

УДК 334.722

Ярмолович Д.Ю.

аспірант

*Института проблем рынка и экономико-экологических исследований
Национальной академии наук Украины*

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ МОРСКИХ КОМПАНИЙ НА ПРИМЕРЕ МОРСКИХ АГЕНТСКИХ КОМПАНИЙ

Статья посвящена исследованию специфики деятельности и анализу среды транснациональных морских компаний. На сегодняшний день ТНК занимают позиции лидеров в мировой экономике и во многом устанавливают ее развитие. Нами были рассмотрены транснациональные морские агентские компании как один из ярчайших примеров транснациональной сервисной морской компании.

Ключевые слова: морское агентирование, транснациональные морские компании, торговое судоходство, деятельность транснациональных компаний, морские порты, перевозка грузов, сервисные услуги в портах.

Ярмолович Д.Ю. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНИХ МОРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ПРИКЛАДІ МОРСЬКИХ АГЕНТСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Стаття присвячена дослідженню специфіки діяльності та аналізу середовища транснаціональних морських компаній. На сьогоднішній день ТНК займають позиції лідерів у світовій економіці і багато в чому встановлюють її розвиток. Нами були розглянуті транснаціональні морські агентські компанії як один з найяскравіших прикладів транснаціональної сервісної морської компанії.

Ключові слова: морське агентування, транснаціональні морські компанії, торгове судноплавство, діяльність транснаціональних компаній, морські порти, перевезення вантажів, сервісні послуги в портах.

Iarmolovych D.Yu. ANALYSIS OF THE TRANSNATIONAL MARITIME COMPANIES' ACTIVITIES THROUGH THE EXPERIENCE OF MARITIME AGENCY COMPANIES

The article investigates the specifics of activity and the environmental analysis of transnational maritime companies. Today, TNK hold position of the leaders in the world economy and in many ways set its development. We have considered transnational maritime agency companies as one of the best examples of transnational maritime service companies.

Keywords: marine agency, transnational maritime companies, merchant shipping, activities of transnational companies, seaports, cargo transportation, service in the ports.

Постановка проблемы. Глобализация международной торговли, а также выход национальных компаний на международный рынок предполагают свободное перемещение ресурсов и товаров, невозможное без морского транспорта. Несмотря на развитие автомобильных, железнодорожных и авиаперевозок, актуальность сообщений по морю до сих пор велика. Более 80% грузов в мире перемещается при помощи морского транспорта. Характерная черта современного развития международных морских перевозок – увеличение числа участников рынка за счет развивающихся стран, торговый флот которых составляет не менее 15% от мирового тоннажа. Морские перевозки характеризуются высокой степенью надежности и обычно сопровождаются заключением договора на экспедирование перевозимого груза. Использование морского транспорта подразумевает хранение грузов в портах на закрытых и открытых складах, а также дальнейшую перевозку автомобильным или железнодорожным транспортом. Наиболее экономным и современным видом транспортировки грузов, который используется как в интернациональных, так и во внутренних сообщениях, являются контейнерные перевозки. В качестве одного из наиболее значимых явлений экономики XX века выступает формирование и бурное распространение феномена так называемых транснациональных компаний (ТНК). Предшествующее развитие экономики было связано прежде всего с деятельностью производственного характера коммерческих компаний на территории отдельной страны, национальную принадлежность к которой и имело такое юридическое лицо. Однако при этом широко реализовывался обмен товарами среди субъектов разных стран, который проявлялся в классических формах экспорта и импорта готовой продукции.

Анализ последних исследований и публикаций.

На сегодняшний день существует множество публикаций на данную тему. Необходимо отметить последние работы таких исследователей как Э.Л. Лимонова, Л.Л. Николаева, А. Кибик, В.В. Жихаревой и многих других, которые исследовали все стороны деятельности морских транснациональных компаний. Среди исследователей проблем деятельности морских агентств необходимо отдельно отметить научные труды В. Виговского, И. Петрова, Н. Сергеевой, О. Полтавского, Д. Попова. Основываясь на всех предшествующих публикациях, отметим, что был проведен анализ среды деятельности транснациональных морских компаний на примере морских агентских компаний для дальнейшей работы и выявления дальнейшего развития на рынке морских перевозок.

Цель статьи состоит в рассмотрении всех аспектов транснациональных морских компаний, определение их сферы существования и, как пример, рассмотрение транснациональных морских агентских компаний.

Изложение основного материала. Роль транснациональных компаний (ТНК) в мировой экономике существенно повысилась за последние 20 лет, и на сегодняшний день они выступают как главные субъекты экономики мирового сообщества. На сегодняшний день ТНК занимают позиции лидеров в мировой экономике и во многом устанавливают ее развитие. Совместно с этим снижающаяся предсказуемость и прогнозируемость экономики мирового сообщества в совокупности с угрозой кризиса международной управляемости выявляют необходимость более глубокого понимания специфики функционирования ТНК, а кроме того, тенденций их развития. Важную роль ТНК в мировой экономике и их мощное воздействие на экономические и социальные процессы отражают попытки создания кодексов по-

ведения для транснациональных компаний в рамках ООН и ОЭСР вдобавок к уже существующим нормам функционирования в самих ТНК.

В качестве одного из направлений деятельности ТНК рассматриваются морские перевозки. Морские перевозки выступают самым распространенным видом доставки грузов на межконтинентальных направлениях. Морские перевозки грузов – это наиболее надежный и экономичный способ транспортировки грузов. В настоящее время морские перевозки набирают все большую популярность. Свидетельством тому являются цифры, а именно более 60% мирового грузооборота занимают морские перевозки и этот процент растет. Морская перевозка выполняется судоходными компаниями, в качестве пунктов отправления и назначения выступают порты, где осуществляется погрузка и выгрузка груза, а помимо этого, реализуются дополнительные мероприятия – хранение, упаковка, консолидация и тому подобное. Можно сказать, что судоходные компании и порты выступают как основные участники процесса морской перевозки, которая не может быть реализована без осуществления целого ряда дополнительных и вспомогательных операций. Последние предоставляются множеством предприятий, которые иногда объединяют одним термином – «транспортный сервис». Соответственно, на рынке морских транспортных услуг в качестве поставщиков различного рода услуг выступают:

- судоходные компании;
- порты;
- предприятия транспортного сервиса (транспортно-экспедиторские, агентские, снабженческие (шипчандлерские) компании, компании – фрахтовые брокеры и тому подобное).

Судоходные компании и порты напрямую реализуют ход доставки грузов (перевозка, перевалка, хранение). Предприятия морского транспортного сервиса можно логично разбить на две группы:

- посредники (то есть связующие звенья в цепях взаимоотношений) – экспедиторы, судовые агенты, фрахтовые брокеры, компании судового менеджмента, таможенные брокеры;

- вспомогательный сервис (снабжение, ремонт, техобслуживание и тому подобное), то есть те предприятия, которые напрямую не принимают участия в процессах организации и осуществлении доставки.

Таким образом, можно сказать, что услуги морского транспорта реализуют: судоходные компании; порты, экспедиторы, судовые агенты, фрахтовые брокеры, таможенные брокеры, предприятия судового менеджмента. Как видно, к услугам морского транспорта относятся все многообразие услуг, предоставляемое портами, судоходными компаниями и посредниками. Основная услуга судоходных компаний – морская перевозка грузов, однако в качестве дополнительных может оказываться услуга доставки груза в порт отправления либо из порта назначения (в большинстве случаев речь идет о доставке автомобильным транспортом контейнеров, которую берет на себя линейная судоходная компания), также линейные морские перевозчики могут предоставлять услуги по консолидации грузов, что дает возможность отправителям небольшого по объему груза транспортировать его в контейнере, оплачивая по специальным ставкам перевозку только «своей части» контейнера.

Услуги портов принято разделять на услуги судам и услуги грузам:

- услуги судам: укрытие от непогоды, бункеровка и материально-техническое обеспечение, ремонт и сюрвейерский осмотр, лодманские, буксирные услуги, информационные услуги и тому подобное;

- услуги грузам: стивидорные и терминальные услуги, которые имеют отношение к погрузо-разгрузочным операциям и складированием грузов, оформлению грузовых документов; дополнительным услугам, которые позволяют формировать добавочную стоимость (упаковка, стаффирование контейнеров, формирование судовых партий, рассортировка грузов) и тому подобное.

Соответственно, главная особенность продукции морского транспорта заключается в том, что она может быть потреблена только в процессе ее производства. К особенностям производственного процесса на морском транспорте необходимо отнести повышенную энергоемкость, что объясняется природой транспортирования, которое имеет отношение к преодолению сопротивления той среды, в которой осуществляется движение, а также с преодолением всякого рода трений в двигателях и ходовых частях. Доля затрат на топливо и электроэнергию в себестоимости продукции от 5-7% до 15-20%, что значительно выше, чем в других отраслях. К примеру, в структуре эксплуатационных расходов крупнотоннажных высокоскоростных судов доля затрат на топливо может достигать 50%. Следует особо отметить зависимость производственного процесса морского транспорта от погодных-климатических условий. По оценкам специалистов, потери перевозочных возможностей в связи с климатическими условиями составляют не менее 10-15%.

Следует обратить внимание на то, что, несмотря на существенные различия тех либо других аспектов производственной деятельности судоходных компаний, портов и посредников, общим выступает применение широкой совокупности информационных технологий – от компьютера и специфического программного обеспечения до систем спутниковой связи и навигационных систем. Обуславливается это тем, что развитие информационных технологий проявляется в первую очередь на морском транспорте, так как географическая разобщенность участников транспортного процесса и портов перевалки груза требует совершенной системы коммуникаций. И, в общем-то, для посредников средства коммуникации являются основными средствами производства.

Одними из ключевых факторов, влияющих на рост спроса транснациональных морских компаний, являются следующие:

- при трансконтинентальных перевозках морской транспорт не имеет альтернатив (за исключением авиации, а, как известно, с ее помощью много грузов не отправишь, и стоит это будет очень дорого). Более 90% внешнеторговых транспортных операций Японии, Великобритании, США обеспечиваются морским транспортом;

- для многих стран, таких как Япония, Индонезия, Австралия, морской транспорт является связующим звеном с остальным миром;

- перевозки морским транспортом подходят практически для любых грузов. Морем можно перевозить сыпучие грузы, жидкие, генеральные, хрупкие, грузы с температурным режимом и многие другие;

- развитая сеть морских портов. Более половины стран мира обладают выходом к морю, что позволяет наиболее эффективно использовать возможности морского транспорта;

- морской транспорт обслуживает примерно 80% мировой торговли.

Таким образом, деятельность транснациональных морских компаний является неотъемлемой частью мировой экономики и торговли. Несмотря на наличие альтернативных видов транспорта, деятельность транс-

национальных морских компаний всегда будут занимать главные позиции в торговле между континентами, в доставке грузов в труднодоступные районы.

Морские перевозки обладают как преимуществами, так и недостатками в сравнении с другими способами перевозки грузов. Ключевые преимущества, которыми обладают морские перевозки грузов, следующие:

- низкая стоимость перевозки грузов морским транспортом. Объясняется это прежде всего вместимостью судов, и чем больше у судна грузоподъемность, тем дешевле перевозка единицы груза, во-вторых, морским судам нужно гораздо меньше топлива и энергии для движения по морю;
- огромная номенклатура грузов, которые принимаются к перевозке и практически полное отсутствие ограничений на габариты перевозимых грузов;
- высокая безопасность груза при перевозке морским транспортом;
- контейнеризация морских перевозок многократно увеличила оборачиваемость грузов в портах;
- стандартизация в строительстве судов привела к сокращению времени погрузочно-разгрузочных операций.

Наряду с достоинствами морские перевозки обладают и недостатками. Сюда относятся:

- низкая, по сравнению с другими видами транспорта, скорость доставки груза;
- высокая зависимость от пропускной способности портов, каналов;
- неблагоприятные погодные условия могут приостановить как выход/заход судна из/в порт, так и погрузочно-разгрузочные работы;
- морское пиратство.

Деятельность транснациональных морских компаний принято считать ключевым звеном в системе мультимодальных перевозок. Сегодня различают такие виды морских перевозок грузов:

- контейнерные – доставка товаров в контейнерах;
- навалочные – перевозка больших партий сыпучих материалов;
- ро-ро – транспортировка техники, которая имеет возможность погрузки (разгрузки) своим ходом [1, с. 199].

Первый вид перевозок в основном удовлетворяет потребности в товарах малый и средний бизнес. Второй и третий используются более крупными компаниями, участвующими в строительном или автомобильном бизнесе.

Растущие объемы транспортировок между странами как Европы, так и Азии требуют участия большого количества самых разных судов. В зависимости от характера груза транспортный флот использует суда разного предназначения:

- сухогрузы осуществляют перевозку генеральных, негабаритных и крупнотоннажных грузов;
- рефрижераторы используются для перевозки скоропортящихся товаров продуктовой группы;
- контейнеровозы;
- ролкеры перемещают транспортные средства;
- балкеры осуществляют доставку навалочных и насыпных грузов;
- лесовозы;
- танкеры используются для доставки наливных грузов;
- газовозы;
- морские паромы связывают наземные магистрали [2, с. 112].

Деятельность транснациональных морских компаний характеризуется самой высокой грузоподъем-

ностью транспортных средств и самым большим товарооборотом.

Самый медленный из всех этот вид транспорта обеспечивает быстрое перемещение особо больших объемов за счет несоизмеримо большей грузоподъемности и вместительности. Низкая стоимость перевозок достигается за счет уменьшения использования человеческих ресурсов. Кроме того, особенности морских перевозок заключаются в минимальном влиянии на окружающую среду [1, с. 201].

На сегодняшний день деятельность транснациональных морских компаний находится в нестабильной ситуации – ставки и сроки доставки меняются и «плавают» с большими отклонениями.

Рассмотрим несколько примеров транснациональных морских компаний.

Inchcape Shipping Services является одним из ведущих поставщиков услуг морского транспорта в мире. Благодаря своей собственной сети около 300 офисов с численностью работающих свыше 3800 человек в 65 странах, компания предоставляет своим клиентам беспрецедентный глобальный ресурс предоставлять на местном уровне с учетом индивидуальных потребностей каждого клиента.

Его диверсифицированная клиентская база включает в себя договора по нефти, круизам, контейнерные перевозки и сектор сыпучих товаров, а также имеет свой военно-морской флот, правительство и межправительственных клиентов. Кроме того, компания обеспечивает управление коммерческой и гуманитарной логистикой, транзитом, оффшорную поддержку и другие связанные морские услуги.

Компания также предоставляет растущий ассортимент услуг аутсорсинга. К ним относятся глобальный экипаж и морские запчасти логистики; порт управления агентства и коммерческое представительство; сложные Планировочные решения ресурсов для предприятий через свою дочернюю компанию ShipNet и других сопутствующих услуг.

В дополнение к основным услугам порт-агентств МКС предоставляет инновационные морские, грузовые и цепочки поставок решения судовладельцев и операторов, которые охватывают все географические сегменты рынка.

Компания Inchcape Shipping Services является активной в привлечении талантливых людей в индустрии и их воспитании в поощрении карьерного роста, продвижении по карьерной лестнице.

Компания Prisco (Singapore) Pte. Ltd. имеет накопленный в течение многих лет опыт оказания услуг технического менеджмента не только судам, принадлежащим PRISCO, но и сторонним судовладельцам. По условиям контрактов техническое обслуживание и услуги круинга распространяются на танкеры «Остров Сахалин», «Капитан Костичев», «Губернатор Фархутдинов», «Залив Анива» и «Виктор Титов». Помимо афрахтов, в техническом менеджменте компании находятся ещё два танкера дедевейтом по 47 тысяч тонн. Суда принадлежат компании FSL Trust Management Pte. Ltd., которая давно пользуется услугами PRISCO, передав ей в управление танкеры «FSL Hamburg» и «FSL Singapore».

В качестве технического менеджера компания Prisco (Singapore) Pte. Ltd. несет ответственность за выполнение обязательств и соответствие судов всем международным конвенциям, в частности кодексам ISM и ISPS, за обеспечение судов расходными материалами и сменно-запасными частями, организацию и выполнение ремонта, предъявление судов классификационным обществам для переосвидетельствования.

ния, а также комплектует экипажи судов высокопрофессиональными кадрами.

Совместное предприятие Приморского морского пароходства и Inchcape Shipping Services ISS-PRISCO с 2006 года занимается предоставлением полного пакета агентских услуг морским судам, заходящим в порты Дальнего Востока. Более ста крупных отечественных, иностранных судовладельцев, фрахтователей и операторов судов выбрали постоянное партнёрство с компанией за высокое качество и оперативность обслуживания экипажей и судов. Офисы ISS-PRISCO работают в Находке, Владивостоке, Ванино, Южно-Сахалинске, Холмске и Корсакове.

Достижение имеющихся целей компании удалось благодаря сотрудничеству с голландским холдингом Van Oord, в рамках проекта «Сахалин-1» – ISS-PRISCO выиграло тендер на обслуживание судов Van Oord, занятых в навигации на севере Сахалина с мая до ноября.

ОАО «Приморское морское пароходство» – специализированная танкерная компания, осуществляющая морские перевозки грузов наливом по всему миру. Основа флота – суда ледового класса, в том числе крупнотоннажные, оборудованные для работы в условиях замерзающих морей. PRISCO осуществляет коммерческий и технический менеджмент, агентирование, профессиональную подготовку специалистов морского транспорта и объектов нефтегазового комплекса. Танкеры PRISCO в 2010 году перевезли 18,5 млн. тонн наливных грузов, улучшив показатели на 8%.

«ЗАО «ЭКОНОМУ ИНТЕРНЕСНЛ ШИППИНГ ЭДЖЕНСИ ЛИМИТЕД» – компания, созданная в России в 1992 г., являющаяся частью международной сети компаний (штаб-квартира в Афинах, Греция), специализирующихся в области транспортного бизнеса.

Основными направлениями деятельности является предоставление услуг в области агентирования судов всех типов и экспедирования грузов.

Компания имеет 5 филиалов в крупнейших портах страны (в т.ч. в портах Санкт-Петербург, Новороссийск, Мурманск).

Компанией накоплен обширный опыт в области экспедирования грузов всех видов: навалочных, наливных, проектных и других. Особое место в деятельности компании занимает экспедирование нефти и нефтепродуктов, а также экспедирование контейнерных грузов.

Компания является агентом нескольких контейнерных линий, работающих в самых оживленных регионах мира. Она обеспечивает продвижение груза на всех этапах следования от отправителя к получателю.

- морские перевозки всех типов грузов;
- внутренние и интермодальные перевозки;
- складирование грузов;
- страхование грузов.

Фирма «NYK Line» (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) – одна из крупнейших судоходных компаний мира. Основана в 1870 году и входит в корпорацию «Mitsubishi Group».

Судоходной компании принадлежат 646 судов различного типа общим дедвейтом 37,7 миллиона тонн.

Филиалы компании «NYK Line» расположены во многих странах мира, имеющие выходы к морю: Бразилия, Аргентина, Китай, Индия, Новая Зеландия, Филиппины, Бельгия, Великобритания, Германия, Российская Федерация, Дания, Италия, Нидерланды, Финляндия, Швеция, Франция, США, Таиланд, Венесуэла и т.д.

Средний оборот судоходной компании «NYK Line» составляет 16 миллиардов долларов.

В настоящее время в ней работают 1643 человека. Компания предоставляет морские контейнерные и Ro-Ro перевозки с офисами в Yokohama Branch Office (Yokohama City), Nagoya Branch Office (Nagoya City), Kansai Branch Office (Kobe City), Kyushu Branch Office (Fukuoka City), and Taipei Branch Office (Taiwan). Предоставляет сервис перевозок из Азии в Америку, из Северной Америки в Европу, из Азии в Европу, а также перевозки в Латинской Америке, Африке и Азии.

Выводы из проведенного исследования. В работе была рассмотрена и проанализирована сфера деятельности транснациональных морских компаний.

Необходимо заметить, что чаще всего морская доставка является составной частью мультимодальной перевозки, исключение составляют разве что перевозки от порта одного завода к порту другого завода, например доставка сырья с рудника на переработку. В остальных случаях, чтобы доставить груз, прибывший в порт, конечному получателю, нужно погрузить его на железную дорогу или на автомобильный транспорт.

С каждым годом деятельность транснациональных морских компаний становится всё более интегрированной. Естественно, что такая тенденция неизменно влечёт за собой и увеличение спроса как на международные перевозки грузов в целом, так и на транспортную перевозку их морским путём в частности.

Причём доля последних во всём внешнеторговом грузообороте поистине огромна. Ведь это едва ли не самый экономичный из всех возможных вариантов перевозки (особенно, если расстояние большое). В первую очередь это обусловлено практически неограниченной пропускной способностью водных, в данном случае морских, путей.

Ограничения здесь накладываются лишь портами и каналами, чья пропускная способность несколько ниже. Кроме того, себестоимость морских грузоперевозок значительно ниже, чем сухопутных, а грузоподъёмность транспортных средств, напротив, очень высока. Да и доставку таким способом можно осуществить практически в любую точку земного шара.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки / Э. Л. Лимонов. – 3-е изд., перераб. и доп. – СПб. : ООО «Модуль», 2006. – 379 с.
2. Николаева Л. Л. Морские перевозки / Л. Л. Николаева, Н. Н. Цымбал. – Одесса : Феникс, 2005. – 425 с.
3. Бабурина О.Н. Развитие морского транспорта России в условиях глобализации: роль государственной власти / О. Н. Бабурина // Транспорт Российской Федерации. – 2013. – № 2(45).
4. Быркова Е. Рынок международных контейнерных перевозок: основные игроки и тенденции развития [Электронный ресурс] / Е. Быркова – Режим доступа : <http://провэд.рф/analytics/research/6274-rinok-konteinerov.html> (дата обращения – 29.03.2014 г.).
5. Жихарева В. В. Экономика морского транспорта : учебник / В. В. Жихарева. – Харьков : БУРУН КНИГА, 2012. – 480 с.
6. Зеркалов Д. В. Международные перевозки грузов / Д. В. Зеркалов, Е. Н. Тимошук. – Киев : Изд-во «Основа», 2009 – 475 с.
7. Маргарян Я. А. Тенденции развития мирового рынка морских грузоперевозок / Я. А. Маргарян, Н. Г. Овчинникова // Экономика и современный менеджмент: теория и практика. – Владивосток, 2013.
8. Павловский П. А. Морские грузовые перевозки в системе международной торговли и возможность использования зарубежного опыта российскими перевозчиками / П. А. Павловский. – М. : РГТУЭ, 2008. – 169 с.
9. Все грузы России // Морские порты. – 2014. – № 1(122).
10. Рынок грузоперевозок морским транспортом. – М., 2013.
11. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.morport.com>.