

## ПАРАМЕТРЫ И ФАКТОРЫ СТРУКТУРНЫХ ТРАНСФОРМАЦИЙ ТОРГОВОГО ФЛОТА МИРА

*У системі глобальної морської транспортної індустрії чітко простежуються дві найважливіших стратегії: постійне зростання дедвейту і оптимізація структури торгового флоту. Розглядаються основні причини і напрями параметричних і структурних змін ринку морської торгівлі. Виділяються основні фактори, що визначають тенденцію зміни техніко-економічних характеристик торгового флоту. Представлені особливості та проблеми формування збалансованості ринку транспортних послуг.*

*Ключові слова: трансформації, флот, світова торгівля, ефект, ефективність, результат, прибуток.*

M. V. BABACHENKO

Odessa National Maritime Academy

### PARAMETERS AND FACTORS OF WORLD MERCHANT FLEET STRUCTURAL TRANSFORMATIONS

*Abstract – The system of global marine transport industry clearly reveals two main strategies: the steady increase of the dead-weight tonnage and the optimization of the merchant fleet structure. The article takes up the issues of the major causes and directions of parametric and structural changes in the market of maritime trade. The main factors that determine the tendency of the technical and economic characteristics of the merchant fleet are highlighted. The features and problems of forming a balanced transport market are represented. The definitive characteristics of the actual parameters deviations from theoretical expectations are ascertained. The dynamics and reasons of uneven supply and demand changes in the world market of maritime trade. The attention is focused on the problems of separate shipping companies' positioning in terms of prices's uncertainty of the freight market. The expediency of the active national maritime transport policy's realization is based.*

*Key words: merchant shipping, containerization, structuring factors, the productivity of the fleet.*

**Постановка проблеми.** В условиях глобализации основным фактором устойчивости участия страны в международном разделении труда становится торговый флот. Это условие предопределяет концентрацию внимания традиционных морских держав не только на сохранении первоначальной позиции, но и на расширение участия национального флота в экспорте транспортных услуг. Реализация этой стратегии содействует выработанная система поддержки флота национального флага и достаточность инвестиционных ресурсов. Именно это усложняет становление новых морских держав, в том числе и Украину на принципах сбалансированности рынка морской торговли. Поэтому для выработки адекватной организационно-технической политики развития морского торгового флота Украины важна оценка современных параметров морской транспортной индустрии мира и факторов, изменяющих базовые структурные характеристики. Именно на базе их оценки формируется тенденция и задачи достижения морской транспортной независимости внешней торговли Украины и формирование постановки проблемы.

**Анализ основных исследований и публикаций.** Развитие глобальной транспортной индустрии находится под пристальным вниманием зарубежных и украинских исследователей. Достаточно упомянуть следующие публикации Л.Л. Николаевой, М.Т. Примачева, А.М. Котлубая, ежегодное издание “Обзор морского транспорта” организации объединенных наций ЮНТАД. Тем не менее, недостаточно раскрыты факторы структурной информации состояния рынка морской торговли. Как можно увидеть во многих источниках, рынки нефтяных танкеров и балкеров демонстрируют существенную динамику цен, которая, в свою очередь, по истечению времени приведет к значительным различиям в доходах участников-судовладельцев. Регулярность издания “Обзор морского транспорта” концентрирует внимание на динамике объема перевозок основных групп грузов и распределения дедвейта. Однако недостаточно внимания обращается на закономерности рынка морской торговли, обусловленные особенностями экономических отношений.

**Целью статьи** является выявление причин структурных изменений торгового флота, анализ производительности торгового флота и выявление причин изменений.

**Изложение основного материала.** Мировое судоходство является “кровеносной системой” глобальной морской торговли. По данным международной морской организации (ИМО) при организации объединенных наций морем перевозится более 90 % всего объема внешнеторговых грузов [1, с. 9]. Танкеры, сухогрузы и контейнеровозы являются наиболее важными средствами транспортировки грузов в наше время. Каждый год они перевозят миллиарды тонн товаров по нескольким основным торговым маршрутам. Контейнеризация совершила революцию в мировом грузовом судоходстве, значительно повысив эффективность отрасли. В течение всей истории человечества океаны были очень важны людям по всему миру как средство транспортировки. В отличие от нескольких десятилетий тому назад, суда стали перевозить товары, а не людей. С момента роста интерконтинентальных перелетов, морские путешествия стали осуществляться на более короткие расстояния (паромные переправы между Балтийским и Северным морями, в Средиземноморье, в Японии и Юго-Восточной Азии), кроме того распространены морские круизы, которые в последнее время претерпели широчайший рост и представляют очень выгодный источник туристического дохода.

По мере того, как рынки все больше глобализируются, объемы судоходства растут. Как видно из диаграммы объемы морских перевозок достигают в 2012 году 9,2 млрд т. С 2000 до 2012 гг. объемы морских перевозок выросли на 53 %. Экономическая активность, измеренная посредством мирового ВВП, в этот же период, выросла в 2,2 раза. Как уже говорилось, основной причиной значительного роста судоходства был рост мировой торговли. Институциональные и технологические факторы также сыграли свою роль. В прошлом, либерализация достижений ГАТТ и его последователя WTO дали толчок мировой торговле. Экономическое открытие Китая ко внешнему миру, которое привело к их приему в ВТО в 2001 году, также было очень значительным. Еще одним примером роста мировой торговли от интеграции рынков является увеличение экспорта из Мексики в США. Спрос развитых наций и вливающих в эту группу стран, особенно Китая, Индии, Индонезии, Бразилии на энергетические и минеральные ресурсы привели к росту объемов товаров, привезенных из отдаленных стран [2]. Инновации в морских технологиях помогли ускорить рост морских перевозок. Революция в информационных технологиях и технологиях связи значительно снизили затраты на связь. Это позволило развиваться новым сетям и производственным процессам, и придало огромный стимул развитию логистики. В результате роста спроса стоимость транспортировки упала. Суда выросли в размере. Кроме того, произошли технологические и организационные улучшения в управлениях портами, например, в общем движении груза. Очень важной стала контейнеризация, которая была самой большой революцией в транспортировке в XX в. (рис. 1).

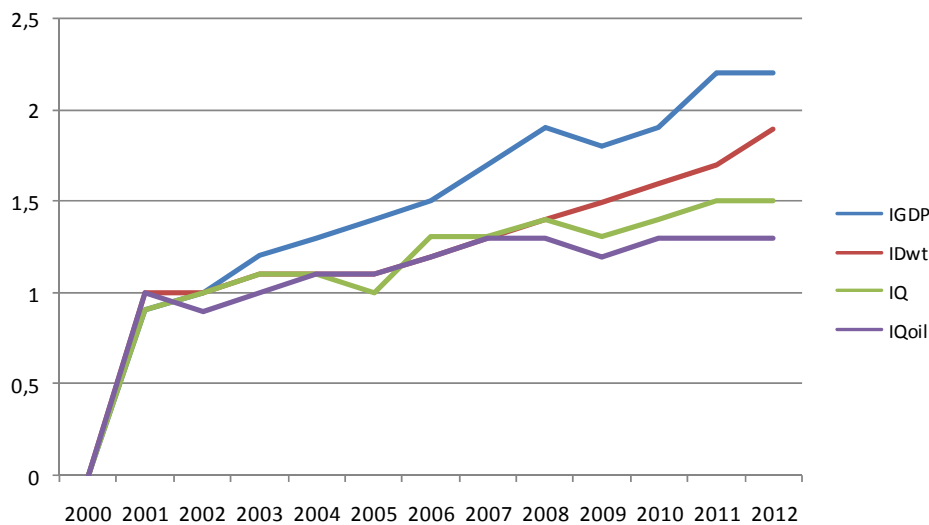


Рис. 1. Тенденция и закономерности развития рынка морской торговли (базовые индексы)

В 2012 году совокупный тоннаж мирового флота достиг 1536,9 млн. тонн дедвейта, что составляет почти на 10 % больше, чем в предыдущем году и за период с 2000 по 2012 гг. возрос на 92 %. Структура морского флота в основном соответствует потребностям мировых перевозок и на 2012 год составляет: 30,6 % тоннажа составляют танкеры, 40,5 % приходится на балкеры, 5,3 % – суда для генеральных грузов, 12,8 % – контейнеровозы, другие типы судов – 10,8 %.

Степень обеспеченности национальным флотом потребностей внешней торговли в каждой стране различна. При этом большинство государств имеют недостаточный тоннаж для транспортировки своих грузов и покрывают эти потребности за счет стран, имеющих избыточный тоннаж. Что касается долговременных тенденций, закрепляющих и изменяющих закономерности, за последние 11 лет контейнерный флот вырос на 185 %, балкерный и танкерный флот – приблизительно на 50 %, а тоннаж флота для перевозки генеральных грузов остался практически на прежнем уровне [1, с. 9]. За период с 1980 г. флот судов для перевозки генеральных грузов сократился на 7 %, в то время как остальная часть мирового флота выросла более чем на 150 % [3, с. 42]

Тоннаж флота нефтеналивных танкеров в 2012 г. составил 469,5 т дедвейта. Часть этих судов использовалась для хранения, а не для перевозки нефти. В краткосрочном плане увеличение масштабов использования судов для хранения нефти помогает сократить избыток тоннажа. В среднесрочной перспективе потребление накопленных запасов нефти будет снижать спрос на нефтяной транспорт и в то же время увеличивать провозную способность танкерного флота, что будет приводить к избыточному предложению тоннажа [3, с. 43].

Основными причинами увеличения производительности 2001–2006 гг. является улучшение технико-экономического уровня развития флота и портов; увеличение доли контейнерного флота в мировом флоте. С 2006 по 2012 гг. производительность падает, так как доля самого производительного флота – танкерного, сократилась на 4,7 % (табл. 1).

## Особенности структуризации рынка морского судоходства (млн т)

Группировка по типам судов	2001 г.		2006 г.		2012 г.	
	DWT	%	DWT	%	DWT	%
Нефтеналивные танкеры (Oil tankers)	285,4	35,3	354,2	36,9	469,5	30,6
Балкеры (Bulk carriers)	281,7	34,8	345,9	36,0	623,0	40,5
Суда для генеральных грузов (General cargo ships)	102,7	12,7	96,2	10,0	80,8	5,3
Контейнеровозы (Container ships)	69,2	8,6	111,1	11,6	196,9	12,8
Другие типы судов (Other types of ships), из них:	69,2	8,6	52,5	5,5	166,7	10,8
– суда для сжиженных газов (Liquefied gas carriers)	18,5	2,3	24,2	2,5	44,1	2,9
– химовозы (Chemical tankers)	8	1,0	8,9	0,9	23,2	1,5
– смешанные перевозки (Miscellaneous tankers)	0,8	0,1	1,3	0,1	–	–
– оффшор (Offshore)	–	–	–	–	70,8	4,6
– паромы и пассажирские суда (Ferries and passengers ships)	0,5	0,6	5,6	0,6	5,5	0,4
– остальные (Other)	37	4,6	12,5	1,1	23,2	1,5
Итого, мировой флот	808,4	100	960,0	100	1536,9	100
Производительность тонны дедвейта, тонн	7,2	–	8,0	–	5,6	–

**Выводы.** Учитывая сказанное, можно констатировать, что объемы судоходства растут, по мере того, как рынки все больше глобализируются. Объемы морских перевозок в 2012 г. составили 9,2 млрд т. С 2000 по 2012 гг. объемы морских перевозок увеличились на 53 %. Основной причиной значительного роста судоходства был рост мировой торговли. За последние 11 лет контейнерный флот вырос на 185 %, балкерный и танкерный флот – приблизительно на 50 %, а тоннаж флота для перевозки генеральных грузов остался практически на прежнем уровне. Главными причинами увеличения производительности является улучшение технико-экономического уровня развития флота и портов; увеличение доли контейнерного флота в мировом флоте.

## Литература

1. Проблемы сбалансированности мирового рынка морской торговли : монография / науч. ред. Н. Т. Примачев. – О. : “Издательство”, 2011. – 320 с.
2. Развитие мирового судоходства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://maritime-zone.com>
3. Review of Maritime Transport 2012. UN. – New York, Geneva, 2012. – 232 с.
4. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии : монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. – О. : ОНМА, 2011. – 374 с.

## References

1. Problem' sbalansyrovannosti myrovoho r'nka morskoy torhovly : monohrafiya / nauch. red. N. T. Prymachev. – Odessa : “YzdatYnform”, 2011. – 320 s.
2. Razvytye myrovoho sudokhodstva [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupa: <http://maritime-zone.com>
3. Review of Maritime Transport 2012. UN. – New York, Geneva, 2012. – 232 s.
4. Prymachev N. T. Effektyvnost' razvytyya morskoy transportnoy yndustryi : monohrafiya / N. T. Prymachev, N. N. Prymacheva. – Odessa : ONMA, 2011. – 374 s.

Надіслана/Written: 1.06.2014 р.

Надійшла/Received: 5.06.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. М. Т. Примачев