

**ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ І ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКУ ПРОДОВОЛЬСТВА
ТА ОЦІНКА ЙОГО ПОТЕНЦІАЛУ**

b – рівень або норматив споживання в базовому періоді;
 E – коефіцієнти еластичності по ціні і доходу;
 R – обсяги страхового резерву;
 A – альтернативні ринку форми задоволення потреб (самозабезпечення).

Важливим індикатором кон'юнктури ринку тваринницької продукції є показник насичення. Він показує ступінь забезпечення споживачів товарами і розраховується за такою формулою:

$$P = Tn + B + Z - F - Tk, \quad (3)$$

де P – насиченість ринку продовольчими товарами;
 Tn – запаси продукції на початок року;
 B – виробництво продукції;
 Z – імпорт;
 F – експорт;
 Tk – запаси продукції на кінець року.

Оцінка продовольчого ринку не обмежується сферою обміну (реалізації), так як усі його елементи тісно зв'язані з виробничим процесом. Виробництво формує пропозицію, а розподіл і споживання – попит. Ринкові ціни складаються під впливом витрат виробництва, співвідношення попиту і пропозиції. Тому оцінка продовольчого ринку і його кон'юнктури – неможлива без глибокого системного вивчення умов виробництва сільськогосподарської продукції, її зберігання, збуту і переробки, всебічної оцінки відтворювального процесу в агропромисловому виробництві і в його окремих галузях.

Висновок. Узагальнення вітчизняного досвіду, нам дозволяє сформулювати наступні основні принципи функціонування продовольчого ринку: головними постачальниками продукції на ринку продовольства і сировини для його виробництва мають бути вітчизняні товаровиробники; продукція, що пропонується на ринку, повинна бути конкурентоспроможною; товарні ресурси регіональних продовольчих ринків формуються на основі територіального поділу праці в агропромисловому виробництві країни і регіонів. Встановлено, що найважливішими елементами ринку продовольства є попит, пропозиція, ринкова ціна та конкуренція, які характеризують кон'юнктуру ринку.

Для оцінки ринку продовольства вивчаються: кількісні та якісні характеристики товарної продукції, джерела її надходження, виявляються споживачі та обсяги споживання агропромислової продукції; особливості попиту і пропозиції основних видів продовольства, їх якість та асортимент, ціни реалізації; дається оцінка рівня виробництва агропромислової продукції; аналізуються рівні споживання продуктів харчування і самозабезпечення агропромисловою продукцією; внутрішньо регіональні, міжрегіональні та міждержавні продовольчі зв'язки – з урахуванням витрат виробництва та транспортних витрат, а також рівня ринкових цін по видам товарної продовольчої продукції.

Джерела та література

1. Закон України "Про стимулювання розвитку сільського господарства на період 2001–2004 рр."
2. Бурковський І. Теорія міжнародної торгівлі. – К.: Основи, 1996. – 260с.
3. Коваленко Ю.С. Наукові засади та основні тенденції формування аграрного ринку в Україні // Економіка АПК. – 2004. – №3. – С.19–27.

Логунова Н.А.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА В УКРАИНЕ

Постановка проблемы. Туризм является одной из ведущих отраслей экономики и за быстрые темпы развития признан экономическим феноменом прошлого столетия. Во многих странах туризм играет значительную роль в формировании валового национального продукта, активизации внешнеторгового баланса, создании дополнительных рабочих мест и обеспечения занятости населения. Уступая место только страховому и банковскому делу, международный туризм даёт 10–12 % годовой мировой прибыли, что составляет более 600 млрд. долларов, причём ежегодное приращение этих сумм – 7–9 %.

Интенсивность развития отрасли диктует необходимость поиска новых ресурсов, способных обеспечить не только увеличение доходности отрасли, но и развитие наиболее перспективные виды туризма, которые будут способствовать повышению конкурентоспособности туристической индустрии как на внутреннем, так и на мировом рынках.

Одним из наиболее динамично развивающихся видов туризма в мире является морской круизный туризм. Согласно данным Всемирной туристской организации (ВТО), за последнее десятилетие темп роста числа круизных туристов почти в 2 раза превышал прирост международных туристских прибытий в мире. С 1990 года число круизных пассажиров увеличилось более чем на 50 % и в 1995 году составило 6 млн. чел., в 1997 году – 8,3 млн. чел., в 2004 – 13,7 млн. чел., по прогнозам экспертов к 2010 году их количество может превысить 17 млн. человек. Прямой оборот морского туризма в Европе в 2004 году достиг 72 млрд. евро. Более того, по прогнозам Irish Marine Institute, сделанным по заданию Еврокомиссии, именно круизное судоходство названо первым среди морских секторов с наиболее высоким потенциалом развития на ближайшее столетие.

К сожалению, в Украине этому виду туризма не уделяется должного внимания. По данным Государственного комитета статистики в стране услугами круиза пользуются всего 3,6 % туристов. Практически не заходят круизные суда и в порты Украины, и этот вопрос приобретает особую важность, так как портовые сборы с заходящих круизных судов являются значительным финансовым источником, определяющим экономическое благополучие государства.

Актуальность решения этих проблем усиливается тем обстоятельством, что Украина имеет очень выгодное геополитическое положение (выход в Чёрное и Азовское моря, а далее в Средиземное море и Атлантический океан позволяет поддерживать взаимовыгодные экономические и политические отношения с соседними государствами). Уникальная природа, благоприятный климат, живописные пейзажи, города и сёла, имеющие многовековую историю и культуру - всё это обладает огромной притягательной силой как для внутренних, так и для иностранных туристов.

Анализ последних исследований. Необходимо отметить, что ранее тема развития морского туризма в Украине практически не исследовалась, хотя международный опыт свидетельствует о высокой доходности и быстрой окупаемости инвестиций в эту престижную отрасль. Некоторые теоретические аспекты морского туризма рассматриваются в работах М. Мальской, В. Худо, В. Цыбуха, В.Жихаревой, Ю. Ларкина, Н. Линского, Ю. Погребняк, однако незначительное внимание в литературе уделено вопросам классификации, организации и эффективности морского туризма и особенно его составляющих, отсутствуют научные разработки в сфере концепции развития морского туризма в Украине и в Крыму в современных условиях.

Цель статьи – выявить причины, препятствующие формированию и функционированию морского туризма, и определить основные направления развития круизного судоходства в Украине.

Задачами статьи выступают:

- определение классификационных форм круизного туризма;
- изучение и анализ проблем в развитии морского туризма;
- определение направлений развития морского туризма в Украине.

Под морским туризмом подразумевают путешествия на морских пассажирских судах, которые имеют неоспоримые преимущества перед другими видами туризма: позволяют сочетать посещение новых мест с использованием достоинств морских климатических факторов и комфортабельных условий отдыха, избавляют от необходимости размещения в гостинице и ожидания транспортных средств.

Морской туризм обладает большим инвестиционным потенциалом, исходя из природных особенностей, постоянно увеличивающегося спроса и, как следствие, экономических результатов, которые достигаются в данном виде туризма. Между тем, морской туризм нельзя назвать бизнесом в чистом виде. Разумеется, он должен приносить круизным компаниям прибыль, но основной смысл его - создание гостеприимного имиджа стране.

Наиболее распространённым видом морского туризма является круиз – дорогое, элитное и престижное путешествие, рассчитанное на клиента высокой платежеспособности. Судоходные компании практикуют почти 10 видов многообразных круизов. Самыми распространёнными в мире являются так называемые классические круизы. Их длительность – 10–20 дней. Характерным для них является большое количество заходов в порты, многообразные экскурсии, большая программа развлечений.

Среди других видов круизов следует выделить такие:

1. „конгрессный туризм“;
2. оздоравливающие круизы;
3. лечебные круизы;
4. образовательные круизы;
5. комбинированные круизы [1].

По району плавания круизные суда делят на две группы: неограниченного (океанского) и ограниченно-районов плавания.

В зависимости от длительности рейса круизы подразделяют на продолжительные и короткие (не более 600 миль, считая от последнего порта захода страны, в которой рейс начался, и до конечного порта назначения).

Формы обслуживания пассажиров и режимы эксплуатации пассажирских судов весьма разнообразны и могут существенно отличаться даже для судов одинакового целевого назначения. Круизные суда могут выполнять океанские (межконтинентальные или кругосветные) круизы, морские (в закрытых или открытых морях), мини – круизы (длительность таких круизов 2–3 дня, и проводят их в праздничные дни или в конце недели), сплит – круизы (прерываемые отдыхом в береговых туристских комплексах), исследовательские круизы в труднодоступные или редко посещаемые уникальные районы. Столь разные по продолжительности и региональным особенностям режимы эксплуатации оказывают существенное влияние на общую концепцию судов наравне с транспортной функцией. В первую очередь это отражается на размерах, скорости и пассажировместимости судов, уровне комфортабельности. Так, на океанских линиях используются суда водоизмещением 15 – 50 тыс. т и более, пассажировместимостью 800 – 3500 человек (разработаны проекты до 7000 тыс. чел.), на морских – водоизмещением 6 – 12 тыс. т и пассажировместимостью 400 – 700 человек, для морских мини – и сплит – круизов используются небольшие суда пассажировместимостью до 400 человек и для исследовательских круизов – сверхкомфортабельные суда пассажировместимостью до 100 человек.

Обобщённая классификационная схема пассажирских судов представлена на рис. 1.

К дополнительным классификационным группам относятся: плавучие мегаполисы для совершения «круизов в никуда» с целью отдыха и развлечений в экзотических уголках морей и океанов, специализиро-

ванные «океанские яхты» для исследовательских круизов, круизные суда, обеспечивающие возможность наблюдения подводного мира, парусные круизные суда.

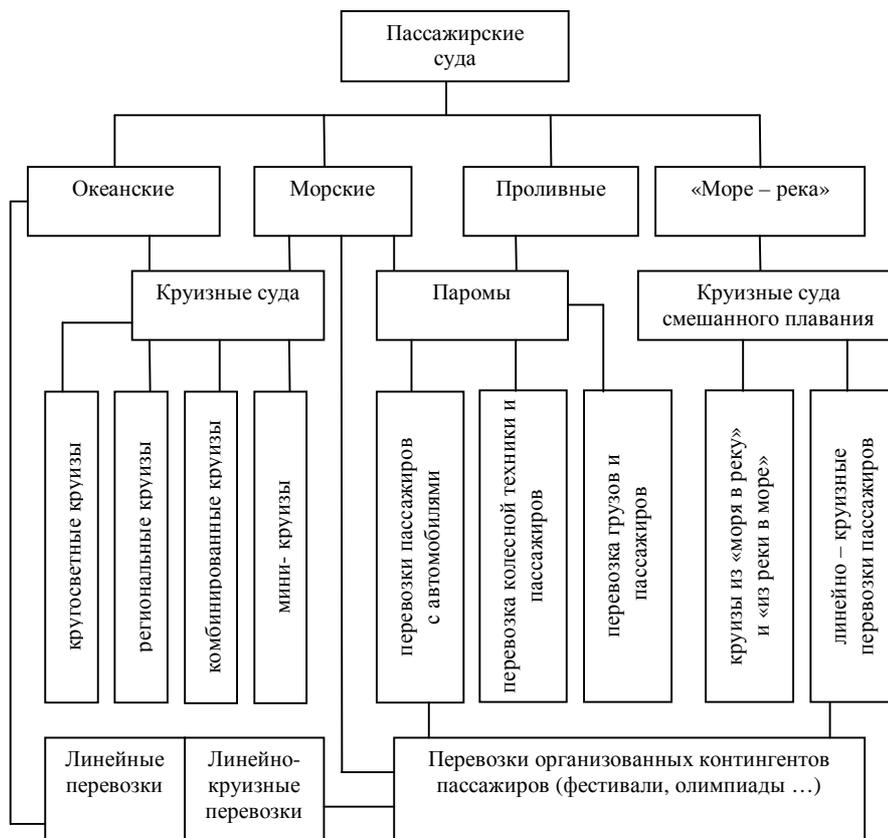


Рис. 1. Классификация морских водоизмещающих пассажирских судов по функциональному назначению

Основными чертами современного развития морского круизного флота являются:

- новая волна гигантомании, строительство и эксплуатация круизных лайнеров вместимостью до 5000 человек;
- использование многоцелевых паромных судов, успешно исполняющих круизную функцию;
- стремительное и почти повсеместное развитие разнообразного малотоннажного флота.

Начиная с 90-х годов XX века, после распада СССР, объем круизного туризма и просто пассажирских перевозок в регионе Черного моря снизился почти в три раза. В 70-80-е годы только на знаменитой крымско-кавказской круизной линии перевозилось ежегодно порядка 135 тыс. пассажиров, из них советских туристов – не менее 110 тыс., иностранных – около 20 тыс. Сейчас круизов по Черному морю нет.

Основными причинами, препятствующими развитию морского туризма в Украине, являются:

1. Отсутствие развитой портовой инфраструктуры, что является абсолютно необходимым для приёма больших круизных судов. Если подобные глубины (а для некоторых лайнеров они достигают 11 метров) не достижимы, значит, суда подобного класса не смогут войти в порт.

2. Отсутствие квалифицированных профессионалов, способных в кратчайшее время обеспечить приём 2 – 3 тысяч пассажиров. Не хватает гидов – переводчиков, хорошо знающих исторический материал. Нет продуманной, отработанной, интересной, динамичной программы захода. 8 – 10 часов может провести пассажир лайнера на берегу и всё это время должно быть для него предельно заполнено поглощением тщательно приготовленных и заранее анонсированных «турпродуктов». Если же участник круиза не будет уверен в качестве и количестве предлагаемых ему на берегу услуг, то, несмотря на глубоководные причалы и самые совершенные пассажирские терминалы, лайнер в такой порт не зайдёт, а значит и город (и каждый его житель) потеряет те средства, которые прямо или косвенно мог бы получить от состоявшегося визита [2].

3. Отсутствие достаточного для перевозки туристов автобусного парка, отсутствие парковочных мест на туристских маршрутах, возле основных памятников архитектуры и истории. До сих пор не учитываются интересы престарелых туристов, инвалидов – колясочников, которые по данным исследований составляют очень большой процент путешествующих на лайнерах.

4. Сложность и длительность процедуры паспортного и таможенного контроля, которые неоправданно усложняют процесс оформления круизных судов при их заходе в украинские порты. В первую очередь это касается таможенных деклараций, заполняемых иностранными пассажирами. Согласно действующему по-

рядку, каждый пассажир обязан заполнить декларацию в двух экземплярах. Подготовка и обработка этих документов требует больших затрат сил и времени как ответственного работника судна, так и таможенного инспектора. Только на одном крупном лайнере необходимо подготовить порядка 2 тыс. экземпляров мало кому нужных бумаг, на которых после контроля делается отметка таможи. Может ли турист позволить потратить себе от 30 до 50 % времени, предназначенного для обзора привлекательностей города, на оформление документов в порту?

5. Чрезвычайно завышенные портовые сборы – в два раза выше, чем в Австрии, Германии, Болгарии, Югославии, Словакии, Венгрии. Так, по данным компании «Совкомфлот», портовый сбор в Одессе составляет – 32 тыс. евро, в Сочи 17 тыс. евро, в то время как в порту Пирей (Греция) – лишь 6 тыс., в Чивитавеккья (Италия) – 12 тыс. А соседняя Румыния, которой принадлежит часть дельты Дуная, для привлечения туристов в свою страну ввела бесплатный проход по каналу Сулина для круизных судов, которые посетят хоть один румынский порт. При этом ежегодные вложения в совершенствование инфраструктуры зарубежных портов, в модернизацию терминалов составляют сотни миллионов евро.

6. Отсутствие отечественной базы пассажирского судостроения. Украинское пассажирское судостроение ограничивается строительством паромов для переправ и судов местного назначения, на которых не требуется обеспечения развитой системы общественного и каютного комфорта для пассажиров. Судостроительные заводы считают, что целесообразнее специализироваться на уже освоенном строительстве и экспорте грузовых судов.

В связи с тем, что парохозяйства на сегодняшний день не имеют возможности заказывать новые суда за границей за счёт собственных прибылей (так как деятельность большинства из них носит убыточный характер), в Украине нет и оборотного порта (оборотный порт – это порт, в котором пассажиры садятся на корабль в начале круиза и / или сходят с корабля в конце круиза). Последнее из круизных судов бывшего Черноморского парохозяйства – теплоход «Одесса» долгое время ржавел у причала Одесского Судоремонтного завода «Украина», поскольку у его владельцев из АО «Антарктика» не было средств для того, чтобы отремонтировать судно. А в конце декабря 2006 года «Одессу» продали на металлолом за 2,3 млн. долларов США [3].

Сейчас украинский круизный бизнес основывается только на использовании транзитного порта – порта, где пассажиры могут сойти с экскурсией на берег.

7. Отсутствие статистики, касающейся морского туризма, не говоря уже о разделении его на составляющие. В статистических туристских сборниках публикуются данные только о перевозках пассажиров морским транспортом в международном и каботажном соединениях, причём нет выделения целей поездок: либо это туристские маршруты, либо транзит, либо служебные поездки.

8. Финансирование круизного судоходства и морского туризма за счёт средств, выделяемых транспортной отрасли. Фактически же морской туризм является частью индустрии отдыха. Организационные и психологические проблемы, связанные с функциональной принадлежностью морского туризма к сферам отдыха, досуга и здравоохранения и отраслевой принадлежностью к сфере транспорта, обуславливают значительное отставание морского туризма от темпов роста спроса на круизно - транспортные услуги.

Между тем, возрождению круизного судоходства в Чёрном море способствуют три основных фактора:

1. В связи с потенциальным увеличением роли Черноморского региона в дальнейшем развитии транспортных связей Запада и Востока, интерес к причерноморским странам со стороны деловых кругов США, Западной и Юго-Восточной Европы неуклонно возрастает, а наравне с ним активизируется интерес к историческому и культурному наследию черноморских государств.

2. Отдых на черноморском курорте пользуется традиционным успехом не только у населения приморских, но и соседних стран. Достаточно благоприятный климат, относительная стабильность, дешевизна услуг повышают привлекательность региона.

3. Массовое строительство пассажирских лайнеров мегакласса привело к тому, что более скромные суда постепенно вытиснились с основных туристских маршрутов. Тем не менее, большее число компаний предпочитает использовать небольшие по размерам пассажирские суда (лайнеры средних размеров зачастую более предпочтительны на некоторых маршрутах: меньшая осадка судна позволяет ему заходить в мелководные порты и бухты). Поскольку их возраст и техническая изношенность возрастает, остро встаёт вопрос о поиске новых пассажирских линий.

Так как на настоящем этапе рыночных реформ Украина не в состоянии ни строить, ни закупать крупные морские пассажирские лайнеры, необходимо использовать возможности отечественной судостроительной базы, имеющей многолетний опыт строительства малых судов. На базе относительно невысоких инвестиционных проектов можно в короткие сроки построить и эффективно использовать малотоннажный флот, рассчитанный как на отечественного, так и на иностранного туриста. Развитие должны получить современные скоростные суда небольшого тоннажа, позволяющие совершить краткосрочное недорогое путешествие по маршруту Одесса – Ялта, к примеру, или Ялта – Сочи, Одесса – Сочи, Ялта – Сочи – Новороссийск, Одесса – Стамбул и т.д. [4].

Обязательным условием развития морского туризма является упрощение процедур таможенного и паспортного контроля (включая получение виз, что могло бы, например, быть организовано на борту судна). При транзитном проходе круизных судов через порты Украины для пассажиров необходимо предусмотреть возможность устного декларирования, тем более что такая форма предусмотрена ст. 81 «Таможенного кодекса Украины», вступившего в силу с 1 января 2004 г. Этим же кодексом (ст. 68) предусмотрена возможность упрощенного таможенного контроля, при котором «граждане, проходящие через зоны (коридоры) упрощенного контроля, освобождаются от предоставления таможенной декларации». Рекомендуются и на-

лаживание сотрудничества между администрациями приморских городов и руководителями портов, с целью оптимального облегчения трансфера пассажиров в регионе.

Необходимо добиваться комфортных условий и технических возможностей приема и обработки круизных судов, начиная с морского терминала, создания развитой инфраструктуры по приему пассажиров, качественной организации берегового и экскурсионного обслуживания судов в портах захода.

Важным моментом выступает и стимулирование делового общения путём приближения к мировой индустрии круизного бизнеса и вовлечению её к использованию отечественных портов. Здесь могли бы помочь международные туристские выставки и круизные ярмарки – конференции, которые позволят популяризировать морские круизы с заходами в порты Чёрного моря [5].

Параллельно с такими мероприятиями портам следует обратить внимание на снижение портовых сборов, как один из факторов привлечения морских круизных операторов в Украину. Первые шаги в этом направлении уже сделаны: украинское правительство установило скидку в размере 50 % к ставкам портовых сборов (кроме административного), сборов и платы за услуги, предоставляемые в морских торговых портах Дунайского региона (Приказ Министерства транспорта и связи Украины "О порядке применения скидок к портовым сборам, сборам и плате за услуги, которые предоставляются круизным пассажирским судам заграничного плавания в морских торговых портах Дунайского региона" № 1015 от 19.10.2006 г.).

Следует отметить, что развитие морского туризма – трудоёмкий процесс, требующий помощи и поддержки как государства, так и международных организаций, таких как Юго - Восточный транспортный исследовательский форум, Юго – Восточная инициатива по сотрудничеству, Ассоциация судостроителей и судоремонтников Черноморского региона и т.д. Объединение необходимо для решения таких глобальных задач, как предоставление льготных ставок сборов для круизных и пассажирских судов, гарантий безопасности, упрощения визового режима для круизных туристов, обеспечение международных стандартов обслуживания судов и туристов. Широкое международное сотрудничество не только привлечёт внимание к необходимости решения проблем, препятствующих развитию круизного судоходства, но будет способствовать нарастанию потока инвестиций, необходимых для реализации существующих и создания новых проектов. С помощью привлечения иностранного капитала в развитие соответствующей инфраструктуры можно вывести морской круизный туризм в Украине на европейские позиции. Преимущества такого инвестирования очевидны: получение украинскими портами, в которых планируется создание необходимой инфраструктуры, прямого потока капитала; увеличение потока въездного туризма; рост местного туристского предпринимательства; увеличение конкурентоспособности украинских портов в сфере пассажирских перевозок; увеличение уровня занятости населения, создание новых рабочих мест и т.д.

Вывод. Таким образом, возрождение круизного судоходства в Украине возможно лишь при условии консолидации всех участников: государства, международных организаций, частного бизнеса, судостроительных предприятий и непосредственно туристских фирм.

Источники и литература

1. Мальська М.П., Худо В.В., Цибух В.І. Основи туристичного бізнесу: Навчальний посібник. – Київ: Центр навчальної літератури, 2004. – 272 с.
2. Киричук К. Как возродить круизное судоходство в Черном море // Судоходство. – 2000. – № 6. – С. 12 – 13.
3. Ильинский К. Прощай, Одесса // Порты Украины. – 2007. – № 1. С. 26 – 27.
4. Линский Н., Ларкин Ю. XXI век: Украина и морской туризм // Судоходство. – 2000. – № 11. С. 20 – 21.
5. Погребняк Ю., Жихарева В. Развитие морского туризма в Украине // Судоходство. – 2004. – № 3. – 2004. – С. 10 – 11.

Нагорская М.Н.

УСЛОВИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ СТАБИЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ

Процесс перехода Украины от плановой экономики к рыночной сопровождался существенными социально-экономическими преобразованиями. Изменения претерпел и рынок труда. Закрывались предприятия (частично или полностью): в силу этого многие потеряли работу и стабильный заработок. Наблюдалась активная миграция трудоспособного населения, в том числе специалистов высокой квалификации в поисках работы, денежных средств и самореализации.

В этих условиях появилась новая проблема – текучесть кадров на работающих предприятиях, нехватка высококвалифицированных специалистов. Эти вопросы являются проблемными не только для Украины, но и многих других стран. Поскольку текучесть персонала отрицательно сказывается на производительности труда, соответственно, объеме выпускаемой продукции и прибыльности предприятия (компании) то, в условиях рыночной экономики решение вопросов, связанных с текучестью кадров, естественно, является весьма актуальным.

В процессе анализа факторов, способных снизить текучесть кадров, стабилизировать человеческий потенциал и потенциал специалистов на предприятиях, сделаны выводы о том, что в качестве решающего выдвинут такой критерий, как неудовлетворенность работников характером и условиями работы. В этой связи необходимо обратиться к положительному опыту, имеющемуся на предприятиях нашей страны и зарубежных.