

## ОСОБЛИВОСТІ АНАЛІЗУ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПОТОКІВ У ГЛОБАЛЬНОМУ РИНКУ КРУЇЗНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

*У статті розглянуті особливості інвестиційних потоків у круїзному туризмі, проаналізовано портфель замовлень круїзних лайнерів у період 2012-2016 рр., визначено основних інвесторів, а також надано характеристики лідерам круїзного суднобудування.*

**Ключові слова:** круїзна індустрія, мегалайнери, інвестиції, круїзне суднобудування, портфель замовлень.

У круїзній індустрії сьогодні спостерігається зростання у світовому масштабі. Галузь досягла пасажирських щорічних темпів зростання 7,38% у період з 1990 – 2011 рр. У 2012 році згідно з дослідженнями експертів загальний прибуток індустрії морських і річкових круїзів сягне 34,1 млрд. дол. США. У 2010-му році на круїзних лайнерах вирушили на відпочинок близько 15 млн. туристів. Сьогодні експерти прогнозують, що у 2012 році їх кількість сягне позначки у 20 млн. осіб. Ця досить переконлива цифра дає підставу вважати, що круїзи є такою ж масштабною індустрією, як і самі лайнери, а розміри її продовжать зростати і надалі. Про це говорять і масштаби суднобудування, і заплановані презентації нових круїзних суден, а також зростання пасажиропотоку і попереднього бронювання.

Стратегія зростання була забезпечена тенденціями менш тривалих круїзів, більшою кількістю базових портів, різноманітністю нових маршрутів і нових напрямків послуг на борту та на березі, які відповідають вимогам споживачів.

Однією з основних тенденцій на світовому ринку круїзного суднобудування є постійне збільшення розмірів круїзних суден, зростаюча кількість лайнерів класу «Post-Panamax».

Середня вартість будівництва круїзного судна становить близько 450 мільйонів доларів США для середніх за розміром і до 1 мільярда доларів для великих. Ці ціни, разом з наявним статусом економіки змусили багатьох круїзних ліній утриматися від будівництва нових мегалайнерів. Усі нові круїзні судна у 2012 році і в наступні кілька років були замовлені 3-4 роки тому, коли курс долара був на відповідному рівні.

Однак характерно, що на сьогодні жодна з круїзних компаній не відмовилася від розміщених замовлень на будівництво і всі лайнери планується спустити на воду у встановлений термін.

У зв'язку з тим, що у ХХ столітті круїзна індустрія набуває рис глобальної, з одночасним розширенням зон позиціонування, а капітальні ресурси перебувають у віданні західних круїзних компаній, то основні дослідження сконцентровані на таких основних аспектах:

- прискорення зростання провізної спроможності, як одного з факторів розширення маркетингової

стратегії на основі економіки масштабу;

- вирішення проблеми нейтралізації фактора конкурентного протистояння через організацію альянсів і корпорацій судовласницьких структур.

На жаль, у вітчизняній фаховій літературі загальним проблемам круїзного бізнесу були присвячені лише роботи Петухова В.С та Пилипенко Г.П., і тільки останнім часом з'явилися публікації, присвячені теорії формування основних параметрів, насамперед Голубкова І.А [7; 8].

Загалом дані про динаміку круїзного ринку, пасажиропотоки, круїзні компанії, стан флоту та інвестиції надаються Міжнародною асоціацією круїзних компаній (CLIA), організацією Cruise Market Watch та іншими незалежними аналітиками круїзної галузі [3-6].

Метою статті є дослідження інвестиційних потоків, а також формування портфеля замовлень круїзних лайнерів у глобальній круїзній галузі.

За останні роки світовий ринок морських круїзів піддався глобалізації та розподілився між кількома міжнародними корпораціями-гігантами, які є законодавцями круїзної індустрії. Найбільша з них – круїзна корпорація «Carnival Corporation», що володіє 52% всього світового круїзного ринку. Компанія заробила майже 16 мільярдів доларів у 2011 році. За нею йде «Royal Caribbean International», якій належить 22% частки ринку і 9,2 млрд. дол. річного доходу. І третім безперечним лідером круїзного ринку є «Apollo Group» з 4 млрд. дол. річного доходу (табл. 1).

Для прикладу, вартість інвестицій у будівництво нового лайнера «Carnival» – «Carnival Magic», який бере на борт 3625 пасажирів, склала 859 000 000 доларів. А круїзний лайнер компанії «Royal Caribbean» – «Allure of the Seas», що бере на борт 5400 пасажирів – коштує 1 мільярд і 500 мільйонів доларів [3].

Поточний портфель замовлень на круїзні судна в період з 2012-2016 роки налічує 22 лайнери з приблизною пасажиромісткістю 63 680 чоловік і вартістю приблизно в 15 млрд. дол. США (табл. 2) [5; 6].

За даними таблиці 2 можна зробити висновок, що пасажирське суднобудування активно розвивається. І воно на відміну від вантажного сконцентровано на європейських базах, незважаючи на високу вартість будівництва. Головним є європейська якість.

Таблиця 1. Стан флоту основних круїзних операторів на 2011 рік

Круїзний оператор	«Carnival Corporation»	«Royal Caribbean International»
Рік заснування	1972	1968
Флот	судна - «Carnival Cruise Lines»:23 - «Holland America Line»:15 - «Princess Cruises»: 17 - «Costa Crociere»: 16 - «P&O Cruises»: 7 - Інші: 24	41 судно - «RCI»: 22 - «Celebrity Cruises»: 11 - «Pullmantur Cruises»: 5 - «Azamara»: 2 - «Croisiers France»: 1
Портфель замовлень на 2012-2016 рр.	10 ( 7 300 млн.\$)	4 (2 350 млн \$)

Таблиця 2. Портфель замовлень на круїзні судна 2011-2016 рр.

Круїзна компанія	Кількість суден	Кількість пасажирів	Ціна ( млн \$)	Судноверф (країна)	Сумарна пасажиро-місткість
2011 рік					
«Carnival Corporation»	4	450-3652	290-859	Італія, Німеччина	
«RCI»	1	2 850	798	Німеччина	15 088
«Disney Cruises»	1	2500	899	Німеччина	
«Ponant Cruises»	1	264	150	Італія	
2012 рік					
«Carnival Corporation»	3	2174-3690	565-738	Італія, Німеччина	
«RCI»	1	2850	768	Німеччина	
«Apollo Group»	1	1260	530	Італія	18 988
«MSC Cruises»	1	3502	742	Франція	
«Disney Cruises»	1	2500	899	Німеччина	
2013 рік					
«Carnival Corporation»	2	2192-3600	417-735	Італія, Німеччина	
«Apollo Group»	1	4000	840	Німеччина	9 790
«Utopia Cruises»	1	2013	1 100	Корея	
2014 рік					
«Carnival Corporation»	2	3 600-3700	735	Італія	
«RCI»	2	2500-4100	780	Італія, Німеччина	17 900
«Apollo Group»	1	4000	840	Німеччина	
2015 рік					
«Carnival Corporation»	2	3250 – 3611	807-1290	Італія, Японія	
«RCI»	1	4100	780	Німеччина	10 961
2016 рік					
«Carnival Corporation»	1	3250	1290	Японія	3 250

Як відомо, на ринку світового круїзного суднобудування гравців небагато. Провідні круїзні оператори, як правило, працюють з партнерами, перевіреними роками. Так лідерами круїзного суднобудування сьогодні є: «Fincantieri», «Meyer Werft», «STX Europe», до якої належать «Chantiers de l'Atlantique» і «STX Finland Oy».

«Fincantieri» – це італійська судноверф, а точніше, об'єднання верфей, формує сьогодні одну з найбільш значущих суднобудівних компаній світу. Найвідоміші круїзні верфі «Fincantieri» розташовуються в Генуї. Також до складу «Fincantieri» входять верфі в Анконі,

Венеції, Палермо, Монфанконе.

У круїзній індустрії у «Fincantieri» – один з найбільш значних списків замовників. Залежно від того, з якими замовниками працює те чи інше підприємство, судна, що будуються, розрізняються параметрами. Так для «Fincantieri» головний замовник – «Carnival», що будує на італійських верфях серію «Post-Panamax». Велика частина флотилії цього найбільшого круїзного оператора побудована саме в Італії, на верфях компанії. Також серед замовників «Fincantieri» такі відомі компанії, як «Costa», «Disney», «Holland America Line», «Princess Cruises», «P & O»,

поромні оператори «Tallink» і «Tirrenia». На верфях «Fincantieri» були побудовані одні з найвідоміших кораблів, у тому числі «Queen Elizabeth» та «Queen Victoria». Тут же створювався і сумнозвісний лайнер «Costa Concordia».

Річний оборот «Fincantieri» за даними за 2011 рік перевищує 3 млрд. євро. Чистий прибуток компанії склав 13 мільйонів євро.

З початку 1990-х рр. компанія посідає близько половини від ринку всіх нових круїзних лайнерів. За останні 20 років на верфях компанії було побудовано понад 60 круїзних суден.

«Meyer Werft» – ще один гігант європейського суднобудування, розташований в місті Папенбург (Німеччина). Сьогодні він є однією з найвпливовіших суднобудівних компаній у круїзній індустрії. Свої замовлення на «Meyer Werft» розміщують найбільші круїзні оператори світу: «Royal Caribbean Cruises», «Norwegian Cruise Lines», «Disney».

«STX Finland Oy» – відразу три верфі Фінляндії, які розташовані в Хельсінкі, Турку і Раума, об'єднані в єдиний суднобудівний центр. У «STX Finland Oy» відповідають за створення таких мегалайнерів, як один з найбільших круїзних кораблів «Allure of the Seas».

«Chantiers de l'Atlantique» – розташована в Сен-Назер (Франція) гігантська верф, знаменита легендарними суднами. Тут будувалися лайнери «Queen Mary 2» для «Cunard Lines» і «Freedom of the Seas» для «Royal Caribbean International».

«T. Mariotti» – ще одна італійська судноверф, розташована в Генуї. Тутешні доки отримали всесвітню популярність через будівництво лайнерів для таких круїзних компаній, як «Seabourn Cruise Line» і «Costa Cruises» [2; 6].

Що стосується азіатського ринку круїзного суднобудування, то тут компанія «Samsung Heavy Industries» відкриває нові можливості для корейських суднобудівників, завершуючи тривале лідерство на ринку будівництва круїзних суден європейськими суднобудівниками - компанія освоює ринок споруди круїзних суден-готелів.

Після укладення 30 листопада 2009 контракту на суму в 1,1 млрд. дол. компанія «Samsung Heavy Industries» стала одноосібним підрядником на будівництво круїзного судна для компанії «Utopia», американського власника і оператора круїзних судів. Представники компанії «Samsung Heavy Industries» заявили, що вона стане першою корейською компанією, яка, проникла на ринок будівництва круїзних суден, який міцно посідали європейські суднобудівні компанії.

Круїзним судном, контракт на будівництво якого отримала компанія «Samsung Heavy Industries», є судно-готель нового типу, що поєднує в собі передові суднобудівні та архітектурні технології. На відміну від звичайних круїзних суден, що використовуються для короткострокових подорожей, в середньому на десять днів, на судно-готель каюти продаються на тривалий термін і клієнти можуть їх використовувати для відпочинку як замські будинки.

Лайнер буде переданий клієнту у 2013 р. після визначення детальних специфікацій у ході розробки проекту [4; 9].

Також німецька круїзна компанія «AIDA Cruises» замовила будівництво 2 кораблів на верфях «Mitsubishi Heavy Industries» у Японії, які будуть

спущені на воду у 2015 і 2016 роках. Судна, пасажиромісткістю 3250 чоловік кожне, будуть найбільшими лайнерами, побудованими для швидкозростаючого круїзного ринку Німеччини.

Проте реакцією на будівництво суден компанією «AIDA Cruises» у Японії був протест європейських суднобудівників, особливо «Fincantieri» і «STX» Фінляндії, які прагнуть заповнити свої портфелі замовлень і надлишкові виробничі потужності знову. Передумовою для протесту стало те, що вартість причалу для нових суден «AIDA» складає € 140 000. У той час, як вартість останнього замовлення, розміщеного в той же час круїзної компанією «Costa», склала € 150 000 за причал для судна валовою місткістю 132 500 тонн, пасажиромісткістю 3700 чоловік, суднобудівної компанії «Fincantieri» [5].

Процес будівництва корабля вимагає численних комплексних досліджень та випробувань. Архітектори круїзного корабля аналізують і надають рішення для забезпечення вимог морської і суднобудівної галузі, подавши базовий і детальний проекти, дизайни суднового обладнання та робочих креслень для суднобудівної компанії. Дизайнерська фірма також надає інженерам послуги з аналізу, моделювання, діагностики та інші дані, використовуючи новітні CAE (Computer Aided Engineering) технології.

Фактично будівля круїзного судна триває від 2 до 3 років (розробка планів, як правило, починається на рік раніше). Корпус корабля розробляється на верфі, а інтер'єри і загальний вигляд – архітекторами.

Для будівництва круїзних лайнерів нового покоління постійно ведуться інноваційні розробки. Однією з найважливіших проблем, у галузі якої постійно ведуться дослідження, стає вплив суден на навколишнє середовище. Круїзні компанії постійно інвестують кошти в оновлення свого флоту, в удосконалення технологій і процесів, тренінги офіцерського і командного складу [1].

Одна з найбільш значущих особливостей сучасного круїзного ринку – це поява одного за іншим кораблів-гігантів.

Близько 52% світового круїзного ринку належить американському холдингу «Carnival», в який входять десять брендів. Друге місце займає американська компанія «Royal Caribbean», якій належить 22% ринку.

Аналізуючи наведені в статті дані, можна зробити висновок, що портфель замовлень у період 2012-2016 рр. забезпечує стійкість розширення круїзної індустрії. При цьому посилюється концентрація потенціалу: 14 замовлень – це замовлення корпорацій «Carnival» та «Royal Caribbean», 3 замовлення припадають на «Apollo Group», а всі інші на окремі круїзні компанії.

На жаль, в Україні не залишилося власного морського круїзного флоту.

Експерти ринку вважають, що останній може з'явитися в Україні не раніше ніж через 10-15 років, і комплектуватися він буде, швидше за все, лайнерами, купленими на вторинному ринку або зафрахтованими. Однак при цьому вітчизняні круїзні компанії та туроператори повинні забезпечити завантаження судна хоча б на 60%. У іншому випадку бізнес буде нерентабельним. Проте досягти такого рівня завантаження, залучаючи тільки українських і російських туристів, буде проблематично навіть через десятиліття. Тому більшість експертів дотримуються думки, що зростання ринку в найближчі три-чотири роки складе 10-15% на рік, що відповідає

### **Список літератури**

1. *Christine B. N. Chin. Cruising in the Global Economy: Profits, Pleasure and Work at Sea. 2008. – Ashgate. 198 p.*
2. *Vogel, M. The Business and Management of Ocean Cruises / Michael Vogel, Alexis Papathanassis, Ben Wolber ;CABI 2011, 224 p.*
3. *An overview of Cruise market and industry // CLIA. – November 2010. – p368-377.*
4. *Cruise and shipbuilding industries in China and Korea // Finpro China and Korea. – November 2009. – P. 2-9.*
5. *Cruise industry on slow speed // Lloyd's shipping economist. – March 2011. – P. 2-10.*
6. *Cruise ships on order //Amem Communication. – December 2011. – 8 p.*
7. *Голубкова И. А. Экономические проблемы развития круизного судоходства / И. А. Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник науково-практичних статей, Вип. 27. – Харків, УкрДАЗТ, 2009. - С. 49-48.*
8. *Голубкова, И. А. Факторы и закономерности структуризации глобального круизного рынка / И.А.Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості : збір. науково-практичних статей, Вип.. 31. – Харків, УкрДАЗТ, 2010. – С. 75-78.*
9. *Компания Samsung Heavy Industries начинает строительство круизных судов в Корее // Зарубежное судостроение. – 2010. – №2. – С.4-5.*
10. *Круизные суда: портфель заказов все толще / М. Шевченко // Порты Украины. –2008. - №4. – С.15-18.*

### **РЕЗЮМЕ**

**Пересыпкина Наталия**

#### **Особенности анализа инвестиционных потоков в глобальном рынке круизных технологий**

В статье рассмотрены особенности инвестиционных потоков в круизном туризме, проанализирован портфель заказов на круизных лайнеров в период 2012-2016рр, определены основные инвесторы, а также предоставлены характеристики лидеров круизного судостроения.

### **RESUME**

**Peresyapkina Natalia**

#### **Features of analysis of investment flows in the global market of cruise technologies**

The article describes the features of investment flows in cruise tourism. Orders for cruise ships in the period of 2012-2016 are analysed. There have been identified the main investors. The leaders of cruise shipbuilding are characterized.

*Стаття надійшла до редакції 30.03.2012 р.*