

"Українська академія банківської справи Національного банку України". – 2011. – №31. – С.204–213.

3. Основи стійкого розвитку: навчальний посібник / за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. Л.Г. Мельника. – Суми: Університетська книга, 2005. – 654 с.

4. Крухмаль О.В. Оцінка фінансової стійкості банків: інформаційне і методичне забезпечення: дис. канд. екон. наук: спец. 08.00.08 / Крухмаль Олена Валентинівна. – Суми. – 2007. – 256 с.

5. Ларионова. И.В. Реорганизация коммерческих банков / И.В.Ларионова// Финансы и статистика. – М., 2002. – 159 с.

6. Schinasi G.J. Defining Financial Stability/G.J.Schinasi // IMF Working Paper. International Monetary Fund. – 2004. – №187. – P.17–23.

7. Стівенс І. Ринки та Фінансова Стабільність/Ібрагім Стівенс// Щорічний звіт Головного центру досліджень банківської діяльності. – 2010. – 171 р.

8. Довідник № 14 Головного Центру Досліджень Банківської Діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.bankofengland.co.uk](http://www.bankofengland.co.uk)

9. Barr N. Reforming Pensions: Principles, Analytical Errors and Policy Directions / N. Barr, P.J. Diamond //International Social Security Review. – 2009. – Vol. 62, Issue 2. – P. 5–29.

Стаття надійшла до редакції 15.12.2011 р.

УДК 656.612

**А. Бичковський**, аспірант,

*Науково-дослідний економічний інститут*

*Міністерства економічного розвитку і торгівлі України*

## **ТЕНДЕНЦІЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ СТРУКТУРИ СВІТОВОГО МОРСЬКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТУ**

*Розглядаються питання трансформації структури морського торгового флоту з урахуванням кон'юнктурних змін на ринку морських торгових перевезень.*

**Ключові слова:** *суднобудування, ринок, ціна, морський торговий флот.*

**Бичковський А. Тенденции трансформации структуры мирового морского торгового флота.**

*Рассматриваются вопросы трансформации структуры морского торгового флота с учетом конъюнктурных изменений на рынке морских торговых перевозок.*

© А. Бичковський, 2011

**Ключевые слова:** судостроение, рынок, цена, морской торговый флот.

*Bychkovskiy A. Trends in transformation of the world merchant fleet.*

*The problems of transforming the structure of the marine fleet based on yukturynh changes in the market trading of marine traffic.*

**Key words:** shipbuilding industry, the market price, the merchant marine.

Аналіз тенденцій, що відбувались у світовому торговому флоті протягом останніх років, свідчить про темпи стрімкого розвитку та трансформації галузі. Стрімке зростання світового флоту почалося з 2003 р. За період з 1990 до 2010 р. сумарний дедвейт флоту виріс більш ніж в 2 рази. Середньорічні темпи нарощування тонажу при тому, що за базисний рік було взято 1989 р., складають 103%. Проте головним залишається процес трансформації структури світового торгового флоту у відповідності до змін кон'юнктури на світовому ринку морських перевезень.

Дослідженнями тенденцій на ринку морських перевезень займаються В.Пересипкін, С. Буянов, А. Романенко, М. Шевченко. Однак актуальним залишається питання визначення тенденцій трансформації структури світового торгового флоту, включаючи замовлення суден. Достатньо широко відображають динамічні зміни на ринку суднобудівної промисловості в контексті попиту та пропозиції аналітично-статистичні матеріали СОТ та ЮНКТАД.

Основна мета дослідження полягає у визначенні основних напрямків змін у структурі світового торгового флоту, враховуючи зміни попиту та пропозиції на ринку морських перевезень. Основні результати полягають у наступному.

Аналізуючи останнє двадцятиріччя, можна стверджувати, що ріст товарної торгівлі склав 2,7 рази. Однак темпи розвитку товарної торгівлі в 2010 р. відбувались перш за все завдяки країнам, що розвиваються, зокрема: Китаю, Південно-Східної Азії, Індії, Бразилії. Наслідки світової фінансової кризи не подолані, а джерела кризових явищ все ж залишаються активними, що дестабілізує політичну й економічну рівновагу у світі і не може не відбитись на обсягах перевезень, а значить, на потребі збільшувати та оновлювати світовий флот.

Лише за три роки торговий флот збільшив свої потужності на 20%: у 2007 р. світовий тоннаж складав 1,19 млрд т, на початок 2010 р. – 1,28 млрд т. Відбулося й відповідне збільшення кількості суден з 102194 торгових судна в 2007 р. до 1276137 – у 2010 р. та 1395743 – у 2011 р. [5].

Поряд із кількісними показниками зростання потужностей торгового флоту змінюється і його структура. 450 млн т DW та у відносному вираженні – 35,3% світового тоннажу припадає на нафтові танкери, зростання у 2010 р. у порівнянні з 2009 р. становить 7,6%. Світовий балкерний тоннаж нараховує 457 млн т або 35,8% світового тоннажу, зростання на 9,1% стосовно 2009 р. [1]. Проте у 2010 р. скоротився флот з перевезення генеральних вантажів на 0,6%, до 108 млн т. Зменшилась відповідним чином і його частка у загальному світовому торговому флоті з 9,1 до 8,5%.

Світовий флот контейнеровозів виріс за 2009 р. на 4,5% та склав 169 млн т DW, що становить 8,5% світового тоннажу. За останні п'ять років флот контейнеровозів збільшився на 72%. Також значно швидше за десятиріччя спостерігався ріст контейнеровозів в порівнянні з балкерним та танкерним флотами. Відтак ріст складав 154, 50 та 50% відповідно. В порівнянні з 1980 р. спостерігається ріст контейнерного флоту у 8 разів, а ріст суден для перевезення генеральних вантажів зменшився у 2 рази. Співвідношення в 2010–2011 рр. основних типів суден у світовому флоті цивільного призначення проілюстровані в табл. 1.

Згідно з розрахунками компанії "Clarksons" [4], надходження нового тоннажу в 2010 буде на рівні 99,7 млн т, 2011 р. – 89,4 та в 2012 р. складе 66,1 млн т. Відповідно до матеріалів UNCTAD [3], до 2013 р. суднобудівники планують поставку лише контейнеровозів місткістю більше 10000 TEU в кількості 156 шт. Для порівняння, в 2010 р. налічувалось такого розміру лише 42 судна. У балкерному флоті портфель замовлення відповідає  $\frac{2}{3}$  експлуатованого флоту.

Провідні наукові кадри ЦНДІМФ [4; 5] вважають, що ситуація з кон'юнктурою на ринку суднобудування все ще носить складний та мінливий характер. У першу чергу проблема перевиробництва стає все гострішою.

Таблиця 1

## Структура світового флоту за основними типами суден 2010–2011 рр.

Основні типи	2010	2011	Приріст 2011/2010, %
Нафтоналивні танкери	450053	474846	5,5
	35,3 %	34,0 %	-1,2
Балкери	456623	532039	16,5
	35,8 %	38,1 %	2,3
Судна для генеральних вантажів	108232	108971	0,7
	8,5 %	7,8 %	-0,7
Контейнеровози	169158	183857	8,7
	13,3 %	13,2 %	-0,1
Інші типи суден	92072	96028	4,3
	7,2 %	6,9 %	-0,3
LNG	40664	43339	6,6
	3,2 %	3,1 %	-0,1
Танкери для хімічних продуктів	7354	5849	-20,5
	0,6 %	0,4 %	-0,2
Морські судна забезпечення	24673	33227	34,7
	1,9 %	2,4 %	0,4
Паромні та пасажирські судна	6152	6164	0,2
	0,5 %	0,4 %	0,0
Відсутні дані про типи суден	13229	7450	-43,7
	1,0 %	0,5 %	-0,5
Всього, світовий флот	1276137	1395743	9,4
	100,0 %	100,0 %	

Джерело: UNCTAD secretariat [2].

Серед трьох провідних суднобудівних країн до 2008 р. спостерігались небувалі темпи нарощування виробничих потужностей. У 2008 р. світові замовлення нового тоннажу щодо діючого мали надзвичайно високі показники. Так, танкери – 40%, контейнеровози – 58, балкери – 71%. У 2009 р. відбувалась масова відмова від замовлення нових суден, що вплинуло на пропозицію на ринку. На три провідні країни світового суднобудування – Південну Корею, КНР та Японію припадає 90% новобудов (37,3%, 28,6 та 24,6% валової місткості відповідно станом на 2009 р.) [1].

У світі також спостерігались зниження ціни на нові судна, які зараз знаходяться на досить низькому рівні. В табл. 2 представлені ціни на новобудови основних типів суден, які прийнято використовувати у світовій практиці судноплавства.

З даних табл. 2 видно, що зниження ціни відбулося по всіх типах суден, що створює привабливі умови для оновлення тоннажу. В умовах падіння попиту заводи пропонують підписання контрактів на більш вигідних умовах для замовників. Відповідно, цим і пояснюється надходження нових замовлень на судна, що ми спостерігаємо зараз.

Таблиця 2

**Ціни на нові судна, млн дол. США**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Зміна %, 2010/2009, %
Нафтовий танкер - Handy, 50000 dwt	28	35	42	47	50	52	40	36	-10,0
Нафтовий танкер - Suezmax, 160000 dwt	47	60	73	76	85	94	70	66	-5,7
Нафтовий танкер - VLCC, 300000 dwt	67	91	119	125	136	153	116	103	-11,2
Танкер для хімічних продуктів - 12000 dwt	12	16	18	21	33	34	33	28	-15,2
LPG - 15000 куб.м	28	36	45	49	51	52	46	41	-10,9
LNG - 160000 куб.м	153	173	205	217	237	222	226	208	-8,0
Балкер - Handysize, 30000 dwt	16	19	21	22	33	38	29	25	-1,4
Балкер - Panamax, 75000 dwt	23	32	35	36	47	54	39	35	-10,3
Балкер - Capesize, 170000 dwt	38	55	62	62	84	97	69	58	-15,9
Контейнеровоз з підйомними пристроями, 500 TEU	13	18	18	16	16	21	14	10	-28,6
Контейнеровоз без підйомних пристроїв, 6500 TEU	67	86	101	98	97	108	87	75	-13,8
Контейнеровоз без підйомних пристроїв, 12000 TEU	-	-	-	-	154	164	114	107	-6,1

Джерело: UNCTAD secretariat [2].

Стосовно динаміки коливання ціни на судна, що були у вжитку, можна констатувати більшу еластичність у порівнянні з цінами на нові судна. Даний сегмент ринку суднобудівної продукції набагато чутливіший до змін у кон'юнктурі. Звідси середні ціни на балкери віком до десяти років знизились на 45–61% у період 2008–2009 рр. Такого ж віку контейнеровози у той же період реалізовувались на 47–69% дешевше. Нафтоналивні танкери зменшили свою ціну на 38–42% [3]. Це можна

пояснити тим, що коливання ціни на судна, що були у вжитку, відповідають ринковим потребам, наявності попиту. Ціна на новобудови залежить більшою мірою від виробничих складових. Тому для аналізу реальної кон'юнктури ринку доцільно використовувати показники ціни саме на судно, що вже використовувалось. Коливання ціни представлені в табл. 3.

Таблиця 3

## Ціни на судна second-hand, млн дол. США

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Зміна %, 2010/ 2009, %
Нафтовий танкер - Handy, 45000 dwt, 5-річний	25	35	44	47	40	51	30	26	-13,3
Нафтовий танкер - Suezmax, 150000 dwt, 5-річний	43	60	72	76	87	95	59	62	5,1
Нафтовий танкер - VLCC, 300000 dwt, 5-річний	60	91	113	116	124	145	84	86	2,4
Танкер для хімічних продуктів - 12000 dwt, 10-річний	9	11	12	14	23	23	20	13	-35,0
LPG - 15000 куб.м, 10-річний	21	23	30	39	40	39	30	25	-16,7
Балкер - Handysize, 28000 dwt, 10-річний	10	15	20	20	28	31	17	20	17,6
Балкер - Panamax, 75000 dwt, 5-річний	20	35	40	39	83	70	31	25	-19,4
Балкер - Capesize, 170000 dwt, 5-річний	-	-	-	-	-	-	47	54	14,9
Балкер - Capesize, 170000 dwt, 10-річний	23	41	32	44	75	82	32	-	-
Контейнеровоз з підйомними пристроями, 500 TEU, 10-річний	5	7	11	10	9	13	4	6	50,0
Контейнеровоз без підйомних пристроїв, 2500 TEU, 10-річний	20	29	39	41	24	36	18	23	27,8

Джерело: UNCTAD secretariat [3].

Отже, враховуючи те, що за останнє п'ятиріччя світовий тоннаж збільшився на 42%, структурним змінам піддався весь світовий торговий флот. Станом на 2011 р. спостерігалась

наступна структура флоту: найбільшим за тоннажем є балкерний флот – 38,1%, що виріс у порівнянні з 2010 р. на 2,3%; флот нафтових танкерів складає 34,0%, що скоротився на 1,2%; контейнерний флот займає 13,2%, також скоротився в порівнянні з минулим роком на 0,1%; на судна з перевезення генеральних вантажів припадає 7,8% – ця частка скоротилась на 0,7%.

Очевидним є той факт, що темпам збільшення світового флоту не відповідають темпи збільшення товарної торгівлі у світі, які ми спостерігаємо зараз. Відтак ситуація, що склалося на фрахтовому ринку та ринку суднобудування, впливатиме на збільшення розриву між попитом та пропозицією. Наявним буде тенденція до збільшення надлишкового тоннажу у світовому флоті та скорочення виробничих потужностей суднобудівників.

#### **Список використаної літератури:**

1. Шевченко М. Мировой флот: рост непрерывен / М. Шевченко // Порты Украины. – 2011. – №4. – С. 28–31.
2. Review of maritime, 2011 Report by the UNCTAD secretariat. United nations conference on trade and development. – United Nations, New York and Geneva, 2011. – 213 p.
3. Review of maritime, 2010 Report by the UNCTAD secretariat. United nations conference on trade and development. – United Nations, New York and Geneva, 2010. – 192 p.
4. Пересыпкин В.И. Состояние и перспективы развития транспортного флота России на фоне мирового судостроения / В.И. Пересыпкин, С.И. Буянов, А.А. Романенко // Судостроение. – 2011. – № 2. – С. 9–15.
5. Лисицкий В.И. Судостроение Украины: 20 лет на пути в небытие [Електронний ресурс] / В.И. Лисицкий. – Режим доступу: [http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT\\_ID=86561&print=Y](http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=86561&print=Y)

Стаття надійшла до редакції 14.12.2011 р.