УДК 379.857

РАЗВИТИЕ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА КАК СОСТАВНОЙ ЧАСТИ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

Логунова Н. А., к.э.н., доцент (КГМТУ)

В статье рассмотрены отличительные черты круизного судоходства как составляющей круизного туризма, установлены признаки, определяющие место круизов в видовой структуре туризма, показана взаимосвязь ресурсов, потребностей и функций в круизном туризме. Исследованы особенности функционирования круизной туристской индустрии и выявлены проблемы в её развитии, причинно-следственные связи которых с целью детализации представлены по методу «диаграммы Исикавы» в виде «рыбьего скелета».

Ключевые слова: круизное судоходство, круизный туризм, проблематика развития, ресурсы, потенциал.

РОЗВИТОК КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА ЯК СКЛАДОВА ЧАСТИНА КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

Логунова Н. А., к.е.н., доцент (КДМТУ)

У статті розглянуті характерні риси круїзного судноплавства як складової круїзного туризму, встановлені ознаки, що визначають місце круїзів у видовий структурі туризму, показано взаємозв'язок ресурсів, потреб і функцій в круїзному туризмі. Досліджено особливості функціонування круїзної туристської індустрії та виявлено проблеми в її розвитку, причинно-наслідкові зв'язки яких з метою деталізації представлені за методом «діаграми Ісікава» у вигляді «риб'ячого скелета».

Ключові слова: круїзне судноплавство, круїзний туризм, проблематика розвитку, ресурси, потенціал.

CRUISE SHIPPING DEVELOPMENT AS A COMPONENT OF THE CRUISE TOURISM

Logunova N. A., Ph.D. (Economics), Assistant Professor (KSMTU)

The article justified the need for the development of the domestic cruise market, it established the principal features of cruise shipping, which distinguishing it from the passenger line, that include: the motivation of travel, the social composition of the passengers, the range of services offered by the passenger, the design features of ships and term of swimming. Considered industry-specific cruise shipping, that suggest the inclusion of the cruise product with a wide range of different services: lodging, food, transportation, recreation, etc.

Revealed signs that determine the place of cruises in the specific structure of tourism, showed the relationship of resources, needs and functions in the cruise tourism. The features were function cruise tourism industry and found problems in its development, cause-and-effect relationships, which presented for the purpose of detailing the method of "Ishikawa diagram" in the form of a "fishbone".

Keywords: cruise shipping, cruise tourism, the problems of development, resources, potential.

Постановка проблемы. Круизный туризм является одним из самых популярных и быстрорастущих, инвестиционно привлекательных сегментов международного туристского рынка, исходя из природных особенностей, постоянно увеличивающегося спроса и, как следствие, экономических результатов, которые достигаются в данном виде бизнеса. Однако, несмотря на стремительный рост круизного сектора в мировом масштабе, Украина, обладающая значительным природно-ресурсным, рекреационным, историко-археологическим и прочими потенциалами, на сегодняшний день остаётся в стороне от данного процесса, что предопределяет необходимость в проведении комплексного исследования сложившейся проблемной ситуации.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросам развития круизного туризма уделяли внимание как отечественные, так и зарубежные ученые, такие как И. Голубкова [1], В. Жихарева [2], Ю. Михайлова [3], A. Papathanassis [4], J.G. Brida [5] и Z. Aguirre [5].

Вместе с тем, в представленных работах не достаточно уделено внимания проблемам развития отечественного круизного рынка, не выявлены стратегические направления полноценного использования круизного потенциала Украины за счет комплексного взаимодействия имеющихся всех ресурсов, обеспечивающих синергетический эффект от их соединения в единую систему.

Целью статьи является выявление особенностей и проблематики развития круизного

© Логунова Н.А.

судоходства как значимой составляющей круизного туризма.

Основной материал. Круизное судоходство, благодаря своему динамичному развитию, характеризующемуся расширением рынков сбыта, движением капиталов и рабочей силы, применением новых технологий, находится на стадии не только количественных, но и качественных преобразований, предопределяющих его отличие от других видов материальных и нематериальных производств.

Аналитики круизного рынка указывают, что круизное судоходство – «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» [6]. Принципиальной особенностью, отличающей данное направление 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.

Специалисты-практики круизного бизнеса выделяют целый спектр отличий между круизным судоходством и линейными морскими пассажирскими перевозками [7]:

1). Мотивация путешествия. В круизном судоходстве мотивацией плавания выступают: отдых, развлечение, осмотр достопримечательностей и другие цели поездки, в любом случае относящиеся к туристским. 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. Основной контингент круизных туристов – обеспеченные, образованные, семейные люди, среднего возраста, предпочитающие комфортабельный отдых с насыщенной познавательной программой. Пассажиром обычного судна может быть любой человек независимо от его социально-экономического статуса, возраста, национальности, вероисповедания и т.д.

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», в отличие от линейных перевозок, для которых минимизация времени доставки пассажиров из порта отбытия в порт назначения, имеет первостепенное значение [8].

5). Сроки плавания. В круизном судоходстве 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 обусловливает 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 - особа, яка здійснює подорож по Україні або до іншої країни з не забороненою законом країни перебування метою на термін від 24 годин до одного року без здійснення будь-якої оплачуваної діяльності та із зобов'язанням залишити країну або місце перебування в зазначений термін» [9].

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 «попередньо розроблений комплекс туристичних послуг який поєднує не менше ніж дві такі послуги,

що реалізується або пропонується для реалізації за визначеною ціною, до складу якого входять послуги перевезення, послуги розміщення та інші туристичні послуги, не пов'язані з перевезенням і розміщенням» [9].

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. 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 [7].

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.

Принимая во внимание вышеизложенное, следует отметить, 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.

Кроме того, востребованность круизов у потенциальных клиентов, имиджевые аспекты круизного продукта, система формирования цен на круизы определяются с учетом множества объективных и субъективных факторов (общеэкономических, природно-климатических, политических, демографических, социокультурных и индивидуально-поведенческих), требующих детального рассмотрения на основе анализа существующей рыночной ситуации.

Исходя из характеристики круиза как туристского продукта, следует выделить ряд основных функций, которые вытекают из потребностей его организаторов и потребителей и базируются на преобразовании исходных ресурсов в конечный продукт, что графически можно представить в виде пирамиды, по форме напоминающей своеобразный круизный корабль, имеющий несколько уровней (рис. 1). 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).

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, потребности в безопасности и защите, социальные, потребности в уважении и саморазвитии и совершенствовании [10].

Следует отметить, что несмотря на уникальные возможности Украины, предопределенные значительным ресурсным потенциалом страны, на сегодняшний день круизный туризм не получил своего развития, что обусловлено целым рядом проблем, причинно-следственные связи которых с целью детализации представлены в виде «рыбьего скелета», получившего название «диаграмма Исикавы» (рис. 2).

С одной стороны, неэффективное, практически полное отсутствие отечественного круизного сектора как такового, является следствием отсутствия развитой портовой и туристкой 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, предопределяют его значительное отставание от темпов роста спроса на данный туристский продукт.



Рис. 1. Взаимосвязь ресурсов, потребностей и функций в круизном туризме (составлено автором с использованием [7,10].)

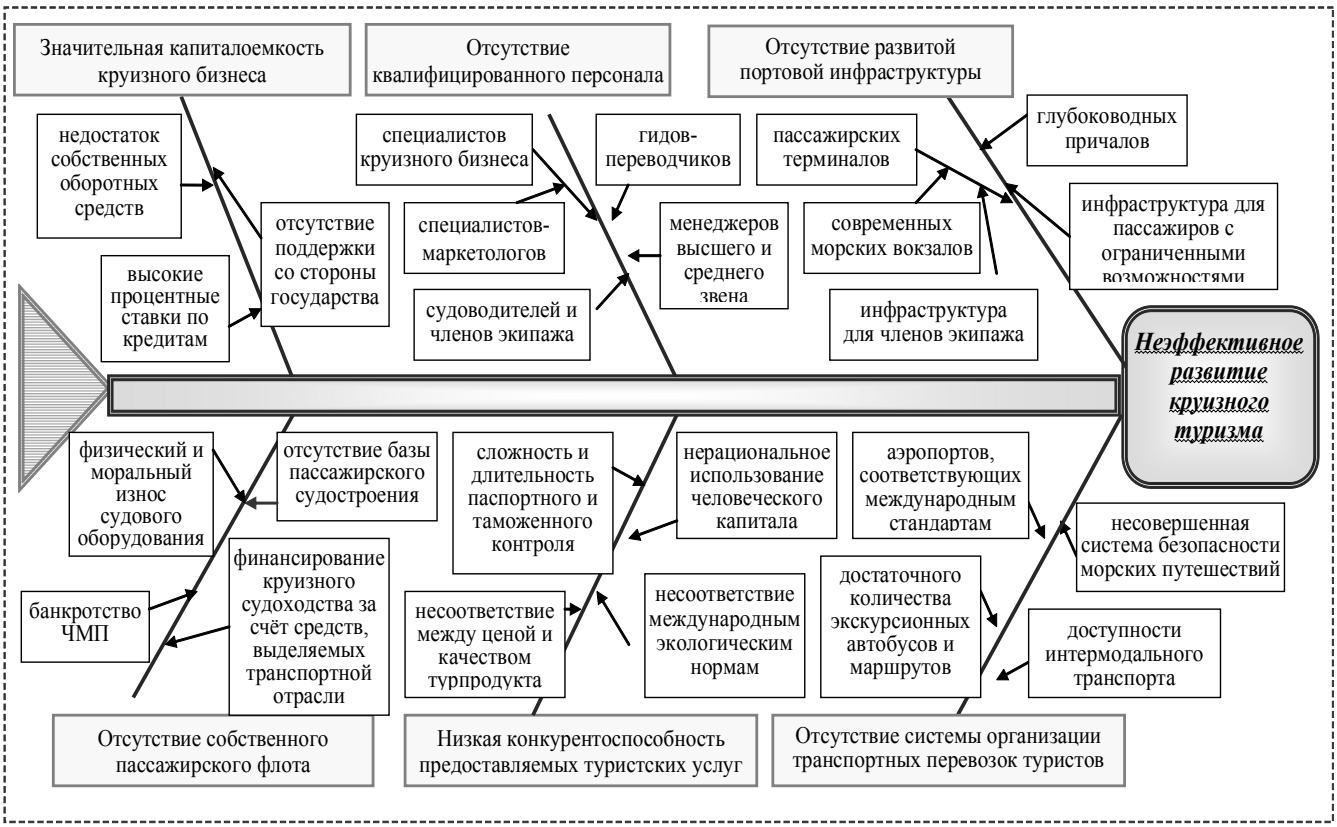


Рис. 2. Диаграмма основных проблем в развитии круизного туризма в Украине (по методу Исикава)

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; 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 отечественного 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.

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. 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 отечественного 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, без указания целей поездки, её продолжительности, вида используемых морских транспортных средств, социально-демографических характеристик пассажиров, что ограничивает рамки проведения полноценного исследования.

Отсутствие координационных процессов взаимодействия органов власти на региональном и государственном уровнях управления, противоречивая политика в области туризма и круизного судоходства, организационные и психологические проблемы, связанные с функциональной принадлежностью круизного туризма к сферам отдыха, досуга и здравоохранения и отраслевой принадлежностью к сфере транспорта, обусловливают его значительное отставание от темпов роста спроса на круизно-транспортные услуги.

Выводы данного исследования и перспективы дальнейших работ в данном направлении. Круизное судоходство является составной частью круизного туризма, представляющего собой универсальный вид туризма, соединяющий практически все его формы и сочетающий 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.

Несмотря на динамичное развитие круизного туризма в мировом масштабе, в Украине на сегодняшний день как со стороны заинтересованных хозяйствующих субъектов, так и со стороны органов государственной власти не было предпринято решительных шагов по устранению проблемной ситуации, обусловленной значительным отставанием страны от уровня развития большинства европейских стран, также как и не были разработаны концептуальные основы системного развития отрасли и входящих в неё подотраслей. Вследствие чего, дальнейшие работы в данном направлении будут направлены на изучение передового опыта стран мира, в которых туризм и его важная составляющая круизный туризм, являются значимым источниками пополнения бюджетов всех уровней и фактором роста благосостояния их граждан.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. 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.
2. Жихарева В.В. Современные тенденции развития рынка круїзного судоходства / В.В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. № 39 (2). – С. 153-166.
3. 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.
4. Papathanassis A. Income lighthouses at sea: The potential of cruise tourism for German destinations / A.Papathanassis. - TASH Fachtaqunq Kreuzfahrt. – Kiel, 2011. – 23 p.
5. Brida J.G. The impacts of the cruise industry on tourism destinations/ J.G. Brida, *S.*Z. Aguirre [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: http://ssrn.com/abstract=1298403.
6. Паладич Л. Морские круизы (Морской туризм)/ Л. Паладич - М. : Знание, 1989. – 64 с.
7. Шпилько С. Морские круизы: теория и практика: учеб. пособие / С. Шпилько, Н. Андросова, Р. Чударев. – М.: Советский спорт, 2012. – 147 с.
8. Биржаков М. Б. Индустрия туризма: перевозки / Биржаков М. Б., Никифоров В. И. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Издательский дом Герда; СПб. : Невский Фонд, 2003. – 397 с.
9. Закон Украины «О Туризме» / Ведомости Верховной Рады, 1995. - № 31. - ст. 241.
10. Маслоу А. Теория человеческой мотивации // А.Маслоу. – СПб: Евразия, 1999. – С. 77-105.

Рецензент *д.э.н., профессор КГМТУ Подсолонко В.А.*
Эксперт редакционной коллегии *д.э.н., доцент УкрГАЖТ Якименко Н.В.*

УДК 65.37-81.я73

ТРАНСПОРТ - НАЙБІЛЬШ ВИТРАТНА СКЛАДОВА ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Сумець О. М., к.т.н., доцент (ХНТУСГ ім. Петра Василенка)

У статті наведені результати аналітичного огляду щодо структури витрат на логістичну діяльність розвинених країн світу. Визначена частка витрат на транспорт у загальних витратах на здійснення логістичної діяльності підприємств, для різних галузей і на державному рівні.

Ключові слова: транспорт, структура витрат, логістичні витрати, логістична діяльність.

ТРАНСПОРТ – НАИБОЛЕЕ ЗАТРАТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Сумець О. М., к.т.н., доцент (ХНТУСХ им.Петра Василека)

В статье приведены результаты аналитического обзора касательно структуры затрат на логистическую деятельность развитых стран мира. Определена доля затрат на транспорт в общих затратах на ведение логистической деятельности предприятий, для различных отраслей и на государственном уровне.

Ключевые слова: транспорт, структура затрат, логистические затраты, логистическая деятельность.

TRANSPORT - THE MOST COSTLY COMPONENT OF LOGISTICS ACTIVITIES

Sumets A. M., Candidate of Technical Sciences, associate professor (KhSTUA Peter Vasilenko)

This article is the definition of definition of «logistics activities». Substantiates the key role of transport in Ukraine. Provides information on the distribution of the vehicle fleet between the countries of the world. Specified proportion of the various modes of transport in general domestic and international traffic in the European Union. The structure of the cost of product distribution in the United States and England. Determined share of the cost in the income from sales for each mode

© Сумець О.М.