

Н. М. Белова,
к. е. н., доцент б. в. з. економічної теорії та міжнародної економіки,
Чорноморський Державний Університет ім. Петра Могили

ОСОБЛИВОСТІ АНАЛІЗУ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРИ ПРОЕКТУВАННІ СТРАТЕГІЇ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

Стаття присвячена вдосконаленню методики аналізу ринку перевезень вантажів при міжнародних експортно-імпортних операціях для визначення сегмента ринку, на який слід орієнтувати свою діяльність судноплавним компаніям. Систематичний аналіз фрахтового ринку має включати: аналіз структури і динаміки флоту за категоріями; аналіз конкурентного середовища та типів конкуренції; баланс наявного флоту та кількості вантажів. Доведено, що судноплавним компаніям слід орієнтувати свою діяльність на перевезення вітчизняних генеральних та навалочних вантажів у нелінійному (трамповому) судноплаванні.

The article is devoted to the improvement of the freight market analysis methodology within international export-import operations to choose a segment of the market, which shipping companies should orient their activities for. The systematic analysis of the freight market should include: analysis of the structure and dynamics of the fleet by category; the analysis of the competitive environment and the types of competition; the balance of the existing fleet and quantity of the goods. It is proved that shipping companies should focus their activities on the domestic transportation of general and bulk cargo in the nonlinear shipping.

*Ключові слова: судноплавні компанії, ринок перевезень.
Key words: shipping companies, transportation market.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ В ЗАГАЛЬНОМУ ВИДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК З ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ТА ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Морський транспорт є важливою галуззю економіки України. Його ефективне функціонування є необхідним чинником становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу і економіки у цілому. Географічне положення України стимулює розвиток її транспортного потенціалу, інтеграцію у світову транспортну систему, насамперед, як країни, яка має можливість забезпечити транзитні перевезення вантажів, що проходять через центр Європи найкоротшим шляхом.

Але падіння кон'юнктури фрахтового ринку внаслідок світової економічної кризи 2008 року призвело до того, що вітчизняні судноплавні компанії залишилися на межі банкрутства внаслідок втрати традиційних вантажопотоків, відповідно для подальшого фун-

кціонування слід проаналізувати поточний стан ринку для визначення подальших шляхів роботи.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Проблеми морського транспорту викладені в роботах Громова М.М., Панченко Т.О., Чудновського О.Д., Воевудського Є.М., Конєвцевої Н.О., Лапкіної І.О., Махуренко Г.С., Громова Е.П., Тарасової І.П.

ВИЗНАЧЕННЯ ЧАСТИНИ ПРОБЛЕМИ, ЩО НЕ ВИРІШЕНА РАНІШЕ

Практична задача аналізу фрахтового ринку здійснюється судноплавними компаніями постійно. Представниками наукової школи Одеського національного морського університету розроблена методика аналізу фрахтового ринку, але вона не враховує необхідності врахування не лише технічних, але й економічних показників роботи флоту.

Таблиця 1. Структура світового флоту за типами суден 2006–2011 рр., млн т / %

Тип судна	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Зростання 2011/2006, %
Танкер	285519,0	304396,0	316759,0	336156,0	354219,0	382975,0	34,13
	34,6	36,1	37,0	37,5	36,9	36,7	
Балкер, з них	294588,0	300131,0	307661,0	320584,0	345924,0	367542,0	24,76
	35,7	35,6	35,9	35,8	36,0	35,3	
- Руда/балкер/ нафта	14456,0	12612,0	12110,0	9695,0	7817,0	5614,0	-61,16
	1,8	1,5	1,4	1,1	0,8	0,5	
- Руда/балкер	280132,0	287519,0	295551,0	310889,0	338107,0	361928,0	29,20
	33,9	34,1	34,5	34,7	35,2	34,7	
Універсальне суховантажне	99872,0	97185,0	94768,0	92048,0	96218,0	100934,0	1,06
	12,1	11,5	11,1	10,3	10,0	9,7	
Контейнеровоз	77095,0	82793,0	90462,0	98064,0	111095,0	128321,0	66,45
	9,3	9,8	10,6	10,9	11,6	12,3	
Інші типи суден, з них	68578,0	59730,0	47324,0	48991,0	52508,0	62554,0	-8,78
	8,3	7,1	5,5	5,5	5,5	6,0	
- Газовоз	19074,0	19469,0	20947,0	22546,0	24226,0	26915,0	41,11
	2,3	2,3	2,4	2,5	2,5	2,6	
- Хімовоз	7974,0	8027,0	8004,0	8290,0	8919,0	8823,0	10,65
	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	
- Танкер змішаного типу	785,0	906,0	947,0	1001,0	1261,0	1168,0	48,79
	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
- Паром та пасажирські	5319,0	5495,0	5561,0	5589,0	5649,0	5754,0	8,18
	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	
- Інші	35426,0	25833,0	11865,0	11565,0	12453,0	19894,0	-43,84
	4,3	3,1	1,4	1,3	1,3	1,9	
Загалом	825652,0	844235,0	856974,0	895843,0	959964,0	1042328,0	26,24
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Таблиця 2. Розподіл морського торгового флоту за віком станом на 31.12.2011 (відсоток від загального дедвейту)

	Тип судна	0-4 роки	5-9 років	10-14 років	15-19 років	Понад 20 років	Середній вік, років
Всього в світі	Всі судна	25,1	21,0	16,7	10,9	26,2	12,0
	Танкери	30,3	25,0	16,4	14,6	13,6	10,0
	Балкери	21,6	19,0	19,1	9,0	31,3	12,9
	Універсальні	10,1	12,6	10,9	9,6	56,8	17,4
	Контейнеровози	34,7	25,7	18,6	8,0	13,0	9,1
	Інші	19,6	14,4	10,7	9,1	46,3	15,1
Країни з відкритим реєстром	Всі судна	27,6	21,3	16,7	10,5	24,0	11,5
	Танкери	31,1	24,9	16,6	15,7	11,8	9,8
	Балкери	24,7	19,7	18,4	7,8	29,5	12,3
	Універсальні	11,5	14,3	13,2	9,6	51,3	16,5
	Контейнеровози	39,0	23,5	16,0	7,9	13,5	8,9
	Інші	22,4	15,0	9,8	5,9	46,9	14,7
Розвинені країни	Всі судна	28,4	29,9	17,6	7,8	16,3	9,9
	Танкери	36,5	35,4	14,3	6,7	7,1	7,7
	Балкери	19,6	25,5	23,9	6,1	24,9	11,9
	Універсальні	14,9	23,9	15,8	12,8	32,6	13,7
	Контейнеровози	30,6	31,6	19,1	8,8	9,9	8,9
	Інші	22,4	19,9	15,0	10,7	31,9	13,0
Країни з перехідною економікою	Всі судна	20,1	6,2	11,5	10,3	51,8	16,2
	Танкери	34,4	7,4	15,5	7,1	35,5	12,6
	Балкери	9,1	7,2	10,9	13,1	59,7	18,2
	Універсальні	6,7	4,3	5,0	10,1	73,8	20,1
	Контейнеровози	47,0	3,3	16,1	8,2	25,4	10,5
	Інші	32,0	7,0	14,8	10,0	36,3	13,1
Країни, що розвиваються	Всі судна	24,6	18,9	17,1	11,8	27,7	12,4
	Танкери	28,0	21,0	17,7	17,5	15,8	10,8
	Балкери	23,1	18,3	18,6	9,6	30,5	12,8
	Універсальні	9,6	10,9	10,7	8,5	60,4	17,9
	Контейнеровози	35,9	24,4	19,3	7,2	13,1	9,1
	Інші	17,6	12,9	10,5	7,8	51,2	15,9

ЦІЛЬ ДАНОЇ СТАТТІ

Метою даної статті є створення системної методики аналізу фрахтового ринку. Відповідно завданнями статті є:

- розробка критеріїв аналізу фрахтового ринку при міжнародних перевезеннях;
- здійснення практичного аналізу за допомогою сформованої методики;
- визначення сегмента ринку, на який слід орієнтуватися вітчизняним судноплавним компаніям.

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО ЗМІСТУ СТАТТІ

Аналіз ринку перевезень вантажів є основою для стратегічного планування роботи судноплавної компанії, оскільки такий аналіз визначає умови функціонування компанії на ринку перевезень, а також напрями можливого розвитку компанії [1; 2].

Автором пропонується наступна методика аналізу ринку перевезень вантажів:

- аналіз структури і динаміки світового флоту за різними категоріями суден дозволяє оцінити наявні ресурси флоту; аналіз вікової структури флоту вказує на місце національного флоту в структурі світового флоту, вік суден є чинником конкурентної позиції, оскільки, як правило, визначає загальний технічний стан корпусу та обладнання, швидкість руху, відповідність нормам світових морських конференцій;

- аналіз світового флоту в розрізі країн реєстрації з урахуванням приналежності прапора дає інформацію про основні країни-конкуренти;

- аналіз українського флоту дає інформацію про внутрішніх конкурентів;

- аналіз типів ринкових структур дозволяє визначити тип конкуренції на ринку перевезення окремих типів вантажу, виявлення монополістичних та олігопольних ринків перевезення вантажів сільськогосподарського призначення обмежує напрями стратегічного розвитку;

- аналіз балансу наявного флоту та кількості вантажу, що пред'явлено до перевезення, дає змогу оцінити надлишки або нестачу флоту за

Таблиця 3. Замовлення на нові судна за типами

Рік	ТАНКЕРИ			БАЛКЕРИ			ІНШІ			ЗАГАЛЮМ		
	Кількість	Мли тонн дедвейт	Середній розмір судна, т	Кількість	Мли тонн дедвейт	Середній розмір судна, т	Кількість	Мли тонн дедвейт	Середній розмір судна, т	Кількість	Мли тонн дедвейт	Середній розмір судна, т
1980	99	7.0	70 707	135	4.7	34 815	552	4.4	7 971	786	18.0	22 901
	13	39		17	26		70	24		100	100	
1985	72	3.9	54 167	339	14.7	43 363	539	5.7	10 575	950	25.0	26 316
	8	16		36	59		57	23		100	100	
1990	81	8.7	107 407	119	9.6	80 672	523	4.0	7 648	723	23.0	31 812
	11	38		16	42		72	17		100	100	
2002	69	7.5	108 696	299	18.8	62 876	699	10.5	15 021	1 067	36.8	34 489
	6	20		28	51		66	29		100	100	
2003	120	12.6	105 000	217	11.6	53 456	704	11.1	15 767	1 041	35.3	33 910
	12	36		21	33		68	31		100	100	
2004	161	19.1	118 634	195	13.0	66 667	589	8.8	14 941	945	40.5	42 857
	17	47		21	32		62	22		100	100	
2005	154	20.8	135 065	188	13.1	69 681	1 202	10.5	8 735	1 544	44.4	28 756
	10	47		12	30		78	24		100	100	
2006	112	14.4	128 571	310	21.0	67 742	1 048	9.8	9 351	1 470	45.2	30 748
	8	32		21	46		71	22		100	100	
2007	182	23.4	128 371	226	14.1	62 389	1 131	11.5	10 168	1 539	49.0	31 839
	12	48		15	29		73	23		100	100	
2008	281	29.4	104 626	161	11.2	69 565	1 265	8.6	6 798	1 707	49.2	28 822
	16	60		9	23		74	17		100	100	
2009	294	27.0	91 837	264	13.9	52 652	1 262	7.9	6 260	1 820	49.4	27 143
	16	55		15	28		69	16		100	100	
2010	315	29.0	92 063	308	23.2	75 325	1 341	16.8	12 528	1 964	70.5	35 896
	16	41		16	33		68	24		100	100	
2011	322	24.7	76 578	310	25.2	81 290	1 766	21.2	12 026	2 398	71.1	29 648
	13	35		13	35		74	30		100	100	

конкретним типом, що вказує на пріоритетні напрями діяльності, аналіз динаміки індексів фрахтових ставок дозволяє виявити найбільш прибуткові райони плавання.

Станом на кінець 2011 року світовий торговий флот складав більше 1,04 млрд тонн дедвейту, що в середньому на 8,6% більше, ніж в 2010 році. Але зростання флоту здійснювалося неоднаково за типами суден [3—8]. Структура флоту за типами суден подана в табл. 1.

Таким чином, за 6 років загальна тоннажність флоту зросла на 26,24%, за 2011/2010 — на 8,6%.

Середній вік суден розраховувався з припущенням про те, що вік суден в межах кожного інтервалу розподілений рівномірно, для суден віком понад 20 років серединою інтервалу вважався вік 23,5 років (табл. 2) [9; 10].

Середній вік світового флоту відповідно до розрахунків в табл. 2 складає 12 років. Наймолодшим є флот розвинених країн та країн з відкритим реєстром. Найстаршим (16,2 роки) є флот країн з перехідною економікою. При цьому питома вага суден віком до 9 років у розвинених країн складає 60%, для країн з перехідною економікою — всього чверть. Вага найстарших суден віком понад 15 років для розвинених країн складає 20%, для країн з перехідною економікою — більше 62%, причому 51,8% з них — за рахунок суден, старших за 20 років.

У табл. 3 подана інформація про замовлення на нові судна (кількість і загальний тоннаж), середній розмір суден з урахуванням їх типів. Кожний рік представлено 2 рядками: статистика в першому рядку подана у фізичних величинах, у другому — у відсотках від загальної кількості.

В 2011—2010 роках спостерігаються максимальні за кількістю і загальним дедвейтом замовлення на нові

судна. Більше всього замовлень на контейнеровози — 70%, кількість замовлень на танкери і балкери приблизно однакова — по 13%. За 25 років кількість замовлень на нові судна збільшилася в 3 рази.

Аналіз міжнародного ринку перевезень. Розглянемо структуру світового флоту з урахуванням країни приналежності суден. За міжнародним законодавством, судна мають право ходити під прапором інших країн, тому флот країни складається з суден під контролем національних судноплавних компаній, тобто суден під власним і іноземним прапором. Приблизно 47% флоту контролюють країни Європи, 46% — країни Азії та Океанії, 6% — країни Америки, менше 1% — країни Африки.

Прогнозується, що в подальшому питома вага флоту під іноземним прапором не буде збільшуватися через наступні причини:

— наявність каботажних вантажів, перевезення яких суднами під іноземними прапорами обмежується, частково адміністративно, частково — за рахунок суттєвого (у десятки разів) зменшення судових зборів; тому

Таблиця 4. Український флот 2001—2011 рр., тис. т. дедвейту

	всього	танкери	балкери	генвантажні судна	контейнеровози
2001	2572	130	416	1507	51
2002	2080	62	207	964	37
2003	1667	89	265	880	45
2004	1592	56	100	718	27
2005	1454	45	100	613	27
2006	1081	64	160	684	22
2007	1379	34	100	621	40
2008	1131	50	160	670	34
2009	1147	29	100	601	34
2010	1131	51	160	685	27
2011	1145	34	100	612	29

Таблиця 5. Структура українського флоту згідно до даних реєстру, 31.12.2011

№	Клас судна	кількість суден	місткість, млн рег. т
1	Морські судна і судна змішаного плавання самохідні і несамохідні валовою місткістю 100 і більше	778	1094729
2	Морські судна з класом іноземного класифікаційного товариства, сертифіковані Регістром України	127	578669
3	Морські судна і судна змішаного плавання самохідні і несамохідні валовою місткістю менше 100	1840	783044
	Разом	2745	2456442

Таблиця 6. Розподіл Регістру за типами суден, 31.12.2011

Тип судна	I частина Регістру	II частина Регістру	Разом
ВСЬОГО	778	127	905
суховантажні судна	119	53	172
судна для генерального вантажу	42	25	67
балкери	1	7	8
судна типу Ро-Ро	4	9	13
контейнеровози	2	3	5
хімовози	1	0	1
наливні	29	6	35
рефрижератори	12	3	15
РАЗОМ	210	106	316
технічні судна	568	21	589

Таблиця 7. Судноплавні компанії України, 01.01.2012

Компанія	кількість суден	місткість, млн рег. т	місткість, %
ВАТ УДП	675	1,05	26
АСК Укррічфлот	175	0,44	11
Торговий флот Донбасу	33	0,44	11
Черноморпуть	31	0,08	2
Черноморнефтегаз	17	0,08	2
Укрферрі	2	0,08	2
Севастопольська рибодобуваюча компанія	6	0,04	1
Чорномортехфлот	64	0,04	1
МТП Херсонський	40	0,04	1
Столична компанія суднохідна	10	0,04	1
Інші	1222	1,70	42
Всього	2275	4,04	100

середній розмір суден під національним прапором у декілька разів менший середнього розміру суден під іноземним прапором;

— перевезення товарів стратегічного значення здійснюється під контролем держави з рядом обмежень;

— деякі країни провели реформу морського законодавства для повернення свого флоту за рахунок максимального наближення умов власного реєстру до умов міжнародних відкритих (зниження оподаткування, спри-

Таблиця 8. Розподіл ринку лінійних перевезень, %

Рік	10 найбільших компаній	25 найбільших компаній	50 найбільших компаній	100 найбільших компаній	Всього
2005	42,0	н/д	н/д	91,0	100,0
2007	52,1	79,5	88,0	93,6	100,0
2009	53,1	81,3	89,1	94,2	100,0
2011	60,0	83,7	90,5	94,8	100,0

ятливі умови фінансування суден, можливість працевлаштування іноземної команди).

Аналіз українського ринку перевезень визначає основних конкурентів судноплавної компанії, оскільки українські судновласники орієнтуються, в першу чергу, на національні вантажі.

Згідно звітів ЮНКТАД за 2001—2011 року статистику динаміки українського флоту можна представити наступним чином (табл. 4).

Таким чином, за 10 років український флот зменшився в 2,27 разів. Останній раз український флот зазначався в переліку 35 найбільших флотів в світі 2006 році.

Згідно даних Регістру Судноплавства України, отриманих на основі аналізу Регістрової Книги Суден 2011 року, український флот має наступну структуру (табл. 5).

Третя частина Регістру складається повністю з суден технічного призначення. Структура суден першої та другої частини Регістру наступна (табл. 6).

Загальна середня місткість українських суден складає 2 457 т, такі малотоннажні судна ефективно використовувати лише для змішаних сполучень "ріка — море" в межах Чорноморського басейну.

В Україні діють більше 600 судноплавних компаній, більшість яких володіють одним судном. Найбільші перевізники України представлені в табл. 7.

Таким чином, за офіційною українською статистикою, кількість суден під національним управлінням складає 2272 од. загальним обсягом 4,04 млн реєстрових тонн, при цьому 42% тоннажу належить 10 найбільшим компаніям, 26% тоннажу — 1 компанії — ВАТ Українське Дунайське пароплавство.

Стратегія судноплавної компанії визначається, зокрема, типом ринкової структури, який визначає принципи ціноутворення. Тип конкуренції на ринку визначається наступними факторами:

- гомогенність товару / послуги;
- доступність інформації про ринок;
- ступінь легкості вступу на ринок і виходу з нього;
- кількість і розмір продавців на ринку;
- кількість покупців на ринку.

Ступінь конкуренції на ринку перевезень диференціюється залежно від типу вантажу (насіпні / навалочні, наливні, генеральні, спеціальні вантажі, контейнери) та способу організації перевезення (лінійне і трапове судноплавство). Як правило, лінійний спосіб перевезення використовується для транспортування контейнерів, для перевезення інших типів вантажів використовується трапове судноплавство.

Основною тенденцією на ринку лінійних контейнерних перевезень є процес укрупнення судноплавних компаній за рахунок злиття та поглинання малих судноплавних компаній великими (табл. 8).

Таким чином, найбільша кількість суден належить до групи малих та середніх суден місткістю до 3000 ТЕУ. Суднами найбільшої місткості (більше 6000 ТЕУ) володіють 4 компанії, причому компанія Мерск володіє третиною суден великої вантажності. Отже, ри-

нок лінійних перевезень є олігополістичним ринком.

У траповому судноплаванні спостерігається тенденція до вузької спеціалізації невеликих судноплавних компаній. У табл. 9 подана характеристика компаній, що працюють на ринку лінійного і трапового судноплавання (без паромів, пасажирських суден і суден менше 2000 т).

Таким чином, на ринку морських перевезень існує лише 4 компанії (0,06% від загальної кількості компаній) з кількістю суден більше 300, що володіють 8% світового флоту. 16 найбільших компаній (0,32% від загальної кількості компаній) володіють 22% загального тоннажу і працюють на ринку лінійних перевезень.

Абсолютна більшість компаній володіє в середньому 1—10 суднами і працює на ринку трапових перевезень. В основному компанії володіють 1—4 суднами (66,81—90,52% компаній в світі) і займають в середньому третину спеціалізованих ринків, лише на ринку балкерних перевезень є великих декілька компаній, що володіють більше 100 суднами. В табл. 10 подана інформація про розподіл ринків за розміром компаній.

За загальним тоннажем, спеціалізовані ринки поділяються наступним чином (табл. 11). Найбільшим тоннажем (40,54% загального тоннажу) володіють компанії з 10—49 суднами, в середньому — 20, ще 45% тоннажу володіють компанії з 2—9 суднами. Декілька крупних компаній працюють на ринку балкерних, танкерних та рефрижераторних перевезень.

Для балкерного флоту характерний низький рівень концентрації, на ринку функціонує велика кількість невеликих компаній, хоча ринок перевезення залізної руди на 3/4 контролюється 3 компаніями. Ринок перевезення вугілля, зернових культур, наливних вантажів є найбільш конкурентним.

Таким чином, ринок трапового судноплавання є ринком монополістичної конкуренції.

Отже, на ринку перевезень функціонує 2 типи ринкових структур, що мають характеристики, наближені до властивостей ринку олігополії та монополістичної конкуренції. Перші орієнтовані на ринки лінійних (контейнерних) перевезень, ринки трапових перевезень газу, сирої нафти, рефрижераторів, автомобілів, другі — на ринки трапових перевезень балкерного, наливного та генерального вантажів.

Таблиця 9. Розподіл судноплавних компаній за кількістю суден

Кількість суден	Кількість компаній		Кількість суден		Вантажомісткість		Середня кількість суден
	Од.	%	Од.	%	Мли, тонн дедвейту	%	
Більше 300	4	0,08	2099	7,99	59,5	7,27	525
200-299	3	0,06	794	3,02	40,3	4,93	265
100-199	9	0,18	1201	4,57	61,4	7,51	133
50-99	45	0,90	3010	11,45	124	15,16	67
10-49	469	9,43	8898	33,86	321,8	39,34	19
5-9	584	11,74	3856	14,67	107,2	13,11	7
2-4	1404	28,22	3731	14,20	73,3	8,96	3
0-1	2277	45,77	2691	10,24	30,4	3,72	1
Всього	4975	100,00	26280	100,00	817,9	100,00	5

Таблиця 10. Питома вага компаній за кількістю суден

Спеціалізація суден компаній	Розмір компаній							Всього
	0-1	2-4	5-9	10-49	50-99	100-199	Більше 200	
Балкер	37,29	36,59	16,97	8,09	0,62	0,35	0,09	100,00
Нафтовоз	36,68	30,13	17,03	15,28	0,88	0,00	0,00	100,00
Продуктовоз	52,85	30,84	11,20	4,91	0,20	0,00	0,00	100,00
Лісовоз	61,76	28,76	6,21	3,27	0,00	0,00	0,00	100,00
Хімовоз	56,90	27,09	9,99	5,88	0,14	0,00	0,00	100,00
Рідкий нафтовий газ	54,05	29,13	10,68	6,14	0,00	0,00	0,00	100,00
Рідкий природний газ	39,53	34,88	16,28	9,31	0,00	0,00	0,00	100,00
Рефрижератор	62,62	24,77	6,54	5,61	0,46	0,00	0,00	100,00
Ро-Ро	55,84	32,57	8,64	2,95	0,00	0,00	0,00	100,00
Автомобілевоз	45,09	32,35	11,76	10,80	0,00	0,00	0,00	100,00
Середнє значення	50,26	30,71	11,53	7,22	0,23	0,04	0,01	100,00

Таблиця 11. Питома вага компаній за тоннажем

Спеціалізація суден компаній	Розмір компаній							Всього
	0-1	2-4	5-9	10-49	50-99	100-199	Більше 200	
Балкер	6,89	17,22	23,05	31,37	7,50	8,74	5,23	100,00
Нафтовоз	3,89	13,97	21,63	50,64	9,87	0,00	0,00	100,00
Продуктовоз	10,03	28,24	27,99	30,46	3,28	0,00	0,00	100,00
Лісовоз	22,30	24,37	17,08	36,25	0,00	0,00	0,00	100,00
Хімовоз	9,26	24,86	22,98	38,13	4,77	0,00	0,00	100,00
Рідкий нафтовий газ	5,82	15,55	29,50	49,13	0,00	0,00	0,00	100,00
Рідкий природний газ	7,18	22,65	34,81	35,36	0,00	0,00	0,00	100,00
Рефрижератор	14,12	20,19	17,60	36,36	11,73	0,00	0,00	100,00
Ро-Ро	14,56	28,40	26,08	30,96	0,00	0,00	0,00	100,00
Автомобілевоз	5,67	13,54	14,02	66,77	0,00	0,00	0,00	100,00
Середнє значення	9,97	20,90	23,47	40,54	3,72	0,87	0,52	100,00

Ці фактори слід враховувати при стратегічному плануванні напрямків роботи та при проектуванні тарифів, оскільки принципи ціноутворення різняться для окремих типів ринкових структур.

Окрім типу конкуренції особливості функціонування на будь-якому ринку визначається попитом, пропозицією та ціною. Попит на ринку перевезень визначається кількістю вантажу, що пред'являється для перевезення

Таблиця 12. Надлишок світового флоту, окремі роки, млн т

Показник	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Світовий флот	658,4	808,4	844,2	857,0	895,8	960,0	1042,3
Надлишок флоту	63,7	18,4	21,7	10,3	6,2	7,2	10,1
Активний флот	594,7	790	822,5	846,7	889,6	952,8	1032,2
Відсоток надлишку, %	9,7	2,3	2,6	1,2	0,7	0,8	1,0

ня; пропозиція визначається дедвейтом наявного флоту; в якості ціни виступають фрахтові ставки на перевезення вантажів.

Для ефективного управління судноплавною компанією необхідно визначити регіони плавання та сектори ринку за типом вантажу з наявними надлишками флоту як найменш перспективні. Існує дисбаланс між кількістю вантажу, що завантажується та розвантажується; різниця складає 45 млн т. Загальний надлишок флоту (баланс) поданий в табл. 12.

Таким чином, надлишок флоту поступово зменшується і станом на кінець 2011 року складав 1% від загального тоннажу, що дорівнює 10 млн т.

Розглянувши потенційний ринок перевезень, слід зробити висновок про те, що, в першу чергу, судноплавним компаніям слід орієнтувати свою діяльність на ринок вітчизняних товарних потоків через наступні переваги:

- з березня 2007 року судна під національним прапором України мають 20% знижки на портові послуги;
- портові, каналні та інші обов'язкові збори з вітчизняних суден в 2—6 разів нижчі, ніж для іноземних;
- трансакційні витрати на укладання угод з перевезення товарів вітчизняних виробників нижчі.

ВИСНОВКИ

В умовах падіння кон'юнктури фрахтового ринку судноплавні компанії України як найважливіша складова морської транспортної галузі чекають вирішення цілого комплексу проблем. Проектування стратегії підприємства базується, в першу чергу, на аналізі зовнішнього середовища, яке визначає потенційний сегмент ринку перевезень вантажів сільськогосподарського призначення, на який орієнтується підприємство. В роботі створено методичку системного аналізу фрахтового ринку, що включає:

- структуру і динаміку світового флоту за різними категоріями суден, що дозволяє оцінити наявні ресурси флоту;
- вікову структуру флоту, що вказує на місце національного флоту в структурі світового флоту (вік суден є чинником конкурентної позиції, оскільки, як правило, визначає загальний технічний стан корпусу та обладнання, швидкість руху, відповідність нормам світових морських конференцій);
- світовий флот у розрізі країн реєстрації з урахуванням наявності прапору, що дає інформацію про основні країни-конкуренти;
- склад українського флоту, що дає інформацію про внутрішніх конкурентів;
- типи ринкових структур, що дозволяє визначити тип конкуренції на ринку перевезення окремих типів вантажу, адже наявність монополістичних та олігопольних ринків перевезення товарів обмежує напрями стратегічного розвитку;
- баланс наявного флоту та кількості вантажу, котрий пред'явлено до перевезення, що дає змогу оцінити надлишки або нестачу флоту за конкретним типом і вказує на пріоритетні напрямки діяльності;
- динаміку індексів фрахтових ставок, що дозволяє виявити найбільш прибуткові райони плавання.

Аналіз ринку перевезень показав, що судноплавним компаніям слід орієнтувати свою діяльність на перевезення вітчизняних навалочних та генеральних вантажів у трамповому судноплаванні. Визначено, що при цьому необхідно враховувати, що імпортно-експортні вантажопотоки є значною мірою незбалансованими за обсягами. Ступінь збалансованості суттєво залежить від того, суднами якого типу буде перевозитися той чи інший вантаж.

Література:

1. Hoover E.M. The Location of Economic Activity. — New York, Toronto. London, 1998. — 556 p.
2. Theotokas J. The Business Environment of Shipping Companies. University of the AEGEN. Department of Shipping, Trade and Transport. — 2003. — 809 p.
3. UNCTAD. The Review of Maritime Transport 2006. — Geneva: UN, 2006.
4. UNCTAD. The Review of Maritime Transport 2007. — Geneva: UN, 2007.
5. UNCTAD. The Review of Maritime Transport 2008. — Geneva: UN, 2008.
6. UNCTAD. The Review of Maritime Transport 2009. — Geneva: UN, 2009.
7. UNCTAD. The Review of Maritime Transport 2010. — Geneva: UN, 2010.
8. UNCTAD. The Review of Maritime Transport 2005. — Geneva: UN, 2011.
9. Електронний ресурс. — Режим доступу: www.blackseatrans.com/ru/
10. Електронний ресурс. — Режим доступу: www.palgrave-journals.com/mel (Maritime Economics And Logistics, 2012, 5, 347-377).

Стаття надійшла до редакції 26.09.2012 р.



АГРОСВІТ
www.agrosvit.info
Передплатний
індекс: 23892

**ЖУРНАЛ
ВИХОДИТЬ
24 РАЗИ
НА РІК**

Журнал «АГРОСВІТ» включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукового ступеня доктора і кандидата наук з **ЕКОНОМІКИ**

Постанова Президиума НАН України від 27 травня 2009 р. № 1-05/2

Тел: (044) 223 26 28, 537 14 33, 537 14 32
Тел/факс: (044) 456 10 73
E-mail: economy_2008@ukr.net