

**ДОСЛІДЖЕННЯ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВНИХ ЛІНІЙ
ПРОВІДНИХ ПОРТІВ СВІТУ**

Сотниченко Л. Л., д. е. н., професор, національний університет «Одеська морська академія», м. Одеса, e-mail: terra.scorp@yandex.ua, тел: +380674351529

Ludmila Sotnichenko, Ph. D., Professor, National University «Odessa Maritime Academy», Odessa, e-mail: terra.scorp@yandex.ua, tel: +380674351529

L. Sotnichenko. Research of directions of development of navigable lines of leading ports of the world.

In article it is underlined that sea transportations play the important role in economic. There are different kinds of sea transportations, depending on a kind of a sea-craft, the form of the organisation of transportation, types of cargoes and so forth. Is proved popularity of sea linear transportations as they allow to save time of stay in port, at the expense of the certain schedule of movement of courts. On the basis of the spent analysis of development of navigable lines in in the lead ports of the world, their basic directions of transportations and the factors influencing their further development, it has been established that global demand for sea container transportations in the ambassador the crisis period has considerably grown, but rates of increase in 2015 continue to fall in comparison with 2010. Is defined that on a container turn, it is necessary to consider as in the lead ports of the world ports of Asia while ports of Europe are occupied with second ten list of a rating. It is underlined that in the market of container linear transportations, there are many companies of carriers, but the five of leaders is headed by the European companies. The basic directions what they serve it the East - the West. It is established that the major factors influencing development of linear navigation, a steel world crisis, development of an infrastructure of ports, and cost of container transportations. On the basis of the spent analysis of the statistical data it has been established that volumes of container transportations despite negative influence of factors continue to increase. For the further development it is necessary to consider all positive and negative factors, to adopt experience of previous years, for forecasting of a possible deviation of development in the best party or on the contrary.

Сотниченко Л. Л. Дослідження напрямків розвитку судноплавних ліній провідних портів світу.

У статті підкреслено, що морські перевезення грають важливу роль в світовій економіці. Існують різні види морських перевезень, в залежності від виду морського судна, форми організації перевезення, типів вантажів і ін. Обґрунтовано популярність морських лінійних перевезень, оскільки вони дозволяють економити час перебування в порту, за рахунок певного розкладу руху судів. Встановлено, що глобальний попит на морські контейнерні перевезення у післякризовий період значно виріс, але темпи зростання у 2015 продовжують падати у порівнянні з 2010 р. Визначено, що провідними портами світу по контейнерообігу у світі слід вважати порти Азії, у той час як порти Європи займають другий десяток списку рейтингу. Підкреслено, що на ринку контейнерних лінійних перевезень існує багато компаній перевізників, але п'ятірку лідерів очолюють Європейські компанії. Основні напрямки, які вони обслуговують, - це Схід – Захід. Встановлено, що основними чинниками, що вплинули на розвиток лінійного судноплавства, стали світова криза, розвиток інфраструктури портів та вартість контейнерних перевезень. На основі проведеного аналізу статистичних даних було встановлено, що обсяги контейнерних перевезень, не дивлячись на негативний вплив чинників, продовжують зростати. Для подальшого розвитку необхідно враховувати усі позитивні та негативні чинники, перейняти досвід попередніх років, для прогнозування можливого відхилення розвитку в найкращу сторону або навпаки.

Сотниченко Л. Л. Исследование направлений развития судоходных линий ведущих портов мира.

В статье подчеркнута, что морские перевозки играют важную роль в мировой экономике. Существуют разные виды морских перевозок, в зависимости от вида морского судна, формы организации перевозки, типов грузов и пр. Обосновано популярность морских линейных перевозок, поскольку они позволяют экономить время пребывания в порту, за счет определенного расписания движения судов. Установлено, что глобальный спрос на морские контейнерные перевозки в послекризисный период значительно вырос, но темпы роста в 2015 году продолжают падать по сравнению с 2010 г. Определено, что лидирующими портами мира по контейнерообороту нужно

считать порты Азии, в то время как порты Европы занимают второй десяток списка рейтинга. Подчеркнуто, что на рынке контейнерных линейных перевозок существует много компаний перевозчиков, но пятерку лидеров возглавляют Европейские компании. Основные направления, какие они обслуживают, - это Восток – Запад. Установлено, что основными факторами, влияющими на развитие линейного судоходства, стали мировой кризис, развитие инфраструктуры портов и стоимость контейнерных перевозок. На основе проведенного анализа статистических данных было установлено, что объемы контейнерных перевозок, несмотря на негативное влияние факторов, продолжают возрастать. Для дальнейшего развития необходимо учитывать все положительные и негативные факторы, перенимать опыт предыдущих лет, для прогнозирования возможного отклонения развития в наилучшую сторону или наоборот.

Постановка проблеми. Морські перевезення грають важливу роль в світовій економіці. Існують різні види морських перевезень, в залежності від виду морського судна, форми організації перевезення, типів вантажів і ін. В наш час набирають популярність морські лінійні перевезення. Це обумовлюється тим, що вони дозволяють економити час перебування в порту, за рахунок певного розкладу руху судів. Лінійні перевезення дозволяють збирати дрібні партії вантажу на шляху проходження в порт призначення. Розвиток цього виду перевезень пов'язаний з тим, що головним представником лінійних перевезень є контейнерні перевезення, які у свою чергу також мають ряд переваг в порівнянні з іншими судам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Лінійні морські перевезення завжди були у центрі уваги вчених-економістів: Дем'янченко А., Дракопулос В., Макаренко М., Сотниченко Л. [4-7]. Інтерес до цього виду перевезень пояснюється його головною перевагою - регулярність й швидкість доставки вантажів до пунктів призначення. Такі переваги обумовлюють необхідність продовження спостережень та досліджень цього сектору морських перевезень. Він може стати чинником розвитку економіки країн, порти котрих приймають участь в організації таких лінійних перевезень.

Мета статті. Метою статті є дослідження напрямків розвитку судноплавних ліній провідних портів світу.

Виклад основного матеріалу. Міжнародне лінійне судноплавство є основною формою сучасної організації морських перевезень. Ця форма дозволяє виконувати швидко транспортування вантажів морським шляхом. Воно передбачає стабільність вантажопотоків і представляє більш досконалу форму організації морських перевезень, ніж трампові. В міжнародному лінійному судноплаванні беруть участь технічно найдосконаліші багатоцільові, комбіновані судна і навіть судна, спеціалізовані за способом перевезення: контейнеровози, балкери, рефрижератори, судна з горизонтальним способом вантаження та т. п. На частку лінійного судноплавства припадає близько 30% фізичного обсягу (в тоннах) і 75% від загальної вартості вантажів, що перевозяться морем.

В сучасних світових лінійних морських перевезеннях майже 2/3 припадає на контейнерні перевезення. При цьому перевезення між портами країн Європи, та з Європи на Далекий Схід та США, а також з США на Далекий Схід контейнеризовано майже повністю. Це обумовлене тим, що цей вид перевезень є універсальним, так як контейнеризували більшу частку різноманітних типів вантажу.

У світовій економіці намітилося повільне поживлення лінійних перевезень, перш за все в результаті нерівномірного зростання в розвинених країнах і уповільнення зростання в країнах, що розвиваються, і країнах з перехідною економікою. Негативно позначились на лінійних перевезеннях й кризові явища, які зачепили всі галузі світової економіки. Найбільш кризовим роком за останнє десятиріччя був 2009 рік. Уповільнення зростання морських перевезень у той час, викликане різким скороченням попиту на споживчі товари, а також спадом промислового виробництва у провідних економічних державах торкнулося всіх секторів судноплавства.

Але у 2015 році, за даними ЮНКТАД, сукупний обсяг світових контейнерних перевезень зріс на 2,4% до 175 млн. Збільшення загального обсягу перевезень пояснювалося зростанням обсягу вантажів на головних напрямках магістральних транстихоокеанських маршрутах і маршрутах Азія-Європа, що пов'язують Схід і Захід. Контейнерні перевезення на напрямках з основним вантажопотоком на маршрутах Азія-Європа і транстихоокеанських маршрутах зросли відповідно на 7,5% і 6,3% [1].

У 2014 році глобальний попит на морські контейнерні перевезення зріс на 6% (в порівнянні з приростом на 5% в 2013 році), що перевищувало темпи зростання пропозиції, які збереглися на рівні 5%. Зростання глобального попиту на морські контейнерні перевезення пояснювався насамперед істотним зростанням перевезень на напрямках з основним вантажопотоком на магістральних маршрутах Далекий Схід - Європа і транстихоокеанських маршрутах, на яких в 2014 році особливо швидке зростання було відзначено в перевезеннях вантажів з Азії в Північну Європу і Сполучені Штати [2, 3].

Різниця між попитом на контейнерні перевезення та пропозицією утворює велику конкуренцію серед перевізників та операторів лінійного судноплавства (рис. 1).

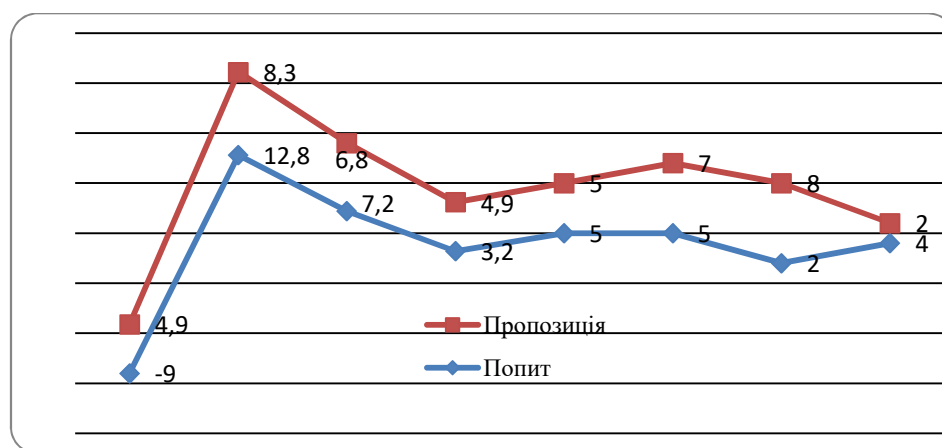


Рис. 1 - Динаміка попиту та пропозиції на ринку морських контейнерних перевезень, 2010-2016 роки (темпи зростання у %) [2]

Не дивлячись на те, що ще у 2015 році пропозиція була набагато вища за попит, вже у 2016 році ситуація на ринку контейнерних перевезень змінилась, і попит склав 4%, а пропозиція – 2%. Це пов'язане з тим, що в умовах надлишкової пропозиції, лінійні компанії були повинні зняти з експлуатації судна, обслуговуючі лінії, для стабілізації попиту та пропозиції. Розглянемо рейтинг найбільших портів щодо обробки контейнерів у світі. Британське консалтингове агентство Lloyd's List Intelligence опублікувало рейтинг найбільших контейнерних портів світу за 2015 рік. Лідером списку став китайський порт Шанхай, який поліпшив свої показники на 3,5% у порівнянні з 2014 роком. У 2015 році в Шанхаї було оброблено 36,5 млн. TEU контейнерних вантажів. Другу і третю позицію зайняли порти Сінгапур і Шеньчжень з контейнерообіг в 30,9 і 24,2 млн. TEU відповідно. При цьому Сінгапур показав зростання на 8,7% - найвищий показник серед портів першої десятки. На п'ятому місці опинився порт Гонконг, що показав найбільший спад серед лідерів - 9,5%. У 2015 році у Гонконгу було оброблено 20,1 млн. TEU контейнерних вантажів. Південнокорейський порт Пусан зберіг за собою шосте місце (19,45 млн. TEU). Сьому і восьму позицію в рейтингу зайняли два китайських порти - Гуанчжоу і Циндао, які обробили 17,6 і 17,3 млн. TEU відповідно. Дев'яте і десяте місце розділили між собою порт Дубай (ОАЕ) і Тяньцзінь (Китай), контейнерооборот яких склав 15,6 і 14 млн. TEU відповідно. Другий десяток списку найбільших контейнерних портів світу виглядає наступним чином: Роттердам (Нідерланди), Порт-Кланг (Малайзія), Гаосюн (Тайвань),

Антверпен (Бельгія), Далян (Китай), Сяминь (Китай), Танджунг-Пелепас (Малайзія), Гамбург (Німеччина), Лос-Анджелес і Лонг-Біч (США) [2].

Європейське дослідницьке агентство PortEconomics опублікувало рейтинг найбільших контейнерних портів континенту. Лідером за підсумками 2015 року став нідерландський порт Роттердам, який обробив 12,2 млн. TEU. У топ-3 також потрапили Антверпен (9,6 млн. TEU) і Гамбург (8,8 млн. TEU) (Рис.2. [3]).

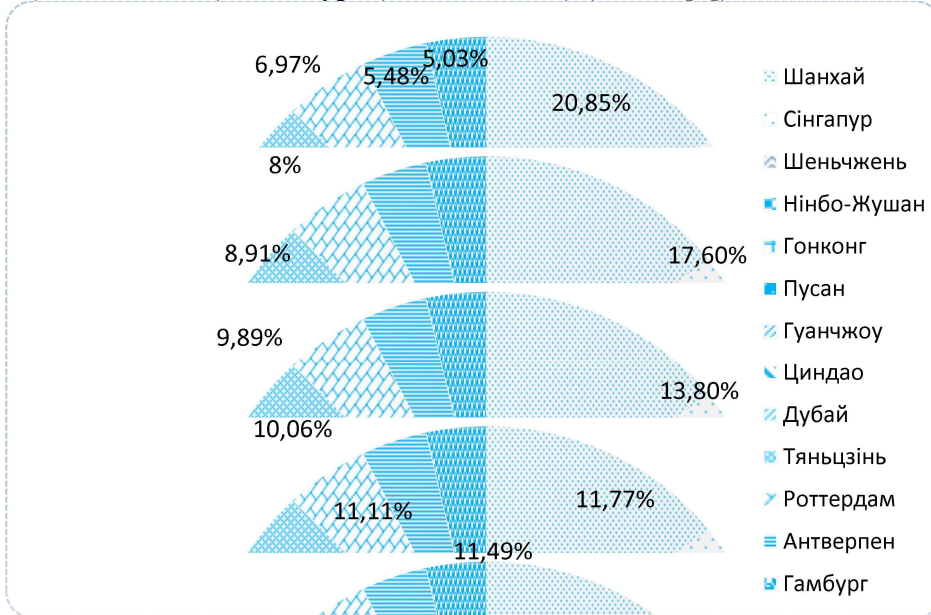


Рис. 2. - Обсяг обробки контейнерів провідних портів світу на 2015 рік, %

Згідно рис.2, азіатські порти світу, знаходяться у лідерах щодо світових контейнерних перевезень, оскільки вони обслуговують найбільші світові лінії. А саме, порт Шанхай є лідером у світі. Порт має дуже вигідне географічне положення, сприятливий клімат, високий економічний потенціал і розвинену інфраструктуру, має сучасні контейнерні термінали, які дозволяють швидко завантажити або розвантажити судно, а також має великі складські приміщення. На рис. 3 представлено темпи зростання контейнерообігу у 2011-2015 роках у провідних портах Азії.

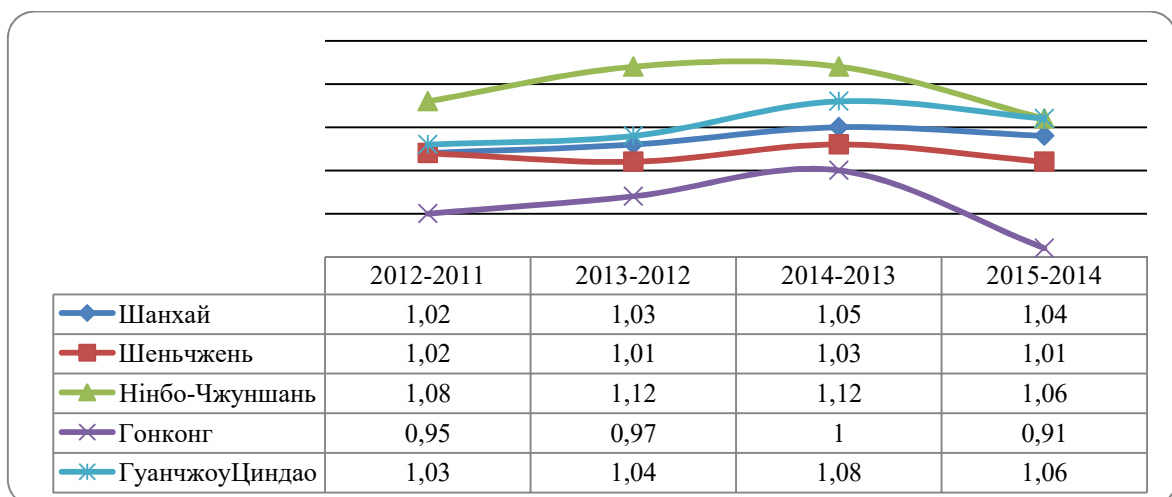


Рис. 3 – Темпи зростання контейнерообігу портів Азії, 2011-2015 рр

Якщо прослідкувати динаміку за останні 5 років, то порти Азії розвиваються з кожним роком, окрім порту Гонконг, він з 2011 року, навпаки, має нижчі показники у порівнянні з 2015 роком. Основними причинами відтоку вантажопотоків Гонконгу

експерти називають дефіцит території, високі тарифи порту, та втрата обсягів трансшипменту [2].

Згідно даних рис. 4, темпи зростання контейнерних перевезень у портах Європи, значно менше, ніж азіатських портах.

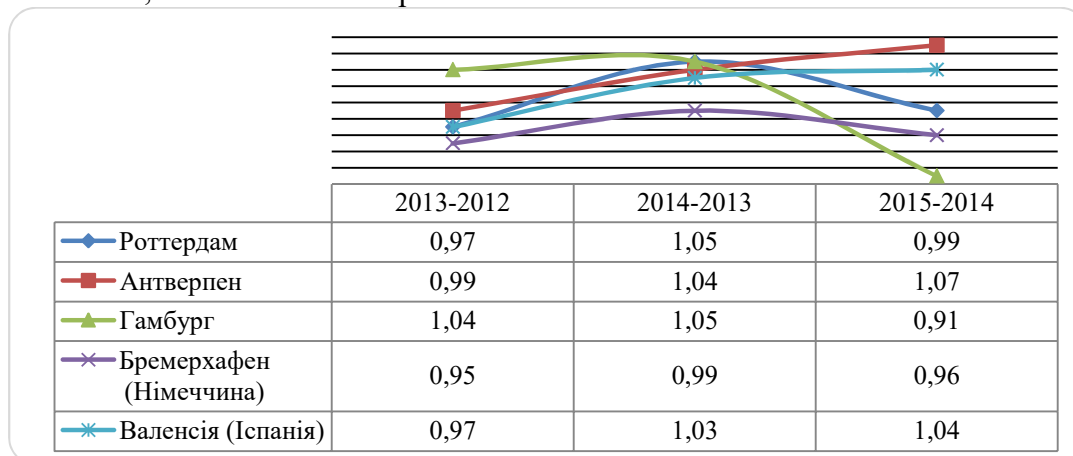


Рис. 4 – Темпи росту контейнерообігу портів Європи, 2012-2015 рр.,% [2].

Контейнерообіг найбільшого європейського порту Роттердам значно менше, ніж порту Шанхай. Що стосується найбільших лінійних компаній, експлуатуючих контейнерні судна, то тут навпаки, лідерами є європейські перевізники, а саме Данія, Швейцарія, Франція. Але не дивлячись на те, що кількість азіатських компаній більше, ніж європейських, лідерами залишаються компанії, які знаходяться у Європі (рис. 5) [3].

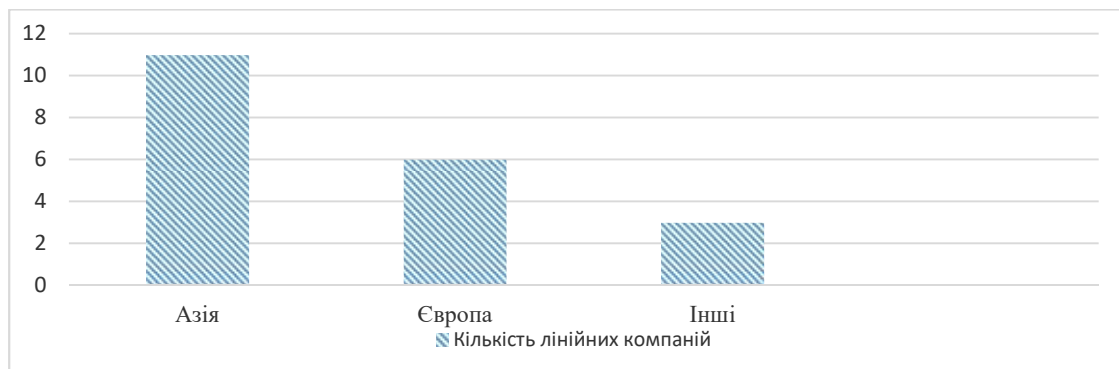


Рис. 5 – Розподіл найбільших лінійних судноплавних компаній за регіонами

Саме на компанії цих країн, на регулярних маршрутах, доводиться в цілому майже 35% загальної провізної здатності в світових контейнерних перевезеннях. Але слід зазначити, що приблизно половина суден, що експлуатуються компаніями лінійних перевезень, їм не належить, а фрахтується у судновласників, які, ймовірно, знаходяться в інших країнах, наприклад в Німеччині або Греції.

Згідно даних ЮНКТАД, на початку 2015 року на 10 найбільших компаній припадало понад 61% світового контейнерного флоту, а 20 найбільших компаній контролювали 83% всієї провізної здатності. Лідерами залишаються «Маерськ лайн АС», датська компанія. Штаб-квартира компанії розташована у Копенгагені. Ця компанія на ринку вже 100 років, у розпорядженні парк більш ніж з 500 контейнерних судів і 1400000 контейнерів, має 125 філіалів по всьому світі. Нові судна будуть найбільшими в складі флоту Маерськ. Задіяти їх планується на маршруті Азія - Європа, де вони замінять судна меншої місткості. Здача запланована в період з квітня 2017 по травень 2018 року. Працювати вони будуть під прапором Данії.

Контейнерний оператор Маєрськ Лайн надає послуги через найвідоміші лінії Maersk Line, Safmarine, SeaLand (Америка), MCC Transport (Азія) і Seago Line (Європа) [3].

Лінійна компанія «Маєрськ лайн АС» залишається великим одиночним гравцем, що має достатній фінансовий, технічний та інфраструктурний потенціал для того, щоб реалізовувати свої сервіси без допомоги союзників. Всі інші є учасниками міжнародних об'єднань перевізників. При цьому пріоритетною географічною віссю формування таких союзів залишається азіатський напрямок [2, 3].

Медітеріан шиппінг компані СА (МСК) є другою за величиною в світі судноплавною лінійною компанією. Компанія працює у всіх основних портах світу, найбільш важливим портом МСК є Антверпен в Бельгії [3].

КМА-КГМ СА - транспортна судноплавна компанія зі штаб-квартирою в Марселі (Франція). Є найбільшим у Франції і третім за величиною в світі морським контейнерним перевізником. Обслуговує більш ніж 400 портів світу [3].

Компанії, котрі обслуговують лінійне судноплавство, працюють у в умовах великої конкуренції. Тому не рідко трапляється, що одній компанії доводиться злитися з іншою для подальшого функціонування.

На даний момент флот п'яти найбільших контейнерних компаній становить 33% від усього світового контейнерного флоту і сумарно варто 33,4 млрд. доларів США, згідно з останніми даними, наданими VesselsValue.

Звіт о п'яти флотах, в тому числі Моллер Маєрськ АС / Гамбург Сюд, Чайна КОСКО Холдінгс Ко, Медітеріан шиппінг компані СА (МСК)/ АПЛІ, Хапаг-Лойд / ЮАСК / КСАВ, МОЛ / НЮК Лайн / К лайн, був складений в світлі останніх контейнеровозних консолідацій, таких як покупка датським судноплавним гігантом Маєрськ компанії Гамбург Сюд. Компанія Маєрськ, як вважають, заплатила близько 4 млрд. доларів США за покупку Гамбург Сюд, чий флот оцінюється в 1,5 мільярда доларів. Очікується, що операція буде завершена до 2017 року. Вхідження флоту Гамбург Сюд в альянс з Маєрськ, виведе цей союз в лідери з 15% світового флоту. Це закріпить компанію Маєрськ на лідируючих позиціях серед усіх світових лінійних судноплавних компаній.

Отже, провідними портами можна вважати Азіатські порти. Саме тому, що вони обслуговують більшу частину контейнерних судів та найбільші лінії. Дослідження показали, що європейські порти, в порівнянні з азіатськими, значно поступаються згідно показників контейнерообігу. Шанхай має найвищий показник 36,5 млн. ДФЕ, що складає 20,85 % від світового обсягу контейнерних перевезень. В той час, як лідируючий порт Європи - Роттердам має показник контейнерообігу 12,2 млн. ДФЕ, що складає у відсотках 6,97%, а це нижче показника Шанхаю майже в 3 рази.

Найбільші лінійні судноплавні компанії належать європейським країнам: "Маєрськ лайн АС"- Данії, "Медітеріан шиппінг компані СА" (МСК) - Швейцарії, КМА-КГМ СА - Франції. Але Китай не відстає і також має компанії, які знаходяться у п'ятірці лідерів серед контейнерних перевізників, «КОСКО контейнер лайн лімітед»- Шанхай.

Китай має на наш час найрозвиненішу економіку та найвищі показники. Саме тому він залишається лідером протягом багатьох років. Мінусом для розвитку європейських портів є відсутність можливості територіального розвитку, а саме будівництво нових сучасних терміналів.

Висновок. Провівши аналіз розвитку судноплавних ліній у провідних портах світу, їх основних напрямків перевезень та чинників, що впливають на їх подальший розвиток, можна зробити наступні висновки: глобальний попит на морські контейнерні перевезення у після кризовий період значно виріс, але темпи зростання у 2015, у порівнянні з 2010 роком, значно впали; провідними портами світу по контейнерообігу у світі слід вважати порти Азії, у той час як порти Європи займають другий десяток

списку рейтингу; на ринку контейнерних лінійних перевезень існує багато компаній-перевізників, але п'ятірку лідерів очолюють європейські компанії. Основні напрямки, які вони обслуговують, - це Схід - Захід; основними чинниками, що вплинули на розвиток лінійного судноплавства, стали світова криза, розвиток інфраструктури портів та вартість контейнерних перевезень. Таким чином, можна стверджувати, що процес розвитку лінійних морських перевезень має свої перспективи та проблеми. Однак, обсяги контейнерних перевезень, не дивлячись на негативний вплив чинників, продовжують зростати, про що свідчить проведене статистичне дослідження. Для подальшого розвитку необхідно враховувати усі позитивні та негативні чинники, перейняти досвід попередніх років, для прогнозування можливого відхилення розвитку в найкращу сторону або навпаки.

Список використаних джерел:

1. Статистика ЮНКТАД. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_ru.pdf
2. Названі найбільші контейнерні порти світу 2015 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/2016_porty_mira_2015_goda
3. Названі найбільші контейнерні порти Європи в 2015 році «Центр транспортних Стратегій» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/2016/04/20/nazvany_krupneyshie_2015_godu_33608/
4. Дем'янченко А. Г. Концепція ефективного управління розвитком морської портової галузі України в ринкових умовах / А. Г. Дем'янченко. – Маріуполь: Новий світ, 2014. – 359 с.
5. Дракопулос В. Система контейнерних перевезень в мировому торговому судноходстві. [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://storage.library.opu.ua/online/periodic>
6. Макаренко М. В. Розвиток портової інфраструктури як основної складової логістичного потенціалу / М. В. Макаренко, А. З. Шайхатдінов // Теоретичні та практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: Зб. наук. праць. - Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2016.- вип. 14. – С. 243-248.
7. Сотниченко Л. Л. Встановлення напрямків розвитку фрахтового ринку балкерного флоту / Л. Л. Сотниченко // Вісник Приазовського державного технічного університету. Сер.: Економічні науки: Зб. наук. праць. – Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2017. – Вип. 33 – С. 209-218.

References (BSI):

1. Statistika UNKTAD [Statistics UNKTAD]. Retrieved from: <http://stats.unctad.org/lsci/> [in Switzerland]
2. Nazvani yuybilshi konteynerni porti svitu 2015 roku [The greatest container ports of the world of 2015 are named]. Retrieved from: http://cfts.org.ua/news/2016_porty_mira_2015_goda [in Switzerland]
3. Nazvani naibilshi konteynerni porty Evropy v 2015 roci. [The greatest container ports of Europe in 2015 are named]. Retrieved from: http://cfts.org.ua/news/2016/04/20/nazvany_krupneyshie_2015_godu_33608/
4. Dem'yanchenko, A. (2014). Konceptiya effektivnogo upravleniya rozvitkom morskoi portovoyi galuzi Ukraini v rinochnix usloviyax [The concept of effective management of the development of the sea port industry of Ukraine in market conditions]. Mariupol: Noviy svet [in Ukrainian]
5. Drakopoulos, V. Sistema konteynernih perevozok v mirovom trgovom suduxodstve [] Retrieved from: <http://storage.library.opu.ua/online/periodic>
6. Makarenko, M. (2016). Rozvitok portovoi infrastruktury kak osnovnoi skladovoi logistichnogo potentsiala [Development of port infrastructure as the main component of the logistics potential]. Mariupol: DVNZ "PDTU" [in Ukrainian].
7. Sotnochenko, L. (2017). Vstanovlennya napryamkiv rozvitku fraxtovogo rinku [Establishment of directions of development of the charter market the fleet bulk ship]. Vestnik PGTU - The bulletin PGTU , 33, (209-218) [in Ukrainian]

Ключові слова: лінійні перевезення; контейнерні перевезення; організація морських перевезень; провідні порти світу; глобальний попит та пропозиція.

Ключевые слова: линейные перевозки; контейнерные перевозки; организация морских перевозок; ведущие порты мира; глобальный спрос и предложение.

Keywords: linear transportations; container transportations; the organisation of the sea transportations; leading ports of the world; global supply and demand.

Рецензент: Макаренко М. В., зав. каф. Менеджменту та підприємництва на морському транспорті, д. е. н., професор, Азовський морський інститут, м. Маріуполь