

ЕКОНОМІКА ТА МЕНЕДЖМЕНТ

УДК 338.48

К. С. Ємельянова¹**ДЖЕРЕЛА ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В КРУЇЗНИЙ
БІЗНЕС УКРАЇНИ**¹Міжнародний гуманітарний університет

Розглянуто традиційні та альтернативні джерела інвестиційних ресурсів в секторі круїзного бізнесу України. Доведено, що інвестиції виступають необхідним фактором розвитку вітчизняного круїзного бізнесу.

Ключові слова: круїзний бізнес, ринок круїзних послуг, круїзна компанія, інвестиції, бербоут-чартер.

Вступ та постановка проблеми

Розвиток світового ринку круїзних послуг характеризується відносно стійким зростанням попиту з боку пасажирів. Очікується, що до 2017 р. загальна кількість круїзних пасажирів досягне 24 млн. чоловік.

В основних сегментах світового круїзного ринку попит є відносно стійким і значно не змінюється зі зміною загальної кон'юнктури ринку. Так, якщо в докризовий період у 2007 р. в Північній Америці було здійснено 4,498 тис. круїзів, то в 2008, 2009 рр. — 4,239 і 4,126 тис. круїзів, відповідно [19].

Однак, світовий круїзний бізнес характеризується нерівномірністю розвитку і чітко вираженим пануванням окремих регіонів. Сучасна роль України в процесі виробництва круїзних послуг не відповідає її наявному потенціалу та статусу морської держави, у зв'язку з чим має бути кардинально змінена в найближчому майбутньому.

Однією з найголовніших проблем, що стримують стійкий розвиток круїзного бізнесу в Україні, є відсутність сучасного конкурентоспроможного пасажирського флоту. Так, за даними Регістра судноплавства України, середній вік пасажирських суден складає 23—25 років [14]. З 12 липня 2012 р. Держфлотінспекцією України здійснено 157 позачергових перевірок пасажирських суден на предмет безпеки, які продемонстрували, що 15 суден не відповідають необхідним вимогам, 38 — потребують суттєвої модернізації [13]. У зв'язку з відсутністю необхідних фінансових ресурсів на будівництво нових круїзних суден, основним методом оновлення вітчизняного пасажирського флоту є його модернізація за рахунок залучення інвестицій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Дослідження проблем залучення інвестиційних ресурсів у круїзний бізнес України можна умовно поділити на кілька напрямів, кожний з яких розглядає інвестиційні процеси з точки зору окремих учасників ринку круїзних послуг.

Перший пов'язаний з різними аспектами інвестиційної діяльності суб'єктів вітчизняного морегосподарського комплексу в цілому. Вагомий внесок у розвиток цього напрямку зроблено Б. В. Буркинським, В. В. Вінниковим, М. Т. Примачовим [3—4, 15]. Такими науковцями, як В. І. Чекаловець, Н. Г. Гребенник інвестиційні ресурси досліджено в світлі створення морського кластеру [18]. Круїзний бізнес як один з видів економічної діяльності суб'єктів морського транспорту в певній мірі залежить від загального ступеня розвитку морегосподарського комплексу України, в тому числі його інвестиційної складової.

Другий напрям досліджень спирається на розробки методів отримання інвестиційних ресурсів вітчизняними судноплавними компаніями [8, 10, 16].

Третій напрям економічних досліджень обмежується роботами з аналізу інвестиційних процесів в портовому господарстві України [6, 9].

Безпосередньо проблеми залучення інвестиційних ресурсів у круїзний бізнес України розглянуті в роботах С. М. Боняр, І. А. Голубкової, А. Г. Дем'янченко [2, 5, 7].

Метою статті є висвітлення проблем та напрямів залучення інвестицій в сектор круїзного бізнесу в Україні, що є вкрай актуальним в сучасних умовах організаційно-правових змін у вітчизняному морегосподарському комплексі.

Виклад основного матеріалу дослідження

В круїзному бізнесі інвестиції є важливим джерелом отримання фінансових ресурсів. З огляду на те, що більшість інвестицій в круїзному секторі спрямовані на будівництво або модернізацію пасажирського флоту, одним з пріоритетних напрямів розвитку круїзного бізнесу в Україні має бути впровадження ефективних методів залучення цільових інвестиційних ресурсів.

Необхідно враховувати, що на першому етапі реалізації проекту інвестор не отримує достатнього рівня грошової винагороди, адже необхідним є час на розробку стратегій позиціонування нового судна на локальному сегменті світового круїзного ринку. Поступово попит на круїзну послугу з боку пасажирів буде зростати, проте не слід вдаватися до підвищення ціни у зв'язку з бажанням максимізувати прибуток. Ефективною стратегією ціноутворення на цьому етапі є стратегія проникнення на ринок, яка передбачає встановлення помірно низьких цін поряд з мінімально можливою провізною спроможністю судна з урахуванням точки беззбитковості.

Інвестиції в будівництво круїзних суден залежать від сукупності факторів зовнішнього і внутрішнього середовища, які становлять основну групу ризиків (табл.).

Основні інвестиційні ризики в будівництві круїзних суден

Вид ризику	Характеристика негативного впливу
Макроекономічна ситуація в Україні та в світі	Зниження платоспроможності населення, погіршення загальних ринкових умов
Валютні коливання	Збільшення вартості інвестицій
Інфляційні процеси	Зменшення прибутковості інвестицій
Організаційно-правові зміни умов функціонування	Зміна відповідних законодавчих норм призводить до необхідності змін в бізнес-моделі учасників ринку круїзних послуг, форм співробітництва між ними тощо
Невиконання умов інвестиційного проекту	Перевищення строків реалізації проекту або сумарного інвестиційного бюджету
Комерційні ризики, пов'язані з діяльністю інвестора	Зниження прибутковості, неправильні розрахунки в бізнес-плані
Маркетинговий ризик	Неправильне позиціонування круїзного судна на ринку, недосконала цінова політика

Примітка. Складено автором на основі [5, 7, 8].

Таким чином, на кожному етапі реалізації інвестиційного проекту в круїзному бізнесі виникають загальні і специфічні ризики, які можуть негативно вплинути на очікувані інвестором результати. Тому, одночасно з розробкою інвестиційного проекту має бути розроблена і система аналізу можливих ризиків. Однією з таких систем є PERT-аналіз, який дозволяє оцінити інвестиційний проект з урахуванням оптимістичного, песимістичного і найімовірнішого варіантів його розвитку.

Крім того, інвестиційний проект, спрямований на будівництво пасажирського судна, має бути клієнтоорієнтованим, враховувати наявні та можливі вимоги споживачів. Лише така орієнтація сприятиме стійкому розвитку круїзного бізнесу в Україні, навіть за умови виникнення додаткових витрат під час реалізації інвестиційного проекту.

В якості традиційних інструментів фінансування інвестиційних проектів в круїзному бізнесі виділяють самофінансування і кредитування. Можливості використання самофінансування суб'єктами круїзного бізнесу часто обмежуються розміром чистого прибутку і амортизаційних відрахувань. Зменшення суми амортизаційних відрахувань приводить до скорочення внутрішніх джерел інвестування суб'єктами ринку круїзних послуг.

Що стосується кредитування, то практика круїзного бізнесу свідчить про те, що банківські установи не зацікавлені у видачі кредитів під будівництво нових круїзних суден. Це пояснюється, в першу чергу, високою вартістю і тривалим строком окупності подібних інвестиційних проектів, який складає в середньому 11...15 років. Реальне отримання банківських кредитних ресурсів,

спрямованих у вітчизняний круїзний сектор, є ускладненим. Тому, держава повинна створювати сприятливі умови для отримання кредитних ресурсів. На цьому тлі позитивним зрушенням можна вважати розробки на державному рівні засад функціонування Банку розвитку, діяльність якого буде спрямована на першочергове фінансування стратегічних галузей, в тому числі суднобудування, за відносно низькими процентними ставками [12].

Міжнародні інвестиційні фонди, банки та інші кредитні установи можуть надати цільові кредити під будівництво круїзного судна, але за досить високою процентною ставкою (від 10 до 17 %), що знижує ефективність проекту в цілому. Рівень процентної ставки залежить від загальної економічної ситуації в країні позичальника, ризику неплатоспроможності суб'єкта круїзного бізнесу, терміну і тіла кредиту тощо.

З огляду на суттєві проблеми з впровадженням традиційних механізмів залучення інвестицій у круїзний сектор, актуальності набувають альтернативні варіанти. До того ж, обмеженість внутрішніх інвестиційних ресурсів сприяє зростанню залежності країн від іноземних інвестицій і гостру конкуренцію на ринку за можливості їх отримання. Тому, основними критеріями оцінки ефективності інвестиційних проектів є строк їх окупності і чиста дисконтована вартість (NPV). Як свідчить [4], «у загальному випадку найбільш широко вживаний метод для кількісного аналізу ефективності капітальних вкладень — це метод NPV».

До альтернативних варіантів залучення інвестиційних ресурсів слід віднести, в першу чергу, бербоут-чартер круїзного судна, тобто його оренду на довгостроковий період без екіпажу. Однак, використання бербоут-чартеру не зменшує важливості відродження вітчизняної галузі суднобудування.

Вважаємо доцільним використання саме інструменту бербоут-чартеру по відношенню до інших форм чартеру у зв'язку з наявністю відповідних ресурсів (кваліфікованої робочої сили) і можливості самостійно розробляти круїзний маршрут, змінювати назву, реєструвати під будь-яким прапором за бажанням фрахтувальника. Більш того, до переваг бербоут-чартеру пасажирського судна відносять те, що витрати, пов'язані з пошкодженням судна бере на себе власник. Як зазначає В. В. Жихарева, «для судноплавної компанії, що опинилася в скрутному фінансовому становищі, кращим і, можливо, навіть неминучим буде оновлення флоту шляхом використання бербоут-чартеру» [8].

В. О. Котлубай підкреслює, що «практика передачі частини суден у бербоут-чартер використовується досить давно» [11], проте, у вітчизняній науковій літературі доволі часто поняття бербоут-чартеру і лізингу судна ототожнюються [1, 17]. Хоча, необхідно відмітити, що, не зважаючи на те, що бербоут-чартер є формою лізингу, в практиці круїзного бізнесу він є більш врегульованим правовими нормами і у зв'язку з цим більш розповсюдженим. Крім того, бербоут-чартер передбачає можливість арешту судна, встановлення штрафів у разі екологічного забруднення на відміну від звичайного договору лізингу.

Однак, інструмент бербоут-чартеру не є цілковитою панацеєю для вітчизняного круїзного бізнесу, адже, по-перше, дозволяє лише тимчасово усунути проблему нестачі комфортабельних пасажирських суден. По-друге, світові круїзні компанії здебільшого надають у чартер судна, корисний строк експлуатації яких наближається до завершення. Більше того, в період зростання попиту на круїзні послуги компанії-судновласники обмежують кількість пропозицій з оренди суден у зв'язку з практично повним використанням наявних потужностей.

Поряд з використанням бербоут-чартеру з метою розвитку круїзного бізнесу необхідним є створення загальних організаційно-правових умов функціонування суб'єктів локального сегмента ринку круїзних послуг, введення в дію Міжнародного реєстру суден, створення пільгових умов сплати податків основними учасниками ринку круїзних послуг тощо.

Висновки

Отже, залучення інвестиційних ресурсів є важливою передумовою стійкого розвитку круїзного бізнесу в Україні. Сучасні умови функціонування суб'єктів ринку круїзних послуг призвели до скорочення можливостей використання традиційних інструментів залучення інвестиційних ресур-

сів. Тому, актуальними є дослідження доцільності використання альтернативних інструментів. На цьому тлі, найефективнішим варіантом короткострокового вирішення проблеми відсутності пасажирського флоту в Україні є використання бербоут-чартеру. Однак, бербоут-чартер не повинен виключати інші джерела інвестування і механізми розвитку круїзного бізнесу, такі як: державні дотації, податкові канікули та пільги для суднобудівних компаній, введення Міжнародного реєстру суден тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Белова Н. В. Особливості лізингових операцій при міжнародних морських перевезеннях / Н. В. Белова [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Traeiv/2012_1_1/22.pdf.
2. Боняр С. М. Підвищення ефективності діяльності судноплавних компаній в сфері морського транспорту України / С. М. Боняр, О. М. Ющенко [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vodt/2012_3/narezka/Vnutr_3_15_2012_94_.pdf.
3. Буркинський Б. В. Україна у світовій морській торгівлі. Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства? / Б. В. Буркинський, О. М. Котлубай // Вісник НАН України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://archive.nbuv.gov.ua/portal/all/herald/2008-10/a4-N10.pdf>.
4. Винников В. В. Принципы обоснования инвестиционных решений в системе комплексного развития морского транспорта / В. В. Винников // Экономика Крыма [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Ekonk/2006_16/016_vinnikov.pdf.
5. Голубкова И. А. Макроэкономическая ценность круизного судоходства / И. А. Голубкова [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/V_Ditb/2012_16/Golybkov.pdf.
6. Грузан А. В. Інвестиційні процеси у портовому господарстві України / А. В. Грузан [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Traeiv/2012_1_3/58.pdf.
7. Демьянченко А. Г. Источники и инструменты финансирования инфраструктурных проектов на морском транспорте / А. Г. Демьянченко [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Traeiv/2012_2_1/zmist.pdf.
8. Жихарева В. В. Концептуальные подходы к управлению инвестициями в развитие флота судоходных компаний [Электронный ресурс] / В. В. Жихарева. — Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/rmugt/2011_35/Files/3501.pdf.
9. Кібік О. М. Формування конкурентних переваг підприємств морського транспорту України [Електронний ресурс] / О. М. Кібік, В. В. Жихарева. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Ei/2011_45/PDF/14_Kibi.pdf.
10. Котлубай В. А. Развитие потенциала судоходных компаний Украины / В. А. Котлубай, О. В. Воркунова, Ю. В. Хайминова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. — Одеса : ОНМУ, 2010. — № 31. — С. 154—165.
11. Котлубай В. О. Економіко-правові аспекти передачі суден у бербоут-чартер підприємствами моргосподарського комплексу [Електронний ресурс] / В. О. Котлубай, Ю. В. Хайминова. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Ei/2012_50/ Khaim.pdf.
12. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=210269&cat_id=38461.
13. Морское право. Страхование. Арбитраж [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=244>.
14. Новини РБК України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.rbc.ua/ukr/newsline/show/registr-sudohodstva-ukrainy-obshchee-kolichestvo-sudov-nahodyashchisya-20072011110300>.
15. Примачов М. Т. Підприємництво в торговельному судноплавстві / М. Т. Примачов, Н. М. Примачова, О. Ю. Вовк. — Одеса : ОНМА, 2010. — 297 с.
16. Редіна Є. В. Механізм ефективного функціонування судноплавних компаній України / Є. В. Редіна [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/en_em/2008_5_2/Zbirnik_EM_08_2_142.pdf.
17. Судник Н. В. Формирование стабилизационного фонда при покупке судов на условиях бербоут-чартера / Н. В. Судник [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/sudovozhdenie/2009_17/28_Sudnik.pdf.
18. Чекаловець В. І. Передумови створення морського кластера в Україні / В. І. Чекаловець, Н. Г. Гребенник [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/etk/2008_12/CHEKALOVETS.pdf.
19. World Travel and Tourism Council [Electronic data]. — Mode of access : <http://www.wttc.org/>.

Рекомендована кафедрою фінансів ВНТУ

Стаття надійшла до редакції 17.12.2013

Ємельянова Катерина Сергіївна — викладач кафедри економіки і міжнародних економічних відносин, katya1984e@yandex.ua.

Міжнародний гуманітарний університет, Одеса

K. S. Yemelianova¹

Resources of investment attraction to the cruise business of Ukraine

¹International Humanitarian University, Odessa

The article deals with traditional and alternative investment resources in the cruise business sector of Ukraine. It was proved that the investment is a necessary factor of the domestic cruise business development.

Keywords: cruise business, market cruise services, cruise line, investments, bareboat charter.

Yemelianova Kateryna S. — Lecturer of the Chair of Economics and International Economic Relations, katya1984e@yandex.ua

Е. С. Емельянова¹

Источники привлечения инвестиций в круизный бизнес Украины

¹Международный гуманитарный университет, Одесса

Рассмотрены традиционные и альтернативные источники инвестиционных ресурсов в секторе круизного бизнеса Украины. Доказано, что инвестиции выступают необходимым фактором развития отечественного круизного бизнеса.

Ключевые слова: круизный бизнес, рынок круизных услуг, круизная компания, инвестиции, бербоут-чартер.

Емельянова Екатерина Сергеевна — преподаватель кафедры экономики и международных экономических отношений, katya1984e@yandex.ua