На правах рукописи

Переверзев Андрей Викторович

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ФЛОТА РОССИИ

Специальность

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2016

Работа подготовлена на кафедре управления транспортно-экспедиционным обслуживанием ФГБОУ ВО «Государственный университет управления».

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор кафедры управления транспортно-экспедиционным обслуживанием ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»
Метёлкин Павел Владимирович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой логистика и маркетинга, ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»
Костров Владимир Николаевич

кандидат экономических наук, преподаватель колледжа АНО ВО «Российский новый университет»
Войт Марина Николаевна

Ведущая организация: АО «Проектно-изыскательский институт морского транспорта «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ»

Защита состоится 15 сентября 2016 г. в 14:00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.049.07 при ФГБОУ ВО «Государственный университет управления» по адресу: 109542, Москва, Рязанский проспект, 99.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»: www.guu.ru. С авторефератом диссертации - на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки Российской Федерации: https://vak.ed.gov.ru, в библиотеке и на официальном сайте ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»: www.guu.ru.

Автореферат разослан 12 июля 2016 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 212.049.07
кандидат экономических наук, доцент М.В. Кравченко

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. Российская Федерация является одной из ведущих морских держав мира, имеющей выходы к трем океанам. Морской транспорт оказывает существенное влияние на развитие промышленности, сельского хозяйства и общий социально-экономический рост. Место и роль морского пассажирского транспорта в развитии экономического потенциала страны не были постоянными. Высокими темпами он развивался в 70-80 годы 20-го века. Страна занимала третье место в мире по величине пассажирского флота, суда работали на 189 линиях, из которых 120 – местные, 52 – внутренние и 17 – международные.

В 1998 г. в пассажирообороте доля местных перевозок была равна 35%, каботажного – 25%, заграничного – 40%. На долю иностранцев в заграничном плавании приходилось 4/5 объема перевозок. Отмечается большой прирост круизных рейсов во всех бассейнах, за исключением Каспийского. Широкое распространение получает обслуживание зарубежных туристских фирм советскими судами. Заграничные линии связывают страну с Финляндией, Швецией, Данией, Францией, Англией, Канадой, Кубой, Италией, Кипром и другими странами.

Реформы, начатые в 1990-х гг. прошлого столетия существенно ослабили морской пассажирский флот. До присоединения Крыма к РФ наблюдалась устойчивая тенденция к снижению всех показателей деятельности морского пассажирского транспорта. Анализ показывает, что число пассажиров, перевезенных на морских судах, за период с 1992 по 2013 гг. упало в 18 раз, с 9 млн. до 500 тыс. человек. В то время как объемы перевозок пассажиров всеми другими видами транспорта снизились в 2,4 раза.

Согласно данным Российского морского регистра судоходства, на начало 2016 года морской пассажирский флот России состоял из 42 судов со средним возрастом 26,7 лет. Российский круизный флот представлен только семью модернизированными научно-исследовательскими судами, пассажировместимость которых от 45 до 117 человек. Вместе с тем, морские

круизные перевозки являются одними из самых динамичных видов водного туризма в мире.

Пассажировместимость круизного флота в мире с конца 20-го века до сегодняшнего дня выросла практически в 8 раз, достигнув в 2015 году 486 385 пассажиров. Количество морских судов к концу 2015 года по всей круизной индустрии составило 298 единиц.

В России переход экономики на рыночные рельсы свел морские круизные перевозки практически к нулю. Как видится, совершенствование системы обновления морского круизного флота России на основе нахождения новых способов объединения организаций для инвестиций в строительство судов сегодня является одним из приоритетных направлений исследования ученых и специалистов бизнес-сообщества.

В диссертации рассматривается малоизученный экономический механизм интеграции участников инвестиционных проектов развития круизного флота, позволяющий учесть их качественные характеристики.

Выполненный автором анализ научных работ по управлению и экономическим проблемам деятельности морского круизного флота в индустрии туризма позволил обосновать её перспективные пути оптимизации на основе совершенствования управления портом и рационализации коммерческих сделок участников рынка. Экономические обоснования и расчеты, выполненные в диссертации, показывают необходимость практического использования предлагаемого инструментария прогнозирования турпотока для круизного флота. Ранее, применительно к морскому круизному судоходству, данная тематика на глубоком научном уровне не исследовалась, что определяет научную новизну и практический интерес ввиду наличия реально возможного пути инновационного развития морского круизного флота.

Степень научной разработанности темы. Проблеме поиска путей укрепления позиций морского пассажирского транспорта России на рынке транспортных услуг посвящены работы ученых и практиков: А.П. Абрамова, А.Л. Боритко, Т.В. Богдановой, Ю.А. Будницкого, В.В. Винникова, Э.А.

Гагарского, В.Е. Деружинского, А.А. Исаевой, В.Н. Кострова, А.В. Курбатовой, В.И. Краева, А.Г. Левицкого, В.К. Лернера, С.В. Милославской, П.В. Метёлкина, А.Г. Чукавина, А.А. Пантина, Т.А. Пантиной, В.А. Персианова, В.С. Петухова, Г.П. Пилипенко, А.А. Степанова и других авторов. Исследованиям рынка круизных перевозок уделяли внимание такие авторы, как: Н.В. Андронова, А.В. Бабкин, Н.Л. Безрукова, М.Н. Войт, В.А. Дергачев, М.А. Жукова, А.М. Котлубай, С.Г. Нездойминов, С.П. Шпилько, А.Д. Чудновский, Р.В. Чударев, П. Уайльд и другие.

Их труды заложили основы экономики, организации и управления пассажирскими перевозками на водном транспорте. Сравнительно узкой, но важной проблеме создания в стране мощного морского круизного флота посвящено значительно меньше исследований. К настоящему времени исследования монографического плана и диссертации по проблематике механизма объединения организаций для инвестиций в целевое развитие морского круизного флота также отсутствуют.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод, что тема диссертации малоизученна и требуется её глубокое научное осмысление.

Научная гипотеза исследования. Для укрепления позиций морского пассажирского транспорта России в индустрии туризма необходимо создание круизного флота и формирование условий для повышения эффективности его деятельности за счет совершенствования методов прогнозирования пассажиропотока, улучшением использования портовой инфраструктуры и оптимизации механизма снижения рисковых аспектов организации круизного судоходства.

Целью диссертационной работы является разработка научно-методических рекомендаций по выбору экономически эффективных проектно-плановых решений развития морского круизного флота и на этой основе создание условий по улучшению показателей работы организаций морского транспортного комплекса в индустрии туризма.

Достижение указанных целей работы предусматривает решение следующих задач:

- анализ современного состояние, тенденций и перспектив развития мирового и отечественного рынков морских круизных перевозок;
- анализ современного состояния и показателей деятельности отечественных и зарубежных судоходных круизных компаний, а также методов использования флота и портовой инфраструктуры, государственного регулирования перевозок и взаимодействия субъектов рынка;
- оценка научно-практического опыта инвестиционных проектов по развитию морского круизного флота России;
- анализ научных подходов к прогнозированию пассажиропотока и разработка рекомендаций по их совершенствованию с учетом специфических особенностей эксплуатации круизного флота;
- разработка практических рекомендаций по повышению эффективности работы морского круизного флота России на основе использования положительного зарубежного опыта.

Объектом исследования является морской круизный флот России.

Предметом исследования – методы технико-экономических расчетов и обоснований вариантов развития морского круизного флота.

Значимые результаты, полученные автором из исследования. Главные результаты исследования заключаются в следующем:

1. Выполнен анализ современного состояния и опыта управления отечественным круизным флотом, результаты анализа сопоставлены с общемировыми тенденциями развития круизного судоходства, показаны возможности инновационного развития круизного флота.

2. Выявлены направления совершенствования управления портом, учитывающая специфику эксплуатации круизного флота, обоснована целесообразность использования «Пассажирских стивидорных компаний» в структуре порта.

3. На основе проведенного исследования теоретических и практических подходов для организации инвестиций в развитие флота предложено понятие «Целевая транспортная интеграция», предусматривающая использование результатов от проектов в собственной деятельности участников интеграции и исключающее процесс их слияния и поглощения.

4. Обобщены методологические и практические подходы оценки объединения ресурсов для проектов развития флота и разработана методика экономической оценки интеграции участников инвестиционных проектов строительства круизного судна, учитывающая качественные характеристики инвесторов.

5. Даны рекомендации по совершенствованию прогнозирования турпотока для круизного флота и механизма оптимизации коммерческих сделок в дистрибутивной цепи участников рынка.

Теоретической и методологической базой исследования послужили труды и современные разработки отечественных и иностранных ученых и специалистов-практиков. Основательность исследования, требуемая для диссертации и достоверность результатов обеспечивается за счет использования таких методов, как анализ и синтез, индукция и дедукция, абстрагирование, экономико-математическое моделирование. Исследование опирается на диалектический метод, законы экономической науки, теорию систем и математическую статистику, концепции теории управления производством и предприятием.

Информационную базу исследования образовали труды российских и зарубежных ученых по вопросам экономики и управления на транспорте и морском круизном флоте, статистические данные Федеральной службы государственной статистики, директивных материалов Минтранса РФ, целевые программы по строительству судов, труды проектных организаций и отраслевых ВУЗов.

Достоверность и обоснованность выводов и результатов диссертационного исследования, обеспечивается опорой на большой объем

официальных дынных статистической отчетности, а также фундаментальных положений теории рыночной экономики и экономики транспорта.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Диссертационная работа выполнена в соответствии с Паспортом научных специальностей ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (транспорт). Раздел 1.4. Транспорт в части п.1.4.80. «Экономический анализ деятельности предприятий и организаций различных видов транспорта, выполняемый на уровне транспортной системы страны, ее регионов, видов транспорта и их структурных подразделений – железных дорог, морских и речных пароходств, авиакомпаний и др.»; п.1.4.86. «Исследование экономической эффективности новых форм и способов организации перевозок, транспортного строительства, технического обслуживания и ремонта подвижного состава».

Научная новизна исследования определяется разработкой научно-методического инструментария для экономической оценки вариантов развития морского круизного флота и повышения эффективности его производственной деятельности на основе оптимизации механизма снижения рисковых аспектов организации круизного судоходства.

В диссертационном исследовании получены результаты, обладающие существенной новизной:

1. На основе анализа отечественного и зарубежного опыта управления морскими портами разработаны рекомендации по совершенствованию структуры управления портом, учитывающие специфику эксплуатации круизного флота, предложено авторское понятие «Пассажирские стивидорные компании», применимое для стивидорных компаний, деятельность которых направлена на пассажирские и круизные операции;

2. Предложено авторское понятие «Целевая транспортная интеграция», определяемое как объединение организаций для инвестиций в целевое развитие транспортного комплекса, подразумевающее использования результатов от

инвестируемых проектов в собственной деятельности организаций для получения прибыли и исключающее процесс их слияния и поглощения;

3. Предложены рекомендации по совершенствованию прогнозирования туристического потока для круизного флота, позволяющие учесть на основе разработанного инструментария специфику деятельности в индустрии туризма;

4. Разработана методика экономической оценки интеграции участников инвестиционных проектов развития круизного флота, учитывающая качественные характеристики инвесторов. Предложены практические рекомендации по повышению эффективности бизнеса российских судоходных компаний на основе совершенствования механизма оптимизации коммерческих сделок в действующей дистрибутивной схеме участников рынка. Разработаны научно-практические рекомендации по снижению рисковых аспектов организации круизного судоходства в новом регионе, обоснована необходимость государственной поддержки развития морского круизного бизнеса.

Значение полученных результатов для теории и практики. Диссертация является целостным, законченным научным исследованием, результаты которого способны ускорить проведение необходимых изменений в морском круизном флоте, требуемых для повышения его конкурентоспособности в индустрии туризма. Практическая значимость исследования определяется тем, что его результаты могут быть использованы при совершенствовании системы управления организациями морского круизного флота, проведении мероприятий по рациональному использованию методов государственного регулирования и рыночных механизмов на морском пассажирском транспорте.

Данные по реализации диссертационного исследования, целесообразности применения результатов на практике. Основные положения и выводы диссертационной работы в период 2014-2016 гг. обсуждались и получили одобрение на V международной научно-практической конференции «Международные транспортные коридоры и перспективные зоны

интенсивного развития в условиях вызовов глобализации – 2015» (Москва, Институт востоковедения РАН, 2015 г.), на 20-й Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы управления-2015» (Москва, Государственный университет управления, 2015 г.), на Международной конференции «Форсайт в России и за рубежом» (Москва, Московский государственный университет технологий и управления им. К.Г. Разумовского, 2016 г.).

Разработанная автором методика передана для практического использования в ООО «Инфофлот Москва».

Публикации. По теме диссертации опубликовано 6 научных статей общим объемом 3 п.л., в т.ч. 5 статей в рецензируемых научных журналах и изданиях (2,4 п.л.), рекомендованных ВАК.

Структура и объем диссертации. Материалы диссертации изложены в 3 главах в соответствии с логикой исследования. В первой главе дан анализ проблемной ситуации, характеристики объекта исследования. Далее обосновывается методология экономической оценки проектов развития круизного флота, её экспериментальная проверка и 3 глава посвящена решению конкретных практических задач. Вспомогательные табличные материалы и статистика вынесены в приложения.

Текст диссертации изложен на 140 страницах. В работе имеются 19 таблиц, 22 рисунка.

Содержание диссертации

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. МОРСКОЙ КРУИЗНЫЙ ФЛОТ РОССИИ: ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ, СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ

1.1. Становление и развитие отечественного морского пассажирского транспорта

1.2. Международный опыт морских круизных перевозок

1.3. Система управления морскими пассажирскими перевозками и ее совершенствование
1.4. Проблемные вопросы совершенствования деятельности морского пассажирского транспорта в индустрии туризма
Выводы
ГЛАВА 2. НАУЧНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ФЛОТА
2.1. Оценка проектов развития морского круизного флота в дореформенный период
2.2. Обоснование проектов развития морского круизного флота в условиях конкуренции на международных рынках круизной индустрии
2.3. Экономическая оценка инвестиционных проектов развития морского круизного флота России
Выводы
ГЛАВА 3. НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕШЕНИЮ ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАДАЧ
3.1. Совершенствование методов прогнозирования пассажиропотока морских круизных перевозок
3.2. Развитие форм партнерства, риски в развитии морского круизного судоходства и разработка рекомендации по его регулированию
3.3. Улучшение использования производственных мощностей портов
Выводы
ЗАКЛЮЧЕНИЕ
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ
ПРИЛОЖЕНИЯ

II. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Выполнен анализ современного состояния отечественного и зарубежного морского круизного флота, разработаны рекомендации по совершенствованию управления портом, учитывающие специфику эксплуатации круизного флота.

Проведенный анализ показал, что пассажирский морской флот страны с дореволюционного периода вплоть до распада СССР развивался исходя из заданных ориентиров правительства. Грузо-пассажирская концепция строительства судов, установившаяся в послевоенный период, не достаточно учитывала перспектив использования судов для круизной эксплуатации. В результате, в 60-70 годы некоторые суда начинали модернизировать и переоборудовать, расширяя зоны общественных помещений и сокращая грузовые функции флота.

К середине XX века на флоте сформировались условия, когда более 50% пассажирских морских перевозок осуществлялись с целью организации отдыха пассажиров в морских путешествиях. Спрос на данные перевозки начал иметь всесоюзный характер, и билеты успевали приобрести далеко не все желающие. Однако, не смотря на мировые тенденции бурного развития авиации в этот период и начало поиска специализированной эксплуатации морского пассажирского флота, в том числе, с целью организации отдыха на бортах, круизами отечественные перевозки назвать было нельзя. Считалось, что организацией отдыха должны были заниматься отдельные туристские предприятия, а пассажирский флот существовал исключительно на выполнения транспортировки пассажиров с багажом.

Анализ показывает, что востребованным для совершения пассажирского морского плавания с целью отдыха был черноморский регион. С распадом Союза, черноморское пассажирские перевозки, как каботажные, так и с заходами в порты других государств, прекратили свое существование. Причинами этого служило выведение Черноморского морского пароходства (ЧМП) из подчинения Министерства морского флота РСФСР и передача его в ведение украинского государства. В связи с тем, что мощности ЧМП были

предназначены в большей степени для удовлетворения потребностей плановой экономики Союза, переход на рыночные рельсы 1991 г. деградировал деятельность пароходства до кризисного финансового состояния. Сложившаяся экономическая обстановка привела к простою судов, что повлияло на решение правительства Украины о передаче судов оффшорным компаниям-посредникам с их последующей регистрацией в юрисдикции иностранных государств. Преобразование ЧМП в акционерное общество еще более усугубило ситуацию, что привело к росту процентов по кредитам, с последующим арестом судов, введению процедуры банкротства, которая продолжается по сегодняшний день.

Согласно данным российского морского регистра судоходства, на начало 2016 года морской пассажирский флот (с койками) России состоял из 14 судов со средним возрастом 30,8 лет (см. табл. 1). Российский круизный флот представлен семью модернизированными научно-исследовательскими судами, пассажировместимость которых составляет от 45 до 117 человек. Существующий круизный флот даже с учетом модернизации не удовлетворяет современным требованиям безопасности, комфортабельности и экономичности.

Таблица 1

Современное состояние российского пассажирского (с койками) флота

№ п/п	Название	Количество коек	Порт приписки	Год постройки
1.	«Академик Иоффе»	117	Калининград	1989
2.	«Академик Сергей Вавилов»	80	Калининград	1988
3.	«Академик Шокальский»	68	Владивосток	1982
4.	«Афина»	17	Владивосток	2000
5.	«Гипанис»	36	Корсаков	1992
6.	«Давид Пашаев»	150	Архангельск	1988
7.	«Игорь Фатхутдинов»	150	Холмск	1991
8.	«Капитан Хлебников»	112	Владивосток	1981
9.	«Клавдия Еланская»	200	Мурманск	1977
10.	«Поларис»	76	Корсаков	1968
11.	«Полярный Пионер»	45	Санкт-Петербург	1982

№ п/п	Название	Количество коек	Порт приписки	Год постройки
12.	«Профессор Мультановский»	36	Владивосток	1983
13.	«Профессор Хромов»	58	Владивосток	1983
14.	«Топаз»	18	Калининград	1988

Источник: Российский морской регистр судоходства

Анализируя зарубежные тенденции развития комплекса водного транспорта, примечательным является опыт американских предпринимателей и судовладельцев, предложивших новые принципы эксплуатации морского пассажирского флота в условиях нарастающей конкуренции с авиацией середины XX века. Новой, а впоследствии и одной из доминирующих специализаций морского пассажирского флота стала организация круизных перевозок. Исследование показывает, что была предпринята стратегия модернизации судов, подразумевающая увеличение пассажировместимости, создание особых зон отдыха в виде баров, салонов, ресторанов, концертных залов. Это позволило установить более низкие цены на билеты, повысить уровень загрузки судов.

Проведенный анализ показал, что пассажировместимость круизного флота в мире с конца XX века до сегодняшнего дня выросла практически в 8 раз, достигнув в 2015 году 486 385 пассажиров (см. табл. 2). Количество морских судов к концу 2015 года по всей круизной индустрии составило 298 единиц. Мировой круизный пассажиропоток составил 22,2 млн. человек.

Таблица 2

Характеристика зарубежных круизных компаний, 2015 г.

Круизная компания	Пассажировместимость, чел.	Суда, шт.	Осадка судов, м	Сегмент обслуживания
Холдинг «Carnival Corporation & plc»				
«Carnival Cruise Lines»	62 368	24	4,2 – 8,3	Массовый
«Holland America Line»	23 126	15	7,2 – 7,8	Премиум
Другие	150 159	67	-	-

Круизная компания	Пассажировместимость, чел.	Суда, шт.	Осадка судов, м	Сегмент обслуживания
Всего по холдингу:	*235 633*	*106*	-	-
Холдинг «Royal Caribbean International»				
«Royal Caribbean Cruise Line»	68 478	23	7,6 – 9,2	Массовый
«Celebrity Cruises»	24 320	11	3,5 – 8,3	Премиум
Другие	12 100	8	-	-
Всего по холдингу:	*104 898*	*42*	-	-
Холдинг «Norwegian Cruise Line»				
«Norwegian Cruise Line»	38 546	14	7,9 – 8,6	Массовый
Другие	6 444	8	-	-
Всего по холдингу:	*44 990*	*22*	-	-
Другие компании, не входящие в холдинги				
«MSC Cruises»	30 174	12	6,9 – 8,5	Массовый
«Silversea»	2 292	8	4,0 – 6,4	Люкс
Другие	68 378	108	-	-
Всего других:	*100 844*	*128*	-	-
Всего:	486 385	298	-	-

Источник: Cruise Lines International Association (CLIA)

Исследование показывает, что в советский период в отечественной системе управления морским пассажирским транспортом центральное место отдавалось флоту и пароходствам, на которых в свою очередь замыкалась портовая инфраструктура. Рыночная экономическая модель предполагает же иной подход, который дает возможность собственникам судов свободу выбора, в том числе использование иностранного флага на своих судах. При таком положении на повестку дня развития морского транспортного комплекса стал вопрос создания комфортных условий и портовой инфраструктуры для судов. В современных условиях государство стало играть роль катализатора процессов, вкладывая средства в какой-либо проект и создавая необходимые условия для

обслуживания флота, в том числе на основе государственно-частного партнерства, что в свою очередь порождает спрос на морские перевозки.

В мировой практике выделяется три основных метода управления в работе морских портов:

1. *Централизованный метод* – управление осуществляется централизованным государственным органом власти;

2. *Региональный (территориальный) метод* – управление также осуществляется централизованным государственным органом власти, при этом порт находится в ведении регионов;

3. *Автономный (частный) метод* – управление осуществляется частной компанией, арендующей у государственного органа власти средства и ресурсы (например, причалы).

В обобщенном представлении справедливо выделить два управленческого подхода:

- *Макроэкономический подход*, в рамках которого морские порты воспринимаются как средство достижения и реализации социально-экономического назначения. При данном подходе оправдано государственное участие в затратах на поддержание инфраструктуры, что дает выгоды на макроэкономическом уровне. Исследование показывает, что данный подход применим в Японии и США. Участие частных компаний ограничивается, как правило, стивидорной деятельностью, что покрывает расходы на развитие инфраструктуры.

- *Микроэкономический подход*, в рамках которого государственное участие в деятельности морских портов сводится в основном к организации безопасного мореплавания, экологического контроля, финансированию НИОКР, антимонопольной политики в сфере услуг по перевозкам. Данный подход наиболее применим в странах Евросоюза, и предполагает управление портами коммерческими организациями, самостоятельно принимающими на себя все расходы, связанные с развитием портовой инфраструктуры. При этом

доходы данных организаций, играющих роль администрации портов, подлежат налогообложению наравне с другими коммерческими субъектами рынка

В условиях административной реформы 2004 г. российская система управления морскими портами была разделена на 3 функции: контрольно-надзорную, административно-властную, хозяйственную. Обеспечение организационных, материально-технических и финансовых функций работы портов возложено на Администрации морских портов. Хозяйственные функции по управлению федеральным имуществом возложены на ФГУП «РОСМОРПОРТ».

Развитие круизной индустрии возможно уже при существующей модели управления морскими портами. Примером тому может послужить создание стивидорной компании по работе с пассажирскими операциями АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской Фасад» в морском грузопассажирском порте Санкт-Петербурга.

Полагаю, что будет актуальным введение нового понятия ***«Пассажирские стивидорные компании» (ПСК)*** для дальнейшего применения его к стивидорным компаниям, деятельность которых направлена исключительно на пассажирскую и круизную специфику. В условиях практической неразвитости отечественных круизных перевозок важным фактором развития является упрощение процедур выхода на рынок новых ПСК, субсидирование государства в виде снижения арендных ставок. Вопрос развития деятельности ПСК носит четкий системный характер, который невозможно рассматривать в отрыве от проблемы развития круизного флота. С другой стороны организационно-экономические аспекты развития ПСК, как специфического экономического субъекта в системе управления морскими портами требует отдельного углубленного научного осмысления.

2. Разработаны научно-методические рекомендации к оценке экономической эффективности проектов развития морского круизного флота, опирающиеся на международный опыт и отечественную практику.

Экономический вклад в развитие пассажирских перевозок внесли многие наши соотечественники – работники как морского транспорта, так и речного (внутреннего водного).

В сегодняшних российских условиях отечественный рынок морских круизных перевозок подошел к ситуации, когда его дальнейшее развитие представляется невозможным по причине отсутствия современного круизного флота. В условиях рынка российские морские пароходства оставили для себя транспортную функцию, практически исключив при этом перспективное развитие круизных перевозок. В условиях длительного отсутствия круизного сообщения в России, для отечественной отрасли морских круизов следует строить универсальный флот «река-море» плавания. Проект судна PV300VD, разработанный Морским инженерным бюро, вполне может быть основой для строительства и под преимущественно морскую эксплуатацию. Это позволит составлять гибкие маршрутные сетки в зависимости от потребительских предпочтений.

Потребность России в новых круизных судах, приведена в таблице 3. Кроме технических данных новых судов, их приспособленности для выполнения круизных перевозок, дана оценка показателей экономической эффективности их эксплуатации.

Таблица 3

Характеристика возможных круизных судов для индустрии туризма

Показатели	PV500VB	PV300VD	PV200D	PV200BB
Навигационный период	161	326	291	158
Межнавигационный период	204	39	74	207
Доходы	260 130,00	257 174,00	220 364,00	97 270,00
Расходы	110 621,68	162 890,14	128 888,54	68 308,54
Годовой финансовый результат	149 508,32	94 283,86	91 475,46	*28 961,46*
Ежегодный платеж в Российский международный реестр судов	134,36	115,19	45,08	60,76
Чистая прибыль	149 373,96	94 168,67	91 430,38	28 900,70
Инвестиции:	1 600 077,00	1 300 070,25	1 050 041,96	950 048,12
Стоимость судна	1 600 000,00	1 300 000,00	1 050 000,00	950 000,00
Регистрационный взнос в Российский международный реестр судов	77,00	70,25	41,96	48,12
Срок окупаемости, лет	10,7	13,8	11,5	32,9

Вычисления показателей экономической эффективности показали, что для теплоходов проектов PV500VB, PV300VD, PV200D, без учета процентов кредита, срок окупаемости составит от 10,7 до 13,8 лет, для теплохода PV200BB – около 33 лет (см. табл. 3). По расчетам сотрудников ОАО «Московское речное пароходство», дисконтированный (с учетом процентов по кредиту) срок окупаемости экономически наиболее привлекательного проекта PV500VB составляет около 25 лет, PV300VD – несколько больше.

Существенным препятствием начала строительства является отсутствие методики экономической оценки интеграции участников рынка для инвестиционных проектов развития круизного флота. Отсутствия в российском законодательстве определения экономической интеграции, а также сложный характер внутренних процессов интеграционной деятельности стало причиной разнообразных теоретических оценок, а также подходов к изучению этого явления.

Анализ показал необходимость ввода понятия ***«Целевая транспортная интеграция (ЦТИ)»***, обозначающее объединение организаций для инвестиций в целевое развитие транспортного комплекса, подразумевающее использования результатов от инвестируемых проектов в собственной деятельности организаций для получения прибыли и исключающее процесс их слияния и поглощения. Согласно отечественному и зарубежному опыту справедливо выделить горизонтальную и вертикальную интеграцию организаций. Горизонтальная интеграция предполагает объединение организаций, находящихся в той же отрасли промышленности и на той же ступени производства. Вертикальная интеграция, напротив, предусматривает объединение организаций из разных этапов производства. Исходя из этого, для ЦТИ необходимо выявить наиболее оптимальный тип, он и определит качественные свойства инвесторов (см. рис. 1).

На рисунке 2 показано, что при потребности пароходства обрести конкурентные преимущества в результате постройки судна перед другими судовладельцами, необходимо выбрать вертикальную ЦТИ. Привлекая

российских и иностранных операторов, которые будут эксплуатировать судно после постройки, судовладелец сможет расширить регионы плавания флота. Выбор горизонтальной ЦТИ подразумевает разделение доходов от эксплуатации нового судна между конкурирующими судовладельцами, а также поиск методов совместного обслуживание судна.

Принципы ЦТИ:

1. Отсутствие процесса слияния и поглощения между участниками интеграции;
2. Денежные инвестиции в целевой проект от участников интеграции;
3. Предполагаемое получение доходов от целевого проекта участникам интеграции;
4. Использование результатов проекта в собственной деятельности для получения доходов.
5. Для вертикальной ЦТИ: отсутствие конкуренции между участниками интеграции.

Рисунок 1. Схема оценки оптимального типа ЦТИ

К ключевым аспектам развития ЦТИ можно отнести следующие критерии:

1. Наличие неразвитых / слабо развитых элементов транспортной инфраструктуры, являющихся важными для ведения деятельности потенциальных участников интеграции;
2. Научно-исследовательские работы в области поиска новых перспективных проектов развития транспортного комплекса;
3. Партнерские отношения потенциальных участников интеграции до начала совместного целевого взаимодействия;
4. Благоприятный инвестиционный климат.

Для выбора наиболее подходящих участников ЦТИ необходимо определить системную меру оценки, показывающую степень соответствия компаний между собой в рамках интеграционного процесса. В качестве меры предлагается использовать показатель энтропии, дающий представление о степени структурированности и упорядоченности интеграционного объединения. Чем выше показатель энтропии, тем больше разнообразных микросостояний может присутствовать у объединения, соответственно, тем выше степень бесструктурного состояния в нем.

Набор критериев элементов ЦТИ называется фазовой точкой. Для вычисления энтропии необходима математическая модель интеграционного процесса, включающая в себя совокупность фазовых точек и метрики, которая позволит объединить показатели энтропии в числовом эквиваленте.

Значительное развитие исследования этого явления нашло в работах К. Шеннона и Н. Винера в теории информации, где числовое выражение энтропии стало мерой неопределенности объектов. Моделями оценки энтропии в числовом эквиваленте принято считать формулу Шеннона, модель Ральфа Хартли и термодинамическую модель. Формула Шеннона с одной стороны может учитывать многофакторность состояний интеграционной системы, с другой стороны применима лишь для простых и замкнутых образований. Модель Ральфа Хартли напротив не способна учитывать многофакторность

системы, а термодинамическая модель слабо применима для социально-экономических субъектов, которыми являются компании.

Анализ показывает, что в другой отрасли народного хозяйства, в частности в металлургической отрасли, при похожих задачах экономической оценки предлагается использовать показатель Колмогорова-Синая (КС). Используя энтропию КС, существует возможность выявить, насколько процессы исследуемого объекта является хаотичными или регулярными. Работа с показателем КС базируется на принципе фазового пространства, представляющего собой совокупность фазовых точек, упомянутых выше. Математически, проводя траектории между фазовыми точками и прослеживая изменение расстояния между ними при эволюции системы, можно выявить, является ли система хаотичной или регулярной.

$$d(t) = |\varepsilon(t)| = |x_2(t) - x_1(t)| \tag{1}$$

При хаотичной динамике системы, по показателю *d(t)* будет замечен экспоненциальный рост.

$$d(t) \approx d(0)e^{kt} \tag{2}$$

Величина энтропии КС *(h)* рассчитывается по формуле:

$$h = \lim_{\substack{d(0)\to 0 \\ t\to\infty}} \frac{\ln[d(t)/d(0)]}{t} \tag{3}$$

где, *d(0)* – показатель расстояния в начальный момент времени *(t=0)* между фазовыми точками;

d(t) – показатель расстояния в момент времени *t* между фазовыми точками.

Энтропия КС позволяет сделать вывод, что при *h>0* – система находится в хаотичной динамике, при *h<0, h=0* – в упорядоченной динамике.

В работах российских ученых по данной тематике делается вывод о возможности применения энтропийного подхода для оценки эффективности разных вариантов интеграции. Для применения показателя энтропии КС в ЦТИ по строительству флота для выявления возможности объединения предприятий,

необходимо перейти от предельного варианты формулы к дискретной. В качестве фазовых точек принимаются компании, с которыми возможна потенциальная ЦТИ. В данном случае, формула энтропии КС приведется к виду:

$$h = \frac{\ln \frac{d(1)}{d(0)}}{1} = \ln \frac{d(1)}{d(0)} = \ln \frac{\left| x_2(1) - x_2(1) \right|}{\left| x_2(0) - x_2(0) \right|} \tag{4}$$

Данная методика выявления возможности интеграционного процесса между компаниями может быть применима и для ЦТИ, но в более упрощенной форме:

1. Определение главных критериев (фазового пространства) эффективности при горизонтальной и вертикальной ЦТИ;
2. Экспертное определение предприятий, потенциально подходящих для ЦТИ. Для горизонтальной ЦТИ – судоходные компании; для вертикальной ЦТИ – судоходная компания, операторы, территория.
3. Вычисления показателя энтропии КС и определение возможности либо невозможности интеграции;
4. Определение наиболее подходящей траектории интеграционного процесса на основе парного сопоставления вариантов.

Для ЦТИ по строительству флота предлагается использовать следующие критерии элементов интеграции:

Для судоходных компаний – критерием должен служить показатель «пассажиромест-рейсы», определяемый умножением каютной пассажировместимости на количество рейсов нового судна в планируемом регионе его эксплуатации навигации календарного года, которые судоходная компания, а при горизонтальной ЦТИ – судоходные компании, способна(ы) будет(ут) обслужить.

Для операторов – критерием должен служить существующий туристический поток, который обеспечивает туроператор для региона, в котором планируется эксплуатация нового судна.

Для региона (территории) – критерием должен служить существующий туристический поток, который принимает территория.

Выбранные критерии ЦТИ измеряются в количестве человек. При интеграции должен образоваться экономический эффект, следовательно, при вертикальной ЦТИ объем туристического потока должен быть не меньше показателя «пассажиромест-рейсы».

Для примера использования показателя энтропии КС, возьмем четырех операторов, как российских, так и зарубежных и оценим динамику интеграционной системы с их участием. Предположим, что начало навигации нового судно запланировано на 2017 год. Тогда возьмём критерии операторов за последние 2 года (см. табл. 4).

Данные операторов по соответствующим критериям, тыс.чел.

Элемент	2015 г.	2016 г.
Оператор №1	5,00	4,26
Оператор №2	2,00	1,87
Оператор №3	6,00	4,26
Оператор №4	6,01	4,35

Расчет показателя энтропии КС по ЦТИ между оператором №1 и оператором №2 будет следующим:

$$h = \ln \frac{|4{,}26 - 1{,}87|}{|5 - 2|} = -0{,}228 \qquad (5)$$

Полученный результат показывает, что интеграция данных компаний возможна, т.к. показатель энтропии отрицательный.

Проведем аналогичный расчет между оператором №3 и оператором №4:

$$h = \ln \frac{|4{,}35 - 4{,}26|}{|6{,}01 - 6|} = 2{,}19 \qquad (6)$$

Полученный результат показывает, что интеграция данных компаний экономически не эффективна ввиду положительного результата энтропии.

Чем меньше показатель энтропии КС, тем более эффективна будет интеграция. Например, при интеграции оператора №2 и оператора №4, показатель *h=-0,481*.

Таким образом, данная методика позволяет выявить наиболее эффективный состав участников ЦТИ.

3. Научно-методические рекомендации по совершенствованию методов прогнозирования пассажиропотока круизных перевозок

Природная многоплановость прогнозирования и его тесная связь со многими смежными отраслями народного хозяйства ставит данную задачу в ряд труднореализуемых. Состояние пассажирских перевозок нельзя определять, используя чисто статистические методы, так как развитие перевозок, в том числе круизных, представляет собой сложную систему с глубинными качественными изменениями в структурах и функциях отдельных элементов и системы в целом. На основе отечественного и мирового опыта можно выделить три основных подхода к прогнозированию: экспертная оценка, экстраполяция тренда, регрессионный анализ. Каждый из подходов в свою очередь имеет свои методы.

Исследование показало, что далеко не каждый метод применим к проблематике настоящей диссертационной работы – прогнозировании отечественного морского круизного пассажиропотока. Это объясняется отсутствием возможности ретроспективного взгляда на долгосрочный период, ввиду длительного отсутствия морских круизов в России, в частности в черноморском регионе. Это позволяет опираться в большей степени только на экспертный анализ. Однако хотя экспертный анализ в своем классическом виде и применим в прогнозировании на транспорте, он едва ли сможет избежать больших погрешностей при его применении на морских перевозках с туристскими целями. Прежде всего, это связано с субъективной составляющей выбора морского круиза, как вида отдыха со стороны пассажира (туриста).

Исходя из этого, в рамках данного исследования, для прогнозирования круизных перевозок в новом регионе предлагается модификация метода экспертных оценок. Результат прогнозирования должен представлять собой некий консенсус между экспертами. Поэтому целесообразно модифицировать метод Дельфи, представляющий собой опрос одной и той же группы экспертов и позволяющий построить прогноз на принципе научного консенсуса в отношении перспектив и приоритетов научно-технологического развития.

Модификация метода заключается в добавлении информации с результатами опроса потенциальных пассажиров в начало второго этапа технологии (см. рис. 2). Таким образом, перед проведением процедуры опроса, вниманию экспертов, в качестве исходной информации, предлагаются результаты опроса потенциальных пассажиров с описанием аудитории, среди которой проводился опрос. На усмотрение экспертов, результаты опроса потенциальных пассажиров могут служить либо опорой для формирования их собственного мнения, либо вовсе приниматься как недостоверные, к примеру, из-за несогласия с качеством или количеством выбранной аудиторией потенциальных пассажиров.

Дальнейшие шаги экспертизы вплоть до нахождения результата с наибольшим коэффициентом согласованности осуществляются по классическому принципу.

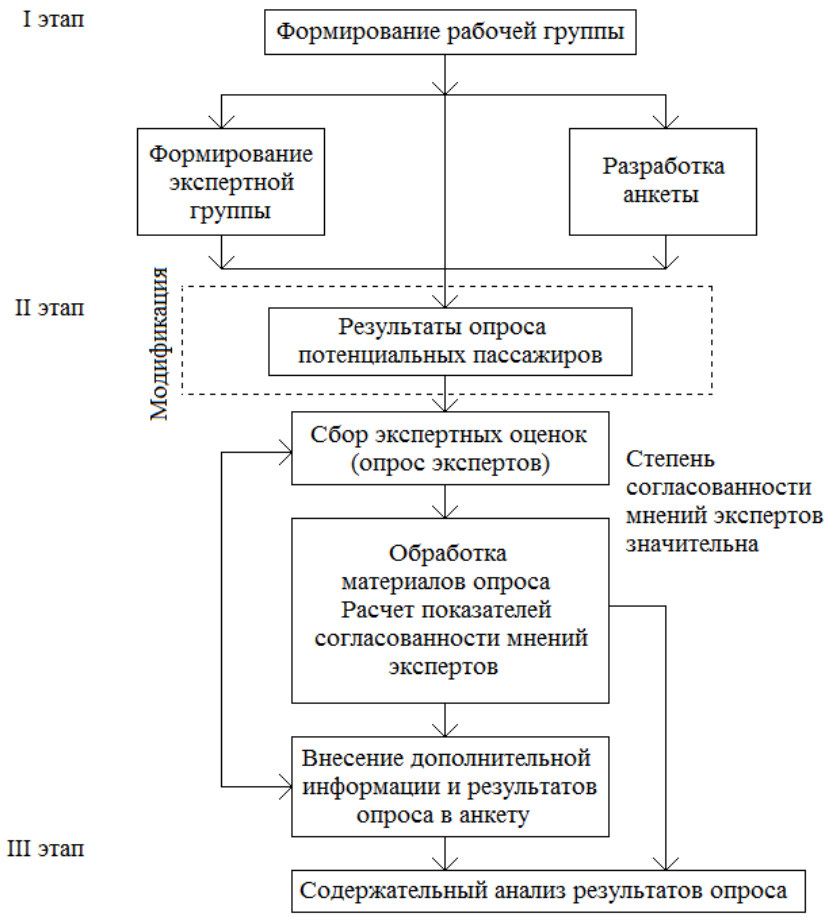

Рисунок 2. Модифицированная технология проведения экспертизы по методу Дельфи

4. Научно-методические рекомендации по развитию форм партнерства и снижению рисковых аспектов организации круизного судоходства.

Рассматривая морские пассажирские перевозки в неразрывной совокупности с туристической отраслью, важно обратить внимание и на тенденции туристического рынка в последние годы. Банкротства крупных туроператоров «Нева», «Роза ветров Мир», «Экспо-тур» и некоторых других, а также несостоятельность авиакомпании «Трансаэро» существенно повлияло на доверие к рынку в целом. В этой связи актуальной является проблема отсутствия в настоящее время прозрачной дистрибутивной схемы коммерческих сделок при реализации круизных перевозок пассажирам через посреднические организации – агентства. На сегодняшний день при участии агентств в сделках купли-продажи круизов, денежные средства пассажира

переводятся не напрямую в судоходную компанию, а агентству. Агентство же перечисляет денежные средства в судоходную компанию за вычетом комиссионного вознаграждения. Аналогичным образом, но в обратном порядке пассажиру выдается путевка на посадку (см. рис. 3).

Рисунок 3. Схема проведения оплат и получения путевок на российском круизном рынке

Существующая схема не исключает мошеннических действий со стороны недобросовестных агентств. При этом зарубежный опыт показывает возможность минимизировать данные риски. Исходя из этого, предлагается скорректировать действующую схему проведения оплат за круизные перевозки при участии посредника.

Скорректированная схема подразумевает перевод денежных средств от пассажира непосредственно в судоходную компанию и автоматическим получением электронного билета на посадку. При этом комиссионное вознаграждение перечисляется от судоходной компании агентству уже без участия пассажира (см. рис. 4). Корректировка не противоречит роли агента, описанной в действующем Федеральном законе «Об основах туристкой деятельности».

Рисунок 4. Скорректированная схема проведения оплат и получения путевок для российского круизного рынка

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Конкурентоспособность морского круизного судоходства России во многом зависит от его основного звена – флота. На решение проблемы обновления флота, улучшение показателей его работы была направлена диссертационная работа. В результате диссертационной работы были получены следующие основные результаты исследования:

1. Получены результаты анализа состояния отечественного и зарубежного морского пассажирского флота, выявлены проблемы совершенствования развития транспортного комплекса для круизной индустрии. Исследование показало, что в условиях повышения спроса на транспортно-круизные услуги со стороны населения, состав советского пассажирского флота с 1986—1990 сокращался. Главной причиной стало отсутствие отечественной базы пассажирского судостроения. Другой проблемой развития отечественного круизного флота являлась несистемная модель финансирования. Анализ современного состояния флота показал, что согласно данным Российского морского регистра судоходства, на начало 2016 года морской пассажирский флот (с койками) России состоит из 14 судов со средним возрастом 30,8 лет. Российский круизный флот представлен только семью модернизированными научно-исследовательскими судами,

пассажировместимость которых от 45 до 117 человек, которые даже с учетом модернизации не удовлетворяют современным требованиям безопасности, комфортабельности и экономичности. Анализ зарубежного опыта показал, что пассажировместимость круизного флота в мире с конца XX века до сегодняшнего дня выросла практически в 8 раз, достигнув в 2015 году 486 385 пассажиров. Количество морских судов к концу 2015 года по всей круизной индустрии составило 298 единиц. Мировой круизный пассажиропоток составляет 22,2 млн. человек. В современной отечественной системе государственного управления морским пассажирским транспортом центральное место занимают порты. Развитие круизной индустрии возможно уже при существующей модели управления морскими портами. Но актуальным является развитие деятельности стивидорных компаний, направленных на обслуживание пассажиров.

2. Получена экономическая оценка инвестиционных проектов развития морского круизного флота России. Срок окупаемости судна, способного осуществлять морские круизные перевозки, без учета привлечения заемных средств составляет 13,8 лет, с привлечением заемных средств – более 25 лет. Это предопределяет необходимость объединения участников рынка для совместной реализации таких целевых проектов, как строительство флота. Существенным препятствием начала строительства нового флота в настоящее время являются высокие риски данного процесса. Разработанные рекомендации и методика экономической оценки интеграции участников рынка для инвестиционных проектов позволяет ускорить строительство и модернизацию флота. На решение данной проблемы направлено также использование модели целевой транспортной интеграции.

3. Даны научно-методические рекомендации по совершенствованию методов прогнозирования пассажиропотока круизных перевозок. Исследование показало, что далеко не каждый метод применим для решения задачи прогнозирования отечественного морского круизного пассажиропотока, ввиду длительного отсутствия морских круизов в России, в частности в черноморском

регионе и, соответственно, отсутствия возможности ретроспективного взгляда на количественные показатели круизных перевозок. Это позволяет опираться в большей степени только на метод экспертного анализа, который применительно к круизным перевозкам в своем классическом виде едва ли сможет избежать погрешностей. Исходя из этого, в работе предложена модификация метода, заключающаяся в добавлении результатов анкетирования потенциальных пассажиров перед проведением процедуры опроса экспертов.

4. Даны научно-методические рекомендации по развитию форм партнерства. Анализ существующей дистрибутивной схемы коммерческих сделок между пассажирами и судоходными компаниями при участии агентств не исключает мошеннических действий со стороны последних. Предложенная в работе корректировка схемы, заключающаяся в переводе денежных средств от пассажира в судоходную компанию напрямую и выплате комиссионного вознаграждения агентству непосредственно от судоходной компании способна снизить потенциальные риски.

Решенные в диссертационной работе задачи позволяют укрепить позиции морского транспорта России в индустрии туризма, создают условия для повышения эффективности его деятельности и укрепляют конкурентоспособность российской экономики.

III. ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. *Переверзев А. В.* Прогнозирование пассажиропотока на круизном морском транспорте с помощью создания искусственных нейронных сетей // Транспортное дело России. М., 2015. №5. С.15-17 (0,5 п.л.);

2. *Переверзев А. В.* Анализ рынка черноморских круизов // Вестник Национальной академии туризма. М., 2015. №4. С.50-53 (0,5 п.л.);

3. *Переверзев А. В.* Организационно-экономические аспекты развития бизнеса судоходных компаний на российском рынке морских круизов //

Вестник университета (Государственный университет управления). М., 2016. №1. С. 41-49 (0,5 п.л.);

4. *Переверзев А. В.* Комплекс мер по регулированию рынка внутренних морских перевозок // Научный информационный сборник «Транспорт: наука, техника, управление». М., 2016. №3. С.34-40 (0,4 п.л.);

5. *Переверзев А. В.* Проблемы развития каботажных черноморских перевозок // Научное обозрение. М., 2016. №4. С.157-162 (0,5 п.л.).

Публикации в прочих научных журналах и сборниках:

6. *Переверзев А. В.* Анализ мирового рынка туристических перевозок морским транспортом // Вестник транспорта. М., 2016. №1. С.30-34 (0,6 п.л.).