

## ЗАКОНОМЕРНОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

*Примачева Н. Н., к.э.н., доцент (ОНМА)*

*Глобальная морская транспортная индустрия функционирует по совокупности специфических закономерностей. Одновременно формируется тенденция дальнейшего развития рынка морской торговли. Относительно этих условий и ограничений возрастает мощность национальных транспортных комплексов. Поэтому следует учитывать особенности взаимодействия всех участников морских перевозок грузов. Среди закономерностей выделяется неравномерность распределения тоннажа по странам. К основным тенденциям развития морской транспортной индустрии относится повышение роли инновационных технологий. Они становятся основой управления устойчивостью позиционирования судоходных компаний в рынке морской торговли.*

*Ключевые слова: морская транспортная индустрия, дедвейт флота, рынок морских перевозок, экономическое развитие, балкера*

## ЗАКОНОМІРНОСТІ І ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРСЬКІЙ ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ

*Примачова Н. М., к.е.н., доцент (ОНМА)*

*Глобальна морська транспортна індустрія функціонує за сукупністю специфічних закономірностей. Одночасно формується тенденція подальшого розвитку ринку морської торгівлі. Відносно цих умов і обмежень зростає потужність національних транспортних комплексів. Тому слід враховувати особливості взаємодії усіх учасників морських перевезень вантажів. Серед закономірностей виділяється нерівномірність розподілу тоннажу за країною. До основних тенденцій розвитку морської транспортної індустрії відноситься підвищення ролі інноваційних технологій. Вони стають основою управління стійкістю позиціонування судноплавних компаній в ринку морської торгівлі.*

*Ключові слова: морська транспортна індустрія, дедвейт флоту, ринок морських перевезень, економічний розвиток, балкера*

## PATTERNS AND TRENDS OF MARITIME TRANSPORT INDUSTRY

*Prymachova N. M., Candidate of Economic Sciences, an associate professor (ONMA)*

*Global maritime transport industry operates on a set of specific consistent patterns. At the same time a trend of further development of maritime trade market is formed. A capacity of national transport systems increases with respect to these conditions and restrictions. Therefore, one should take into consideration the peculiarities of the interaction of all participants of the shipping goods transportation. The uneven distribution of tonnage allocated by countries is released among the normal regularities. The increasing role of innovative technologies is main trend of the marine transportation industry development. It becomes a basis of management of sustainability positioning of shipping companies in the maritime trade market.*

*Global maritime transport industry is developing in accordance with the growth in the world economy. Deadweight balance of merchant fleet is being actually controlled by the global economy growth. The irregularity of the fleet distribution by flags of registration is determined by the economic factors. They take into consideration the availability of investment resources to ship owners. However, operating economy has a particular importance for the development of the fleet distribution patterns. A liberal system of profit taxation turns up the main thing in trends of the distribution of vessels by flag registration.*

*Keywords: maritime transport industry, fleet deadweight, market shipping, economic development, bulk carriers.*

**Постановка проблеми.** Усиление геополитических подходов основывается на учете возрастания роли отдельных регионов в формировании новых направлений и структур мезоэкономического обмена товарами. При этом большинство маршрутов морской транспортировки грузов в той или иной степени имеют отношение к развитию транспортного потенциала Украины. При этом не существует централизованного управления грузопотоками, процесс строится на естественном соотношении спроса (параметров грузопотоков) и предложения (провозной или пропускной способности флота или терминалов). Такая ситуация складывается в

товарообмене между странами Центральной Азии и Европы. Процесс характеризуется устойчивостью. Товарооборот, возрастающий по оценкам до 27 – 30 миллиардов долларов требует надежного транспортного обслуживания.

Одним из маршрутов является использование трансконтинентальной комбинированной магистрали. Она должна формировать конкурентные условия доставки нефти, газа, угля, хлопка. Для повышения интенсивности загрузки евроазиатского транспортного коридора необходимо дальнейшее развитие паромного сообщения на Каспии и на Черном море. Это также предопределяет сопоставимость времени доставки и ее стоимости для производителей Казахстана, Китая и Южной Кореи и повышает роль портов Кавказа и северо-западного ренджа Черного моря.

В целом в полной мере роль морского транспорта в экономической независимости страны воспринимает Китай. К концу 2008 года в стране насчитывалось 16 портов с грузооборотом более 100 млн. тонн каждый. В 2006 году таких было 12. Построено 154 новых причала, что увеличило мощность портов на 280 млн. тонн. Из 284 причалов, построенных в речных портах, 21 могут принимать суда от 10000 тонн. В предкризисном периоде на модернизацию и строительство новых морских портов было вложено 11,1 миллиарда долларов.

До нарастания кризисной ситуации в Китае было зарегистрировано 20925 морских судов общим дедвейтом – 44 млн. тонн. В стране зарегистрировано 198 международных судоходных компаний и 1118 отечественных. Это является одной из основ прогрессирования китайского судостроения на базе ценовой конкуренции. Тем не менее, заводы, созданные в период кризиса, на 2010 год не имели необходимых заказов [1].

В этих условиях главным становится выявление принципиальных особенностей формирования рынка морских перевозок для разработки проекта комплексного использования его ресурсов: провозной способности флота, сервисного сектора, смежных и инвестиционных подразделений, научно-проектного сопровождения и рынка специалистов морского флота. При методическом и организационном разрыве этих подразделений механизма формируются проблемы несбалансированности. Так, наряду с дефицитом флота в Украине, на уровне глобального рынка морской торговли усиливается дефицит моряков высшей квалификации.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Проблема обычно разрешается, если вокруг крупнейших судоходных компаний формируются специальные центры, обеспечивающие потребности судоходного комплекса. Об этом свидетельствует работа

современных конкурентных судоходных компаний. Их деятельность ориентирована на мощную базу по подготовке специалистов соответствующего уровня. Основная проблема современной подготовки кадров в Украине – отсутствие реальных баз практики для закрепления теоретических знаний.

Следует обратить внимание на одну из особенностей цикличности фрахтового рынка. В стадии падения активности происходит близкие по результатам ухудшения работы всех диапазонов грузоподъемности флота близкой специализации. На стадии оживления или подъема изменения происходят неравномерно и существенно различаются по группам однотипного тоннажа, особенно это заметно для контейнеровозов.

Системность глобального кризиса 2008-2009 годов подчеркивается тем, что рейтинговое агентство Moody's понизило прогноз для сегментов сухогрузных, танкерных и линейных контейнерных перевозок со стабильного на негативный для перевозчиков стран АТР. Тем не менее, системная роль морской транспортной индустрии в обеспечении эффективности международного разделения труда обуславливает внимание исследователей к анализу состояния и установлению основных тенденций развития флота и портов. В частности, заслуживают внимания монографии ряда авторов [2, 3, 4], в которых раскрываются общие закономерности формирования рынка морской торговли. Однако требует более детального раскрытия особенностей устойчивого наращивания производственного потенциала торгового мореплавания.

**Формирование целей статьи.** С учетом изложенного основной целью статьи является уточнение особенностей посткризисного развития глобальной морской транспортной индустрии [5] с оценкой соответствия задач морского транспорта Украины закономерностям и тенденциям нарастания производственного потенциала мирового торгового флота.

**Изложение основного материала.** Мировой флот судов класса более 100 брутто регистровых тонн на конец 2011 года насчитывал 104,3 тысяч судов, 1534,0 млн. т. дедвейта, средним возрастом 15 лет. При этом в реестрах 35 морских государств насчитывалось 71,8 тысяч судов общим дедвейтом 1448,3 млн. т. дедвейта. Видно, что на остальные более 100 морских государств приходится незначительная часть провозной способности торгового флота, несмотря на активное их участие в международном разделении труда.

В течение всего периода глобализации и интеграционных процессов четко проявляется тенденция опережающего роста объемов внешней торговли (рис. 1). К закономерностям формирования рынка морской торговли следует

отнести достижение сбалансированности роста провозной способности по основным группам флота относительно динамики производства. При этом темпы мирового выпуска, отражающего рост ВВП и формирующего параметры международной торговли, существенно отстают от показателей товарообмена. Здесь проявляется воздействие факторов ценообразования и колебания валютного курса различных денежных систем. К закономерностям следует отнести и тенденцию потери темпов экономического роста государств, образующих структуру ОЭСР. В лидирующие позиции по экономическому росту выходят развивающиеся страны, однако в мировой статистике [5] эта закономерность не получает полного отражения. Динамика основных показателей мировой экономики (рис.1) позволяет выделить основные закономерности современной тенденции. Во-первых, темпы мировой торговли

(merchandise trade) существенно выше темпов морской торговли (seaborne trade). Это обусловлено повышением технико-экономического уровня флота. Во-вторых, отличается снижение роли влияния на морскую торговлю ОЭСР (OECD). В-третьих, в основе высоких темпов мировой торговли по сравнению с ростом ВВП (world GDP) лежат ценовые факторы, что и необходимо учитывать в динамике дедефта флота. Видно, что до разрастания финансового и экономического кризиса 2008 – 2009 годов 70 процентов соотношений были достаточно согласованы. Особый дисбаланс отмечался в 2003 и 2010 годах. В долгосрочном периоде на характер сбалансированности темпов роста провозной способности воздействовали, с одной стороны, уровень повышения цен на топливо, а, с другой, повышение производительности судов на базе инновационных технологий.

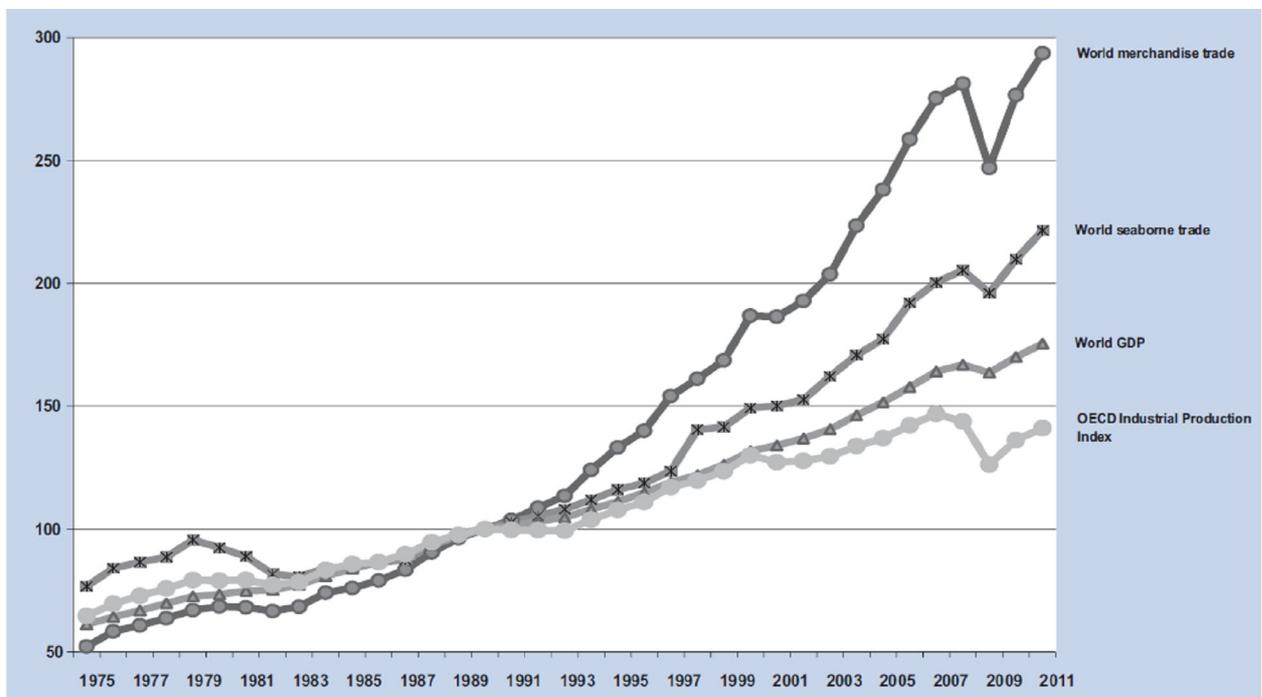


Рис. 1. Взаимосвязь основных показателей развития рынка морской торговли  
Источник: [5].

Общие условия в судоходной индустрии резко ухудшились во второй половине 2008 года вследствие нарастания финансового кризиса и продолжающегося снижения объемов мирового производства [5]. Последовавшее в 2012 году ухудшение экономического состояния промышленно развитых стран, несмотря на рост ряда азиатских и южноамериканских экономик, обусловил замедление морской торговли и программы обновления торгового флота. Морской транспорт развивается в соответствии с законами международного разделения труда и с учетом характера перераспределения грузопотоков по

критериям общей и экологической безопасности и относительной экономичности транспортных технологий. В дальнейшем эта особенность развития морского транспорта предопределяет диспропорции в распределении дедефта по странам, его обновлении и списании устаревших судов на слом.

Количество ежегодного поступления нового тоннажа на мировой фрахтовый рынок отражает его зависимость от заказанного тоннажа, распределяемого по отдельным странам и регионам мира. При этом фактически не учитывается положение, что: «Прирост стоимости

компаний рассчитывается как разница между значением прибыли и значением затрат на капитал» [6, с. 375]. Фактически постоянный рост стоимости строительства тонны дедевейта новых судов обуславливает не рост капитала компании, а увеличение стоимость металла на рынке скрепинга. Вследствие снижения прибыльности флота ( $P_r$ ) нарушается сбалансированность эффективности предложения тоннажа:

$$\Delta R_{cp} = P_r - r(K_{pk} + K_{pw})$$

где  $r$  – минимальная ставка стоимости капитала с учетом риска инвестиционной деятельности;

$K_{pk}$  – стоимость долгосрочных инвестиционных проектов;

$K_{pw}$  – оборотные активы компании.

Инструментарий принятия инвестиционных решений на основе ценностных показателей обычно основан на использовании релевантных экономических критериев [7]. Это обусловлено проявлением логистических связей отдельных этапов обработки транспортных потоков.

К особенностям функционирования и развития мирового фрахтового рынка и отдельных его сегментов следует отнести возрастание затрат по страхованию рисков. Это положение наибольшее распространение получает в системе крупных судовладельческих структур. Достаточно обратить внимание на стратегию одной из ведущих морских держав – Японии. Устойчиво развиваются

две новые ветви страхования: от пиратских действий и от последствий задержек судов в порту контроля. В первом случае страхуется недополучение прибыли за период нахождения судна в плену, а также дополнительные расходы по возвращению судна. Максимальный срок страхования – 240 суток. Судно, застрахованное по ставке 15 тыс. долл., в качестве компенсации получает 3,6 млн. долларов.

Устойчивость позиционирования судоходных компаний в системе рынка морской торговли предопределяется способностью операторов или судовладельцев управлять количественными и качественными параметрами флота относительно спроса [8]. Эта закономерность последовательно реализуется ведущими зарубежными судовладельцами, что, на фоне устойчивого роста тарифных ставок в период 2003 – 2008 годов, предопределило пятилетнюю активную загрузку мощностей ведущих мировых верфей относительно 2007. Крупнейшая в Восточной Европе компания «Совкомфлот», учитывая ограниченность отечественных баз судостроения, разместила заказы на несколько миллиардов рублей за рубежом. Одновременно один из промышленных конгломератов России выкупил пакет акций украинско-датского завода «Дамен Шипьярдс Океан» для реализации программы пополнения российского флота. Активность судостроения обусловлена устойчивостью нарастания грузопотоков балкерных грузов (рис. 2).

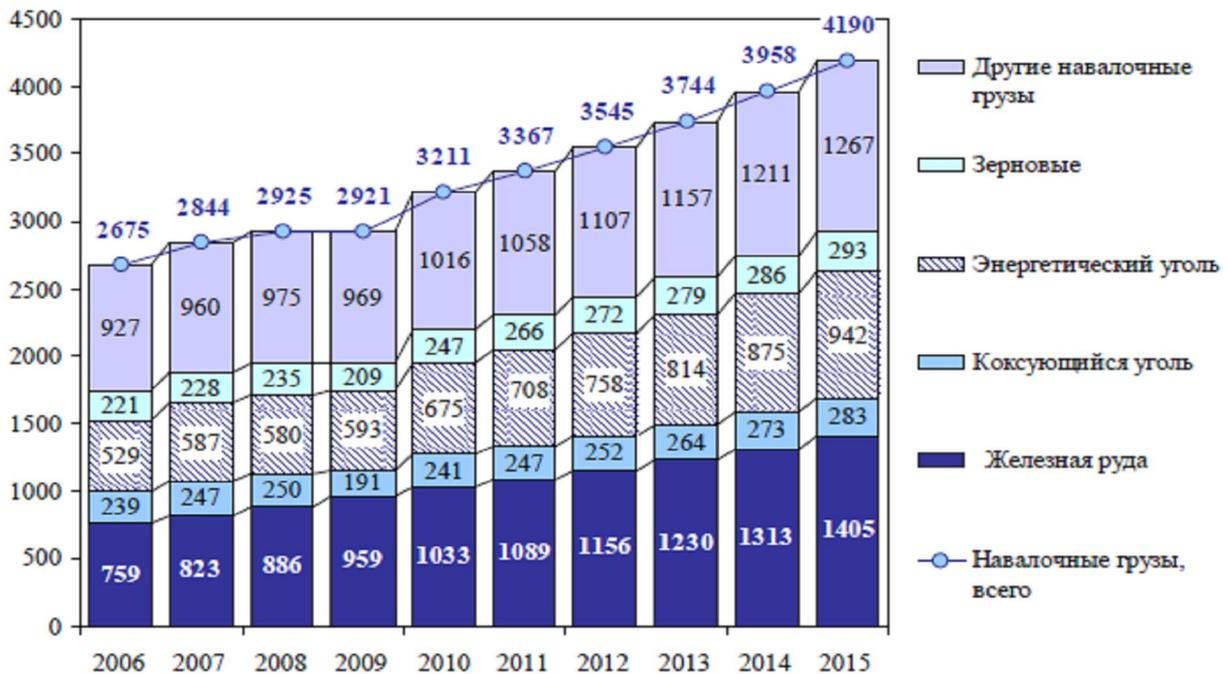


Рис. 2. Динамика балкерных грузов в глобальной морской торговле  
Источник: [5].

Мировая экономика, несмотря на изменение характера и принципов размещения производства, поддерживает тенденцию роста перевозки навалочных грузов. С этим связано перемещение судостроения балкерного флота на дальневосточные базы, обеспечивающие существенное снижение стоимости дедефта по сравнению с европейскими и американскими верфями.

Одновременное повышение дои большегрузного тоннажа формирует задачи развития терминалов и подходов каналов к портам. В базовых портах реконструкция не обеспечивает достаточного роста глубин, поэтому необходимо строительство терминалов в Аджалыкском лимане, а при сохранении транзитной привлекательности морской транспортной системы Украины и выбор места расположения нового глубоководного порта.

**Заключение.** В сложных условиях формирования глобального рынка морской торговли одной из закономерностей достижения системной пропорциональности является оптимальность сочетания макроэкономических и предпринимательских подходов к решению текущих и перспективных задач. В системе развития морского транспорта не может быть ни сплошной приватизации, ни места тотальной государственной собственности. Необходимо учитывать, что кроме задач прибыльности и капитализации равнозначными задачами являются сохранение и создание новых рабочих мест, реализация социальных программ. Наряду с этим инфраструктура морского транспорта не должна контролировать те виды работ, которые могут быть организованы и эффективно выполнены предпринимательскими структурами.

В условиях интенсивного развития основных секторов фрахтового рынка выбор и реализация стратегии адекватного развития национального торгового флота должны основываться на учете ряда факторов:

- принципов и направлений реализации морской транспортной политики;
- параметров конкуренции в выбранном секторе рынка морской торговли;

- характера выбранной модели развития экономических комплексов, формирующих грузопотоки;

- принципов взаимодействия макроэкономических институтов и предпринимательских структур национального судоходного комплекса.

Кроме того, при обосновании параметров развития и позиционирования отдельных судоходных компаний в системе глобального рынка морской торговли необходимо определить ценности и уровень риска операторской деятельности в определенных ренджах морских перевозок. Важно соблюдение принципа приоритетности обслуживания грузопотоков, которые формируются внешнеэкономическими отношениями резидентов Украины.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2009. – Paris: BRS, 2010. - 100 p.
2. Винников В. В. Экономика морского транспорта/ В. В. Винников. – Одесса: Феникс, 2011. – 938 с.
3. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний / В.Жихарева. - Одесса: Феникс, 2010. – 420 с.
4. Котлубай А. М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития. / А. М. Котлубай.- Одес: ИПРиЭЭИ, 2008, - 384 с.
5. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneve: UN, 2012. – 176 p.
6. Внедрение сбалансированной системы показателей/ Horvath&Partners: Пер. с нем.- М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с.
7. Дамодеран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов /А. Дамодеран – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
8. Branch A. E. Dictionary of Shipping International Business Trade Terms and Abbreviations./ A. E. Branch – London: WITHERBY, 1999. – 953 p.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Николаева Л.Л.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Уткина Ю.Н.*