

ОСОБЛИВОСТІ І ТЕНДЕНЦІЇ ФОРМУВАННЯ ПАРАМЕТРІВ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

Шкоруно Д.А.

Дана стаття присвячена узагальненню особливостей та тенденцій формування основних параметрів ринку морської торгівлі, аналізу поточної кон'юнктури на фрахтовому ринку, структурних зрушень, змін основних параметрів торгового судноплавства в сучасний кризовий період.

Вступ. Складова водного транспорту в системі «виробництво-споживання» з с другої половини минулого століття стає як закономірністю формування глобальних економічних відносин, так і особливою сферою комерційної діяльності та ефективного менеджменту за критерієм капіталізації грошових потоків в судноплавстві та суднобудуванні. У цих умовах постійно ускладнюється формування і функціонування світового ринку транспортних послуг. Процеси інтернаціоналізації передбачають зміну принципів і закономірностей розвитку цієї системи. Тому найважливішим стає аналіз особливостей розвитку світового судноплавства, його національних секторів та позиціонування в пріоритетних сегментах фрахтового ринку.

Постановка завдання. Серед завдань поточної статті – визначення масштабів і параметрів впливу глобальної економічної кризи, ідентифікація набору ознак і показників кризового розвитку галузі, структурних пропорцій та диспропорцій, перспективне прогнозування стану галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Насправді це питання у своїх дослідженнях піднімається багатьма вченими. Адже прийнято вважати аналіз ринку морської торгівлі та організацію інформаційного забезпечення однією з основних функцій оперативної фрахтової діяльності на морському транспорті [1 с.182]. Так серед вітчизняних вчених дослідженню фрахтового ринку приділяють увагу у тому числі Примачев М.Т. [3,4], Котлубай О.М. [1], Примачева Н.М. [5], Нестеренко В.Б. [2] та інші.

Результати. Рівновага на морському ринку в умовах впливу складної сукупності факторів відрізняється тенденцією нестійкої зміни. На стан світової торгівлі і перевезень в останні роки позначилася глобальна економічна криза, що вибухнула восени 2008 року. На відміну від минулих кінця ХХ століття в Азії, Росії та Південній Америці ця рецесія характеризується, безумовно, великими масштабами і системністю. І станом на сьогоднішній момент, навіть за умов певних позитивних показників рано говорити про завершення кризи. Спад

світової торгівлі позначилася на різних секторах ринку торгового судноплавства по-різному.

На рисунку 1 наведена динаміка вантажопотоків морської торгівлі за основними структурними групами товарів світогосподарських зв'язків. Зміна параметрів у часі і в структурному аспекті визначають умови управління процесом перевезень. Як видно з діаграми, в загалі по основним масовим вантажам відбулося деяке уповільнення зростання, у той час як перевезення вантажів наливом у 2009 році виявилися нижче рівня 2007, а перевезення генеральних і інших сухих вантажів і зовсім на 100 мільйонів тонн поступилися показникам навіть 2006 року. Природно, що такий стан речей не міг не активізувати масові списання тоннажу. Про це нижче. Крім цього, існують і локальні кризи, які коригують на певний час пріоритети інвестиційної політики, структуру і напрямки вантажопотоків. Так наприклад, японський землетрус в березні 2011 також трохи скоротив перевезення залізної руди і вугілля в азіатському напрямку.

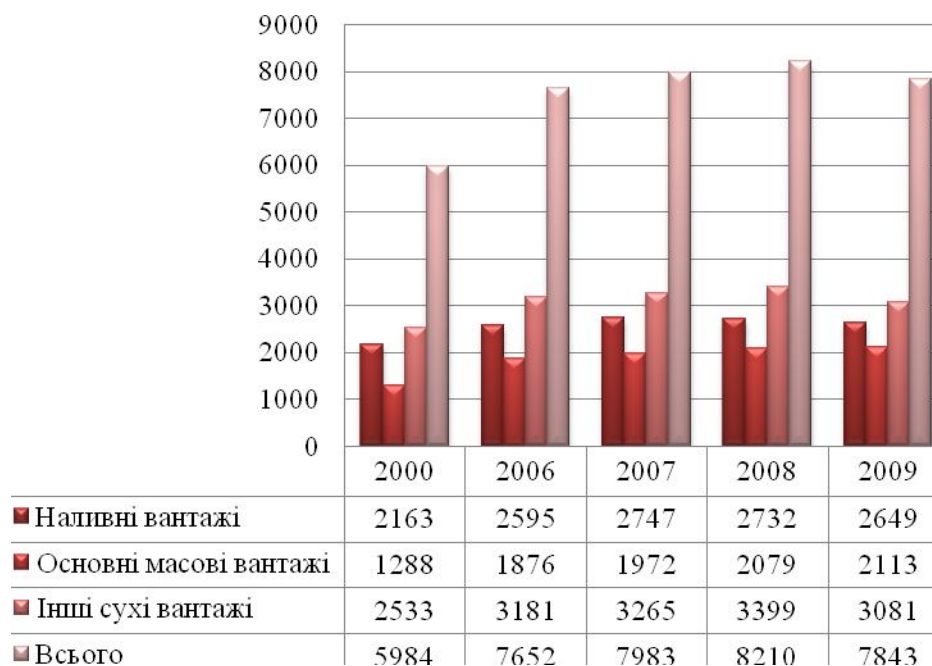


Рис. 1 Динаміка перевезень вантажів морської торгівлі, млн. т. [6, 7]

У недавньому минулому, з початку 2000-их років, мало місце певне поживлення морської торгівлі. Зростали обсяги перевезень основних груп вантажів. У цих умовах зростали конкурентні принципи перерозподілу фрахтового ринку між основними операторами – починав формуватися дисбаланс між провізною здатністю флоту і обсягом вантажопотоків. Якщо розглядати загальну мегоекономічну тенденцію, то динаміка перевезень вантажів має стійку тенденцію зростання як по всіх видах

вантажів, так і по окремих їх категоріями. Це позначається на завданнях підвищення техніко-економічного рівня суден, що веде до зростання їх вартості і необхідності інтенсифікації використання провізної здатності. У кінцевому рахунку, до системи перевізного процесу на основі торгового судноплавства щорічно включається вже більше 8 млрд. тонн різних товарів глобальних економічних відносин.

Таблиця 1

Реальне володіння транспортним флотом морськими державами на 01.01.10 (млн. т. дедвейту) [6]

	Країна чи територія домінації	DW під національним прапором	DW під іноземним прапором	Весь контрольований флот
1	Греція	58,48	127,6 (69 %)	186,1
2	Японія	14,44	168,88 (92)	183,32
3	КНР	41,02	63,43 (61)	104,45
4	Німеччина	16,93	86,97 (84)	103,89
5	Корея	18,86	26,02 (58)	44,88
6	США	21,53	19,76 (48)	41,29
7	Норвегія	14,1	26,4 (65)	40,52
8	Гонконг	21,22	13,22 (38)	34,44
9	Данія	12,94	20,26 (61)	33,2
10	Сингапур	17,38	15,23 (47)	32,61
11	Тайвань	3,77	25,72 (87)	29,49
12	Великобританія	8,95	17,26 (66)	26,2
13	Італія	15,27	7,18 (32)	22,45
14	РФ	5,86	13,57 (70)	19,43
15	Канада	2,3	15,98 (87)	18,28
16	Бермуди	0	17,19 (100)	17,19
17	Індія	14,28	2,88 (17)	17,17
18	Турція	7,1	9,63 (57)	16,77
19	Іран	0,85	12,84 (94)	13,69
20	СА	1,74	11,46 (87)	13,2
	Усього (20 країн)			998,57 (86%)
	Усі країни світу			1 165,72

У системі сталого розвитку торгового судноплавства крім традиційних факторів динаміки та структури міжнародної торгівлі особливого значення в умовах глобалізації економічних відносин набуває інтенсифікація транспортних процесів. На морському транспорті це напрямком нарощування потенціалу реалізується під впливом інтеграції. Інтеграція при цьому приймає різні інституційні конфігурації, як зовнішнього, так і внутрішнього характеру. Особливий вплив на оптимізацію дедвейту та менеджменту у торговельному судноплаванні

починають надавати проекти міжнародних транспортних коридорів, логістичні товаропровідні системи та інтермодальні сполучення, які суттєво уточнюють цикли формування вантажопотоків.

Незважаючи на відкритість і конкуренцію в більшості секторів шіппінгової діяльності як у відносно збалансованих секторах фрахтового ринку, так і в секторах з ознаками монополії або олігополії, країни, що проводять активну морську політику, досить жорстко відстоюють інтереси національних судновласників і вантажовласників. У таблиці 1. представлено розподіл тоннажу по морських країнах. Ця кількість суден визначає рівень конкуренції, а отже і завдання менеджменту судноплавного бізнесу.

За даними таблиці 1 можна зробити ряд принципових висновків, які в тій чи іншій мірі відбиваються на характері управління перевізним процесом і в системі менеджменту торговельного судноплавства:

- сумарний дедвейт не відображає роль економіки окремих країн у формуванні зовнішньоторговельних потоків товарів

- посилюється організаційно-економічний механізм репрапоруння в системі управління витратами, як один з факторів ризику розвитку національного флоту

- концентрація дедвейту поляризується по морським державам, що веде до порушення збалансованості вантажопотоків і провізної здатності.

- у світовому суднопластві істотна роль належить субстандартному флоту.

Структура пропозиції тоннажу на світовому фрахтовому ринку (таблиця 2), дозволяє говорити про те, що навіть в умовах невизначеної циклічності та важкої рецесії світової господарської системи провізний потенціал торгового флоту постійно зростає Крім цього, тенденції в структурних зрушеннях до 2007 року, а саме збільшення ринку контейнеризованих вантажів і ринку зріджених газів мають продовження і в кризовий період, що свідчить про стратегічну важливість цих напрямків. Ці тренди пов'язані з новою енергетичною політикою і зі зрослим попитом на продукцію галузей, які визначають тенденції інноваційних технологій, у зв'язку з чим збільшується зона контейнеризації вантажопотоків.

Зрушення відбуваються виключно і принципово в бік загального збільшення світового дедвейту. Хоча, як видно з таблиці, криза все ж трохи урізала дедвейт групи універсальних суден і танкерів-хімовозів за 2009 рік.

Основною причиною циклічних змін дедвейту світового флоту, незважаючи на програми ряду морських держав, є коливання фрахтових ставок на основних напрямках перевезення вантажів. При цьому після стійкого періоду зростання формується різкий спад. Останнє зумовлює проблеми сталого функціонування судноплавних підприємств.

Щодо надлишку пропозиції тоннажу під час економічного занепаду, можна відзначити, абсолютно допустимі і не критичні показники: у 2008 році 2,2% торгового флоту залишилися без роботи, в 2009 – 1,3%, в 2010 – 1,5%. Це набагато менше, ніж, приміром, у 1990 році (11,2%). За

балкерною секцією на безробітний флот на середину 2010 року припало 0,9%, що повторило докризові показники 2006-2007 років. Відчутніше інших секторів постраждали спеціалізовані судна: Ро-Ро – 6,7% в 2009 році і контейнеровози, попит на які впав більше ніж на 10%. [6]

Таблиця 2

**Розподіл дедвейту світового флоту за групами суден
(дані на початок років, тисяч тонн) [6, 7]**

Типи суден	2008	2009	2010
Нафтоналивні танкери	407 881 36,5	418 266 35,1	450 053 35,3
Балкери	391 127 35,0	418 356 35,1	456 623 35,8
Судна для генеральних вантажів	105 492 9,4	108 881 9,1	108 232 8,5
Контейнеровози	144 655 12,9	161 919 13,6	169 158 13,3
Інші типи суден	68 624 6,1	84 895 7,1	92 072 7,2
Судна для скраплених газів	30 013 2,7	36 341 3,0	40 664 3,2
Танкери для хімічних продуктів	8 236 0,7	8 141 0,7	7 354 0,6
Пороми и пасажирські судна	5 948 0,5	6 083 0,5	6 152 0,5
Інші судна	24 427 2,2	34 329 2,9	37 902 2,9
Загалом, світовий флот	1 117 779 100	1 192 317 100	1 276 137 100

Взагалі ринок контейнерних перевезень можна назвати найбільш постраждалим від кризових явищ. По-перше, логічні проблеми світової торгівлі готовою продукцією, яка власне і формує ринок контейнеризованих вантажопотоків. По-друге, бум у цьому секторі мотивував інвестувати в будівництво контейнерного флоту і тим самим збільшити пропозицію контейнеро-місць тоді, як попит на них різко знизився. По-третє, вік контейнерного флоту в середньому значно нижче середнього віку танкерів і балкерів, а значить, і списувати судна на злам, навіть у найважчий період, судовласники не поспішали. Звідси впливають простої суден на приколах та загальне зниження продуктивності тоннажу. У цілому щодо контейнерного флоту продуктивність за два роки знизилася на 26%.

У цілому, в контексті продуктивності флоту треба відзначити, що вона з відомих причин почала падати ще до економічного спаду (таб. 3.). З таблиці видно факт неадекватного нарощування провізної здатності

нарощуванню вантажної бази і разом з цим, відповідно має місце збільшення конкуренції на ринках пропозиції тоннажу. Зміцнення позицій вантажовласників в і без того не легкий кризовий час – черговий удар по стійкості судноплавної галузі.

Так ще у докризовому 2007 році середньосвітова тонна дедвейту зробила річну роботу, перевізши 7,7 тонн вантажу в порівнянні з 8 тоннами у попередньому році. Розбивка за типами суден показує найменшу продуктивність групи балкерного флоту (5,02), продуктивність танкерів майже така ж, як і в середньому флоту (6,33), решта флоту для сухих вантажів - 8,71 [6].

Таблиця 3

Продуктивність танкерів, балкерів та решти флоту (окремі роки) [6]

Рік	Світовий флот (млн.т. DW)	Вантаж (разом, млн.т.)	Тонн вантажу на тонну дедвейту			
			(весь флот)	(танкери)	(балкери)	(інші)
1970	326	2566	7,9	9,74	6,21	6,38
1980	683	3704	5,4	5,51	4,29	6,57
1990	658	4008	6,1	7,14	4,13	7,23
2000	799	5983	7,5	7,66	4,67	10,53
2006	960	7682	8,0	7,62	5,35	12,07
2007	1042	7984	7,7	7,17	5,37	11,19
2008	1118	8210	7,3	6,70	5,32	10,66
2009	1198	7874	6,6	6,33	5,02	8,71

Вкрай негативно впливає на діяльність водного транспорту старіння його основних виробничих фондів. Абсолютно не допустима ситуація, коли стан основних виробничих фондів морського транспорту припиняє відповідати сучасним вимогам економічності та безпеки судноплавства.

Старіння флоту викликає не тільки збільшення періоду безробітного простою суден, але й веде до зростання втрачених можливостей по відфрахтуванню суден [4 с.26].

Сучасний стан флоту наочно продемонстровано в таблиці 4. У цілому, за рахунок списання старого і постачань нового тоннажу в 2010 році середній вік суден знизився до 22,93 років (балкерів до 16,58, контейнеровозів – до 10,56, танкерів – до 17,03). В силі залишається тенденція, коли чисельність судів зростає більш повільними темпами, ніж збільшувався сумарний тоннаж світового флоту. Так за кількістю суден нових (0-4 року) 12,7%, а дедвейт цих судів становить 28,8%. Майже третина нових суден – контейнеровози [6].

Про складність проблем стійкості окремих судноплавних компаній свідчать залпові списання різновікового тоннажу. В основі цього процесу лежать різні групи факторів, однак, визначальну роль відіграють циклічні

коливання фрахтового ринку та співвідношення параметрів провізної здатності і динаміки вантажних потоків світової економіки.

Таблиця 4

**Віковий розподіл торгового флоту по типам суден, на 01.01.10
(відсотки від загальної кількості суден) [6]**

Типи суден	Вік суден (роки)				
	0-4	5-9	10-14	15-19	20 +
Балкери Судна	19,0	16,0	14,2	10,8	40,1
Середній розмір судна (т)	74809	68046	62375	64563	38537
Контейнеровози Судна	31,3	21,7	20,9	12,8	13,3
Середній розмір судна (т)	44701	43151	29644	26579	22653
Генеральні вантажі Судна	9,6	8,0	9,1	11,1	62,3
Середній розмір судна (т)	8260	6083	7372	4391	4043
Танкери Судна	24,2	16,0	10,7	12,0	37,1
Середній розмір судна (т)	55138	74066	65636	45454	11514
Інші типи суден Судна	9,2	9,3	9,1	8,7	63,8
Середній розмір судна (т)	4923	2444	1980	1548	953
Весь флот Судна	12,7	10,8	10,2	9,9	56,4
Дедвейт	28,8	22,2	15,8	11,7	21,5
Середній розмір судна (т)	28401	25665	19256	14799	4764

Вивід суден, які досягли граничного морального чи фізичного зносу, на ринок брухту чорних металів - одне з джерел формування інвестиційних потоків. Однак слід враховувати нестабільність цього ринку. Протягом одного року ціни на судна, що продаються на скрап, можуть серйозно змінюватися. Зрозуміло, що будь-який кризовий період буде врожайним для ринку суднового металобрухту. Традиційно збирають цей врожай, як правило, суднороздільні верфі Китаю, Індії, Пакистану та Бангладешу. Разом з тим брокери відзначають зростаючу активність турецьких верфей. Хоча запропоновані тут ціни на скрап більш ніж на третину нижче, ніж в Індії чи Пакистані, але зате немає істотних витрат на проходження Суецького каналу і великих експлуатаційних витрат на перехід до місця обробки (особливо важливо, якщо судно не має попутного завантаження в своєму останньому рейсі). Середній вік танкерів, списаних на злам через рецесію за два роки скоротився з 31,4 до 28,3, контейнеровозів – з 29,6 до 27, суден для генеральних вантажів – з 34,9 до 31,5 [6].

Не цілком адекватно на сьогоднішній момент розвивається суднобудівна галузь. Наприклад, портфель замовлень на балкери сьогодні становить 53% від діючого флоту цього типу. Є кілька причин такого роздутого портфеля замовлень. Перш за все, сьогоднішні ціни на балкерні

новобудови на 40% нижче (контейнерні – 37%, танкерні – 35), ніж три роки тому. По-друге, до моменту поставки нових суден у 2012-2013 рр. їх власники сподіваються, що зростання світової морської торгівлі як раз затребує цей новий флот. По-третє, балкери представляють собою досить цікавий об'єкт для фінансових спекуляцій, інвестиції у флот досить ліквідні і мають великий життєвий горизонт у 20-25 років і більше. Причому впродовж цього періоду нерідко трапляється, що ціна вже не нового судна може виявитися вище, ніж новобудови.

У найближчі роки, як не дивно, основний тиск на перспективи судноплавства будуть надавати постачання нового флоту, високий обсяг якого привів до зниження ставок уже в кінці минулого року. Так, масовані поставки нових балкерів з азіатських верфей у грудні призвели до того, що вже наприкінці місяця ставки для «панамаксів» у круговому транстихоокеанському рейсі впали до 8500 \$/добу., що є найменшим показником за останній рік. Ще на початку листопада ставки на цьому напрямку досягали 22000 \$/добу. Під кінець календарного року БФІ для балкерів «кейпсайз» знизився на 490 пунктів або 17,1%, «панамакс» - на 523 пункту або 22%. І лише для балкерів «хендісайз» БФІ за аналізований період виріс на 32 пункти або 4%. До слова сказати, на сьогоднішній момент, ситуація на ринку балкерного тоннажу, в силу руйнівних катаклізмів у Японії, погіршилася. Станом на кінець березня 2011 середні ставки для суден типу Панамакс - близько \$ 16,7 тис., у той час, як для незатребуваних суден типу Кейпсайз - близько \$ 10 тис. на добу. [8].

У найближчі два роки поставки нових балкерів складуть 25-33 млн. т на квартал. Актуалізується питання погашення залучених для придбання флоту фінансових ресурсів в ситуації, коли залучений флот може залишитися без роботи. Протидіяти сценарію надлишку тоннажу на балкерному ринку можуть:

- прискорене зростання обсягів морських перевезень, пов'язане з розвитком китайської, індійської та бразильської економік;
- подальший перерозподіл вантажопотоків у бік збільшення дальності перевезень;
- затримки з обробкою флоту в портах;
- зниження швидкості ходу балкерів;
- активізація списання старого тоннажу на злам;
- перенесення термінів поставок балкерів або розриви ув'язнених суднобудівних контрактів.

Висновки. Таким чином, вище проведене дослідження представило сучасну нестійку рівновагу ринку морських транспортних послуг. Невизначена динамічність кон'юнктури фрахтового ринку, зміна структури та обсягів вантажопотоків безумовно вимагають від менеджменту компаній ретельного аналізу варіантів можливих альтернатив операторської діяльності, аналізу проблем позиціонування через постійне уточнення напрямів і тенденції розвитку світового ринку морської торгівлі і через постійне використання механізму адаптації до структурних зрушень і циклічних змін основних параметрів торговельного

судноплавства. У системі антикризового менеджменту велика роль прогнозування стану найважливіших секторів фрахтового ринку, а обґрунтування будь-якої програми розвитку базується на даних поточного стану ринку. Тобто вироблення стратегії ефективного позиціонування, орієнтація на економічну стійкість у ренджі спеціалізації і раціональна диверсифікація передбачає аналітичну оцінку структурних пропорцій зовнішнього середовища і обґрунтування прогнозів вантажопотоків, провізної здатності і цінових параметрів і потенційних ризиків обраного сектора операторської діяльності.

Література:

1. Котлубай О.М. Торговельне судноплавство України: проблеми та перспективи розвитку : Монографія. – О.: ІПРЕД НАН України, 2008. – 384 с. Рос. Мовою.
2. Нестеренко В.Б. Работа балкерного тоннажа в условиях мирового экономического кризиса. Науковий вісник ХДМІ. 2010, №2(3). – с.18-25
3. Примачев Н.Т. Структура и параметры развития рынка транспортных услуг. – Одесса: «ИздатИнформ», 2008. – 268 с.
4. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н., Вовк О.Ю., Ксендзова Н.А. Предпринимательство в торговом судоходстве. – Одесса: ОНМА, 2008. – 376 с.
5. Примачева Н.Н. Структурные параметры рынка морской торговли. Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей) Випуск №31, 2010 – с.135-138
6. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT. Report by the UNCTAD secretariat/ United Nations. New York and Geneva, 2010. – 194 с.
7. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT. Report by the UNCTAD secretariat/ United Nations. New York and Geneva, 2009. – 201 с.
8. Рынок морских перевозок начинает восстанавливаться./ Транспортный портал «Trans-Port». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=25799>>.

Abstract

Shkorupo D.A.

Features and trends formation of seaborne trade market parameters

This article analyzes the characteristics and trends of key market parameters of maritime trade, shows the current freight market situation, structural changes, changes in key shipping parameters in the period of crisis.