

*УДК 338.001.36*

## КОМПАРАТИВНЫЙ АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО КРУИЗНОГО РЫНКА

*Логунова Н.А.*

*Керченский государственный морской технологический университет, г. Керч, Украина  
E-mail: natalya\_logunova@mail.ru*

Проведен компаративный анализ европейского круизного рынка на основе формирования трех блоков качественных показателей, характеризующих эффективность использования имеющихся ресурсов и результативность функционирования круизного туристского комплекса: производительность, экономичность и ресурсный потенциал, что способствовало выявлению доли и конкурентной позиции отдельного участника круизного рынка. С помощью построения матричной модели количественно оценен уровень результативности отечественного и французского круизных секторов, что позволило рассмотреть процессы развития круизного туризма в пространстве и установить причины многократного отставания Украины от передовых туристских круизных дестинаций. На основании проведенного анализа обоснована необходимость в поиске действенных путей и методов для устранения проблемной ситуации.

**Ключевые слова:** круизный туризм, компаративный анализ, результативность, матричная модель.

**Введение.** Признание туризма приоритетной отраслью экономики Украины диктует необходимость использования всех возможных рычагов и инструментов повышения эффективности его функционирования. Особую значимость данное обстоятельство приобретает для наиболее перспективных и динамично развивающихся видов туризма, к которым на сегодняшний день относится круизный туризм. Все страны, обладающие морскими портами и имеющие многовековую историю, прилагают максимум усилий для развития данного перспективного направления туристского бизнеса, который связан не только с высокой экономической эффективностью и быстрой окупаемостью инвестиционных вложений, но и является весомой характеристикой политической стабильности государства, способом укрепления его имиджа на международном рынке.

В Украине, благодаря уникальному сочетанию климатических и геополитических условий, наличию рекреационного, историко-культурного, морского потенциала, есть все предпосылки для организации и развития круизного бизнеса. Однако, несмотря на данный факт, круизный туризм до настоящего времени своего развития не получил, не установлен его вклад в экономику страны (региона, территории), не разработана концепция развития.

В современной научной литературе проблема развития круизного туризма в системе туристской индустрии представлена фрагментарно. Некоторые теоретические и практические аспекты круизного туризма рассматриваются в работах Голубковой И. [1], Жихаревой В. [2], Михайловой Ю. [3], Пересыпкиной Н. [4], Паладича Л. [5], Н.О. Зацепиной [6], О. Ляховской [7]. Однако ни в одном из приведенных источников не исследована проблема результативности развития круизного туризма, не проведена полносистемная и комплексная оценка уровня развития европейского круизного рынка, также как и не разработаны показатели,

## **АНАЛІЗ ПРАКТИКИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ МОТИВАЦІЇ ПРАЦІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ РАЙОННОГО АПК**

---

характеризующие ресурсный потенциал круизного туристского комплекса, что обуславливает актуальность данного исследования.

**Цель статьи** – оценка результативности развития европейского круизного рынка на основе применения компаративного анализа.

**Изложение основного материала.** Компаративный анализ является современным инструментом сравнительной оценки крупных социальных единиц (регионов, стран, обществ и культур) и служит для описания и объяснения сходств и различий между ними.

Компаративный анализ результативности развития европейского круизного рынка был проведен на основе формирования трех блоков качественных показателей, характеризующих эффективность использования имеющихся ресурсов и результативность функционирования круизного туристского комплекса: производительность, экономичность и ресурсный потенциал.

Отличительной особенностью признакового пространства явилась база сравнения, определяемая в соответствии с сущностной характеристикой каждого блока:

- блок производительности отразил взаимосвязь объема дохода, полученного в результате реализации круизного туристского продукта, с ресурсами и затратами на его производство. Показатели производительности включили: производительность труда одного работника круизной сферы; доход, приходящийся на одного круизного туриста; ресурсоотдачу, определяемую как отношение доходов от реализации круизного туристского продукта к размерам береговой линии; отдачу средств на оплату труда; круизный туристский доход на одного жителя.

- блок экономичности представил соотношения ресурсов, необходимых для организации морского круизного путешествия, и затрат, связанных с его осуществлением. Экономичность была выражена следующими показателями: среднегодовой заработной платой одного работника; соотношением размеров береговой линии и затрат на оплату труда; зарплатоемкостью доходов круизной индустрии; соотношением числа круизных туристов и расходов на оплату труда.

- ресурсный блок обозначил параметры ресурсного потенциала. К ресурсному блоку, были отнесены: число работников, приходящихся на одного круизного туриста; размер береговой линии, приходящийся соответственно на одного работника и на одного жителя страны (региона); доля круизных туристов и работников круизной индустрии в среднегодовой численности населения.

Показатели, на основании которых была проведена оценка результативности развития круизного туристского рынка в странах Европы, представлены в табл. 1.

Необходимо обратить внимание на то, что не все показатели, характеризующие потенциал круизного сектора, являются динамичными. Так, протяженность береговой линии отдельной страны практически не поддается 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.

Таблица 1

## Компаративный анализ результативности развития европейского круизного рынка [8-11]

Страны	Протяженность береговой линии, км	Численность населения, тыс. чел.		Колличество 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

## КОМПАРАТИВНЫЙ АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО КРУИЗНОГО РЫНКА

Анализируя ресурсный потенциал и результативность развития европейского круизного сектора, следует отметить, что каждая страна по-разному использует свой круизный потенциал (рис.1).

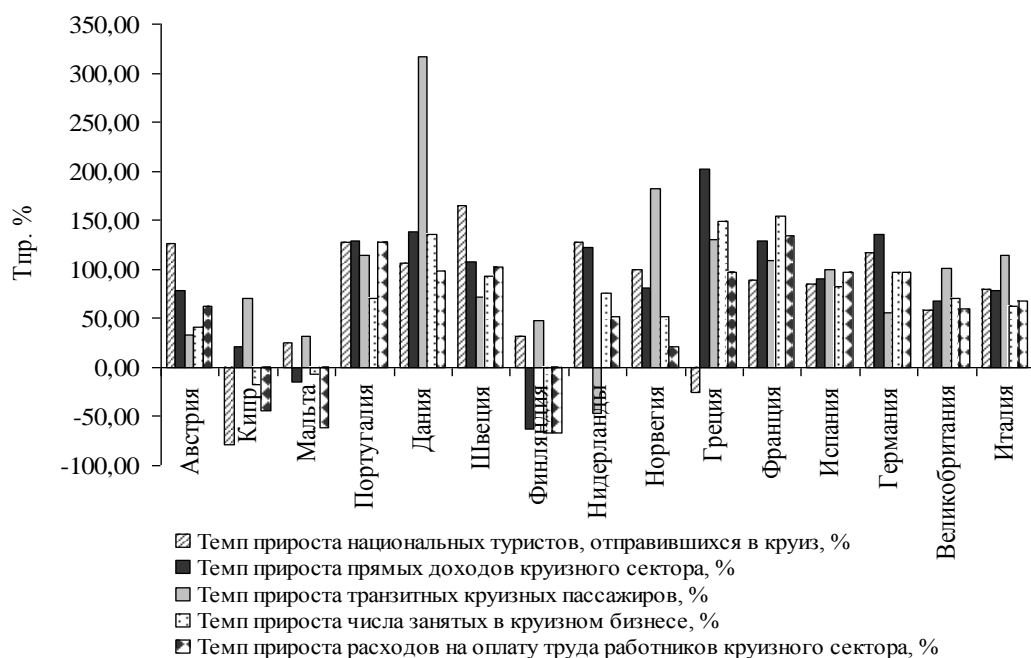


Рис. 1. Динамика развития круизного рынка в европейских странах (составлено автором на основании данных [8-11])

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. 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, поступления Кипра от обслуживания круизных туристов увеличились на 10 млн. евро за счет роста судозаходов круизных лайнеров в киприотские порты.

Таблица 2

## Ранжирование исходных показателей

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

**КОМПАРАТИВНЫЙ АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО  
КРУИЗНОГО РЫНКА**

Единственными странами, показавшими отрицательную динамику по уровню доходов круизной индустрии и числу занятых в данном секторе 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 таблице 2 для более наглядной оценки ресурсного потенциала каждой страны и уровня его использования представлено ранжирование исходных данных.

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 (табл. 3-5).

Таблица 3

Сравнение уровня развития круизного туризма в европейских странах  
по блоку производительности

Страны	Производительность труда, тыс. евро/чел.		Доход на одного круизного туриста, тыс. евро/чел.		Ресурсоотдача, 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

Оценивая уровень экономического развития европейского круизного рынка, следует отметить разительные отличия между наличием ресурсного потенциала отдельной страны и эффективностью использования имеющихся ресурсов, что полностью подтверждает выводы, полученные Подсолонко Е.А. на основании оценки результативности экономики Украины, о «парадоксе достаточности ресурсов» [12].

Несмотря на лучшие показатели развития круизного туризма в Италии, в относительном выражении использование потенциала круизного сектора близко к усредненным значениям, причем по некоторым критериям, в частности уровню производительности труда работников, страна занимает последние позиции в рейтинге. Графическая интерпретация «парадокса достаточности человеческих ресурсов» в круизной индустрии представлена на рис. 2.

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.

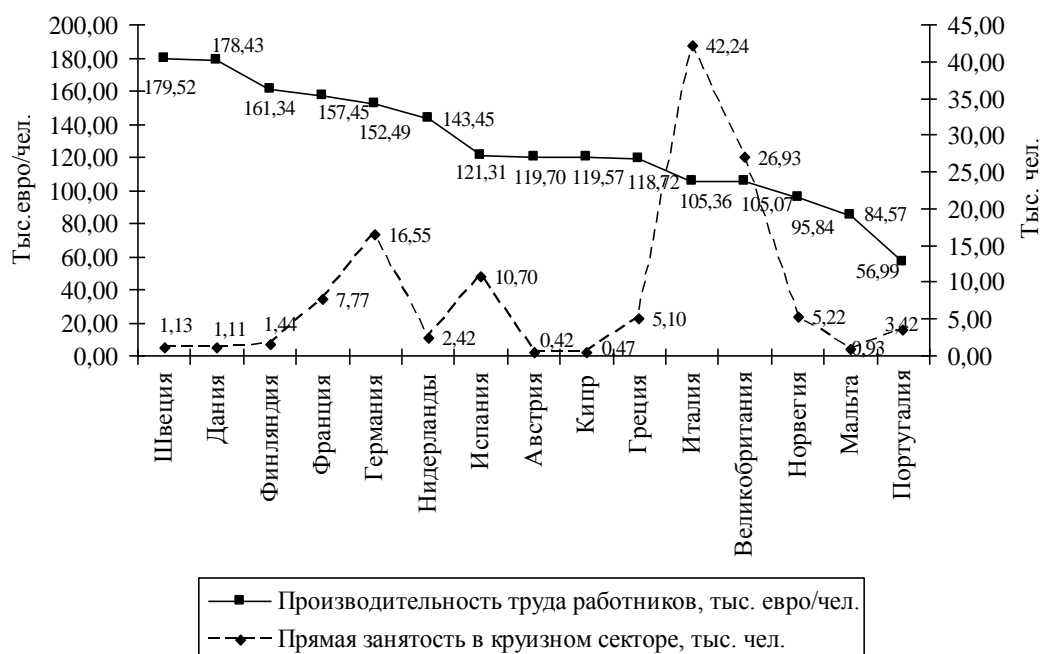


Рис. 2. Взаимосвязь уровня производительности труда работников и среднегодовой численности персонала в круизной индустрии

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

**КОМПАРАТИВНЫЙ АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО  
КРУИЗНОГО РЫНКА**

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

Сравнение уровня развития круизного туризма в европейских странах  
по блоку экономичности

Страны	Среднемесячная заработная плата одного работника, евро/чел.		Соотношение размеров 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).

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.



Таблица 5  
Сравнение уровня развития круизного туризма в европейских странах 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, %	
	2005г.	2011г.	2005г.	2011г.	2005г.	2011г.	2005г.	2011г.	2005г.	2011г.
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	0,87	1,70
Великобритания	35	38	789,34	461,46	0,06	0,10	206,38	198,09	0,77	2,71
Италия	120	108	284,46	174,62	0,10	0,16	125,84	121,45	1,78	1,52

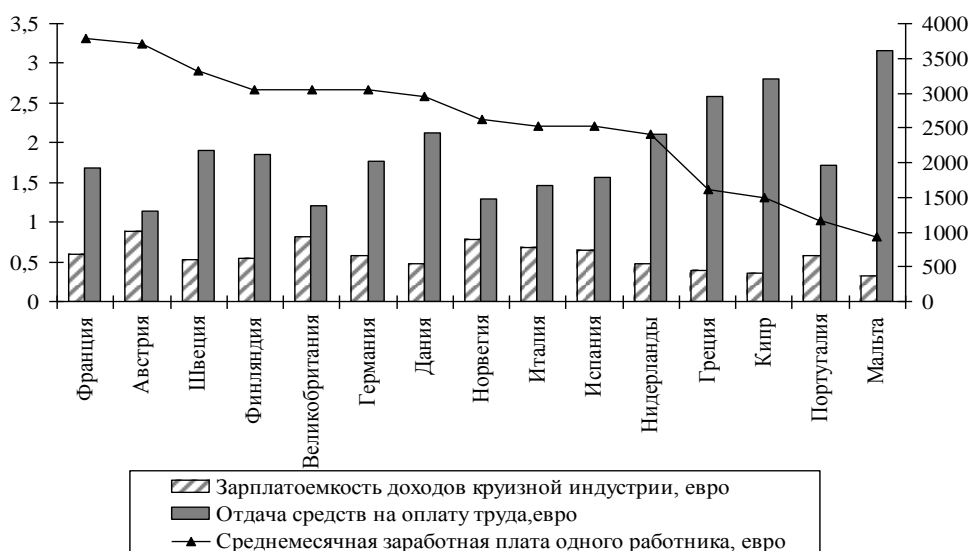


Рис. 3 Взаимосвязь среднемесячной заработной платы работников, зарплатоёмкости и зарплатоотдачи круизной индустрии

**КОМПАРАТИВНЫЙ АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО  
КРУИЗНОГО РЫНКА**

Между 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, отсутствие в Украине официальной статистики по развитию и функционированию круизного рынка не позволяет провести достоверное полноценное исследование потенциала данного сектора и сравнить уровень развития отечественной 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 (табл. 6) 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. 7-9.

Таблица 6

Сравнительная оценка результативности круизной индустрии во Франции и  
Украине [8-11]

Показатели	Украина*	Франция	Относительная величина сравнения
ВВП на душу населения, тыс. евро	2,32	31,44	13,55
Площадь территории, тыс. км <sup>2</sup>	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	726,000	160,05

\* 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 \* 62 = 9758,8).

Количество работников в сфере круизного бизнеса по оценкам специалистов составляет около 900 чел. со среднемесячной заработной платой 4630 грн. (420 евро), то есть годовые прямые расходы на оплату труда примерно составляют 4536 тыс. евро (0,900 \* 420 \* 12).

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 более, чем в 100 раз (доходы круизного сектора – в 128,03 раза, расходы на оплату труда персонала – в 160,05 раз).

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 средняя заработная плата работников отечественного круизного бизнеса почти в 10 раз ниже, чем у их коллег во Франции.

Таблица 8

Матричная модель результативности функционирования круизной индустрии во Франции

Показатели	ЧРКТ	ЧКТ	БЛ	ДКТ	КМП	ЗОТ
ЧРКТ	1	56,538	622,179	157,448	20,385	93,077
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 9

Матричная модель результативности функционирования круизной индустрии 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; ресурсоотдача – 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.

**КОМПАРАТИВНЫЙ АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО  
КРУИЗНОГО РЫНКА**

Таблица 7

Матричная модель результативности функционирования круизной индустрии

Показатели	ЧРКТ	ЧКТ	БЛ	ДКТ	КМП	ЗОТ
ЧРКТ (численность работников в сфере круизного бизнеса)	1	соотношение ЧКТ и ЧРКТ	размер береговой линии, приходящийся на одного работника	производительность труда	число портов, приходящихся на одного работника	среднегодовая заработная плата одного работника
ЧКТ (количество круизных туристов)	число работников, приходящихся на одного круизного туриста	1	соотношение БЛ и ЧКТ	доход на одного круизного туриста	число портов, приходящихся на одного круизного туриста	соотношение ЗОТ и ЧКТ
БЛ (протяженность береговой линии)	соотношение ЧРКТ и БЛ	соотношение ЧКТ и БЛ	1	ресурсоотдача	количество портов на 1 км береговой линии	соотношение ЗОТ и БЛ
ДКТ (доходы круизного сектора)	соотношение ЧРКТ и ДКТ	соотношение ЧКТ и ДКТ	соотношение БЛ и ДКТ	1	общая фондоемкость портов	зарплатоёмкость ДКТ
КМП (количество морских портов)	соотношение ЧРКТ и ОПФ	соотношение ЧКТ и ОПФ	соотношение ресурсного и фондového капитала	фондоотдача	1	соотношение ЗОТ и ОПФ
ЗОТ (затраты на оплату труда персонала)	соотношение ЧРКТ и ЗОТ	соотношение ЧКТ и ЗОТ	соотношение БЛ и ЗОТ	отдача средств на оплату труда	соотношение КМП и ЗОТ	1
ЧН (численность населения)	удельный вес работников круизной индустрии в численности населения	доля круизных туристов в численности населения	размер береговой линии на одного жителя	круизный туристский доход на одного жителя	число портов, приходящихся на одного жителя	соотношение ЗОТ и ЧН

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 занятых в круизном бизнесе в двух странах одинаковы (на каждую тысячу работников приходится порядка 20 портов).

Анализируя другие показатели, можно отметить существенные отличия по эффективности 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.

**Выводы.** Компаративный анализ результативности развития европейского круизного рынка на основе формирования трех блоков качественных показателей, характеризующих эффективность использования имеющихся ресурсов и действенность функционирования круизного туристского комплекса: производительность, экономичность и ресурсный потенциал, позволил выявить долю и конкурентные позиции отдельного участника круизного рынка. В свою очередь, рассмотрение показателей исходных блоков с аналогичными в предшествующих периодах позволило оценить уровень развития круизной индустрии в динамике и эффективность использования имеющегося ресурсного потенциала каждой страны.

Количественная оценка результативности развития отечественного и французского круизного 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.

Дальнейшие исследования в данном направлении будут направлены на формирование стратегии эффективного развития круизного туризма в Украине и разработку научно-практических рекомендаций по её реализации в современных экономических условиях.

#### 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.

## КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО КРУИЗНОГО РЫНКА

2. Жихарева В.В. Современные тенденции развития рынка круизного судоходства / В.В. Жихарева // Развитие методов управления 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. Пересипкіна Н.О. Доцільність нормалізованого розвитку чорноморського круїзного сегменту / Н.О. Пересипкіна // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2012. – № 19. – С. 30-40.
5. Паладич Л. Морские круизы (Морской туризм) / Л. Паладич. – М.: Знание, 1989. – 64 с.
6. 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.
7. 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. – Том 2, № 17. – С. 25-30.
8. Статистика стран мира. [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: <http://iformatsiya.ru/tab1/12-tablica-ploshhadej-stran-mira-rejting-ot-2010.html>
9. GNI per capita, Atlas method (current US\$). [Electronic resource]. – 2013. – Access mode: <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.CD>
10. Port Index. [Electronic resource]. – 2013. – Access mode: <http://www.worldportsource.com/ports/index/ITA.php>
11. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 [Electronic resource]. – 2012. – Access mode: <http://www.europeancruisecouncil.com/content/economic%20report.pdf>
12. Подсолонко Е.А. Региональная экономика: конкурентоспособность и управление компетенциями / Е.А. Подсолонко. – Симферополь: КРП «Издательство «Крымчупедгиз», 2007. – 642 с.

**Логунова Н.А. Компаративний аналіз результативності розвитку європейського круїзного ринку** / Н.А. Логунова // Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Економіка та управління. – 2013. – Т. 26 (65), № 2. – С. 66-79.

Проведено компаративний аналіз європейського круїзного ринку на основі формування трьох блоків якісних показників, що характеризують ефективність використання наявних ресурсів і результативність функціонування круїзного туристського комплексу: продуктивність, економічність і ресурсний потенціал, що сприяло виявленню частки і конкурентної позиції окремого учасника круїзного ринку. За допомогою побудови матричної моделі кількісно оцінено рівень результативності вітчизняного та французького круїзних секторів, було розглянуто процеси розвитку круїзного туризму в просторі і встановити причини багаторазового відставання України від інших туристських круїзних дестинацій. На підставі проведеного аналізу обґрунтовано необхідність в пошуку дієвих шляхів і методів для усунення проблемної ситуації.

**Ключові слова:** круїзний туризм, компаративний аналіз, результативність, матрична модель.

*Поступила в редакцію 01.06.2013 г.*