

капитала с разработкой мероприятий, способствующих эффективному использованию и распределению государственных инвестиций; повышение доходов и уровня жизни как предпосылки сохранения человеческого капитала; увеличение продолжительности жизни; проведение профилактики, диагностики и лечения заболеваний населения; возвращение соотечественников, работающих за границей.

Выводы. Постепенное переоснащение экономики на новой технико-технологической базе вместе с внедрением механизмов социально ориентированной рыночной экономики, совершенствованием всей системы государственного и регионального управления требуют внедрения новых экономических рычагов. Необходимо долгосрочное прогнозирование научно-технологического развития, реализация инновационных приоритетов и взаимосогласованность с ними региональных и отраслевых программ, обеспечение эффективного взаимодействия бизнеса, науки и трудового потенциала. Политика стимулирования научной и инновационной деятельности на региональном уровне обеспечит динамическое развитие всей экономики и будет фундаментальной основой для улучшения жизни населения.

В Украине в последнее время формируется концепция интеллектуально-инновационного развития, реализация которой станет возможной только при условии накопления интеллектуального потенциала, социальной ответственности и постоянного внимания к инвестициям в человеческие ресурсы, прежде всего в развитие образования и науки, охраны здоровья, чтобы человеческий капитал стал решающим фактором инновационного развития.

Источники и литература

1. Третяк В.В. Экспортный потенциал региона при оценке возможностей регионального внешнеэкономического развития / В.В. Третяк // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – №12. – С.110-117.
2. Про соціально-економічне становище Автономної Республіки Крим за січень-серпень 2007р. Головне управління статистики в Автономній Республіці Крим. – С., 2007. – С.46-60.
3. Уровень человеческого развития в АР Крым за 2007 год (статистическая оценка) / О.И. Питюрченко. Симферополь, 2008. – 26 с.
4. Полозенко Д.В. Фінансове забезпечення загальноосвітніх закладів та шляхи його вдосконалення / Д.В. Полозенко // Фінанси України. – 2007. – №10. – С.27-33.
5. Инновации в промышленности Автономной Республики Крым. Экономический доклад. Главное управление статистики в АРК. – Симферополь, 2008. – 13 с.
6. Походження, сутність і розвиток людського капіталу в умовах сучасних ринкових перетворень / Е.В.Прушківська, А.В.Переверзева // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – №1.– С.82-97.

Логунова Н.А.

УДК 379.857

ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКИ В ЯХТЕННЫХ ПОРТАХ

Одним из наиболее популярных и перспективных видов туризма во всём мире является яхтенный туризм, необходимым условием которого выступает наличие яхтенных портов, так называемых марин – специально запроектированных гаваней для катеров, небольших судов и яхт. В странах Скандинавии и Северной Европы инфраструктура яхтенных портов представляет собой отлаженную сеть марин, которая снижает антропогенное и техногенное воздействие на прибрежную и островную природу. Так, в Швеции вдоль побережья на четырёх самых больших внутренних озёрах, связанных судоходными каналами, располагается более 480 яхтенных гаваней, которые отвечают мировым стандартам условий приёма яхт и обслуживания и классифицированы Шведской Туристской ассоциацией. На Балтийском побережье Германии – более 500 яхтенных портов. Архипелаг в районе Турку (Финляндия) оборудован более чем 70 яхтенными маринами. Постсоветские страны, имеющие выход на побережье Балтийского моря также стремятся к созданию сети яхтенных портов: на Балтийском побережье Польши в настоящее время функционируют 26 яхтенных портов, в Эстонии – 41, в Латвии – 13 [1].

К сожалению, в Украине, как яхтенному туризму, так и созданию необходимых объектов для его развития не уделяется должного внимания, а такие понятия как «гостевая гавань», «гостевые места», «сетевая концепция» развития яхтенных портов (гаваней, стоянок) практически полностью отсутствуют [2]. Вследствие чего, на сегодняшний день в стране всего два яхтенных порта, которые соответствуют международным стандартам: яхтенная марина в Балаклаве и яхтенная гавань в Одессе [3].

Следует отметить, что одним из наиболее значимых факторов, оказывающих негативное влияние на развитие и эффективное функционирование яхтенных портов, является неадекватная ценовая политика яхт-клубов, заключающаяся в формировании неоправданно высоких цен на предоставление услуг по хранению и техническому обслуживанию судов, что отрицательно сказывается, как на привлечении туристов в Украину, так и на выбор украинских портов в качестве постоянных баз для владельцев яхт.

Вопросы теории и практики создания и функционирования яхтенных портов в отечественной экономической литературе представлены фрагментарно. Некоторые теоретические аспекты отражаются в работах Биржакова М. Б., Никифорова В. И., Гуляева В. Г., Пономарева О., Лебедевой А. В. Однако, научно-практические исследования в сфере ценовой политики в яхтенных портах в современных условиях, обусловленные спецификой и особенностями организации яхтенных путешествий, не проводились.

Целью статьи является определение факторов, оказывающих влияние на формирование цен в яхтенных портах, и разработка практических рекомендаций по развитию ценовой политики яхт-клубов.

ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКИ В ЯХТЕННЫХ ПОРТАХ

Система ценообразования яхтенных портов должна формироваться и развиваться с учётом таких положений [4]:

1. Определение целей и задач формирования системы ценообразования.
2. Выявление структуры ценовой системы яхтенных марин и сферы использования каждого элемента системы.
3. Определение периода, предпосылок и порядка пересмотра системы цен на портовые товары и услуги.
4. Идентификация клиентов предприятий, исходя их хозяйственных интересов, характеров и объёма спроса на яхтенные услуги, деловой репутации, перспектив дальнейшего сотрудничества и т.д.
5. Формирование центров ответственности и определение ответственных лиц за принятие ценовых решений.
6. Обеспечение эффективного ценообразования яхт-клубов благодаря постоянному совершенствованию механизма принятия ценовых решений.

Формирование ценовой политики необходимо осуществлять с учётом как внешних, так и внутренних ценообразующих факторов (рис. 1).



Рис. 1. Факторы ценообразования, оказывающие влияние на формирование цены в яхт-клубах

Также при формировании цен на услуги яхтенных портов должно уделяться внимание следующим аспектам [5]:

- перспективам развития организационной структуры;
- разнообразию цен и ценовых механизмов;
- высокой рыночной концентрации относительно спроса и предложения яхтенных услуг;
- сочетанию конкуренции и кооперации членов яхтенного туристского комплекса.

В процессе достижения целей ценообразования различных направлений следует принимать во внимание, помимо внешних и внутренних, и другие факторы ценообразования, которые условно можно объединить в две основные группы.

Первая группа объединяет различные субъекты рыночных отношений, к которым относятся клиенты, конкуренты, государственные органы, собственники и/или их уполномоченные, работники. Ко второй группе относятся аспекты формирования издержек яхт-клубов и порядка возмещения их через цены.

Цели и факторы ценообразования яхтенных портов по направлениям приведены на рис. 2.

Современная система цен в яхт-клубах объединяет разнообразные элементы. Могут быть выделены сборы за пользование услугами по стоянке яхт, и специфические портовые цены, которые являются платой судовладельцев за определенные виды портовых работ и услуг, которые предоставляют яхт-клубы и марины.

С другой стороны все портовые цены можно разделить на две группы в зависимости от субъекта, который потребляет яхтенную портовую продукцию:

- цены, которые связаны с предоставлением услуг по стоянке яхт в яхт-клубах и маринах;
- цены, связанные с предоставлением дополнительных услуг (техническое обслуживание яхт, ресторанное и гостиничное обслуживание, зрелищные и развлекательные мероприятия и т.д.).

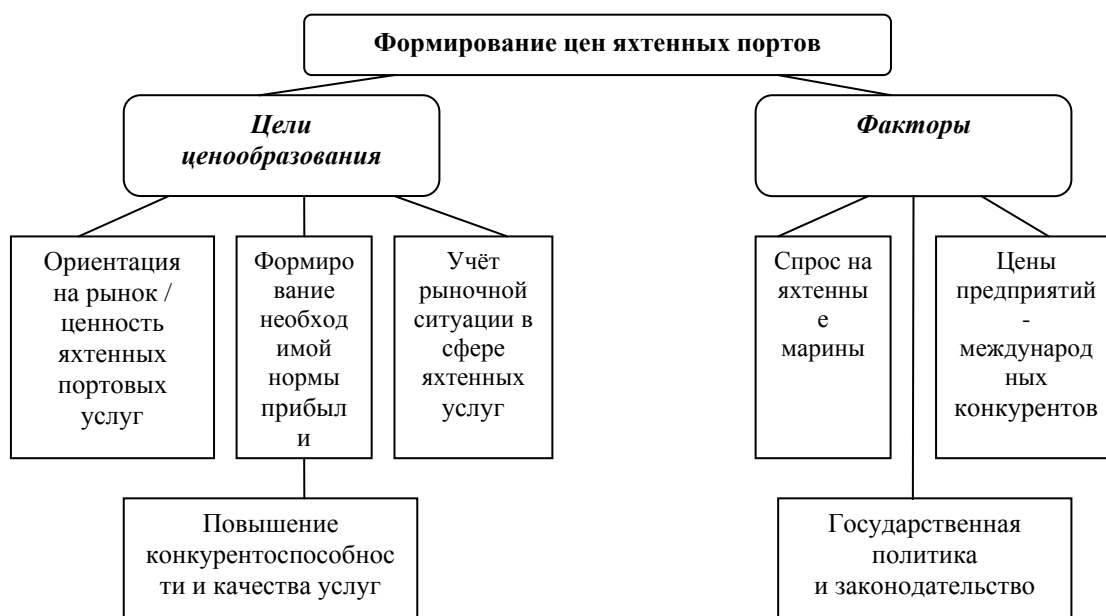


Рис. 2. Цели и факторы ценообразования яхтенных портов по направлениям

Следует отметить, что эффективное сочетание принципов управления издержками, учёт поведения потребителей услуг яхт-клубов и оценка конкуренции по данному виду услуг способствуют обоснованному выбору адекватной ценовой стратегии каждого предприятия яхтенного туризма.

С учётом вышеизложенного, формирование цены на обслуживание яхт в яхтенных портах рекомендуется проводить по единой методике, учитывающей особенности и специфику деятельности каждого яхт-клуба, используя следующую формулу (1):

$$C = k * (C_1 * d + C_2) + C_3 + CT + H \pm ЦС \quad (1);$$

где C – цена на обслуживание яхты в порту;

k – поправочный коэффициент, характеризующий уровень качества предоставляемых услуг;

C_1 – расценка на стоянку 1 м яхты;

d – длина яхты, м;

C_2 – стоимость специальных услуг;

C_3 – стоимость сервисных услуг

CT – страховой тариф;

H – налоги и сборы;

$ЦС$ – ценовые скидки (надбавки) с цены.

Поправочный коэффициент может принимать значения от 0 до 1, в табл. 1 приведены возможные значения поправочного коэффициента.

Таблица 1. Значения поправочного коэффициента, характеризующего качество предоставляемых услуг в яхтенных портах

| Значения поправочного коэффициента | Уровень качества предоставляемых услуг |
|------------------------------------|---|
| $k = 1,0$ | высокий уровень обслуживания; большой спектр специальных и сервисных услуг; есть возможности для зимнего хранения яхт в крытых эллингах |
| $0,7 \leq k < 1,0$ | уровень обслуживания выше среднего; есть возможность для текущего и сервисного ремонтов; специализированные складские помещения для хранения запасных частей и такелажа; комплекс сооружений для комфортабельного отдыха экипажей |
| $0,5 \leq k < 0,7$ | средний уровень качества предоставляемых услуг; есть возможность для ремонта и заправки яхт; помещения для непродолжительного отдыха экипажа |
| $0,5 \leq k < 0,3$ | уровень обслуживания ниже среднего; есть подвод воды и электричества; возможность дозаправки яхт |

Ценовые скидки с цены рекомендуется предоставлять в следующих случаях:

- стоянки яхты более 30 дней;
- если размер яхты превышает 35 м;
- постоянным клиентам;
- сезонные скидки.

Наличие эффективной стратегии ценообразования является предпосылкой для создания ценового преимущества, которое предполагает существенное отличие процесса принятия и реализации ценового решения каждого предприятия яхтенной портовой деятельности, для чего необходимы определенные перемены в системе ценообразования по таким направлениям, как:

1. Формирование понимания необходимости создания ценового преимущества яхтенного портового предприятия.

2. Создание системы мониторинга ценовых процессов и распространения ценовой информации для повышения эффективности процесса принятия ценовых решений.

3. Обоснованный отбор, постоянное повышение квалификационного уровня работников, организация и стимулирование эффективной работы специалистов, ответственных за принятие и реализацию конкретных ценовых решений по видам деятельности яхтенных портов и марин.

4. Определение системы показателей эффективности ценообразования и их желаемых значений по видам деятельности и группам клиентуры. К таким показателям следует отнести финансовые и нефинансовые темпы роста прибыли, коэффициенты фактической цены, количество и объемы контрактов по предоставленным услугам и т.д.

Использование единой методики определения стоимости услуг, дифференцированная система предоставления скидок, учёт в структуре цены уровня качества предоставляемых услуг, ориентация на мировые расценки, будут способствовать увеличению количества владельцев яхт, которые выберут крымские яхтенные порты в качестве постоянных мест базирования для своих яхт, и привлечению новых потребителей в сферу яхтенного туризма.

Источники и литература

1. Лебедева А. В. Яхтенные порты и марины в Европе и России / Лебедева А. В. // Судостроение. – 2004. – № 7-8. – С. 31.
2. Логунова Н. А. Яхтенный туризм: настоящее, будущее, проблемы / Логунова Н. А. // Культура народов Причерноморья. – 2007. – № 112. – С. 45-49.
3. Пономарев О. Welcome, господа яхтсмены! / Пономарев О. // Судостроение. – 2006. – № 9. – С. 82-83.
4. Кибик О. Н. Стратегическое ценообразование в процессе реструктуризации морских торговых портов / Кибик О. Н. // Зб. наук. праць. – К. : КУЕТТ, 2004. – С. 48-59.
5. Кибик О. Н. Проблемы ценовой политики предприятий морского транспорта / Кибик О. Н. // Матеріали 5 міжнар. науково-технічної конф. «ABIA-2004». – Т. 5. – К. : НАУ, 2004. – С. 9-14.