

УДК 656.61.072:003.1:338.47.026
ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ В КРУЇЗНОМУ БІЗНЕСІ

І.А. Голубкова

Одеська національна морська академія

Розглядаються особливості формування інвестиційної політики в круїзному ринку. Розкриваються принципи вартісної і якісної оцінки пріоритетності круїзних регіонів. Звертається увага на чинниках стійкого розвитку круїзного судноплавства.

Ключові слова: круїзний бізнес, інвестиції, грошові потоки, стратегія, лайнер.

Постановка проблеми дослідження.

Інвестиції в круїзне судноплавство чутливі до впливу змін зовнішнього функціонального середовища, кон'юнктури пасажиропотоків та комфортності окремих лайнерів [7]. Тому в основі стратегії операторської діяльності повинен лежати контроль рівня прибутковості за сукупністю ризиків. Висока капіталомісткість морських пасажирських перевезень вимагає особливо ретельного обґрунтування потоку інвестицій і вибору зони операторської діяльності.

При цьому слід враховувати складність реінвестування капіталу. Поряд з цим залишається високий ризик ліквідності інвестицій за програмою суднобудування в період зниження попиту на провізну спроможність [8]. Тому, незважаючи на додаткові витрати, необхідно використовувати принцип ранжування варіантів реалізації проекту.

В основі реалізації відповідних інвестиційних проектів лежить стратегія повномасштабного розвитку регіонального круїзного комплексу. Головним стає концентрація цілей економіко-правової концепції держави та підприємницької активності бізнесу [4; 5]. На перший план висувається необхідність визначення співвідношення можливих форм інвестування

окремих етапів програми. Потім увага повинна концентруватися на пріоритетних цілях і завданнях діяльності основних учасників круїзного конгломерату.

Аналіз стану проблеми. Серед публікацій, присвячених інвестиційним потокам в круїзному судноплавстві, в основному увага концентрується на вартості сукупного портфеля замовлень і на вартості окремих лайнерів [8; 9]. Фактично не розкриваються особливості вибору техніко-економічних параметрів круїзних лайнерів з позиції маржинальної теорії. У роботі, присвяченій інвестиційній діяльності судноплавних компаній [3], не представлені принципові відмінності техніко-економічного обґрунтування круїзних лайнерів.

У той же час кожен об'єкт, що вимагає обґрунтування варіанта інвестування, повинен аналізуватися за ступенем відповідності специфічним обмеженням [5]. При наявності альтернативних варіантів виконується ранжування проектів по відповідності споживчій цінності і підприємницьких результатів [2]. Головним критерієм приймається не норма прибутковості, а стійкість дохідного функціонування протягом розрахункового періоду.

Постановка завдання і цілі дослідження. Параметри грошових потоків, як основи підприємницького розвитку обумовлені ефективністю формування інвестиційної політики у вибраному сегменті бізнесу. Тому в якості основної мети статті представляються науково-методичні положення щодо вибору основних параметрів позиціонування круїзного флоту в регіонах операторської діяльності.

Основний матеріал. Інвестиційна політика стратегії розвитку круїзного бізнесу з позиції макроекономіки являє собою систему принципів і заходів залучення, концентрації та використання капіталу для вибору та реалізації конкурентних напрямків формування провізної здатності пасажирського флоту. В якості основної

мети досягнення стійкості грошових потоків від функціональної флоту і сервісних підприємств розглядається нормалізація пасажиропотоку. Серед критеріїв стійкості грошових потоків виділяється самоокупність витрат і капіталізація, що забезпечує не тільки відшкодування капіталу, який авансується, але й розширене його відтворення [1].

Особливості використання грошових

авуарів в круїзному суднопластві представлено на рис. 1, що демонструє складність прийняття рішень в системі управління грошовими потоками круїзних судноплавних компаній внаслідок коливання валютних курсів і необхідності жорсткого в часі формування запасів не тільки на плановий рейс, але і з урахуванням зовнішніх ризиків своєчасності виконання основних і допоміжних операцій.

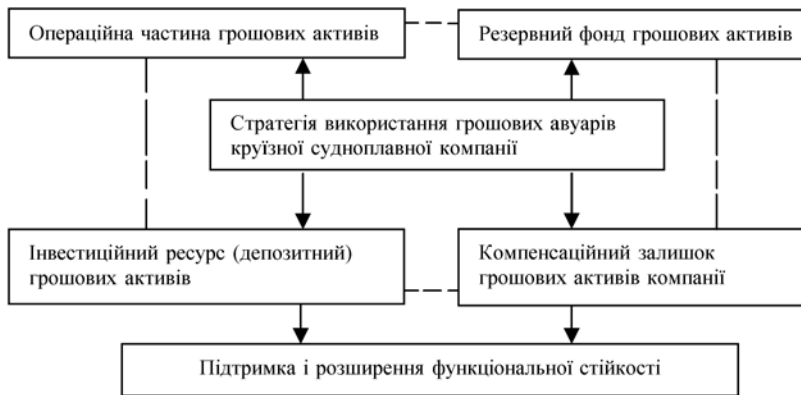


Рис 1. Потік грошових авуарів оборотного капіталу круїзної судноплавної компанії

В системі операційного управління круїзним судноплаством найважливіше призначення частини грошових активів, а, отже, і їх величина регулюється поточними платежами, що гарантують виконання рейсу. Вона повинна нормалізуватися за умовою:

$$M_{op} = \sum h_{ni} W_i p_i t_2 \leq (\sum N_{psj} P_{sj} - T_x - M_{ob}) \frac{t_r}{T_e} \quad (1)$$

h_{ni} - Судно-добовий норматив використання (споживання) i -го ресурсу протягом розрахункового круїзного рейсу;

W_i - Ресурси, що забезпечують оперативну діяльність під час конкретного круїзного рейсу;

p_i - Ціни станом спотового ринку ресурсів, що забезпечують добові потреби судна по регіонах плавання;

N_{psj} - розрахунковий пасажиропотік за параметрами диференціації тарифів;

P_{sj} - вартість круїзу у розрахунку на

одного пасажирів по об'єктах або рівнями диференціації (j);

t_r - тривалість круїзу, судно-доба;

$T_e T_e$ - Тривалість експлуатаційного періоду;

$T_x T_x$ - Річна сума податків, формована діяльністю даного судна;

$M_{ob} M_{ob}$ - Сума грошових активів, необхідних для забезпечення резервної потреби, реалізації інвестиційних цілей та для здійснення загальнонавігаційних потреб (ремонт, навчання та ін.)

Перший член формули відображає потребу забезпечення поточних платежів, пов'язаних із стійкістю виконання круїзного рейсу: харчування та побут пасажирів, оплата праці екіпажів, паливо, різні збори, оплата послуг сервісних підприємств та ін. Ця група витрат вимагає особливо ретельного планування та обліку.

Резервний фонд грошових активів круїзного комплексу призначений для нівелювання ризику несвоєчасного надходження грошових коштів від функціональної діяльності. Саме цю обставину було використано в стратегії ліквідації пасажирського флоту Чорноморського морського пароплавства протягом 1994–1997 рр. Величина цього ресурсу обумовлюється необхідністю сталого управління платоспроможністю, перш за все, судноплавними компаніями по невідкладним фінансовим зобов'язанням (оплата продуктів, портові збори). Альтернативою цієї суми грошових коштів може виступати короткостроковий фінансовий кредит при позитивному іміджі судноплавної компанії.

В основі інвестиційного (грошового) ресурсу круїзної судноплавної компанії може використовуватися частина оборотного капіталу з метою подальшого поповнення фінансових коштів. Тому важливо контролювати сприятливу кон'юнктуру, з одного боку, в сегменті круїзного судноплавства, а, з іншого, у сфері банківського ринку. Ці ресурси можуть бути затребувані за проектами ремонту. Отже, важлива наявність відповідних фахівців і гарантій заощаджень.

Сфера діяльності круїзних судноплавних компаній – міжнародний сегмент банківських операцій, тому для досягнення стабільності розрахункового обслуговування підприємства необхідно жорстке управління компенсаційним залишком грошових активів. Складність полягає в необхідності забезпечення незниженої суми в умовах ризику рівномірності використання пасажиромісткості лайнерів.

У кінцевому рахунку, основною метою фінансового менеджменту круїзної судноплавної компанії є досягнення стійкої платоспроможності з урахуванням діяльності ремонтного періоду і сезонного падіння пасажиропотоку.

Зовнішнє інвестиційне середовище своєю активністю орієнтується на кон'юнктуру ринку. Фактично початковий

етап розвитку локальної круїзної системи відповідає принципам венчурного капіталу, однак, не кореспондується з тривалості періоду становлення. Ризик інвестора досить високий. Фактично не опрацьовано правове поле з урахуванням інтересів всіх причорноморських країн. У цьому відношенні цікавим може бути спільний підхід на принципах єдиного проекту - концесії. Головним є визначення кон'юнктури інвестиційного та круїзного ринків відповідно до відомої теорією бюджетних обмежень [6].

Реалізація інвестиційної політики представлена на рис. 2. Принциповим стає розгляд крім традиційних критеріїв і системі обмежень ефективного позиціонування провізної здатності флоту.

Зміст рис. 2 відображає основний принцип і послідовність інтеграції при обґрунтуванні та реалізації стратегії і проекту формування локальної підсистеми круїзного ринку на основі макроекономічних інтересів і підприємницьких завдань.

Ключовими завданнями і проблемами є чіткість оцінки перспективних параметрів локального круїзного судноплавства, в структуру яких слід ввести цільовий грошовий потік споживачів як в період інтенсивного, так і в період неадекватного використання провізної здатності. Провізна здатність потрібного пасажирського флоту і позасистемні соціальні результати (рекреаційного плану) часто не збалансовані. Крім того, в цей комплекс проблем і завдань входять умови оптимізації інвестиційних та управлінських рішень, що забезпечують необхідну (нормалізовану) стійкість проектного комплексу.

Відповідно до зазначеного, стратегія економічного розвитку проекту круїзного комплексу включає досягнення зворотності інвестицій протягом життєвого циклу проекту, стимулювання підприємницької діяльності в умовах нормального стану пасажиропотоків, активізацію пасажиропотоків на основі маржинальних концепцій маркетингу в умовах проблемності завантаження провізної здатності.

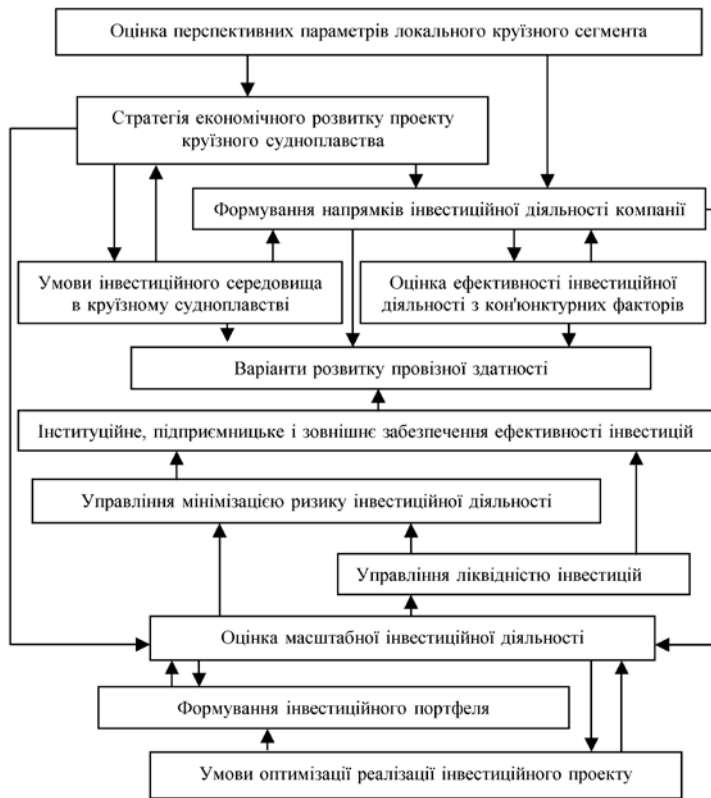


Рис. 2. Структура формування інвестиційної політики круїзного комплексу

Відповідно до цього визначаються напрями інвестиційної діяльності (типи суден, вибір базових і проміжних портів і фінансування розвитку інфраструктури). В основі реалізації стратегії лежать варіанти розвитку провізної здатності на основі діючих методів, а також відповідно до теоретично обґрунтованих підходів, які враховують особливості та значущість круїзного судноплавства. З урахуванням тривалості циклу мінливості якісних параметрів круїзного бізнесу приймаються рішення з управління ліквідністю на основі контролю норми прибутку і сукупності ризиків.

Висновок. Все зазначене дозволяє в сучасних умовах диференціювати можливі інвестиційні потоки не тільки в традиційних галузях (металургія, сільське господарство, торговельні порти), а й у систему

сервісного обслуговування потреб громадян країни.

Окремі інвестиційні проекти в локальному круїзному судноплавстві відповідно до довгострокової стратегії розвитку даного виду бізнесу повинні враховувати структурні зрушення в оцінці пріоритетів соціально-економічного розвитку. Головними проблемами стають:

- співвідношення найважливіших форм інвестиційної діяльності;
- встановлення цільової спрямованості інвестиційних проектів (нове суднобудування, розвиток терміналів, розширення інших об'єктів інфраструктури);
- локалізація проектів, орієнтованих на загальносистемні завдання.

Таким чином, формується тимчасовий аспект реалізації пріоритетних завдань за критеріями збалансованості результатів і

витрат.

В основі вибору об'єктів інвестування в круїзному судноплаванні лежить, по-перше, поточна пропозиція провізної здатності традиційними операторами, по-друге, оцінка проектів і фінансових інструментів, найбільш близьких комерційним завданням і якісним обмеженням за вартістю, по-третє, щоб уникнути випадкових рішень (подібних т/х «Південна Пальміра») необхідно виконати експертизу альтернативних підходів.

Мінімізація ризиків, пов'язаних з інвестиційною діяльністю круїзної судноплавної компанії ґрунтується на оцінці реальності виконання договору про терміни введення об'єктів в експлуатацію та відповідності капіталомісткості майбутнім параметрам капіталізації. Важливо на стадії відбору проектів розглянути широке коло варіантів вирішення провізної здатності.

Фінансовий ризик, пов'язаний з інвестиційною діяльністю повинен контролюватися за системою стабільності норм і рівня кредитних ставок. Саме за цими параметрами віддається перевага будівництву лайнерів на базі відносно дорогих європейських, а не дешевих, особливо китайських заводів. Ризик багатосторонній полягає в необхідності концентрації капіталу значних розмірів, що надходить з різних джерел, в жорстких часових рамках. Значні суми позикового капіталу формують ризик фінансової стійкості в довгостроковому періоді. Тому слід розглядати перспективність корпоративних стратегій.

Література

1. Бланк І.А. Фінансовий менеджмент / [2-е изд., перераб. и доп.] / І.А. Бланк. – К. : Эльга, Ника-Центр, 2004. – 656 с.
2. Дамодаран А. Инвестиционная оценка : Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран / [пер. с англ. Д. Липинского и др.]. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
3. Жихарева В.В. Экономические основы деятельности судоходных компаний : учебн.

пособ. / В.В. Жихарева [для студ. транс. высш. учебн. завед.]. – Одесса : Ластар, 2003 – 219 с.

4. Кругман П.Р. Международная экономика / П.Р. Кругман, М. Обстфельд / [пер. с англ. В. Кузина и др.]. – [5-е изд.]. – СПб. : Питер, 2003. – 832 с.

5. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил / [пер. с англ. Е. Ковачева и др.]. – [4-е изд.]. – СПб. : Питер, 2006. – 784 с.

6. Самуэльсон П.А. Экономика / П.А. Самуэльсон, В.Д. Нордхаус / [пер. с англ. О.Л. Пелявского]. – [18-е изд.]. – М. : И. Д.

7. Холлоуей Дж. К. Туристический бизнес / Дж.К. Холлоуей, Н. Тейлор / [пер. с англ. изд.] – К. : Знання, 2007. – 798 с.

8. Review of maritime transport. – New York, Geneva, 2009. – 148 p.

9. Shipping and shipbuilding markets : Annual review 2009. – Paris : BRS, 2009. – 100 p.

Golubkova I.A. FORMATION OF INVESTMENT POLICY IN THE CRUISE BUSINESS. The peculiarities of formation of investment policy in the cruise market. Principles of cost and high-quality estimation of priority of cruise regions open up. Attention applies on the factors of steady development of cruise navigation.

Keywords: cruise business, investments, cash flow, strategy, liner.

Голубкова І.А. ФОРМИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В КРУИЗНОМ БИЗНЕСЕ. Рассматриваются особенности формирования инвестиционной политики в круизном рынке. Раскрываются принципы стоимостной и качественной оценки приоритетности круизных регионов. Особое внимание уделено факторам стойкого развития круизного судоходства.

Ключевые слова: круизный бизнес, инвестиции, денежные потоки, стратегия, лайнер.