

-
7. Фатхутдинов, Р. А. Стратегический менеджмент: учебник / Р. А.Фатхутдинов.– 5-е изд., испр. и доп.– М.: Дело, 2002.– 448 с.

Беник Н.Г.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ АДАПТАЦИЕЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Исследование и анализ проблем судостроительно-судоремонтной отрасли путем адаптации повысит разработку мер по принятию и исполнению решений на основе управленческой информации с учетом влияния конкурентной среды. Недостаточность теоретико-методических и методологических положений адаптивного управления судостроительно-судоремонтным предприятием, предопределяет актуальность статьи.

Ключевые слова: адаптация, конкурентная среда, механизм управления.

Benyk N.

METHODOLOGICAL TERMS OF ECONOMIC MECHANISM OF SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR COMPANY'S ADAPTATION MANAGEMENT

Investigation and analysis of the shipbuilding and ship-repairing industry's problems through adaptation will increase the development of the efforts to adopt and to implement the decisions on the basis of management information taking into account the influence of a competitive environment. The lack of methodological, theoretical and methodical principles of shipbuilding and ship-repair enterprise's adaptive management determines the relevance of the article.

Keywords: adaptation, competitive environment, management mechanism.

УДК 338.28

Захарченко Л.В.

ЗНАЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ КАНАЛОВ В МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ

Главными элементами транспортной инфраструктуры в морских перевозках являются морские каналы и проливы международного значения. Они значительно сокращают путь между портами разных стран, а отсюда следует экономия времени на перевозку, экономия топлива, зарплат и других расходов при транспортировке грузов или перевозке пассажиров. В статье проанализированы основные показатели Суэцкого и Панамского каналов, доказано их преимущество в экономии расстояния следования грузов и пассажиров, а также описана необходимость в освоении новых альтернативных международных морских маршрутах, которые предлагают более конкурентные тарифы за проход судов, и благоприятные условия прохода по каналу.

Ключевые слова: международные каналы, Суэцкий канал, Панамский канал, Северный морской путь, преимущества использования морских каналов.

Постановка проблемы. Страна, которая в своей транспортной инфраструктуре имеет канал международного значения, по сути, концентрирует у себя почти весь транзитный поток на данном международном сообщении. В какой-то мере она может даже определенным образом влиять на экономическое развитие отдельных государств. Для развития мирового судоходства Суэцкий и Панамский каналы имеют огромное

экономическое значение – а именно – сокращение морских и океанских путей между многими странами мира, что позволило увеличить грузооборот судов, существенно сократить транспортные расходы и время на переход из одного порта в другой. А для своих стран доходы от работы этих каналов являются бюджетообразующими статьями.

Но, за последние десятилетия эти каналы стали монополистами в сфере международных перевозок и даже в какой-то мере контролирующими органами в морских сообщениях между различными государствами. На каналах наблюдаются заторы, а монопольное положение и ограниченные возможности на этих каналах приводят к тому, что проход, как правило, нужно резервировать за несколько месяцев, а иногда и за год вперёд. В свою очередь, это сказывается на простое судов, которые влекут за собой денежные потери судовладельцев. Возникает необходимость в освоении новых альтернативных международных морских маршрутах, которые предложат более конкурентные тарифы за проход судов, и более благоприятные условия прохода по каналам. При сравнении Суэцкого канала и Северного морского пути, последний отличается ценовой политикой, безопасностью прохождения судов и временем, затраченным на переход из одного порта в другой.

Анализ последних научных достижений и публикаций. Вопросы значения международных каналов в мировой торговле рассматривались в работах А.Б. Николаевой [1], Б.И. Кожохина [2], П.А. Павловского[3], а также в публикациях В.Чернова [5], Оливье Трюк [6] и др.

Целью статьи является изучение влияния работы Суэцкого (Египет) и Панамского (Панама) каналов на экономику стран их базирования, выявление транспортных преимуществ, при использовании этих каналов, а также сравнительная характеристика экономического преимущества альтернативного международного канала Северный морской путь (Россия) с египетским Суэцким каналом.

Изложение основного материала. Проливы и каналы являются одним из главных факторов в сфере международных перевозок и торговли. Среди них заметно выделяются каналы международного значения. Поэтому каждое государство при наличии географических возможностей стремится обладать одним из таких каналов или проливов в своей транспортной инфраструктуре для возможности регулирования и контроля морских сообщений между различными государствами. Страна, контролирующая такой канал, может определенным образом влиять на экономическое развитие отдельных государств. К таким международным морским каналам относятся Суэцкий и Панамский. Для развития мирового судоходства эти каналы имеют огромное экономическое значение – а именно – сокращение морских и океанских путей между многими странами мира, что позволило увеличить грузооборот судов, существенно сократить транспортные расходы и время на переход из одного порта в другой. Параметры этих каналов показаны в таблице 1.

Таблица 1

Сравнительная характеристика параметров судоходных каналов [7,8]

Показатели	Панамский канал	Суэцкий канал
Путь соединений	Атлантический и Тихий океаны	Средиземное море с Индийским океаном через Красное море
Официальное открытие, год	1920	1869
Длина канала, км	81,6	193,25
Губина канала, м	12,5	24,0
Пропускная способность канала, тыс.судов/год	14	18
Ширина канала, м	150 (мин.знач.)	205
Время прохода по каналу, час	от 4 часов 10 мин до 9 часов	около 14 часов

Эти каналы разные по своим параметрам и по траектории соединений, но объединяет их стратегическая важность для своего государства и экономическое значение для перевозчиков. Главное преимущество, например Суэцкого канала для мировой экономики заключается в том, что он значительно сокращает водный путь между Индийским и Атлантическим океанами. Ранее приходилось огибать всю Африку, чтобы попасть в Индийский океан. До открытия канала, транспортировка осуществлялась путем разгрузки кораблей и сухопутной перевозкой между Средиземным и Красным морями. Канал состоит из двух частей – к северу и к югу от Большого Горького Озера, соединяя Средиземное море с Суэцким Заливом на Красном море. Главное отличие Суэцкого канала от подобных ему в том, что здесь ровный рельеф местности и никаких шлюзов на канале нет, а морская вода свободно перемещается по нему. Указанное сокращение пути представлено в таблице 2 следующими цифрами [4].

Таблица 2

Преимущества использования Суэцкого канала

Порты отправления и назначения	Расстояние, миль		Сокращение пути благодаря каналу	
	Через канал	Вокруг Африки	мили	%
Одесса-Бомбей	4198	11878	7680	65
Генуя-Бомбей	4478	10576	6098	53
Марсель-Бомбей	4573	9824	5251	54
Лондон-Бомбей	6260	10721	4461	41
Гамбург-Бомбей	6567	11028	4461	40
Лондон-Калькутта	7945	11597	3652	33
Ливерпуль-Иокогама	11113	14436	3323	24

Как видно из таблицы 2, экономия расстояния достигает в некоторых случаях до 70%. Благодаря этому суда экономят не только на топливе, но также имеют возможность совершить большее число поездок в течение одного и того же периода времени, что сказывается на прибыли судовладельцев.

На сегодняшний день Суэцкий канал входит в транспортную инфраструктуру Египта. Египетская Администрация Суэцкого канала – Suez Canal Authority, SCA. По существующим правилам Суэц могут проходить суда всех стран, не находящихся в состоянии войны с Египтом. Правила эксплуатации запрещают появление в нем лишь кораблей с атомными силовыми установками. В настоящее время порядка 10% всех мировых морских перевозок осуществляется через Суэцкий канал. Стратегическое значение канала заключается в транспортировке нефти и газа из Персидского залива в страны Запада. Особое значение для экономики Египта имеет транспортная система Суэцкого канала, включающая не только канал и инфраструктуру, но и несколько расширяющих его возможности нефтепроводов. Суэцкий канал является одним из основных источников дохода своей страны, наряду с добычей нефти и туризмом. Об этом свидетельствуют основные показатели работы канала в таблице 3 [7].

За анализируемый период видно снижение количества судопроходов на 3,18 тыс.судов – многие судовладельцы из-за недостаточного обеспечения безопасности от пиратства на канале отказываются от такого пути, но доход от эксплуатации канала увеличился на 527,9 млн.долл. – за счет повышения тарифов за проход судами. С 1 мая 2013 года в зависимости от типа судна и его тоннажа на 5% повышена пошлина для танкеров, транспортирующих сырую нефть, нефтепродукты и природный газ. На 2,5% увеличились сборы за проход по каналу судов с автомобилями на борту, для остальных грузовых судов сборы выросли на 3% [10]. Многие судовладельцы начинают искать другой путь.

Динамика основных показателей работы Суэцкого канала

Годы	Показатели		
	Грузооборот, млн.тонн	Количество судопроходов, тыс.судов	Доход от эксплуатации, млрд.долл.
2007	848,16	20,38	4,6
2008	910,06	21,42	5,38
2009	734,45	17,23	4,29
2010	846,39	18,0	4,77
2011	928,88	17,8	5,22
2012	928,45	17,2	5,13

Аналогичный по мощности канал – Панамский. Это судоходный канал, который соединяет Панамский залив Тихого океана с Карибским морем и Атлантическим океаном. Сам канал расположен на Панамском перешейке и находится в расположении государства Панама. Канал управляется государственным агентством Панамы Autoridad del Canal de Panama (АСР). Строительство канала стало одним из крупнейших и сложнейших строительных проектов. Панамский канал оказал неопределимое влияние на развитие судоходства и экономики в целом в Западном полушарии и на всей Земле, что обусловило его чрезвычайно высокое геополитическое значение. Преимущества использования Панамского канала на различных направлениях демонстрирует таблица 4 [4].

Экономика самой Панамы базируется в первую очередь на эксплуатации Панамского канала, а затем на банковском и страховом деле, регистрации судов под флагом страны и туризме. Эти отрасли составляют примерно две трети ВВП Панамы, в них заняты примерно две трети работающих. Ежегодно через канал проходит до 14 тысяч судов, в основном под флагом США, Колумбии, Китая, Японии, Канады, Чили и др. На рисунке 1 представлен рейтинг стран по общему тоннажу грузов, которые пользуются данным каналом [8].

Таблица 4

Преимущества использования Панамского канала [4]

Порты отправления и назначения	Расстояние, миль		Сокращение пути благодаря каналу	
	Через канал	Другим путем	мили	%
Нью-Йорк-Сан-Франциско	5263	13107 М*	7844	60
Нью-Йорк-Ванкувер	6050	13907 М	7857	56
Нью-Йорк-Вальпараисо	4627	8337 М	3710	45
Ливерпуль-Сан-Франциско	7930	13507 М	5577	41
Ливерпуль-Ванкувер	8717	14317 М	5600	39
Нью-Йорк-Иокогама	9700	13042 М	3342	26
Нью-Йорк-Сидней	9692	13051 М	3359	26
Нью-Йорк-Шанхай	10584	12324	1740	14
Нью-Йорк-Сингапур	8885	10141	1256	12

*Примечание: М – через Магелланов пролив.

Мировой торговый оборот через канал составляет около 5% в год. Причем 42% торгового оборота США, 15% - Чили и по 9% Китая и Японии – идет через Панамский канал. Благодаря каналу Панамская экономика ежегодно растет, о чем свидетельствует рост ВВП страны с 26,8 млрд.долл. за 2010 год до 34,8 млрд.долл. за 2012 год [9].

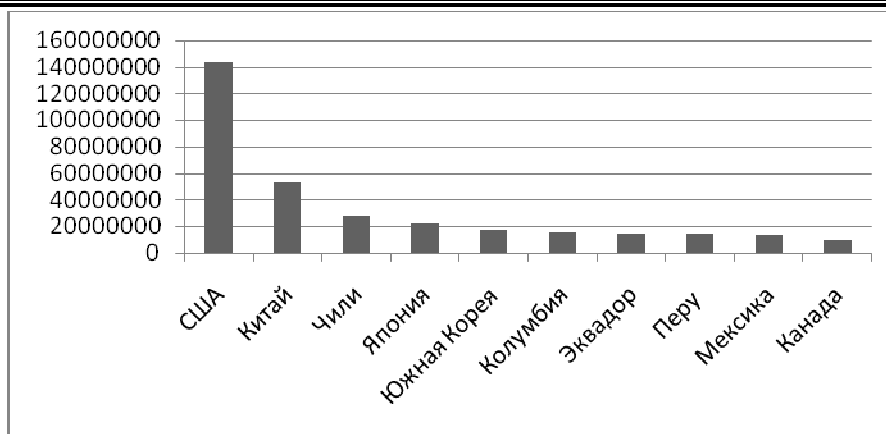


Рис.1. Динамика использования Панамского канала за 2012 год

Канал пропускает суда самых разных типов – от частных яхт до огромных танкеров и контейнеровозов. Покупательная способность Панамы делает эту страну одной из пяти самых богатых стран в Латинской Америке. Основные показатели за период 2011-2013 гг. данного канала показаны в таблице 5 [8].

Таблица 5

Основные показатели работы Панамского канала

Годы	Показатели		
	Грузооборот, РСУМС	Количество судопроходов, тыс.судов	Доход от эксплуатации канала, млрд.долл.
2011	321,8	14,7	1,7
2012	333,2	14,5	1,9
2013	320,1	13,7	1,8

Из таблицы видно, что постепенное снижение по всем показателям произошло за 2013 год – на это повлияло повышение пошлин за проход судов с июля 2012 года. Решением администрации Панамского канала было принято увеличивать не единовременно, а на протяжении двух лет, а именно на 7,5% каждый год. [11].

На сегодняшний день мировое судоходство набирает обороты, размеры судов растут. В последнее время по Панамскому каналу наблюдается тенденция сокращения судопроходов из-за малой мощности пропускной способности канала, которая не справляется с современным грузопотоком, имея серьезные ограничения по параметрам проходящих судов. Кроме того, на Панамском канале уже давно наблюдаются заторы, во время которых первым проходит судно, готовое заплатить больше других. Монопольное положение и ограниченные возможности канала на Панаме приводят к тому, что проход, как правило, нужно резервировать за несколько месяцев, а иногда и за год вперед. Т.е. на сегодняшний день суда, которые могут пройти через шлюзы канала – это суда класса Panamax. И по современным экономическим меркам Panamax – судно средних размеров. В связи с вышесказанным значительная часть торговых судов, циркулирующих между Азией и американским континентом, идет в обход Панамского канала.

Для судовладельцев в условиях тяжелой ситуации на мировом рынке фрахта любое повышение расходов чувствительно. Поэтому некоторые страны, учитывая эту ситуацию, стремятся предложить свои, более выгодные альтернативы уже исторически проверенным каналам. Например, Россия предлагает для судоходства свой канал - «Северный морской путь». Северный морской путь рассматривается как трансконтинентальный Евро-Азиатский морской транспортный коридор, открытый для судоходства лишь с 2010 года, но в перспективе станет пользоваться большим спросом [1]. Это кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком. Законодательством РФ определен как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в

Арктике». Северный морской Коридор проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). Альтернатива Северному морскому пути – транспортные артерии, проходящие через Суэцкий или Панамский каналы. Например, если расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Иокогаму (Япония) через Суэцкий канал, составляет 12 840 морских миль, то Северным морским путём – только 5770 морских миль, экономия в 7070 морских миль. Северный морской путь был открыт для международного судоходства в 1991 году, после распада СССР. Однако лишь сравнительно недавно, после глобального потепления и вследствие таяния льдов Арктики, этот маршрут стал привлекать иностранные компании. Так, в 2009 году два коммерческих судна последовали курсом между Европой и Азией через северные воды России [5]. Сравнительный количественный показатель судопроходов по трем конкурирующим каналам показаны в таблице 6.

Таблица 6

Количественное сравнение судопроходов по каналам [5,6,7]

Года	Грузооборот по СМП	Количество судопроходов		
		по СМП, судов	по Суэцкому каналу, тыс.судов	по Панамскому каналу, тыс.судов
2010	110,0 тыс.тонн	4	18,0	14,9
2011	820,0 тыс.тонн	34	17,8	14,7
2012	1,26 млн.тонн	46	17,2	14,5

По мнению специалистов в качестве значительных клиентов Севморпути могут оказаться:

- лицензиаты уникального Штокмановского месторождения нефти и газа с запасами свыше трёх триллионов кубометров газа, Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции с месторождениями, прежде всего Приразломным, северо-онежских бокситов, полиметаллов и марганца на архипелаге Новая Земля, в случае экспорта в страны Юго-Восточной Азии;
- экспортёры СПГ с п-ва Ямал. Добывать газ планируется из Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения, на разработку которого выдана лицензия компании ОАО «Ямал СПГ».

Также планируется обустроить порт Сабетта и построить флот газозовов ледового класса. Это поможет начать разработку газоконденсатных месторождений полуострова Ямал [1].

Все суда, решающие пройти по Северному морскому пути, должны быть сертифицированы на «ледовое сопротивление», что предполагает наличие усиленного корпуса, специального оборудования, обученной команды, специальной защиты руля и винтов – по согласованию с российскими властями. Перемещаться в этих водах можно лишь позади одного из шести российских ледоколов, на которых оборудованы плавучие госпитали и находится все необходимое оборудование для первичных мероприятий по борьбе с разливом нефти.

Если для примера взять путь перехода из Европы в Китай, то на проход по Северному морскому пути нужно 25 дней и 625 тонн мазута, а при использовании Суэцкого канала – 35 дней и 875 тонн мазута. Если учесть, что с 2004 по 2011 год тонна мазута подорожала с 200 до 700 долл. Из простых расчетов видно, что сокращается время перехода на 10 дней, которые экономят 175000 долл. на топливе, а отсюда еще экономия на зарплате и других сопутствующих расходах. Проход по Суэцкому каналу стоит 140 000 долл. Для судна, перевозящего 25 000 грузов, это соответствует 5,6 долл. за тонну. Отсюда тариф примерно в 5 долл. за тонну, установленный Росатомфлотом на аренду ледокола [6].

Учитывая все вышеперечисленное, можно выделить основные преимущества использования Севморканала для транзитных перевозок: экономия на топливе; уменьшение продолжительности рейса уменьшают расходы на оплату труда персонала и уменьшают стоимость фрахта судна; отсутствует платеж за проход судна (в отличие от Суэцкого канала и Панамского канала) – но необходимо заплатить ледокольный сбор; отсутствуют очереди (как в случае с Суэцким и Панамским каналами); отсутствует риск нападения пиратов – не

нужно принимать на борт вооруженную охрану; отсутствие ограничения на размер судов (Суэцкий канал не способен принимать корабли с осадкой более 20,1 метров)

В ближайшем будущем, по мнению специалистов, предполагается круглогодичная навигация по Северному морскому пути.

Выводы. Проведенный анализ показателей работы Суэцкого и Панамского каналов как важных международных морских сообщений, а также исследования их преимуществ в мировой торговле, еще раз подтвердили их экономическую значимость и необходимость. На основе этого можно сделать вывод, что каналы имеют огромное положительное влияние на ВВП экономики своих стран, но при этом они являются монополистами, а в какой-то мере и контролирующими органами в морских сообщениях между некоторыми государствами. Это проявляется в периодическом повышении тарифов за проход судов, участвовавшие заторы и устанавливаемые администрациями каналов первоочередные очереди прохождения судов по каналу (по принципу – кто заплатит больше, тот первый проходит по каналу). Сюда еще следует отнести тот факт, что обеспечение безопасности прохождения судов по Суэцкому каналу возможно только за определенную плату и только при принятии на борт вооруженной охраны. Конечно же такая ситуация не может не беспокоить судовладельцев, особенно которые перевозят стратегический груз. Поэтому возникает вопрос о выборе иного маршрута судов. Таким образом, Россией и был предложен свой арктический морской путь, который по предварительным подсчетам намного выгодней и безопаснее Суэцкого и Панамского каналов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Николаева А. Б. Северный морской путь: проблемы и перспективы. Научные статьи [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru>
2. Кожохин Б. И. К вопросу о правовом статусе международных морских проливов и каналов. Правоведение. 1960. - № 2. - С.131–136. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://http://law.edu.ru>
3. Павловский П. А. Морские грузовые перевозки в системе международной торговли и возможность использования зарубежного опыта российскими перевозчиками 2008 г. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.dissercat.com>
4. Масаковский В. П. Географическая картина мира в 2 кн. Кн.1.: Общая характеристика мира 4 изд., испр. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.litmir.net>
5. Чернов В. Добрая надежда на Суэцкий канал //информационно аналитическое агенство portnews.2013г.[Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://portnews.ru>
6. Оливье Трюк. Северный морской путь – альтернатива Суэцкому каналу. 2012 г. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.inosmi.ru/russia/2012>
7. Суэцкий канал [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.suezcanal.gov.eg>
8. Панамский канал [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.pancanal.com>
9. Мировая экономика [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.ereport.ru/>
10. РИА новости Египет повышает налог за проход судов по Суэцкому каналу.2013 г. [Электронный ресурс] /Режим доступа: [www. http://zn.ua](http://www.zn.ua)
11. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://rusecuador.ru>

Захарченко Л.В.

ЗНАЧЕННЯ МІЖНАРОДНИХ КАНАЛІВ У СВІТОВІЙ ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ

Головними елементами транспортної інфраструктури в морських перевезеннях є морські канали та протоки міжнародного значення. Вони значно скорочують відстань між портами різних країн, а звідси виходить економія часу перевезень, економія палива, заробітної плати та інших витрат при транспортуванні вантажів чи перевезенні

пасажирів. В статті проаналізовані основні показники Суецького та Панамського каналів, доведена їх перевага в економії відстані слідування вантажів та пасажирів, а також описана необхідність в освоєнні нових альтернативних міжнародних морських маршрутів, які пропонують більш конкурентні тарифи за прохід судів, і благоприємні умови для проходження по каналу.

Ключові слова: міжнародні канали, Суецький канал, Панамський канал, Північний морський шлях, переваги використання морських каналів.

Zaharchenko L.

IMPORTANCE OF INTERNATIONAL CHANNELS IN THE WORLD TRANSPORT SYSTEM

The main elements of the transport infrastructure in the maritime transport are sea straits and channels of international importance. They reduce the path between the ports of different countries, and this implies time savings on transportation, fuel economy, salaries and other expenses during the shipping or transportation of passengers. The article analyzes the main indicators of the Suez and Panama canals, proved their advantage in the economy following distance freight and passengers, and also describes the need for the development of new alternative international maritime routes, which offer more competitive rates for the passage of vessels and favorable conditions of passage through the channel.

Key words: international channels, Suez Canal, Panama Canal, Northern Sea Route, advantages of using marine channels.

УДК 656.6:330.3

Переверзєва І.Ф.

ПЕРСПЕКТИВИ ВИХОДУ З КРИЗОВОГО СТАНУ МОРСЬКИХ ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

У статті проведено аналіз сучасного стану морських торговельних портів України, проаналізовано динаміку результатів їх функціонування протягом п'яти років, досліджено Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року та систематизовано елементи та заходи, що сприятимуть виходу з кризового стану морських торговельних портів України.

Ключові слова: морські торговельні порти, кризовий стан, концесія, стратегія розвитку.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день більшість морських підприємств України, включаючи морські торговельні порти (далі – МТП) ще перебувають у кризовому стані, незважаючи на проведення низки державних реформ, направлених на підняття статусу морської держави, зокрема Закону України «Про морські порти України» від 13.06.2013 року. Дана ситуація не змінюється через дію низки умов, головною з яких можна вважати відсутність державного інвестування у морські порти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання функціонування морських торговельних портів України досліджували наступні автори: Чередниченко В.В., Коба В.Г., Боняр С.М., Ковбатюк М.В., Корнійко Я.Р., Шкляр В.В. та інші.