

Секция: Технические науки

Трискач Светлана Сергеевна

магистрант

*Учебно-научного института морского бизнеса
Одесского национального морского университета
г. Одесса, Украина*

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

Развитие морского торгового флота зависит от темпов роста глобальной экономики, международной торговли и объема международных морских перевозок. Для эффективного функционирования судоходных компаний в условиях конкурентной борьбы необходимо анализировать тенденции развития фрахтового рынка, исследовать сильные и слабые стороны собственной хозяйственной деятельности и деятельности конкурентов, а также развивать способности адаптации к возможным изменениям ситуации на рынке морских перевозок. В настоящее время сектор морского транспорта по-прежнему сталкивается с последствиями экономического кризиса 2008 года. В этом году объемы мировой морской торговли увеличились на 2,6 процента по сравнению с 1,8 процентами в прошлом году. По прогнозам аналитиков [1], ожидается увеличение спроса на рынке контейнерных и балкерных перевозок. В целом в структуре мирового флота доля судов, эксплуатируемых свыше 20 лет, составляет более половины по числу судов и около 10% по тоннажу [2]. Наблюдается тенденция к увеличению грузоподъемности новых судов. Средний дедвейт судна новых судов (0-4 года) составляет около 42 тыс. т, а старых (свыше 20 лет) – около 6 тыс. т. Ужесточения в области охраны окружающей среды требуют от судовладельцев обновления флота.

Введение новых экологических норм приводят к переводу старых судов в регионы, где действуют более низкие требования к охране окружающей среды. Сдача судов на слом ведет к обновлению флота, позволяет снизить избыточное предложение на фрахтовом рынке и способствует улучшению экологической обстановки, поскольку на слом отправляются менее экологичные суда с более высоким расходом топлива. Новые суда имеют большую грузопместимость, а чем выше объем перевозок, тем ниже транспортные издержки в расчете на единицу перевозимого груза и выше экономия, обусловленная эффектом масштаба.

Выбор скорости движения судов является фактором, существенно влияющим на расход топлива. Политика стимулирования мер по экономии расхода топлива дает ощутимый экономический эффект. Значительной экономии топлива можно достигнуть, если по условиям рейсового задания допускается снижение скорости судна. Под экономической скоростью понимается такая скорость, которая при наличии резерва ходового времени позволяет судну своевременно прибыть в порт назначения, обеспечивая максимальную экономию горюче-смазочных материалов. В работах [3–6] исследованы вопросы обоснования скорости движения судов и оптимальных сроков ремонтов оборудования. Оптимальные сроки замены оборудования в условиях неопределенности исследованы в [7–9].

По данным Review of Maritime Transport, за промежуток времени с 1 января 2007 года по 1 января 2017 года торговый флот стран Черноморья сократился на 7,3%, при этом его доля в дедвейте мирового флота сократилась в два раза. За два последних десятилетия в совокупности флот всех черноморских стран потерял почти 48% своего дедвейта и почти в 4,5 раза уменьшил свою долю в составе мирового торгового флота. Развитие речного судоходства является перспективным направлением транспортной системы Украины. Однако для этого требуется значительная модернизация транспортной инфраструктуры [2].

Спрос и предложение на фрахтовом рынке формируются под влиянием большого числа случайных факторов. Планирование работы судоходных компаний зачастую усложняется из-за существенных изменений грузопотоков. В работах [10–12] рассмотрен ряд вопросов, связанных с обеспечением устойчивого функционирования транспортных систем в условиях неравномерного грузопотока с использованием методов имитационного моделирования.

Зерновые грузы занимают важное место на открытом фрахтовом рынке трампового тоннажа. В секторе международного рынка зерновых культур Украина занимает одну из лидирующих ниш с огромным аграрным потенциалом, в распоряжении которой являются качественные черноземы, близкое расположение источников водных ресурсов и квалифицированная рабочая сила. По итогам маркетингового года, который длился с 1 июля 2017 года по 30 июня 2018 года, Украина экспортировала 39,4 млн. т зерновых культур. Для сравнения, в 2016/2017 маркетинговом году Украина установила рекорд по экспорту зерновых – 43,9 млн. т. Поставки кукурузы составили 20,7 млн тонн, пшеницы – 17,5 млн. т, ячменя – 5,4 млн. т. То есть, в прошлом году экспорт зерновых был на 4,5 млн. т выше. Внешнеторговый оборот продукции агропромышленного комплекса за январь-февраль 2018 г. составил 3,7 млрд. дол., из которых 2,8 млрд. дол. приходится на экспорт украинских аграрных и продовольственных товаров. Географию экспорта украинской пшеницы в 2018 году планируется расширить рынками Китая и Вьетнама.

Анализируя торговлю такими зерновыми культурами как кукуруза, пшеница и ячмень по континентам мира, можно отметить, что в 2016 /2017 маркетинговом году наибольшие объемы импорта кукурузы в стоимостном выражении приходились на страны Азии (11257 млн. дол.), Северной и Южной Америки (7030 млн. дол.), пшеницы – на страны Азии (1033 млн. дол.), а ячменя – на страны Азии (1152 тыс. дол.) [2].

Литература

1. Review of Maritime Transport / UNCTAD – 2017. – P. 21-56.
2. Ильницкий К.Н. Торговый флот Черноморья: десять лет спустя [Электронный ресурс] / К.Н. Ильницкий // Порты Украины. –17.09 2018.– Режим доступа: <https://ports.com.ua> (Дата обращения: 17.09.2018).
3. Lapkina I. Estimation of fluctuations in the performance indicators of equipment that operates under conditions of unstable loading / I. Lapkina, M. Malaksiano // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2018. Vol. 1. – Issue 3(91). – P. 22–29.
4. Малаксиано Н. А. Об оптимальных сроках ремонтов сложного портового оборудования / Н. А. Малаксиано // Вісник Дніпропетровського університету. Серія: Економіка. – 2012. № 6, – Вип. 3. – С. 186–195.
5. Malaksiano M. O. On the optimal repairs and retirement terms planning for complex port equipment when forecast level of employment is uncertain / M. O. Malaksiano // Economic cybernetics. – 2012. – № 4–6 (76–78). – P. 49–56.
6. Notteboom T. Fuel surcharge practices of container shipping lines / Cariou P. // Institute of Transport and Maritime Management Antwerp. 2009. Vol – 37.
7. Lapkina I. Elaboration of the equipment replacement terms taking into account wear and tear and obsolescence / I. Lapkina, M. Malaksiano // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2018. – Vol. 3, No. 3 (93). – P. 30–39.
8. Лапкина И. А. О повышении устойчивости показателей эффективности при планировании сроков обновления сложного оборудования / И. А. Лапкина, Н. А. Малаксиано // Вісник ОНМУ: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2018. № 1, – Вип. 54. – С. 207–217.

9. Малаксиано Н. А. Использование многокритериальных оценок для уменьшения рисков при планировании ремонтов и замен сложного портового оборудования, функционирующего в условиях неполностью определенного грузопотока / Н. А. Малаксиано // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. ОНМУ. – 2013. – № 1 (20). – С. 7–27.
10. Malaksiano N. A. On the stability of economic indicators of complex port equipment usage / N. A. Malaksiano // Actual Problems of Economics. – 2012. – Vol. 12, Issue 138. – P. 226–233.
11. Lapkina I. O. Optimization of the structure of sea port equipment fleet under unbalanced load / I. O. Lapkina, M. O. Malaksiano, M. O. Malaksiano // Actual Problems of Economics. – 2016. – Vol. 9, Issue 183. – P. 364–371.
12. Lapkina I. O. Modelling and optimization of perishable cargo delivery system through Odesa port / I. O. Lapkina, M. O. Malaksiano // Actual Problems of Economics. – 2016. – Vol. 3, Issue 177. – P. 353–365.