охраны	8,75	0,013620	52.	Рестораны, рынки, зоны отдыха	7,5	0,011669
11.	Способность к принятию большого числа пассажиров одновременно	8,75	0,013620	53.	Яхтенный туризм	7,5	0,011669
12.	Качество предоставления услуг	8,5	0,013261	54.	Достаточное количество такси	7,5	0,011665
13.	Обеспечение безопасности	8,5	0,013259	55.	Пункты первой медицинской помощи	7,5	0,011663
14.	Близость к туристским маршрутам	8,5	0,013256	56.	Система связи круизного порта с другими портами	7,5	0,011658
15.	Обработка багажа	8,5	0,013249	57.	Возможность создания долгосрочных отношений с круизными операторами	7,5	0,011657

Продолжение табл. И.1

1	2	3	4	5	6	7	8
16.	Наземное сообщение	8,5	0,013249	58.	Доступность интермодального транспорта	7,25	0,011336
	Каботажная политика государства	8,5	0,013247	59.	Возможность посещения соседних туристских регионов	7,25	0,011334
17.	Культурные и исторические достопримечательности	8,5	0,013246	60.	Конгрессный туризм	7,25	0,011328
18.	Инфраструктура для пассажиров (посадка/высадка)	8,5	0,013242	61.	Информационные указатели для туристов	7,25	0,011322
19.	Обеспечение безопасности окружающей среды	8,5	0,013240	62.	Круизные туристские агентства	7,25	0,011289
20.	Способность к приему судов различных размеров и возможность приема одновременно нескольких лайнеров	8,5	0,013230	63.	Акватории и водные подходы к порту	7,25	0,011272
21.	Соответствующая гостиничная инфраструктура	8,5	0,013224	64.	Национальная туристская политика	7,25	0,011265
22.	Близость и площадь автобусной стоянки	8,25	0,012894	65.	Транспортные маршруты внутри порта	7,25	0,011259
23.	Бункеровка	8,25	0,012862	66.	Достаточное количество экскурсионных автобусов и автобусных маршрутов	7,0	0,010887
24.	Наличие автоматических средств для подъема/спуска пассажиров	8,25	0,012862	67.	Традиции и обычаи (в т.ч. национальная кухня)	6,75	0,010559
25.	Стимулы для начала деятельности круизной компании	8,25	0,012862	68.	Метеорологические и климатические факторы (ветры, температуры воздуха и воды, осадки и туманы)	6,75	0,010531
26.	Инфраструктура для пассажиров с ограниченными физическими возможностями	8,25	0,012855	69.	Банковские услуги	6,75	0,010527
27.	Дорожная инфраструктура	8,25	0,012855	70.	Гидрологические факторы (колебания уровней воды, волнение, течения)	6,75	0,010522
28.	Современные пассажирские терминалы	8,25	0,012853	71.	Буксировка	6,75	0,010491
29.	Количество причалов	8,25	0,012849	72.	Погранично-таможенное оформление	6,5	0,010141

Продолжение табл. И.1

1	2	3	4	5	6	7	8
30.	Портовые сборы	8,25	0,012849	73.	Инфраструктура для членов экипажа судна	6,5	0,010124
31.	Содействие пассажирам и туристским операторам	8	0,012478	74.	«Зеленый туризм»	6,0	0,009377
32.	Возможности безопасного подхода и стоянки судна	8	0,012466	75.	Магазины Duty free	6,0	0,009350
33.	Достаточное число гидов-переводчиков	8	0,012462	76.	Геоморфологические факторы (геологическое строение района, изменяемость берегов и дна, движение наносов и свойства грунтов)	6,0	0,009334
34.	Ценовая политика	8	0,012453	77.	Религиозный туризм	6,0	0,009310
35.	Особое отношение к постоянным клиентам (скидки, специальные предложения и т.п.)	8	0,012452	78.	Спортивный туризм	5,75	0,008975
36.	Лощманская проводка	8	0,012435	79.	Услуги связи	5,75	0,008966
37.	Компетентность персонала порта	8	0,012426	80.	Межправительственные соглашения	5,75	0,008930
38.	Быстрое реагирование на специфические потребности круизных компаний и туристов (лечение, отдых, конфиденциальность и т.п.)	7,75	0,012125	81.	Услуги по уходу за детьми	5,5	0,008597
39.	Культурно-развлекательные зрелищные мероприятия (система аттракций)	7,75	0,012087	82.	Судостроительные и судоремонтные сооружения	5,5	0,008597
40.	Доступность международного железнодорожного вокзала	7,75	0,012082	83.	Коррупция в органах власти	5,5	0,008595
41.	Привлекательный край (живописные места)	7,75	0,012078	84.	Детские и спортивные площадки	5,0	0,007773

Таблица И.2

Ранжирование факторов при выборе порта захода круизного судна

№	Факторы	Средний ранг	Относительная значимость (вес)	№	Факторы	Средний ранг	Относительная значимость (вес)
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Культурные и исторические достопримечательности	9,75	0,016887	43.	Банковские услуги	7,75	0,013016
2.	Лоцманская проводка	9,75	0,016868	44.	Стимулы для начала деятельности круизной компании	7,75	0,012950
3.	Возможность создания долговременных отношений с круизными операторами	9,75	0,016868	45.	Магазины Duty free	7,25	0,012938
4.	Обеспечение безопасности	9,75	0,016820	46.	Ценовая политика	7,5	0,012893
5.	Содействие пассажирам и туристским операторам	9,5	0,016448	47.	Стоимость услуг для круизных судов	7,5	0,012759
6.	Достаточное количество экскурсионных автобусов и автобусных маршрутов	9,5	0,016362	48.	Традиции и обычаи (в т.ч. национальная кухня)	7,5	0,012693
7.	Привлекательный край (живописные места)	9,25	0,016009	49.	Глубины порта	7,5	0,012626
8.	Инфраструктура для пассажиров (посадка/высадка)	9,25	0,015943	50.	«Зеленый туризм»	7,25	0,012253
9.	Возможности безопасного подхода и стоянки судна	9,25	0,015906	51.	Стоимость услуг для пассажиров	7,25	0,012235
10.	Бункеровка	9	0,015649	52.	Доступность международного железнодорожного вокзала	6,75	0,012025
11.	Быстрое реагирование на специфические потребности круизных компаний и туристов (лечение, отдых, конфиденциальность и т.п.)	9	0,015637	53.	Рестораны, рынки, зоны отдыха	7,25	0,011902
12.	Достаточное число гидов-переводчиков	9	0,015485	54.	Инвестиционный климат	7,0	0,011681
13.	Достаточное количество такси	9	0,015400	55.	Спортивный туризм	7,0	0,011663
14.	Агентирование	9	0,015382	56.	Круизные туристские агентства	6,75	0,011308

Продолжение табл. И.2

1	2	3	4	5	6	7	8
15.	Информационные указатели для туристов	8,75	0,015161	57.	Количество причалов	6,75	0,011292
16.	Услуги по обеспечению безопасности и охраны	8,75	0,015125	58.	Соответствующая гостиничная инфраструктура	6,75	0,011025
17.	Скорость обслуживания судна	8,75	0,015095	59.	Стоимость аренды (приобретения) помещения под офис круизной компании	6,5	0,010985
18.	Компетентность персонала порта	8,75	0,015009	60.	Политическая стабильность	6,5	0,010985
19.	Политика в отношении передачи терминалов в концессию	8,75	0,014961	61.	Способность к принятию большого числа пассажиров одновременно	6,25	0,010911
20.	Близость и площадь автобусной стоянки	8,75	0,014895	62.	Буксировка	8,0	0,010547
21.	Приспособления для приема бытовых отходов	8,5	0,014770	63.	Акватории и водные подходы к порту	6,5	0,010529
22.	Культурно-развлекательные зрелищные мероприятия (система аттракций)	8,5	0,014589	64.	Возможность посещения соседних туристских регионов	6,5	0,010396
23.	Планирование и позиционирование круизного турпродукта	8,25	0,014295	65.	Портовые сборы	6,0	0,009614
24.	Метеорологические и климатические факторы (ветры, температуры воздуха и воды, осадки и туманы)	8,25	0,014180	66.	Дорожная инфраструктура	5,75	0,009224
25.	Качество предоставления услуг	8,25	0,014132	67.	Религиозный туризм	5,75	0,009213
26.	Система связи круизного порта с другими портами	8,25	0,014130	68.	Судостроительные и судоремонтные сооружения	5,25	0,009194
27.	Близость к туристским маршрутам	8,25	0,014018	69.	Услуги связи	5,5	0,008964
28.	Яхтенный туризм	8,25	0,013979	70.	Инфраструктура для членов экипажа судна	5,25	0,008947
29.	Каботажная политика государства	8	0,013941	71.	Наземное сообщение	5,25	0,008269
30.	Межправительственные соглашения	8	0,013929	72.	Современные пассажирские терминалы	5,0	0,008139
31.	Обеспечение безопасности окружающей среды	8	0,013845	73.	Доступность интермодального транспорта	4,5	0,007193

Продолжение табл. И.2

1	2	3	4	5	6	7	8
32.	Обеспечение безопасности окружающей среды	8,0	0,013845	73.	Доступность интермодального транспорта	4,5	0,007193
33.	Особое отношение к постоянным клиентам (скидки, специальные предложения и т.п.)	8,0	0,013827	74.	Геоморфологические факторы (геологическое строение района, изменяемость берегов и дна, движение наносов и свойства грунтов)	6,0	0,007154
34.	Пункты первой медицинской помощи	7,75	0,013616	75.	Коррупция в органах власти	4,25	0,006886
35.	Погранично-таможенное оформление	8,0	0,013608	76.	Наличие международного аэропорта	4,25	0,006784
36.	Способность к приему судов различных размеров и возможность приема одновременно нескольких лайнеров	8,0	0,013590	77.	Воздушное сообщение	4,25	0,006754
37.	Гидрологические факторы (колебания уровней воды, волнение, течения)	8,0	0,013588	78.	Обработка багажа	4,25	0,006688
38.	Маркетинговая и логистическая политика порта	8,0	0,013371	79.	Пропускная способность аэропорта	4,0	0,006382
39.	Защита от неблагоприятных погодных условий	7,75	0,013303	80.	Наличие автоматических средств для подъема/спуска пассажиров	4,0	0,006375
40.	Инфраструктура для пассажиров с ограниченными физическими возможностями	7,75	0,013303	81.	Морское сообщение	3,75	0,006033
41.	Обеспечение снабжения (топливо, смазочные материалы, провизия и т.п.)	7,5	0,013257	82.	Транспортные маршруты внутри порта	2,75	0,004419
42.	Конгрессный туризм	7,75	0,013235	83.	Детские и спортивные площадки	0,5	0,000763
43.	Национальная туристская политика	7,75	0,013102	84.	Услуги по уходу за детьми	0,5	0,000763

Таблица И.3

**Оценка уровня обеспеченности порта захода круизного судна необходимыми условиями
для развития круизного туризма**

Факторы, влияющие на выбор порта	Морские порты				
	Одесский	Ялтинский	Севастопольский	Феодосийский	Керченский
1	2	3	4	5	6
Культурные и исторические достопримечательности	1	1	1	0,5	1
Лоцманская проводка	1	1	1	1	1
Возможность создания долговременных отношений с круизными операторами	1	0,5	0,5	0	0
Обеспечение безопасности	1	1	1	1	1
Содействие пассажирам и туристским операторам	1	0,5	0,5	0	0
Достаточное количество экскурсионных автобусов и автобусных маршрутов	0,5	0,5	0,5	0	0
Привлекательный край (живописные места)	0,5	1	0,5	0,5	0,5
Инфраструктура для пассажиров (посадка/высадка)	1	0,5	0,5	0	0
Возможности безопасного подхода и стоянки судна	1	0,5	1	0,5	0,5
Бункеровка	1	1	1	1	1
Быстрое реагирование на специфические потребности круизных компаний и туристов (лечение, отдых, конфиденциальность и т.п.)	0,5	0,5	0,5	0	0
Достаточное число гидов-переводчиков	0,5	0,5	0,5	0	0
Достаточное количество такси	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Агентирование	1	1	1	0,5	0,5
Информационные указатели для туристов	0,5	1	0,5	0,5	0,5
Услуги по обеспечению безопасности и охраны	1	1	1	0,5	0,5
Скорость обслуживания судна	0,5	0,5	0,5	0	0
Компетентность персонала порта	1	1	1	0,5	0,5
Политика в отношении передачи терминалов в концессию	0,5	0,5	0,5	0	0
Близость и площадь автобусной стоянки	0,5	0,5	0,5	0	0
Приспособления для приема бытовых отходов	1,0	1,0	1,0	0,5	0,5

Продолжение табл. И.3

1	2	3	4	5	6
Культурно-развлекательные зрелищные мероприятия (система аттракций)	0,5	1,0	0,5	0,0	0,0
Планирование и позиционирование круизного турпродукта	1,0	0,5	0,5	0,0	0,0
Метеорологические и климатические факторы (ветры, температуры воздуха и воды, осадки и туманы)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Качество предоставления услуг	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Система связи круизного порта с другими портами	1,0	1,0	1,0	0,5	0,5
Близость к туристским маршрутам	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Яхтенный туризм	0,5	0,5	0,5	0,0	0,5
Приспособления для приема бытовых отходов	1,0	1,0	1,0	0,5	0,5
Культурно-развлекательные зрелищные мероприятия (система аттракций)	0,5	1,0	0,5	0,0	0,0
Планирование и позиционирование круизного турпродукта	1,0	0,5	0,5	0,0	0,0
Метеорологические и климатические факторы (ветры, температуры воздуха и воды, осадки и туманы)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Качество предоставления услуг	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Система связи круизного порта с другими портами	1,0	1,0	1,0	0,5	0,5
Близость к туристским маршрутам	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Яхтенный туризм	0,5	0,5	0,5	0,0	0,5
<i>Совокупный индекс обеспеченности необходимыми условиями</i>	0,786	0,750	0,714	0,357	0,393

Таблица И.4

Оценка уровня обеспеченности базового порта необходимыми условиями для развития круизного туризма

Факторы, влияющие на выбор порта	Морские порты				
	Одесский	Ялтинский	Севастопольский	Феодосийский	Керченский
1	2	3	4	5	6
Наличие международного аэропорта	0,5	0	0	0	0
Стоимость услуг для круизных судов	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Политика в отношении передачи терминалов в концессию	0,5	0,5	0,5	0	0
Воздушное сообщение	0,5	0	0	0	0
Стоимость услуг для пассажиров	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Пропускная способность аэропорта	0,5	0	0	0	0
Политическая стабильность	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Глубины порта	0,5	0,5	0,5	0	0
Скорость обслуживания судна	0,5	0,5	0,5	0	0
Услуги по обеспечению безопасности и охраны	1	1	1	0,5	0,5
Способность к принятию большого числа пассажиров одновременно	1	0,5	0,5	0	0
Качество предоставления услуг	1	0,5	0,5	0	0
Обеспечение безопасности	1	1	1	1	1
Близость к туристским маршрутам	0,5	1	0,5	0,5	0,5
Обработка багажа	0,5	0,5	0,5	0	0
Наземное сообщение	0,5	0	0,5	0	0
Каботажная политика государства	1	1	1	1	1
Культурные и исторические достопримечательности	1	1	1	0,5	1
Инфраструктура для пассажиров (посадка/высадка)	1	0,5	0,5	0	0
Обеспечение безопасности окружающей среды	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Близость к туристским маршрутам	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Обработка багажа	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Наземное сообщение	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0

Продолжение табл. И.4

1	2	3	4	5	6
Каботажная политика государства	1,0	1,0	1,0	0,5	0,5
Культурные и исторические достопримечательности	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Инфраструктура для пассажиров (посадка/высадка)	1,0	0,5	0,5	0,0	0,0
Обеспечение безопасности окружающей среды	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Способность к приему судов различных размеров и возможность приема одновременно нескольких лайнеров	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Соответствующая гостиничная инфраструктура	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Близость и площадь автобусной стоянки	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Бункеровка	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Наличие автоматических средств для подъема/спуска пассажиров	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Стимулы для начала деятельности круизной компании	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Инфраструктура для пассажиров с ограниченными физическими возможностями	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0
Дорожная инфраструктура	1,0	1,0	1,0	0,5	0,5
Современные пассажирские терминалы	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
Количество причалов	1,0	0,5	0,5	0,0	0,0
Портовые сборы	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Совокупный индекс обеспеченности необходимыми условиями</i>	0,645	0,516	0,500	0,210	0,226

Таблица И.5

**Оценка степени согласованности мнений экспертов относительно
выбора порта захода и порта базирования круизного судна**

Показатели	Значение
Средний ранг матрицы	382,5
Вариация относительно среднего ранга:	
- для порта захода судна	3075845
- для порта базирования судна	3503823
Поправочный коэффициент:	
- для порта захода судна	60
- для порта базирования судна	43
Коэффициент конкордации Кендалла:	
- для порта захода судна	0,769
- для порта базирования судна	0,876
Критерий Пирсона (фактический):	
- для порта захода судна	574,44
- для порта базирования судна	654,37
Критерий Пирсона (табличный, при $\alpha = 1\%$)	115,88

Приложение К

Таблица К.1

Динамика круизного судоборота и пассажиропотока по основным круизным центрам за период 2000-2012 гг.

Показатели	Годы												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Одесский морской торговый порт													
Количество судозаходов круизных лайнеров, в том числе	33	29	36	52	55	53	66	69	75	58	72	74	80
пассажировместимость до 500 чел.	-	-	-	-	-	-	29	33	31	31	30	33	35
пассажировместимость от 500 до 1000 чел.	-	-	-	-	-	-	22	23	23	18	25	19	18
пассажировместимость свыше 1000 чел.	-	-	-	-	-	-	15	13	21	9	17	22	27
Круизный пассажирооборот, тыс.чел.	36,0	33,1	32,2	53,2	54,9	58,3	72,5	74,6	91,5	63,1	91	100,8	121,2
С 2000 по 2005 г. статистика по пассажировместимости в Одесском порту не велась													
Севастопольский морской торговый порт													
Количество судозаходов круизных лайнеров, в том числе	-	-	-	16	26	28	30	47	51	50	42	38	35
пассажировместимостью до 500 чел.	-	-	-	-	-	-	-	27	26	25	25	28	23
пассажировместимостью от 500 до 1000 чел.	-	-	-	-	-	-	-	15	21	23	14	9	11
пассажировместимостью свыше 1000 чел.	-	-	-	-	-	-	-	5	4	2	3	1	1
Круизный пассажиропоток, тыс.чел.	-	-	-	5,5	8,9	8,2	8,8	17,6	20,4	20,6	16,7	10,9	10,5
Ялтинский морской торговый порт													
Количество судозаходов круизных лайнеров, в том числе	32	31	28	30	29	30	46	61	66	67	77	67	74
пассажировместимостью до 500 чел.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
пассажировместимостью от 500 до 1000 чел.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
пассажировместимостью свыше 1000 чел.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Круизный пассажиропоток, тыс.чел.	20,0	21,0	22,8	24,5	23,4	27,0	34,4	33,7	38,3	34,7	46,9	45,7	59,6

Приложение Л

Прогнозирование круизного пассажиропотока по основным круизным центрам на 2013-2020 гг.

Перспективное планирование круизного пассажиропотока в Украине можно осуществить с помощью основной проявляющейся во времени тенденции развития изучаемого явления, выраженной соответствующим уравнением регрессии. При этом развитие предстает как бы в зависимости только от течения времени, а функцию $f(t)$ выбирают таким образом, чтобы она давала содержательное объяснение изучаемого процесса.

Для выполнения прогноза круизного пассажиропотока были использованы следующие зависимости:

линейная зависимость, выраженная уравнением

$$f(t) = \hat{y} = a + b \cdot t; \quad (\text{Л.1})$$

параболическая зависимость, выраженная уравнением

$$f(t) = \hat{y} = a + b \cdot t + c \cdot t^2; \quad (\text{Л.2})$$

экспоненциальная зависимость, выраженная уравнением

$$f(t) = \hat{y} = a \cdot k^t, \quad (\text{Л.3})$$

где $\hat{y}$ – уровни, освобожденные от колебаний;

a – начальный уровень тренда в момент или период, принятый за начало отсчета времени t ($t=0$);

t – номер периода;

b – среднегодовой абсолютный прирост; константа линейного тренда (параметр, показывающий, насколько изменится результат при изменении времени на единицу);

c – квадратический параметр, равный половине ускорения; константа параболического тренда. **Ускорение** (Δ'_t) как разность между абсолютным

приростом за данный период и абсолютным приростом за предыдущий период одинаковой длительности было рассчитано по формуле

$$\Delta'_i = \Delta_i - \Delta_{i-1}; \quad (\text{Л.4})$$

k - темп роста в размах; константа экспоненциального тренда.

Для расчета параметров уравнения тренда был использован метод наименьших квадратов, на основании которого были вычислены параметры тренда.

Для линейного тренда нормальные уравнения МНК имеют вид:

$$\begin{cases} na + b \sum t_i = \sum y_i; \\ a \sum t_i + b \sum t_i^2 = \sum y_i t_i, \end{cases} \quad (\text{Л.5})$$

где y_i – уровни исходного ряда динамики;

t_i – номера периодов или моментов времени;

n – число уровней ряда.

Для упрощения системы, начало отсчета времени t_i было перенесено в середину ряда, соответственно $\sum t_i$ стала равна 0 и система приобрела вид:

$$\begin{cases} na = \sum y_i; \\ b \sum t_i^2 = \sum y_i t_i, \end{cases} \quad (\text{Л.6})$$

откуда

$$a = \bar{y}, \quad (\text{Л.7})$$

$$b = \frac{\sum y_i t_i}{\sum t_i^2}. \quad (\text{Л.8})$$

Для тренда, выраженного квадратической параболой, нормальные уравнения МНК имеют вид:

$$\begin{cases} na + b \sum t_i + c \sum t_i^2 = \sum y_i; \\ a \sum t_i + b \sum t_i^2 + c \sum t_i^3 = \sum y_i t_i; \\ a \sum t_i^2 + b \sum t_i^3 + c \sum t_i^4 = \sum y_i t_i^2. \end{cases} \quad (\text{Л.9})$$

После переноса начала отсчета t_i в середину получили следующую систему:

$$\begin{cases} na + c \sum t_i^2 = \sum y_i; \\ b \sum t_i^2 = \sum y_i t_i; \\ a \sum t_i^2 + c \sum t_i^4 = \sum y_i t_i^2. \end{cases} \quad (\text{Л.10})$$

Для экспоненциального тренда нормальные уравнения МНК имеют вид:

$$\begin{cases} n \ln a + \ln k \sum t_i = \sum \ln y_i; \\ \ln a \sum t_i + \ln k \sum t_i^2 = \sum \ln y_i t_i. \end{cases} \quad (\text{Л.11})$$

После переноса начала отсчета t_i в середину ряда получили:

$$\begin{cases} n \ln a = \sum \ln y_i; \\ \ln k \sum t_i^2 = \sum \ln y_i t_i. \end{cases} \quad (\text{Л.12})$$

откуда

$$\ln a = \overline{\ln y_i}, \quad (\text{Л.13})$$

$$\ln k = \frac{\sum \ln y_i t_i}{\sum t_i^2}. \quad (\text{Л.14})$$

Построив уравнение регрессии, была проведена оценка его надежности посредством F -критерия Фишера, рассчитываемого по формуле:

$$F_\phi = \frac{R^2}{1 - R^2} \cdot \frac{k_2}{k_1}. \quad (\text{Л.15})$$

где R - индекс корреляции или теоретическое корреляционное отношение, которое определяется по формулам

$$R = \sqrt{\frac{\sigma_{\text{общ}}^2 - \sigma_{\text{ост}}^2}{\sigma_{\text{общ}}^2}} = \sqrt{1 - \frac{\sigma_{\text{ост}}^2}{\sigma_{\text{общ}}^2}}, \quad (\text{Л.16})$$

или

$$R = \sqrt{\frac{\sigma_{y_x}^2}{\sigma_{\text{общ}}^2}}, \quad (\text{Л.17})$$

где $\sigma_{\text{общ}}^2$ - общая дисперсия;

$\sigma_{\text{ост}}^2$ - остаточная дисперсия;

$\sigma_{y_x}^2$ - факторная (теоретическая) дисперсия.

Общая дисперсия была исчислена с использованием способа разности по формуле:

$$\sigma_{\text{общ}}^2 = \overline{y^2} - (\overline{y})^2 \quad (\text{Л.18})$$

Факторная дисперсия по теоретическим значениям была рассчитана по формуле:

$$\sigma_{y_x}^2 = \frac{\sum (\overline{y_x} - \overline{y})^2}{n}, \quad (\text{Л.19})$$

Остаточная дисперсия была определена по формуле:

$$\sigma_{\text{ост}}^2 = \sigma_{\text{общ}}^2 - \sigma_{y_x}^2. \quad (\text{Л.20})$$

Распределение в таблицах Фишера для поиска F_m зависит от степеней свободы k_1 и k_2 дисперсий, которые в свою очередь зависят от параметров уравнения регрессии (m) и количества единиц исследуемой совокупности (n) и рассчитываются по формулам:

$$k_1 = m - 1; \quad (\text{Л.21})$$

$$k_2 = n - m, \quad (\text{Л.22})$$

где n – количество элементов исследуемой совокупности;

m – число групп.

Если $F_{\text{факт}} > F_{\text{теор}}$, то уравнение регрессии значимо, т.е. построенная модель адекватна фактической временной тенденции.

Приложение Л.1

Таблица Л.1

Данные для расчета параметров уравнений регрессии, характеризующих динамику иностранного круизного пассажиропотока Одесского морского порта

Годы	Круиз- ный пассаж иропот ок, тыс. чел., y_i ,	Услов- ное время, годы, t_i	$y_i t_i$	t_i^2	$y_i t_i^2$	t_i^4	$\text{Ln } y_i$	$\text{Ln } y_i t_i$	Уровни трендов, $\hat{y}_i$		
									линейного	параболы II порядка	экспоненциального
2000	36,0	-6	-216	36	1296	1296	3,6	-21,5	28,2	32,5	33,7
2001	33,1	-5	-165,5	25	827,5	625	3,5	-17,5	34,8	36,9	37,4
2002	32,2	-4	-128,8	16	515,2	256	3,5	-13,9	41,4	41,8	41,4
2003	53,2	-3	-159,6	9	478,8	81	4,0	-11,9	48,0	47,1	45,9
2004	54,9	-2	-109,8	4	219,6	16	4,0	-8,0	54,6	52,7	50,9
2005	58,3	-1	-58,3	1	58,3	1	4,1	-4,1	61,3	58,7	56,5
2006	72,5	0	0	0	0	0	4,3	0,0	67,9	65,2	62,6
2007	74,6	1	74,6	1	74,6	1	4,3	4,3	74,5	72,0	69,4
2008	91,5	2	183	4	366	16	4,5	9,0	81,1	79,2	77,0
2009	63,1	3	189,3	9	567,9	81	4,1	12,4	87,7	86,8	85,3
2010	91,0	4	364	16	1456	256	4,5	18,0	94,3	94,7	94,6
2011	100,8	5	504	25	2520	625	4,6	23,1	101,0	103,1	104,9
2012	121,2	6	727,2	36	4363,2	1296	4,8	28,8	107,6	111,9	116,3
Всего	882,4	0	1204,1	182	12743,1	4550	53,8	18,8	882,4	882,4	875,9
Уравнение регрессии:									$\hat{y} = 67,877 + 6,616t$	$\hat{y} = 65,153 + 6,616t + 0,194t^2$	$\hat{y} = 62,602 * 1,109^t$

Приложение Л.2

Таблица Л.2

**Расчет тесноты и надежности связей, характеризующих динамику иностранного круизного пассажиропотока
Одесского морского порта**

Годы	Круизный пассажиропоток, тыс. чел., y_i	y_i^2	Линейный тренд		Параболический тренд		Экспоненциальный тренд	
			$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$	$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$	$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$
2000	36,0	1296,0	28,2	1575,7	32,5	1254,2	33,7	1168,2
2001	33,1	1095,6	34,8	1094,3	36,9	957,3	37,4	931,1
2002	32,2	1036,8	41,4	700,3	41,8	679,9	41,4	699,7
2003	53,2	2830,2	48,0	393,9	47,1	433,5	45,9	481,7
2004	54,9	3014,0	54,6	175,1	52,7	230,4	50,9	287,4
2005	58,3	3398,9	61,3	43,8	58,7	83,6	56,5	130,3
2006	72,5	5256,3	67,9	0,0	65,2	7,4	62,6	27,8
2007	74,6	5565,2	74,5	43,8	72,0	16,7	69,4	2,3
2008	91,5	8372,3	81,1	175,1	79,2	127,4	77,0	82,5
2009	63,1	3981,6	87,7	393,9	86,8	356,3	85,3	304,5
2010	91	8281,0	94,3	700,3	94,7	721,1	94,6	714,4
2011	100,8	10160,6	101,0	1094,3	103,1	1240,4	104,9	1370,2
2012	121,2	14689,4	107,6	1575,7	111,9	1933,9	116,3	2344,7
Всего	882,4	68977,9	882,4	7966,2	882,4	8042,0	875,9	8544,7
Средний круизный пассажиропоток, тыс. чел.			67,877					
Общая дисперсия			698,719					
Факторная дисперсия			612,788		618,618		657,284	
Остаточная дисперсия			85,931		80,101		41,435	
Коэффициент детерминации			0,877		0,885		0,941	
Индекс корреляции			0,936		0,941		0,970	
Критерий Фишера фактический			78,443		38,615		174,423	
Критерий Фишера теоретический			4,82		4,10		4,82	
Вывод об адекватности модели			Адекватная модель		Адекватная модель		Наиболее адекватная модель	

Приложение Л.3

Таблица Л.3

Данные для расчета параметров уравнений регрессии, характеризующих динамику иностранного круизного пассажиропотока Ялтинского морского порта

Годы	Круизный пассажиропоток, тыс. чел., y_i ,	Условное время, годы, t_i	$y_i t_i$	t_i^2	$y_i t_i^2$	t_i^4	$\ln y_i$	$\ln y_i t_i$	Уровни трендов, $\hat{y}_i$		
									линейного	параболы II порядка	экспоненциального
2000	20,0	-6	-120	36	720,0	1296	3,0	-18,0	15,9	20,8	18,8
2001	21,0	-5	-105	25	525,0	625	3,0	-15,2	18,8	21,2	20,5
2002	22,8	-4	-91,2	16	364,8	256	3,1	-12,5	21,7	22,1	22,3
2003	24,5	-3	-73,5	9	220,5	81	3,2	-9,6	24,6	23,5	24,3
2004	23,4	-2	-46,8	4	93,6	16	3,2	-6,3	27,5	25,3	26,5
2005	27,0	-1	-27	1	27,0	1	3,3	-3,3	30,3	27,5	28,8
2006	34,4	0	0	0	0,0	0	3,5	0,0	33,2	30,1	31,4
2007	33,7	1	33,7	1	33,7	1	3,5	3,5	36,1	33,3	34,2
2008	38,3	2	76,6	4	153,2	16	3,6	7,3	39,0	36,8	37,3
2009	34,7	3	104,1	9	312,3	81	3,5	10,6	41,9	40,8	40,6
2010	46,9	4	187,6	16	750,4	256	3,8	15,4	44,8	45,2	44,3
2011	45,7	5	228,5	25	1142,5	625	3,8	19,1	47,6	50,1	48,2
2012	59,6	6	357,6	36	2145,6	1296	4,1	24,5	50,5	55,4	52,5
Всего	432,0	0	524,6	182	6488,6	4550	44,8	15,6	432,0	432,0	429,8
Уравнение регрессии:									$\hat{y} = 33,231 + 2,882t$	$\hat{y} = 30,149 + 2,882t + 0,220t^2$	$\hat{y} = 31,421 * 1,089^t$

Приложение Л.4

Таблица Л.4

**Расчет тесноты и надежности связей, характеризующих динамику иностранного круизного пассажиропотока
Ялтинского морского порта**

Годы	Круизный пассажиропоток, тыс. чел., y_i ,	y_i^2	Линейный тренд		Параболический тренд		Экспоненциальный тренд	
			$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$	$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$	$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$
2000	20,00	400,00	15,94	299,10	20,78	155,07	18,81	208,07
2001	21,00	441,00	18,82	207,71	21,24	143,79	20,49	162,41
2002	22,80	519,84	21,70	132,93	22,14	122,98	22,32	119,11
2003	24,50	600,25	24,58	74,77	23,48	95,02	24,31	79,56
2004	23,40	547,56	27,47	33,23	25,27	63,45	26,48	45,53
2005	27,00	729,00	30,35	8,31	27,49	32,99	28,85	19,20
2006	34,40	1183,36	33,23	0,00	30,15	9,49	31,43	3,25
2007	33,70	1135,69	36,11	8,31	33,25	0,00	34,24	1,01
2008	38,30	1466,89	39,00	33,23	36,79	12,70	37,29	16,51
2009	34,70	1204,09	41,88	74,77	40,78	56,95	40,63	54,70
2010	46,90	2199,61	44,76	132,93	45,20	143,28	44,26	121,56
2011	45,70	2088,49	47,64	207,71	50,06	283,35	48,21	224,40
2012	59,60	3552,16	50,53	299,10	55,37	490,01	52,52	372,01
Всего	432,00	16067,94	432,00	1512,12	432,00	1609,08	429,82	1427,31
Средний круизный пассажиропоток, тыс. чел.			33,231					
Общая дисперсия			131,711					
Факторная дисперсия			116,317		123,776		109,793	
Остаточная дисперсия			15,394		7,935		21,918	
Коэффициент детерминации			0,883		0,940		0,834	
Индекс корреляции			0,939		0,969		0,913	
Критерий Фишера фактический			83,112		77,987		55,101	
Критерий Фишера теоретический			4,82		4,10		4,82	
Вывод об адекватности модели			Наиболее адекватная модель		Адекватная модель		Адекватная модель	

Приложение Л.5

Таблица Л.5

Данные для расчета параметров уравнений регрессии, характеризующих динамику иностранного круизного пассажиропотока Севастопольского морского порта

Годы	Круизный пассажиропоток, тыс. чел., y_i	Условное время, годы, t_i	$y_i t_i$	t_i^2	$y_i t_i^2$	t_i^4	$\ln y_i$	$\ln y_i t_i$	Уровни трендов, $\hat{y}_i$		
									линейного	параболы II порядка	экспоненциального
2003	5,5	-9	-49,5	81	445,5	6561	1,7	-15,3	9,0	3,1	8,1
2004	8,9	-7	-62,3	49	436,1	2401	2,2	-15,3	9,8	7,9	8,8
2005	8,2	-5	-41	25	205	625	2,1	-10,5	10,7	11,7	9,6
2006	8,8	-3	-26,4	9	79,2	81	2,2	-6,5	11,5	14,5	10,4
2007	17,6	-1	-17,6	1	17,6	1	2,9	-2,9	12,4	16,3	11,3
2008	20,4	1	20,4	1	20,4	1	3,0	3,0	13,2	17,2	12,2
2009	20,6	3	61,8	9	185,4	81	3,0	9,1	14,1	17,0	13,3
2010	16,7	5	83,5	25	417,5	625	2,8	14,1	14,9	15,9	14,4
2011	10,9	7	76,3	49	534,1	2401	2,4	16,7	15,8	13,8	15,6
2012	10,5	9	94,5	81	850,5	6561	2,4	21,2	16,6	10,7	17,0
Всего	128,1	0	139,7	330	3191,3	19338	24,6	13,5	128,1	128,1	120,7
Уравнение регрессии:									$\hat{y} = 12,810 + 0,423t$	$\hat{y} = 16,857 + 0,423t - 0,123t^2$	$\hat{y} = 11,744 * 1,041^t$

Приложение Л.6

Таблица Л.6

**Расчет тесноты и надежности связей, характеризующих динамику иностранного круизного пассажиропотока
Севастопольского морского порта**

Годы	Круизный пассажиропоток, тыс. чел., y_i ,	y_i^2	Линейный тренд		Параболический тренд		Экспоненциальный тренд	
			$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$	$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$	$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$
2003	5,50	30,25	9,00	14,52	3,11	94,02	8,13	21,92
2004	8,90	79,21	9,85	8,78	7,88	24,26	8,82	15,91
2005	8,20	67,24	10,69	4,48	11,67	1,29	9,57	10,48
2006	8,80	77,44	11,54	1,61	14,48	2,80	10,39	5,86
2007	17,60	309,76	12,39	0,18	16,31	12,26	11,27	2,36
2008	20,40	416,16	13,23	0,18	17,16	18,90	12,23	0,33
2009	20,60	424,36	14,08	1,61	17,02	17,75	13,28	0,22
2010	16,70	278,89	14,93	4,48	15,91	9,60	14,41	2,56
2011	10,90	118,81	15,77	8,78	13,81	1,00	15,64	7,99
2012	10,50	110,25	16,62	14,52	10,73	4,31	16,97	17,30
Всего	128,10	1912,37	128,10	59,14	128,10	186,19	120,71	84,93
Средний круизный пассажиропоток, тыс. чел.			12,810					
Общая дисперсия			27,141					
Факторная дисперсия			5,914		18,619		8,493	
Остаточная дисперсия			21,227		8,522		18,648	
Коэффициент детерминации			0,218		0,686		0,313	
Индекс корреляции			0,447		0,828		0,559	
Критерий Фишера фактический			2,229		7,647		3,643	
Критерий Фишера теоретический			5,32		4,74		5,32	
Вывод об адекватности модели			Неадекватная модель		Адекватная модель		Неадекватная модель	

Приложение Л.7

Таблица Л.7

Данные для расчета параметров уравнений регрессии, характеризующих общую динамику иностранного круизного пассажиропотока основных украинских портов (Одесского, Ялтинского, Севастопольского)

Годы	Круизный пассажиропоток, тыс. чел., y_i	Условное время, годы, t_i	$y_i t_i$	t_i^2	$y_i t_i^2$	t_i^4	$\ln y_i$	$\ln y_i t_i$	Уровни трендов, $\hat{y}_i$		
									линейного	параболы II порядка	экспоненциального
2000	56,0	-6	-336,0	36	2016,0	1296	4,0	-24,2	45,3	49,0	54,2
2001	54,1	-5	-270,5	25	1352,5	625	4,0	-20,0	56,3	58,1	60,3
2002	55,0	-4	-220,0	16	880,0	256	4,0	-16,0	67,2	67,5	67,0
2003	83,2	-3	-249,6	9	748,8	81	4,4	-13,3	78,1	77,3	74,5
2004	87,2	-2	-174,4	4	348,8	16	4,5	-8,9	89,1	87,4	82,9
2005	93,5	-1	-93,5	1	93,5	1	4,5	-4,5	100,0	97,9	92,1
2006	115,7	0	0	0	0	0	4,8	0,0	111,0	108,6	102,4
2007	125,9	1	125,9	1	125,9	1	4,8	4,8	121,9	119,7	113,9
2008	150,2	2	300,4	4	600,8	16	5,0	10,0	132,8	131,2	126,6
2009	118,4	3	355,2	9	1065,6	81	4,8	14,3	143,8	142,9	140,7
2010	154,6	4	618,4	16	2473,6	256	5,0	20,2	154,7	155,0	156,5
2011	157,4	5	787,0	25	3935,0	625	5,1	25,3	165,7	167,5	174,0
2012	191,3	6	1147,8	36	6886,8	1296	5,3	31,5	176,6	180,2	193,4
Всего	1442,5	0	1990,7	182	20527,3	4550	60,2	19,3	1442,5	1442,5	1438,49
Уравнение регрессии:									$\hat{y} = 110,96 + 10,94t$	$\hat{y} = 108,64 + 10,94t + 0,17t^2$	$\hat{y} = 102,41 * 1,11^t$

Приложение Л.8

Таблица Л.8

Расчет тесноты и надежности связей, характеризующих общую динамику иностранного круизного пассажиропотока основных украинских портов (Одесского, Ялтинского, Севастопольского)

Годы	Круизный пассажиропоток, тыс. чел., y_i ,	y_i^2	Линейный тренд		Параболический тренд		Экспоненциальный тренд	
			$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$	$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$	$\hat{y}_i$	$(\hat{y}_i - \bar{y})^2$
2000	56,0	3136,0	45,3	4307,0	49,0	3841,0	54,2	3219,2
2001	54,1	2926,8	56,3	2990,9	58,1	2794,6	60,3	2568,0
2002	55,0	3025,0	67,2	1914,2	67,5	1885,3	67,0	1930,4
2003	83,2	6922,2	78,1	1076,7	77,3	1131,9	74,5	1328,0
2004	87,2	7603,8	89,1	478,6	87,4	553,9	82,9	790,2
2005	93,5	8742,3	100,0	119,6	97,9	171,5	92,1	355,3
2006	115,7	13386,5	111,0	0,0	108,6	5,4	102,4	73,1
2007	125,9	15850,8	121,9	119,6	119,7	77,1	113,9	8,4
2008	150,2	22560,0	132,8	478,6	131,2	408,7	126,6	244,3
2009	118,4	14018,6	143,8	1076,7	142,9	1023,0	140,7	886,9
2010	154,6	23901,2	154,7	1914,2	155,0	1943,4	156,5	2071,7
2011	157,4	24774,8	165,7	2990,9	167,5	3194,0	174,0	3970,3
2012	191,3	36595,7	176,6	4307,0	180,2	4799,6	193,4	6799,7
Всего	1442,5	183443,7	1442,5	21774,1	1442,5	21829,3	1438,5	24245,5
Средний круизный пассажиропоток, тыс. чел.			110,962					
Общая дисперсия			1798,587					
Факторная дисперсия			1674,931		1679,174		1865,035	
Остаточная дисперсия			123,656		119,413		- 66,448	
Коэффициент детерминации			0,931		0,934		1,036	
Индекс корреляции			0,965		0,966		1,018	
Критерий Фишера фактический			148,996		70,309		-308,774	
Критерий Фишера теоретический			4,82		4,10		4,82	
Вывод об адекватности модели			Наиболее адекватная модель		Адекватная модель		Неадекватная модель	

Приложение Л.9

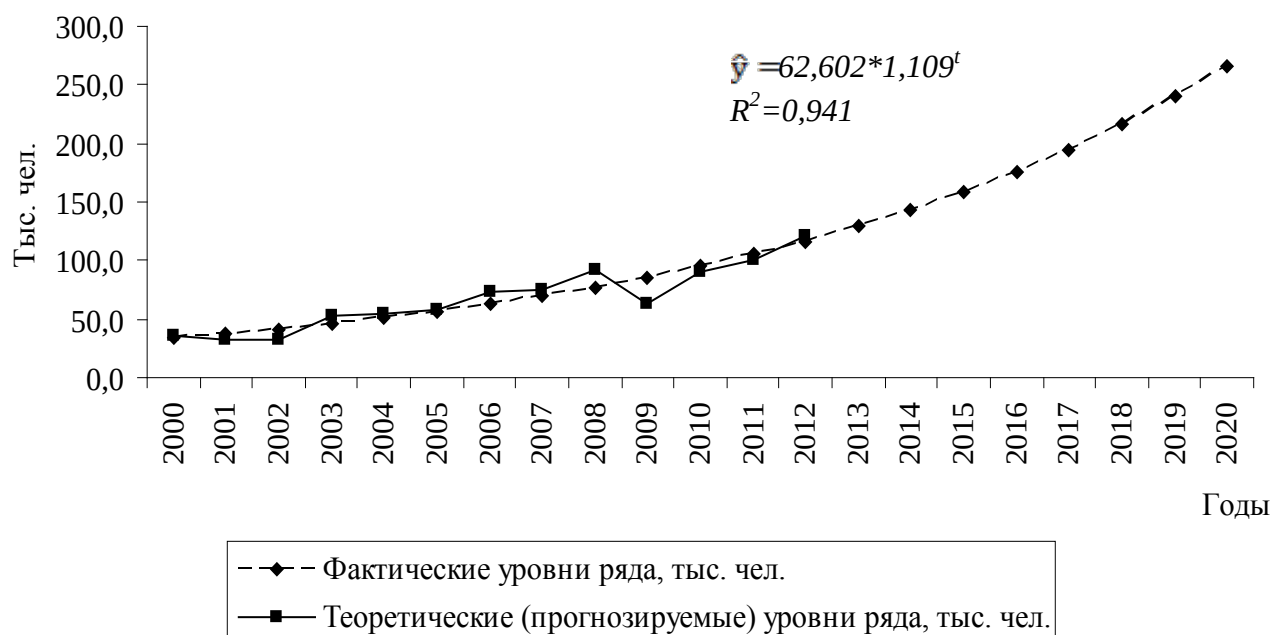


Рис. Л.1. Фактические уровни круизного пассажиропотока Одесского морского порта и прогнозирование будущей тенденции на основании экспоненциального тренда

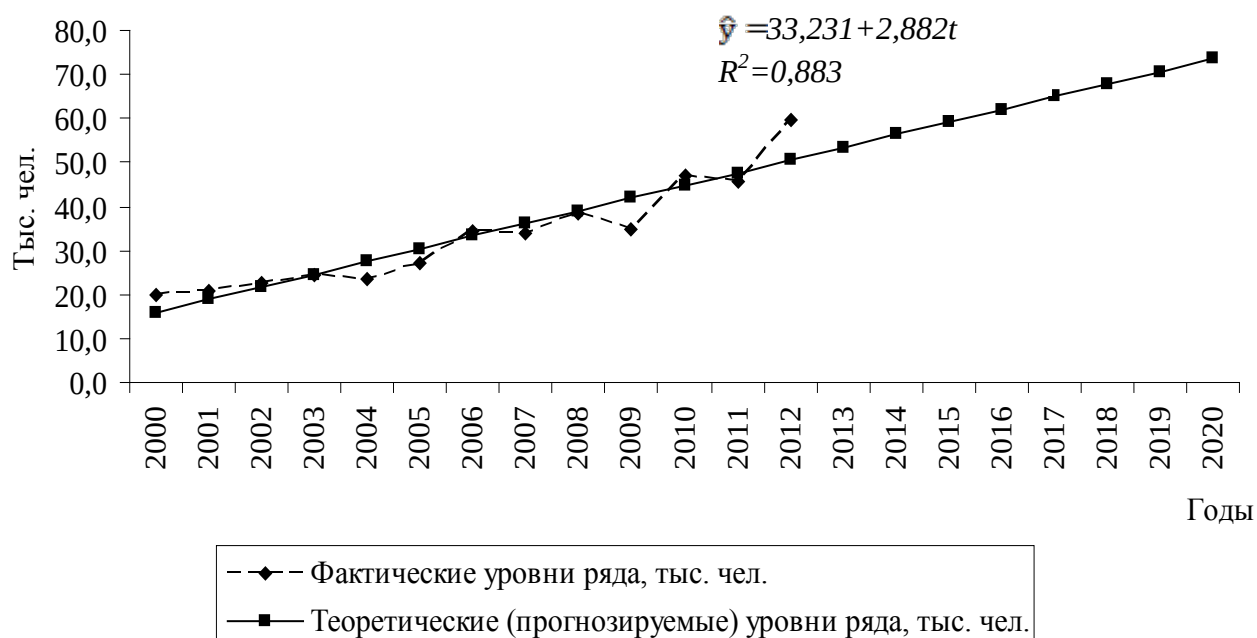


Рис. Л.2. Фактические уровни круизного пассажиропотока Ялтинского морского порта и прогнозирование будущей тенденции на основании линейного тренда

Продолжение приложения Л.9

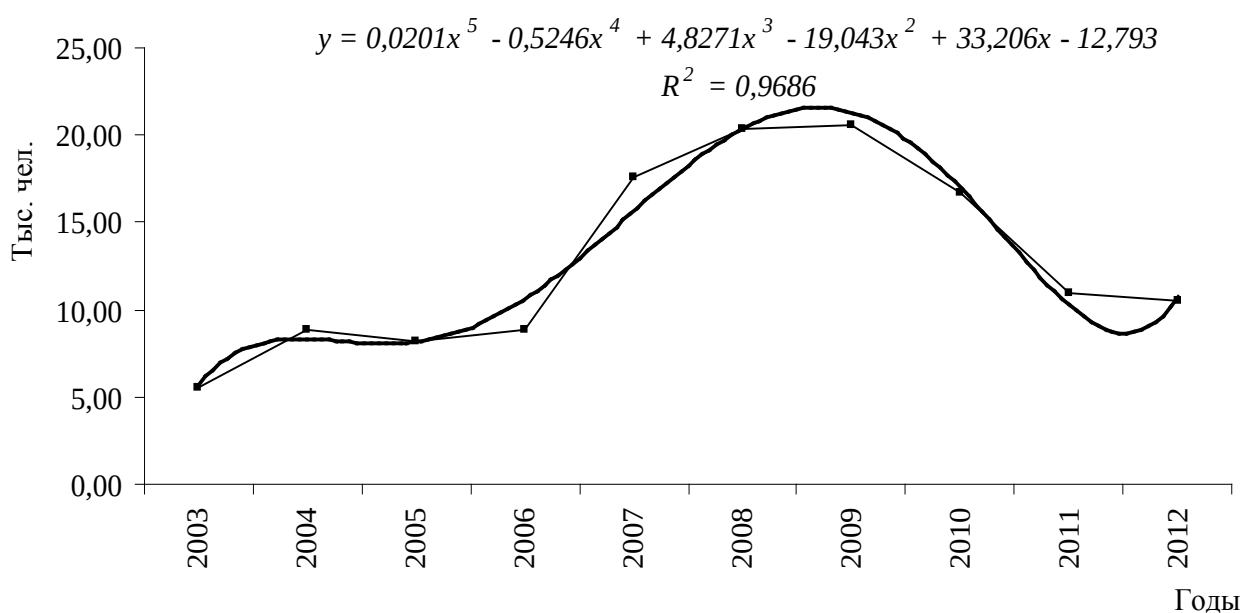


Рис. Л.3. Фактические уровни круизного пассажиропотока Севастопольского морского порта и его полиномиальный тренд 5 степени за период 2003-2012 гг.

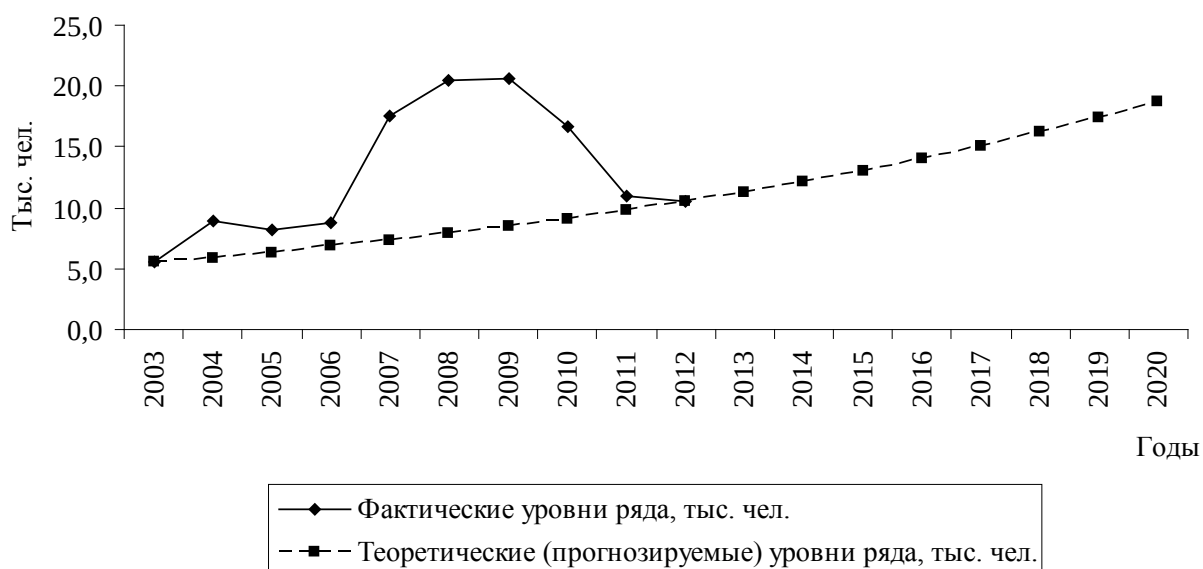


Рис. Л.4. Фактические уровни круизного пассажиропотока Севастопольского морского порта и прогнозирование будущей тенденции на основании средних темпов роста пассажиропотока

Продолжение приложения Л.9

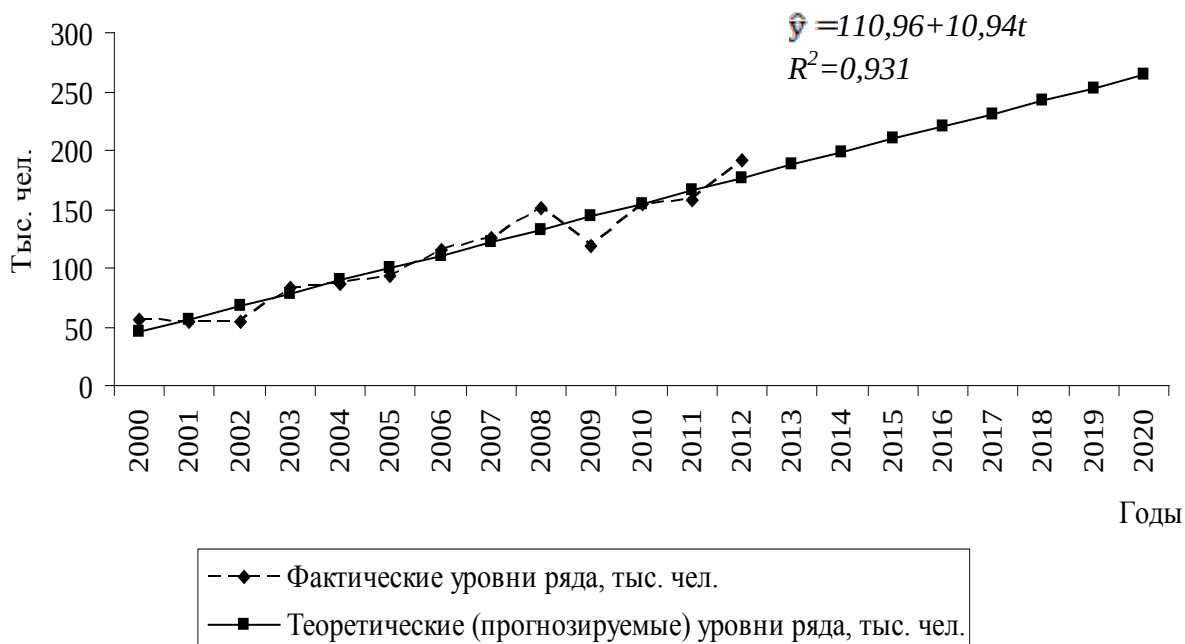


Рис. Л.5. Фактические уровни общего круизного пассажиропотока основных морских портов и прогнозирование будущей тенденции на основании линейного тренда

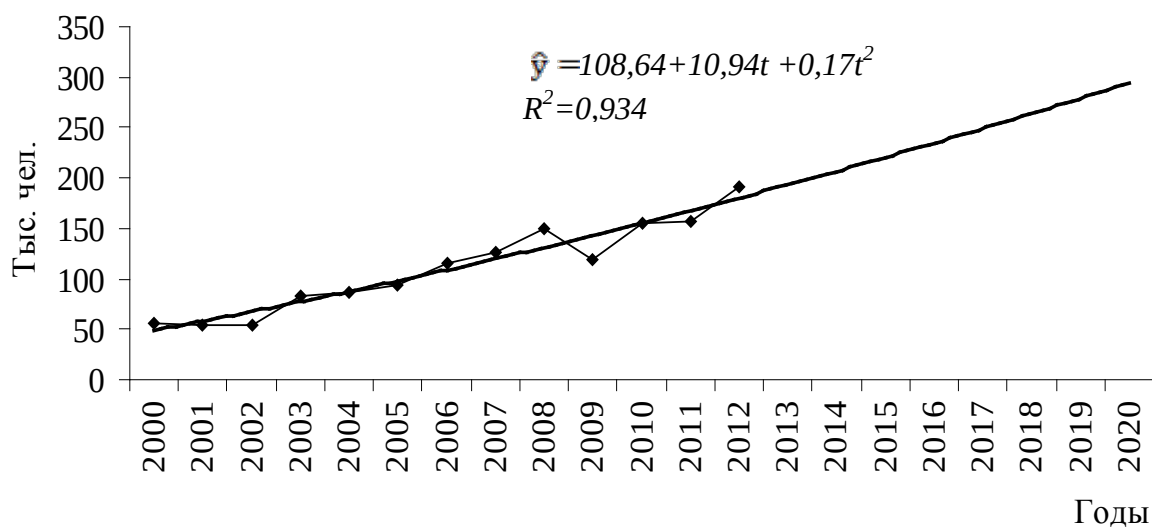


Рис. Л.6. Фактические уровни общего круизного пассажиропотока и прогнозирование будущей тенденции на основании параболического тренда

Приложение М

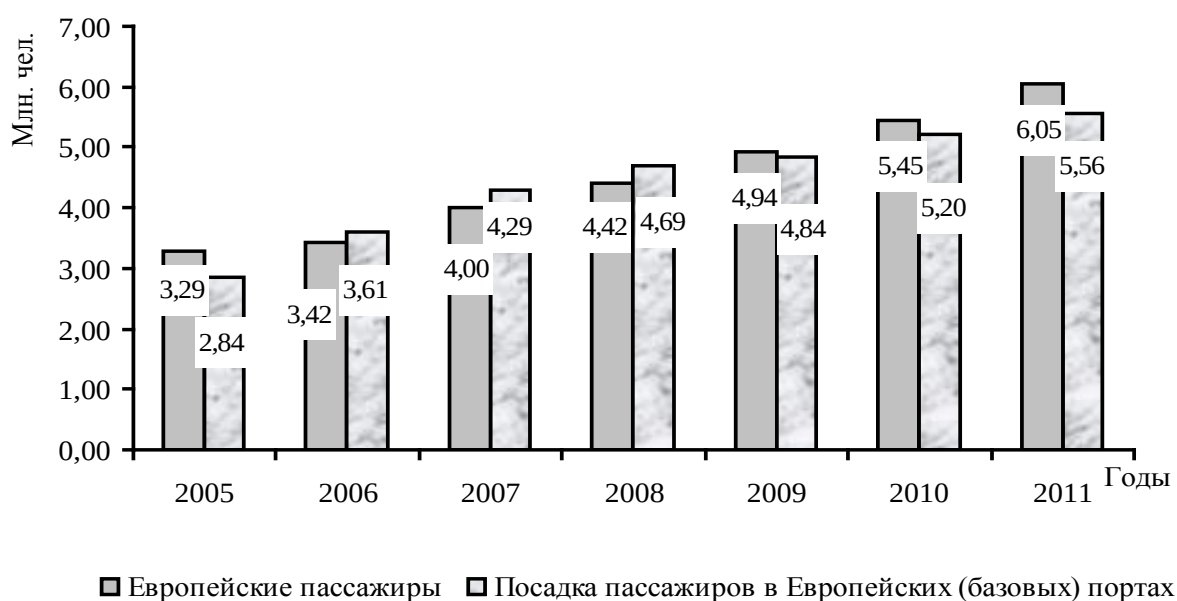


Рис. М.1. Динамика европейского круизного пассажиропотока
за 2005-2011 гг.

Источник: составлено автором по данным [375]

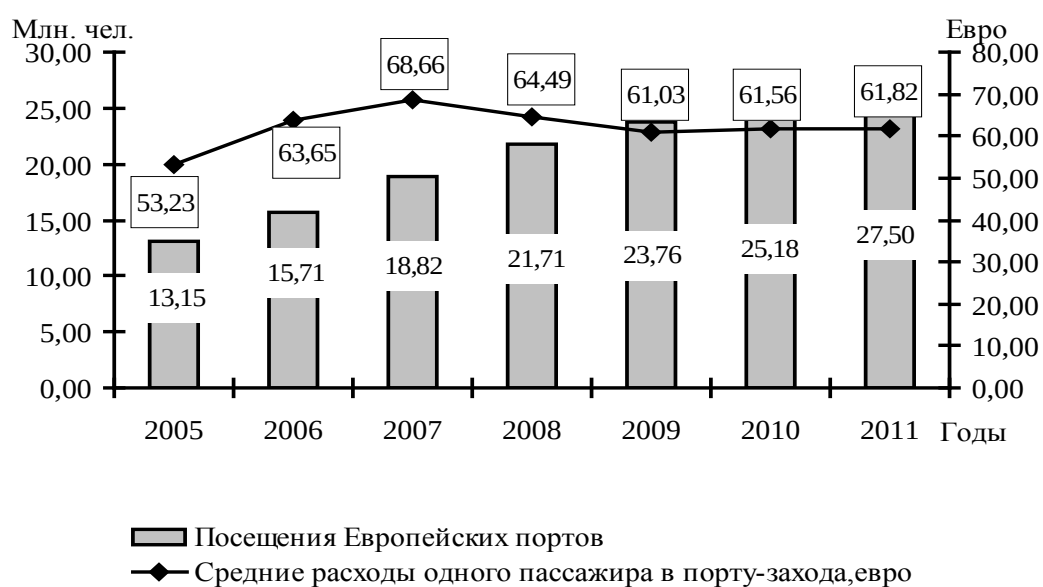


Рис. М.2. Динамика средних расходов европейских туристов
в транзитном порту за 2005-2011 гг.

Источник: составлено автором по данным [375]

Продолжение приложения М

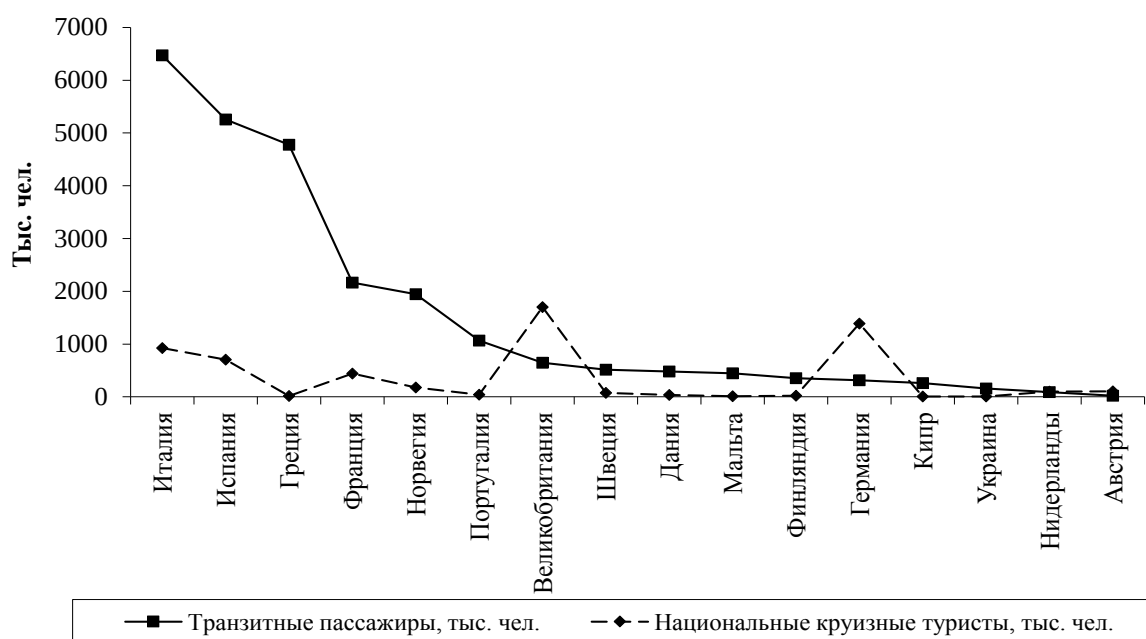


Рис. М.3. Взаимосвязь национальных и транзитных круизных туристов по странам Европы в 2011 г.

Источник: составлено автором по данным [375]

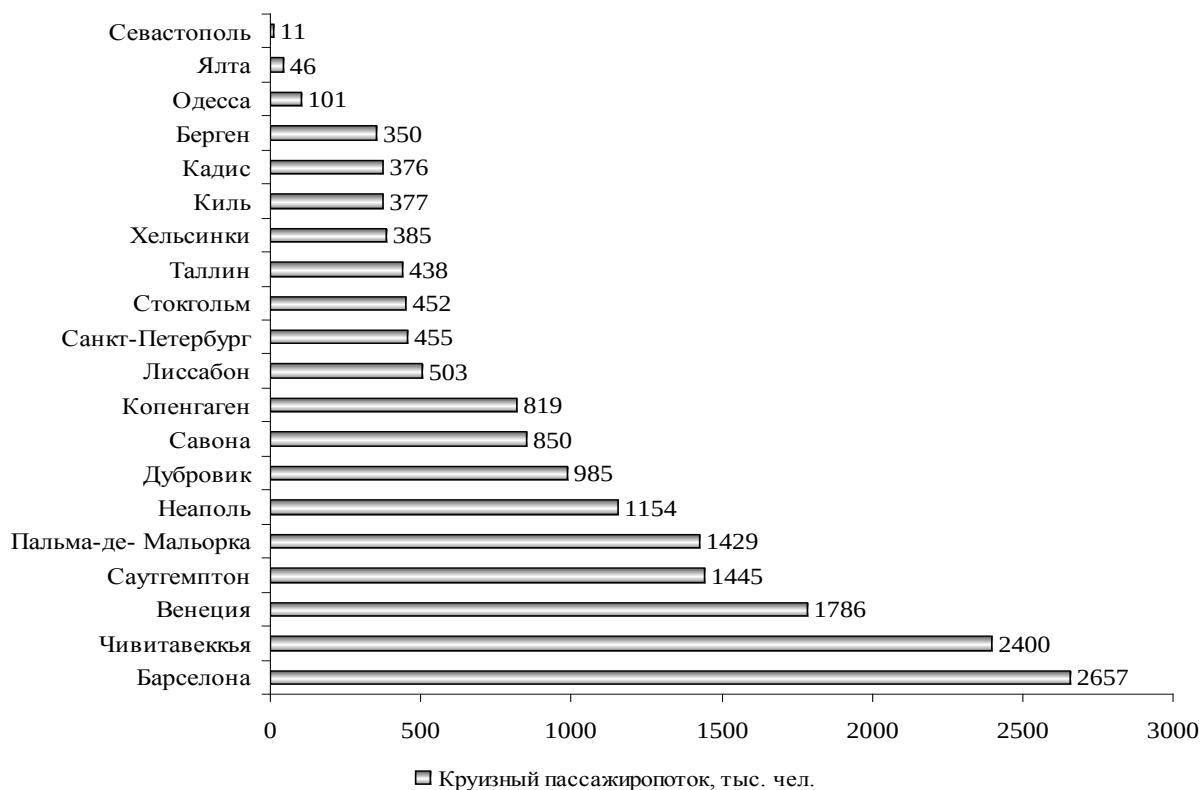


Рис. М.4. Круизный пассажиропоток по основным круизным портам Европы в 2011 г.

Источник: составлено автором по данным [375]

Приложение Н

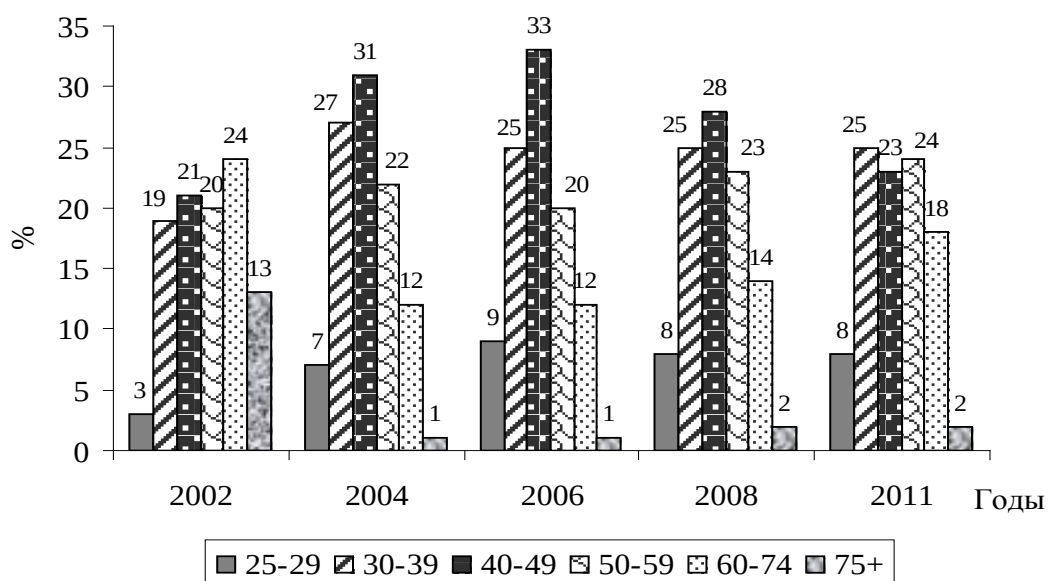


Рис. Н.1. Демографическая структура потребителей наземных туров за 2002-2011 гг.

Источник: составлено автором по данным [359]

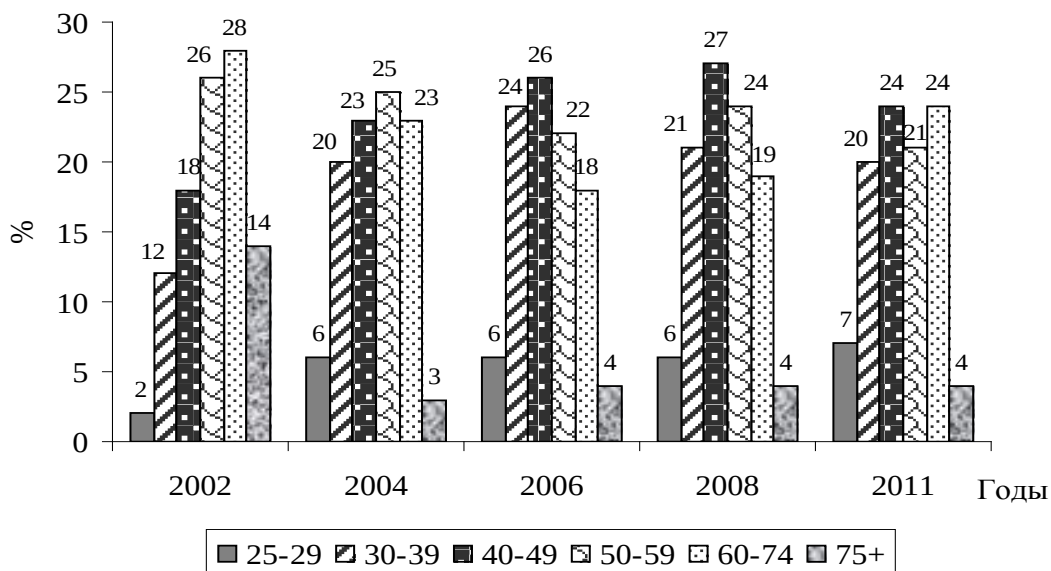


Рис. Н.2. Демографическая структура круизных туристов за 2002-2011 гг.

Источник: составлено автором по данным [359]

Продолжение приложения Н

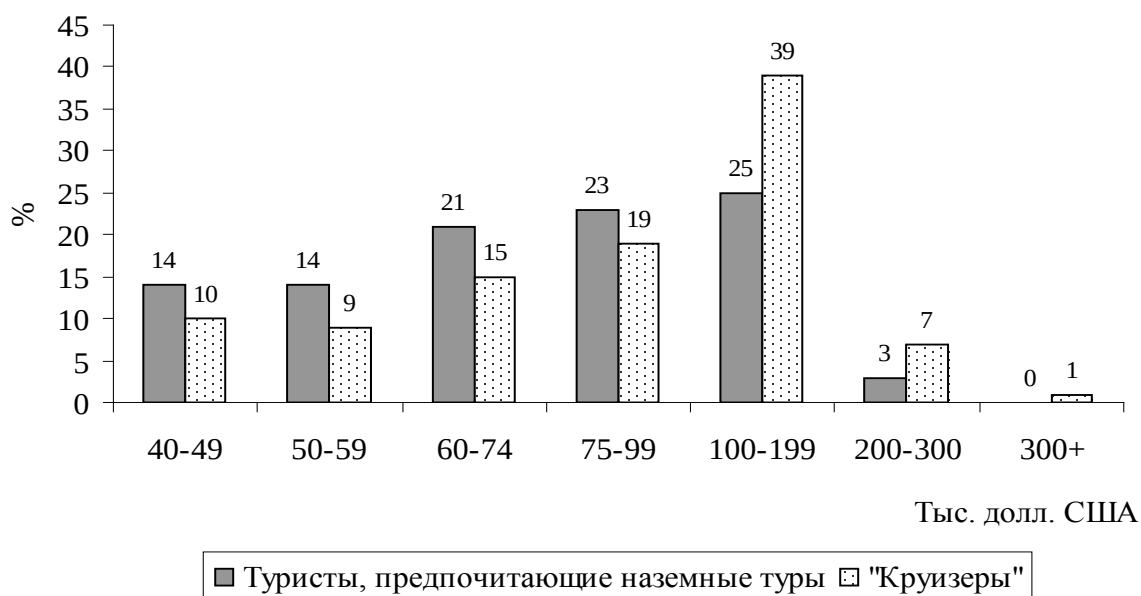


Рис. Н.3. Структура годовых доходов туристов в 2011 г.

Источник: составлено автором по данным [359]

Таблица Н.1

**Данные, характеризующие уровень безопасности
круизных путешествий***

Показатели	Годы						Итого
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Пассажиры (млн. чел.)	14,4	15,2	15,9	16,3	17,6	18,8	98,2
Несчастные случаи с гибелью пассажиров	4	4	3	0	0	5	16

* *Источник:* составлено по данным G.P.Wild (International) Limited

Месяцы	Внутренняя Bella	Внутренняя Fantastica	Внешняя Bella	Внешняя Fantastica	Внешняя с балконом Bella	Внешняя с балконом Fantastica	3-й/4-й взрослый
«Западное Средиземноморье», MSC SPLENDIDA, 8 дней, евро на человека (Испания - Франция - Италия – Тунис)							
Июль	549	599	699	749	809	889	199
Август	649	699	749	799	999	1079	199
Сентябрь	499	549	599	649	749	829	199
Октябрь	449	499	549	599	649	729	199
Ноябрь	319	369	449	499	549	629	199
«Классика Средиземноморья», MSC MUSICA, 8 дней							
Июль	549	599	699	749	809	889	199
Август	649	699	749	799	999	1079	199
Октябрь	449	499	549	599	649	729	199
Ноябрь	319	369	449	499	549	629	199
«Зачарованные берега», MSC FANTASIA, 8 дней							
Июль	649	699	789	839	989	1069	199
Август	699	749	839	889	1039	1119	199
«Норвежские фьорды», MSC ORCHESTRA, 8 дней							
Август	749	799	899	949	1049	1099	259

В стоимость включено:
проживание в каюте выбранной категории;
питание – полный пансион (завтрак, обед, полуденный чай, ужин, буфет для полуночников);
развлекательные и познавательные программы на борту судна;
услуги русскоговорящего сотрудника компании на борту (на круизах с русскими группами).
Оплачивается дополнительно:
Обязательные доплаты при оформлении тура:
портовый сбор взр./реб. (до 18 лет) – 129\0 евро;
медицинская страховка – 1 евро/ сутки;
страховка от невыезда – 10 евро;
оформление въездной шенгенской туристической визы (Италия) – 87 евро;
Оплачивается самостоятельно на лайнере:
сервисный сбор (оплачивается на борту по окончании круиза)
напитки (вода, соки, спиртные напитки, коктейли).
Дополнительно можно заказать к круизу:
авиаперелет;
трансферы;
отель до/после круиза.

Приложение О.2

Таблица О.2

Круизы вокруг Европы, длительность 7 ночей
(предложения круизного центра «Сильвер Лайнс», Украина, г. Киев)

Класс кают	Категория	Стоимость, евро на человека
1	2	3
Круизная компания: Norwegian Cruise Line. Лайнер: Norwegian Epic, Саутгемптон, Лондон - Лиссабон - Малага - CARTAGENA, SPAIN - Барселона		
IE	Каюта внутренняя	599
IF	Каюта внутренняя	599
ID	Каюта внутренняя	609
IC	Каюта внутренняя	619
IA	Каюта внутренняя	629
IB	Каюта внутренняя	629
I1	Каюта внутренняя	669
BF	Каюта с балконом	729
BE	Каюта с балконом	749
BD	Каюта с балконом	759
BB	Каюта с балконом	769
BC	Каюта с балконом	769
BA	Каюта с балконом	789
B6	Каюта с балконом	789
B2	Каюта с балконом	799
B3	Каюта с балконом	799
B5	Каюта с балконом	799
B4	Каюта с балконом	799
B1	Каюта с балконом	809
T1	Каюта Студии	849
MD	Мини Сьют с балконом	869
MC	Мини Сьют с балконом	889
MB	Мини Сьют с балконом	899
MA	Мини Сьют с балконом	909
B9	Каюта с балконом	919
M4	Мини Сьют с балконом	919
M3	Мини Сьют с балконом	929
M2	Мини Сьют с балконом	949
M9	Мини Сьют с балконом	1059
H6	Сьют с балконом	1509
H9	Сьют с балконом	1589
H4	Сьют с балконом	1669
H5	Сьют с балконом	1739
H2	Сьют с балконом	3029

Продолжение табл. О.2

1	2	3
Круизная компания: Silversea. Лайнер: Silver Spirit (Стамбул - Сочи - Трабзон - Синоп - Констанца - Несебр – Стамбул)		
VI	Vista Suite	2587
B1	Veranda 1	2805
B2	Veranda 2	2951
B3	Veranda 3	3024
B4	Veranda 4	3097
B5	Veranda 5	3170
B6	Veranda 6	3243
SL	Silver Suite	4700
R2	Royal 2 Suite	7615
Круизная компания: Crystal Cruises. Лайнер: Crystal Serenity (Дувр, Лондон - Бордо - Бордо - Бильбао - Ферроль - Порту – Лиссабон)		
C3	Каюта с окном	2033
C2	Каюта с окном	2135
C1	Каюта с окном	2343
B3	Каюта с балконом	2722
B2	Каюта с балконом	2802
B1	Каюта с балконом	2911
A2	Каюта с балконом	2973
A1	Каюта с балконом	3013
P2	Каюта с балконом	3053
P1	Каюта с балконом	3100
PH	Пентхаус с балконом	4470
PS	Пентхаус с балконом	5982
CP	Сьют с балконом	11914
1) каюты класса люкс с видом на океан: - R - королевские апартаменты: отдельная спальня с двуспальной кроватью, индивидуальная веранда, душ, обычные удобства, гостиная с диваном, рояль, холодильник, мини бар, столовая; - A - "оунерс суит": кровать большого размера, индивидуальная веранда, отдельная гостиная с диваном, холодильник, мини бар; - AA - "роял фэмили суит": две спальни с кроватями, гостиная с диваном, индивидуальная веранда, холодильник, две ванные комнаты; - B - "гранд суит": две кровати, индивидуальная веранда, кресла, диван, холодильник. - C - "супериор суит": две кровати, индивидуальная веранда, кресла, диван, холодильник; - D - каюта "делюкс": две кровати, индивидуальная веранда, кресла, диван, холодильник; 2) семейные каюты с видом на океан: - FF - каюты большого размера, рассчитанные на размещение 6 человек; 3) каюты с видом на океан: - F, H, I - комфортабельные каюты, оборудованные двумя кроватями, с обычными удобствами, туалетом, телевизором, телефоном; 4) внутренние каюты: - K, L, M, N, O, P, Q - комфортабельные каюты, оборудованные двумя кроватями, с обычными удобствами, туалетом, телевизором, телефоном.		

Приложение П

Порядок взимания портовых сборов в отдельных круизных портах

1. Батуми

№	Портовые тарифы	\$/GRT	Примечание
1	Тоннажный сбор	0,45	
2	Причальный сбор	0,035	
3	Швартовка вход	17,5 (комета)	Расчет по шкале
4	Швартовка выход	17,5 (комета)	Расчет по шкале
5	Санитарный сбор	0,025	
6	Вочманский сбор	0,025	
7	Пассажирский	2\$ за пассажира	
8	Буксирный сбор (in)	0,3	
9	Буксирный сбор (out)	0,3	

до 1 000 GRT скидка 50 %

Свыше 1 000 GRT скидка 80 %

2. Рига

№	Портовые тарифы	€/GRT	Примечание
1	Тоннажный сбор		Не взимается
2	Канальный сбор	0,1	
3	Санитарный сбор		Не взимается
4	Причальный сбор	0,085	Для судна, которое не осуществляет грузовые и/или пассажирские операции, причальный сбор рассчитывают на основании почасовой ставки за использование причала: 0.007 EUR/GT;
5	Пассажирский	2€ за пассажира	Дети до 12 лет освобождаются от пассажирского сбора .
6	Швартовка	0.17	

Буксирный сбор зависит от мощности используемого буксира.

Продолжение приложения П

3. Одесса

№	Портовые тарифы	\$/m ³	Примечание
1	Тоннажный сбор	0,174	Корабельный и канальный сбор взимается в каждом порту захода при входе в порт и выходе из него по ставкам со скидкой 50 % только за первый и за второй рейсы, осуществляемые судном в течение календарного года. Во время следующих заходов в порт в течение календарного года корабельный сбор с этих судов не взимается.
2	Канальный сбор	0,017	
3	Маячный сбор	0,046	
4	Причальный сбор	0,0114	После окончания грузовых (пассажирских) операций за простой около грузового (пассажирского) причала по причинам, зависящим от судна или судовладельца, причальный сбор взимается с момента окончания погрузки-выгрузки и крепления груза за 1 м ³ объема судна по ставке 0,0164 USD за час
5	Якорный сбор	0,0043	За стоянку свыше 12 часов на внутреннем рейде морского порта
6	Административный сбор	0,022	
7	Швартовка вход	17,5(комета)	Расчет по шкале
8	Пассажирский	3,8 \$	Без учета НДС
9	Швартовка выход	17,5(комета)	Расчет по шкале
10	Санитарный сбор		Не взимается

В порту Одесса применяется скидка в размере 10% со ставок всех видов портовых сборов для круизных пассажирских судов заграничного плавания группы б (за исключением тех, что выполняют грузопассажирские рейсы). 20 % – со ставок всех видов портовых сборов для круизных пассажирских судов заграничного плавания группы б (за исключением тех, что выполняют грузопассажирские рейсы). Если на судно распространяется применение нескольких скидок со ставок портовых сборов, применяется только наибольшая по отношению к базовой ставке. Буксирный сбор зависит от мощности используемого буксира.

Продолжение приложения П

4. Констанца

№	Портовые тарифы	€/GRT	Примечание
1	Тоннажный сбор	0,155	
2	Причальный сбор	10,585	Делится на длину судна и количество дней. В случае простоя меньше, чем 12 часов, тариф составляет 5.292 €.
3	Административный сбор	0,534	Делится на длину судна и количество дней. В случае простоя меньше, чем 12 часов, тариф составляет 0.267 €.
4	Пассажирский	5€ за пассажира	Дети до 12 лет освобождаются от пассажирского сбора .

Буксирный сбор зависит от мощности используемого буксира.

5. Сочи

№	Портовые тарифы	\$/m ³	Примечание
1	Тоннажный сбор	0,095	
2	Причальный сбор	0,0044	
3	Маячный сбор	0,025	
4	Якорный сбор	0,0001	
5	Экологический сбор		Не взимается

Корабельный сбор взимается в каждом порту захода при первом входе в порт и выходе из порта один раз в течение календарного года.

6. Варна

№	Портовые тарифы	€/GRT	Примечание
1	Канальный сбор	0.10	50% Скидка
2	Маячный сбор	€40-150	В зависимости от тоннажа судна. 50% скидка.
3	Тоннажный сбор	0.40	60% скидка
4	Якорный сбор	0.10	
5	Экологический сбор		Не взимается

Продолжение приложения П

7. Картахена (Испания)

№	Портовые тарифы	€/GRT	Примечание
1	Причальный сбор (Базовый тариф)	1.0500/100GRT	(Коеф.В=1.50)
		0,9100/100GRT	(Коеф. S=1.30)
2	Швартовка/отшвартовка	Фикс: 58,4222	Состоит из фиксированного и переменного сбора
		Перем: 0,9438/100GRT или неполный расчет	
		Перем: 1,5505/100GRT или неполный расчет от производимой на причале операции.	
3	Буксирный сбор	0,0480/1 GRT	до 8,000 GRT
		0,1438/1 GRT	от 8,000 до 15,000 GRT
		0,2158/1 GRT	от 15,000 до 25,000 GRT
		0,2637/1GRT	свыше 25,000 GRT
4	Пассажирский сбор (посадка/высадка)	1,1475/чел	Для стран Шенген зоны(терминал/ причал в концессии)
		/2.2950/чел	Для стран Шенген зоны(терминал/причал не в концессии)
		1.7213/чел	Для стран Шенген зоны(терминал в концессии/причал не в концессии)
		1.5300/чел	Для стран не Шенген зоны(терминал/ причал в концессии)
		3.0600/чел	Для стран не Шенген зоны(терминал/причал не в концессии)
		2.2950/чел	Для стран не Шенген зоны(терминал в концессии/причал не в концессии)
5	Транзит круизных пассажиров	1.1475/чел	Терминал/ причал в концессии
		2.2950/чел	Терминал/причал не в концессии
		1.7213/чел	Терминал в концессии/причал не в концессии
6	Лоцманский сбор	Фикс: 117.2147	Состоит из фиксированного и переменного сбора; 20% скидка для пасс. и ро-ро судов
		перем:0.250/1GRT<25.000	
		перем:0.0313/1GRT>25.000	

*На первый круизный судозаход действует 30% скидка по портовым сборам, включая пассажирский сбор.

Продолжение приложения П

7. Вентспилс

№	Портовые тарифы	€/GRT	Примечание
1	Тоннажный сбор		Не взимается
2	Причальный сбор	N/A	
3	Швартовка вход	0,16	
4	Санитарный сбор	0,06 0,07 0,08 0,11	до 3-х дней 4-10 дней 11-30 дней >30 дней
5	Вочманский сбор		
6	Пассажирский	N/A	
8	Канальный сбор		Не взимается
9	Лоцманский сбор	0,1	скидка 30 %

Таблица Н.1

**Сравнительные величины отдельных видов портовых сборов и услуг для
пассажирского судна с условным объемом 77175 куб. м,
(долларов США) [299]**

Виды сборов	Барселона (Испания)	Бари (Италия)	Констанца (Румыния)	Ялта (Украина)
Корабельный	6000,42	15180,00	3573,28	7486,00
Лоцманский	999,76	2670,00	3300,66	1321,24
Буксирный	Не обязателен	4680,00	4624,00	2565,00
Швартовый	512,08	190,00	364,00	230,40
Всего	7512,26	22720,00	11861,94	11602,64

Таблица Н.2

**Динамика отдельных видов портовых сборов и услуг для пассажирского
судна с условным объемом 77175 куб. м,
БРТ 54800 р.т. (долларов США)***

Виды сборов и услуг	2002 г.	2004 г.	2008 г.	Проект новых тарифов	Прирост (по сравнению с 2002 г.)	
					Абсолютный, долларов США	Относительный, %
Корабельный	7486,00	8334,90	13150,63	48234,38	40748,38	644,33
Агентское вознаграждение	1159,20	1449,00	2289,00	8012,00	6852,80	691,17

* *Источник:* составлено автором с использованием [272]

Приложение Р.1

РЕСПУБЛИКАНСКИЙ КОМИТЕТ РЕСПУБЛИКИ КРЫМ
ПО ТРАНСПОРТУ И СВЯЗИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
РЕСПУБЛИКИ КРЫМ «КРЫМСКИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ»
(ГУП РК «КМП»)

Кирова ул., д. 28, г. Керчь, 298312, тел/факс: +38(06561) 3-95-16; E-mail: crimeaport@mail.ru
ОКПО 00176288 ОГРН 1149102012620 ИНН/КПП 9111000450/911101001

05.08.2014 № 346
на № _____ от _____

СПРАВКА

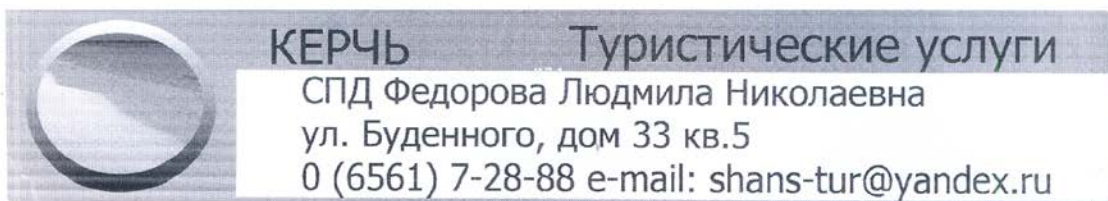
о внедрении предложений и разработок, содержащихся в диссертации
Логуновой Н.А. на тему «Теоретико-методологические основы
стратегического развития круизного туризма»

Материалы диссертационной работы Логуновой Натальи Анатольевны, такие как: стратегические направления развития круизных портов на основе экономико-статистических методов экспертных оценок; критериальная база оценки привлекательности морских портов для круизных операторов; методические положения по оценке основополагающих условий для перспективного развития базового и транзитного круизных портов; дифференциация факторных условий, влияющих на выбор круизного порта операторами турбизнеса, значительно расширяют информационную базу для принятия обоснованных управленческих решений, способствуют выявлению потенциальных направлений проявления инициатив развития и обоснованию стратегических зон хозяйствования, позволяют повысить качество информационного обеспечения функционирования морских портов и рекомендуются к использованию при выполнении аналитических процедур и разработке мероприятий по повышению эффективности экономической деятельности крымских морских портов.

И.о. генерального директора
ГУП РК «Крымские морские порты»
Волков В.Ю.



Приложение Р.2



№18 от 04.08.2014

СПРАВКА

о внедрении предложений и рекомендаций, содержащихся в диссертации
Логуновой Н.А. на тему «Теоретико-методологические основы
стратегического развития круизного туризма»

Настоящая справка свидетельствует о том, что содержащиеся в диссертационной работе методические положения и рекомендации, а именно: методика проведения маркетингового анализа потребителей туристского продукта, предполагающая использование широкого спектра статистических методов исследования для установления корреляционных связей между различными рыночными сегментами, предвидения возможных изменений вкусов и предпочтений потребителей, прогнозирования поведения и мотивации туристов, установления их осведомленности, восприятия, отношения и требований относительно качества предоставления туристских услуг, позволяют создать информационную базу для обоснования целевых установок и выбора оптимальных маркетинговых стратегий организаций туристического бизнеса и рекомендуются к использованию при формировании комплекса мер по повышению эффективности предпринимательской деятельности.

Директор
Федорова Л.Н.



Приложение Р.3



УКРАЇНА
АВТОНОМНА РЕСПУБЛІКА КРИМ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ,
МОЛОДІ ТА СПОРТУ
КРИМСЬКИЙ РЕСПУБЛІКАНСЬКИЙ
ПРОФЕСІЙНО-ТЕХНІЧНИЙ
НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«КЕРЧЕНСЬКЕ ВИЩЕ МОРСЬКЕ
ПРОФЕСІЙНЕ УЧИЛИЩЕ»
98329, м. Керч
вул. Свердлова, 55
тел.: 90393
факс: 8-06561-90393
E-mail: KRPTUZ.KVMPU@gmail.com



УКРАИНА
АВТОНОМНАЯ РЕСПУБЛИКА КРЫМ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ,
МОЛОДІ ТА СПОРТУ
КРЫМСКОЕ РЕСПУБЛИКАНСКОЕ
ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ
УЧЕБНОЕ ЗАВЕДЕНИЕ
«КЕРЧЕНСКОЕ ВЫСШЕЕ МОРСКОЕ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ УЧИЛИЩЕ»
98329, г. Керчь
ул. Свердлова, 55
тел.: 90393
факс: 8-06561-90393
E-mail: KRPTUZ.KVMPU@gmail.com

Від *22.08* 2014 р. № *670*/16-23
на № _____ від „___” _____ 201_ р

СПРАВКА

о внедрении результатов научных исследований

Логуновой Натальи Анатольевны, доцента кафедры экономики предприятия
Керченского государственного морского технологического университета

Настоящая справка свидетельствует о том, что содержащиеся в диссертационной работе Логуновой Н.А. на тему «Теоретико-методологические основы стратегического развития круизного туризма» предложения и рекомендации по совершенствованию системы подготовки кадров с акцентом на специфику круизной деятельности; введение дополнительных разделов по электромеханической установке и техническим средствам кораблевождения в зависимости от категории судна (водоизмещения, энергопотребления, габаритов и т.п.) рекомендованы к использованию в учебном процессе КРПТУЗ «КВМПУ».

Директор КРПТУЗ «КВМПУ»



В.П.Чернопятков

Приложение Р.4



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«КЕРЧЕНСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ»

м. Керч, вул. Кірова, 28, Автономна Республіка Крим, Україна, 98312
Тел./факс: +38(06561)39719, 39716 E-Mail: kerchport_referent@ukr.net; Код ЄДРПОУ 01125554

№293 от 29.05.2014 г.

СПРАВКА

о внедрении предложений и разработок, содержащихся
в диссертации Логуновой Н.А. на тему «Теоретико – методологические
основы стратегического развития круизного туризма».

Настоящая справка свидетельствует о том, что содержащиеся в диссертационной работе рекомендации и предложения, такие как:

- критериальная база оценки привлекательности морских портов для круизных операторов;
- стратегические направления развития круизных портов на основе экономико – статистических методов экспертных оценок;
- методика расчёта совокупного индекса обеспеченности морского порта необходимыми условиями для развития круизного туризма;
- дифференциация факторных условий, влияющих на выбор круизного порта операторами турбизнеса,

рекомендуются к использованию в производственно – хозяйственной деятельности предприятия и позволяют обоснованно принимать управленческие решения по формированию маршрутной сетки круизов с учётом имеющихся ресурсных возможностей порта, а также своевременно направлять усилия для устранения проблемных аспектов в его развитии.

Директор ГП «Керченский морской торговый порт»



Н.Н.Зеленкевич



Приложение Р.5



ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЗАЛИВ»

Ул. Танкистов, 4, 298310 Керчь, Республика Крым, Россия
Тел.: +380-6561-3-30-55
Факс: +380-6561-6-40-65, +380-6561-6-11-25
E mail: zaliv@zaliv.com
Web: www.zaliv.com



N 287 от 23.06.14

СПРАВКА

о внедрении предложений и разработок, содержащихся в диссертации
Логуновой Н.А. на тему «Теоретико-методологические основы стратегического развития
круизного туризма»

Настоящий акт свидетельствует о том, что содержащиеся в диссертационной работе
Логуновой Н.А. материалы, такие как:

- предложения по развитию производственной и ремонтной базы судостроительных предприятий;
- рекомендации по обновлению пассажирского флота с помощью введения судового утилизационного гранта;
- предложения по расширению номенклатуры выпускаемой продукции и перечня предоставляемых услуг;
- рекомендации относительно применения альтернативных источников кредитования в судостроении

представляют интерес и рекомендуются при формировании портфеля заказов и разработке комплексных и локальных финансово-экономических планов предприятия с целью повышения эффективности производственно-хозяйственной деятельности АО «Судостроительный завод «Залив».

Финансовый директор



А.Б. Сытник

Приложение Р.6

ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО РИБНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ



ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«КЕРЧЕНСЬКИЙ МОРСЬКИЙ РИБНИЙ ПОРТ»

98320, Україна, АР Крим, м. Керч, вул. Свердлова, 49
р/р № 260070400061 ПАТ Банк «Морський», м. Керч, МФО 324742, код ЗКПО 00467873
Тел.: 0-6561-2-04-86, 9-03-03; 9-03-05; 9-03-50. Факс: 2-04-86
E-mail: port@kerch.com.ua www.kmrp.com.ua

На № 547 от 16.06.2014 г.

№ _____

СПРАВКА

о внедрении результатов диссертационного исследования
Логуновой Натальи Анатольевны
на тему «Теоретико-методологические основы
стратегического развития круизного туризма»

Настоящая справка свидетельствует о том, что содержащиеся в диссертационной работе рекомендации и предложения, такие как:

- методические положения по оценке уровня производительности труда работников;
- расчет потребности в инвестиционном капитале для проведения комплекса мер по реконструкции и строительству объектов портовой инфраструктуры;
- предложения по развитию внутренних круизных направлений и формированию маршрутной сетки круизов

позволят диверсифицировать деятельность предприятия и расширить перечень предоставляемых услуг, обеспечат снижение расходов на оказание круизных туристских услуг при одновременном сохранении или даже повышении их качества; акцентируют внимание руководства на наиболее важных параметрах развития порта и будут способствовать росту экономических результатов хозяйственной деятельности предприятия.

Начальник ГП «Керченский
морской рыбный порт»



Литвинов В.Н.

Приложение Р.7



РЕСПУБЛИКА КРЫМ
СОВЕТ МИНИСТРОВ
 РАДА МІНІСТРІВ
 ВЕЗИЛЕР ШУРАСЫ

МИНИСТЕРСТВО КУРОРТОВ И ТУРИЗМА

95055, г. Симферополь, ул. Киевская 77/4, тел.: 54-46-68, 24-81-22 факс: 25-94-38
 Email: tourism@minkurort.ru www.minkurort.ru

от 21.08.14 № 01-29/1941
 на № _____ от _____

СПРАВКА

о внедрении научных результатов

Материалы диссертационной работы Логуновой Н.А. на тему «Теоретико-методологические основы развития круизного туризма» переданы в Министерство курортов и туризма Крыма.

Перечень материалов внедрения:

- Концепция развития круизного туризма, структурированная по основным ориентирам, стратегическим приоритетам и соответствующим им задачам, содержащая принципы, методы и формы обеспечения желаемых результатов;
- Научно-методические материалы по оценке результативности функционирования круизной индустрии и её вклада в формирование доходной части бюджета Крыма;
- Предложения и рекомендации по кадровому, научно-методическому, нормативно-правовому и информационному обеспечению круизной деятельности, реализация которых создаст предпосылки для достижения мировых стандартов в сфере обслуживания круизных туристов и обеспечит Крыму высококонкурентные позиции на мировом круизном рынке.

Результаты работы рекомендованы к использованию при планировании развития крымской туристско-рекреационной сферы, а также при разработке инвестиционных проектов и программ, касающихся развития морского туризма в Крыму.

Заместитель министра



О.В.Бурова

Приложение Р.8



РЕСПУБЛИКА КРЫМ
КЕРЧЕНСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

ул. Орджоникидзе, 82, г. Керчь, Крым, 298309; тел./факс (06561) 6-35-85, 3-42-26;
E-Mail: kmti@aironet.com.ua

13.08 2014г. № 982

На № от

СПРАВКА

о практическом внедрении результатов научных исследований
Логуновой Натальи Анатольевны, доцента кафедры экономики предприятия
Керченского государственного морского технологического университета

Методические и аналитические разработки автора диссертационного исследования нашли практическое применение в учебном процессе Керченского государственного морского технологического университета, использованы при подготовке учебника по дисциплине «Статистика», утвержденного Министерством образования и науки Украины для студентов высших учебных заведений (№ 1/11-201153 от 27.12.2012 г.) и учебных пособий, рекомендованных Министерством образования и науки Украины для студентов высших учебных заведений по дисциплинам «Статистика II» (№ 1/11-4938 от 18.06.2012 г.), «Обоснование хозяйственных решений и оценка рисков» (№ 1/11-20250 от 28.12.2012 г.) и «Экономика и организации инновационной деятельности» (№ 1/11-7134 от 17.04.13 г.).

Ректор КГМУ



Е.П. Масюткин

Приложение Р.9



ПРИВАТНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД ЄВРОПЕЙСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ КРИВОРІЗЬКА ФІЛІЯ

Україна, 50000, м. Кривий Ріг, вул. Леніна, 55. E-mail: postmaster@krivrig.e-u.in.ua.
Тел.: (056) 404-48-47, факс (056) 404-03-83

N268/17 от 20.08.14

ДОВІДКА

про впровадження результатів наукових досліджень

Логунової Наталі Анатоліївни на тему:

«Теоретико-методологічні основи стратегічного розвитку
круїзного туризму»



Національна асоціація
Українських університетів
в Києві



Золотий медаль
"НЕЗАЛЕЖНІСТЬ
УКРАЇНИ"



Національна асоціація
"ЗОЛОТА ТОРГОВА МАРКА"

Запропоновані Логуною Н.А. в її дисертаційній роботі
розробки та пропозиції, отримані при проведенні власних
досліджень, рекомендуються до використання в навчальному
процесі Криворізької філії ПВНЗ «Європейський університет»
при викладанні дисциплін «Статистика», «Маркетинг» та
«Менеджмент».

Директор к.т.н., доцент, PhD



Приложение Р.10

ПРАКТИК

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

ул. Ворошилова, 37-а

г. Керчь, АР Крым,

98330, Украина, тел. (06561) 6-85-30

р/с 26004000090176 в отделении

ПАТ УСБ в г. Керчь

МФО 300023, ЕДРПОУ 32681872

22/08/2014 года № 53

г. Керчь

АКТ

внедрения научных результатов

Материалы диссертационной работы Логуновой Н.А. на тему «Теоретико-методологические основы стратегического развития круизного туризма» рекомендованы к использованию в деятельности ООО «Практик».

Перечень материалов внедрения:

- научно-прикладной инструментарий экономико-статистического анализа эффективности деятельности предприятий и организаций;
- представленные методики оценки социальной эффективности;
- методический подход к проведению факторного анализа производительности труда работников;
- методика проведения маркетингового анализа потребителей услуг.

Директор ООО «Практик»

Еловигов А.В.

