**Мировое морское судоходство**

Глобализация навсегда изменила то, как мы растем, общаемся и учимся. Глобализация также дала волю новым вызовам и возможностям, которые оказывают основополагающее влияние на наше экономическое процветание и то, как правительство вместе с заинтересованными лицами в нем оценивают ситуацию и принимают решение на будущее. Этот новый мир перемен требует нового осмысления проблем транспорта − новых транспортных средств, новых союзов и новую архитектуру.

Наше понимание транспортной системы будущего – единая непрерывная сеть дорог, железнодорожных линий, портов и авиационных коридоров. Транспортные системы должны содержаться так, чтобы способствовать глобальной торговле, обслуживать городскую инфраструктуру и удовлетворять нужды людей. Чтобы продолжить поиск совершенства и новшеств в сфере транспорта, от всех заинтересованных сторон требуется коллективное творческое и бдительное руководство.

Транспорт – это не только бетон, асфальт и сталь, но еще и люди, и нужна уверенность, что никто не будет забыт. Транспортные проекты должны создаваться с тем, чтобы сделать наши поселения более пригодными для жизни, предоставить нашим гражданам больший выбор и мобильность, и помочь создать поистине глобальное сообщество.

Одно из важних мест в транспорте занимает судоходство.

Судоходство – древнейшая отрасль транспорта, зародившаяся еще в далеком прошлом. И ныне морской транспорт – очень важная составная часть мировой транспортной системы, без которой нормальное функционирование мирового хозяйства было бы невозможным. Во второй половине XX в. развитию морского транспорта способствовали формирование очень большого территориального разрыва между районами производства и потребления, увеличение зависимости большинства экономически развитых стран от заморских поставок топлива и сырья, а также от сбыта своей продукции. Достаточно сказать, что в Великобритании и Японии морской транспорт обслуживает 98 % всех внешнеторговых перевозок, в США – 90 %. Неудивительно, что и в целом в мире судоходство обеспечивает транспортными услугами примерно 80 % международных экономических связей. По каналам морской торговли ежегодно перевозят товары стоимостью более 1,5 млрд. долл. А в суммарном мировом грузообороте доля морского транспорта составляет 62 % (рис. 1).

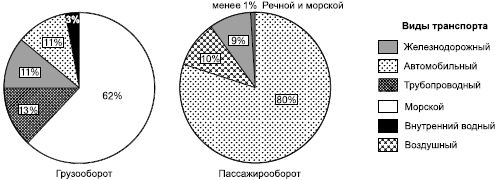


Рис. 1. Структура мирового грузо– и пассажирооборота в 2007 г.

#### Таблица.1

#### Динамика грузооборота и объема перевозок морского транспорта во второй половине ХХ в.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Год** | **Грузооборот, млрд т•км** | **Объем перевозок, млн т** |
| 1950 | 3 570 | 550 |
| 1960 | 7 500 | 1 110 |
| 1970 | 18 145 | 2 480 |
| 1975 | 23 300 | 3 050 |
| 1980 | 32 160 | 3 650 |
| 1985 | 27 500 | 3 190 |
| 1990 | 28 100 | 4 000 |
| 1995 | 29 015 | 4 650 |
| 2000 | 31 000 | 5 100 |

Со своей стороны и развитие мирового хозяйства в условиях НТР и глобализации постоянно и сильно воздействует на морской транспорт. Это выражается в формировании новых морских путей и образовании особых их сгущений на некоторых направлениях, в усилении монополизации судоходства, в обострении борьбы за грузы, доходящей до «войны флагов», в контейнеризации морского транспорта, в изменении форм организации перевозок.

До недавнего времени в морском судоходстве существовали две формы организации перевозок – трамповая и линейная. При трамповом (от англ. tramp – бродяга) судоходстве суда работают на различных направлениях в зависимости от наличия грузов; цена перевозки при этом выступает в виде фрахтовой ставки.При линейном судоходстве суда работают по расписанию прибытий и отходов в порты погрузки-выгрузки на строго определенных регулярных линиях; при этом цена перевозки определяется тарифами. На трамповых судах перевозятся главным образом массовые, а на рейсовых – генеральные грузы. Однако в последние десятилетия наибольшее развитие получила третья, смешанная, форма, которую иногда называют регулярным трамповым судоходством. Для нее характерна организация перевозок и работы флота на постоянных направлениях последовательными рейсами по «маятниковой», или «челночной» схеме. Уже к началу 1990-х гг. именно по такой схеме морским транспортом перевозили около 3/5 всех грузов.

Таблица 2.

**Динамика грузооборота и объема грузоперевозок морским транспортом во второй половине ХХ в.**



Интернационализация мирохозяйственных связей, возникновение транснациональных корпораций с законченным циклом производства от сырья до готового продукта поставила компании перед необходимостью иметь гарантированную возможность своевременного снабжения производства сырьем, энергоносителями и т.п. [Ханин М.С.] Поскольку трамповое судоходство не может в полной мере гарантировать регулярность доставки, а линейное судоходство технически не приспособлено для перевозки массовых грузов, крупные корпорации прибегают к созданию собственного флота, который эксплуатируется подконтрольными корпорации судоходными компаниями, которые или владеют собственным флотом, или управляют арендованными судами.

Таким образом, торгово-промышленное судоходство - это метод организации своего рода внутрифирменных перевозок сырья, энергоносителей и других необходимых для производства материалов подконтрольным флотом крупных корпораций (например, нефтяные корпорации типа «Шелл», «Бритиш петролеум», «Шеврон» и т.п., металлургические концерны, химические производства).

Анализ мировой морской торговли, объемов перевозимых грузов показывает возрастающую роль морского транспорта, который так же, как и железнодорожный является видом массового транспорта и способен к освоению больших количеств грузов. Провозная способность морского транспорта весьма велика: она ограничена только провозной способностью портов и наличием транспортного флота, а реконструкция существующих и сооружение новых портов, постройка судов, имеющих более высокую грузоподъемность и скорость движения, максимальная механизация грузовых работ еще больше увеличивают провозные возможности морского транспорта. Хотя морской транспорт менее регулярен, чем, например, железнодорожный, но грузовые перевозки на морском транспорте имеют более низкую себестоимость, чем на других видах транспорта, т.к. здесь отсутствуют затраты на постройку и содержание пути, транспортная единица - судно имеет большую грузоподъемность, грузовые работы механизированы, дальность перевозок высокая.

Транспорт в целом называют барометром мировой экономики, морской же транспорт в этом отношении обладает особой «чувствительностью». Чтобы доказать данное положение, достаточно проанализировать таблицу 147, отражающую динамику мировой морской торговли.

Данные таблицы 2 свидетельствуют об очень быстром росте морских перевозок в 1950–1980 гг. Мировой грузооборот морского транспорта увеличился за тот период времени в 9 раз, а объем перевозимых грузов – более чем в 6,5 раза. Но в первой половине 1980-х гг. и абсолютные, и относительные показатели довольно резко снизились в результате энергетического и сырьевого кризисов середины 1970-х гг. и циклического кризиса мирового капиталистического хозяйства в начале 1980-х гг. Начавшийся в конце 1980-х гг. новый подъем мировой экономики снова привел к увеличению спроса на морские перевозки, и они опять стали расти. Интересно, что этот рост проявился в первую очередь в объеме перевозок грузов и в значительно меньшей степени – в грузообороте. Это объясняется уменьшением дальности транспортирования многих грузов (например, нефти – с 13 тыс. км до 8 тыс.). Во второй половине 1990-х гг. морские перевозки продолжали расти, но с перебоями и в целом не так быстро, как предполагалось. Так что и прогнозы на начало XXI в. пришлось скорректировать в сторону уменьшения.

Одновременно большие изменения происходили и в структуре мировых морских перевозок. До начала энергетического кризиса главной чертой этих изменений было увеличение доли наливных грузов (в 1950 г. – 41 %, в 1960 г. – 49, в 1970 г. – 55 %). Но в связи с кризисом доля их стала уменьшаться, тогда как доля навалочных, насыпных и генеральных грузов – возрастать. К концу 1980-х гг. доля наливных грузов уменьшилась до 37 %, доля навалочных и насыпных грузов выросла до 24, а штучных (так называемых генеральных) грузов – до 25 %. В 1990-х гг. эта тенденция сохранилась: перевозки угля, железной руды, бокситов, зерна, продовольствия и в особенности генеральных грузов росли быстрее, чем перевозки нефти и нефтепродуктов.

Мировое морское судоходство реализует свои услуги через рынок, называемый фрахтовым. Фрахтовый рынок – это рынок, на котором совершаются сделки по фрахтованию тоннажа, причем спрос на тоннаж - это фактически объем предъявленных к перевозке грузов, который напрямую зависит от состояния мировых товарных рынков [Лимонов Э.Л.]. Однако не вся продукция мирового морского судоходства проходит через фрахтовый рынок. Например, законодательство практически всех стран исключает каботажные перевозки из сферы международного обмена, выводя тем самым значительную часть мирового судоходства за пределы судоходства международного и, следовательно, за пределы фрахтового рынка. Эти перевозки обычно закрепляются за национальным флотом. Таким образом, границы мирового судоходства не совпадают с границами мирового фрахтового рынка.

Фрахтовому рынку присущи некоторые особенности, а именно:

1) в отличие от отраслей, производящих товары в вещной форме, морской транспорт, как и всякий другой, не может работать на склад, в запас, поскольку производство услуги совпадает с ее потреблением;

2) мобильность, территориальная подвижность предложения, которая заключается в том, что суда под влиянием факторов рыночного и нерыночного характера передвигаются в пределах Мирового океана, ликвидируя таким образом диспропорции спроса и предложения и создавая их снова.

Вообще, спрос и предложение на фрахтовом рынке выступают как спрос и предложение услуг, а не готовой продукции, и это с терминологической точки зрения до сих пор вызывает немало недоразумений и споров. В качестве саморегулирующегося механизма мировой фрахтовый рынок представляет собой своего рода закрытую экономическую систему, обособленность и ограниченность которой создается взаимозаменяемостью, специфичностью услуг морскою флот. В пределах этой системы в каждый конкретный момент количественно определенному спросу противостоит количественно определенное предложение, то или иное соотношение которых формирует на основе цены производства определенный уровень цен морской перевозки. Закрытость данной экономической системы заключается в том, что ни грузы, предназначенные для перевозки, ни суда, предназначенные для выполнения перевозок, не могут покинуть пределы системы. Конечно, с чисто формальной точки зрения фрахтовый рынок в части грузов нельзя считать совершенно закрытой системой, поскольку грузы периодически «ускользают» и по железной дороге (например, сухопутный транзит через Россию и США), и по рекам (например, перевозки по Дунаю), и по воздуху. По необходимо отметить, что все эти «утечки» настолько незначительны по сравнению с объемами, проходящими через фрахтовый рынок, что они не оказывают значительного влияния на соотношение спроса и предложения.

Мировой фрахтовый рынок разделяют на сегменты, используя целый ряд критериев: тип судов, их размеры, перевозимые товары, тип сообщения, география операций, условия конкуренции, обусловленные характером собственности на суда. Поскольку, как уже говорилось, через мировой фрахтовый рынок реализуются услуги лишь части международного судоходства, то по признаку организации судоходства мировой фрахтовый рынок делится на:

фрахтовый рынок линейного тоннажа, на котором реализуются услуги линейного судоходства;

фрахтовый рынок трампового тоннажа, через который реализуются услуги трампового судоходства.

Существенное влияние на фрахтовый рынок оказывают различные события: международные конфликты и войны, забастовки, неурожаи, стихийные бедствия, сложная ледовая обстановка, правительственная политика в области судоходства и т.д., но особо хочется обратить внимание на подверженность фрахтового рынка влиянию связанных с ним рынков судостроения, подержанных судов, а также, хотя и опосредованно, металлолома. Поскольку увеличение стоимости металлолома приводит к количественному увеличению списания судов, тем самым провоцируя дефицит тоннажа того или иного типа судов. Рынок судостроения, как уже отмечалось, наоборот, формирует избыток тоннажа и вызывает спад фрахтовых ставок.

Таким образом, можно выделить следующие базовые предпосылки повышения инвестиционной привлекательности судоходных компаний в современных условиях:

1) развитие мирохозяйственных связей и рост объемов мирового грузооборота;

2) возникновение транснациональных корпораций с законченным циклом производства от сырья до готового продукта, что ставит ТНК перед необходимостью иметь гарантированную возможность своевременного снабжения производства сырьем, энергоносителями и т.п.;

3) достаточно большая провозная способность морского транспорта по сравнению с железнодорожным, автомобильным и т.д.;

4) более низкая себестоимость перевозки по сравнению с другими видами транспорта, поскольку здесь отсутствуют затраты на постройку и содержание пути, транспортная единица (судно) имеет большую грузоподъемность, грузовые работы механизированы, дальность перевозок высокая;

5) пространственный динамизм, т.е. подвижность активов в Мировом океане, когда осуществляя перевозки между третьими странами, морской флот берет на себя на время функции транспортной инфраструктуры этих стран;

6) с 2003 года российским законодательством каботажные перевозки исключены из сферы международного обмена, эти перевозки законодательно закреплены за национальным флотом, а поскольку в большинство районов Дальнего Востока и Севера России завоз грузов возможен только морским транспортом это создает своего рода резерв для развития отечественных судоходных компаний.

Переходя к рассмотрению географического распределения мировых морских перевозок, нужно, прежде всего, отметить соотношение в этих перевозках трех групп стран. В конце 1990-х гг. на развитые страны Запада приходилось 45 % экспортных отгрузок морского транспорта, на развивающиеся – 51, а на страны с переходной экономикой – 4 %. Здесь обращает на себя внимание очень большая доля развивающихся стран. Это связано как с их общей ролью в международном географическом разделении труда, так и с активной политикой в области морского судоходства, которую проводят многие из них; в первую очередь это относится к новым индустриальным странам. А в импортных разгрузках, как и можно было ожидать, по-прежнему доминируют страны Запада. На развивающиеся страны приходится примерно 25 %, а на страны с переходной экономикой 3 % разгрузочной работы.

С географической точки зрения наиболее важной частью анализа морских перевозок является, пожалуй, вопрос о географии мировых морских трасс. Л.И. Василевский правильно писал о том, что морская трасса – это условное понятие. В отличие от наземного транспорта географию морского определяет не сеть путей сообщения, а сеть портов, морских каналов и проливов, доступных для морских судов эстуариев и течений крупных рек. Географическое разделение труда привело к тому, что большинство морских трасс сохраняет свою устойчивость на протяжении многих десятилетий.

Для географа очень интересен также вопрос о роли отдельных океанов в мировом морском судоходстве.

Вот уже в течение пяти веков – с начала Великих географических открытий – первое место (3/5) в мировом линейном и трамповом судоходстве занимает Атлантический океан, что объясняется многими природными, историческими, экономическими причинами. Среди них можно назвать морфологию морских берегов, их изрезанность, особенно в Европе и на северо-востоке Северной Америки. Можно назвать высокий уровень заселенности и урбанизированности большинства приморских районов, отражающий уровень социально-экономического развития десятков стран. Наконец, по просторам Атлантики проходят кратчайшие морские связи между Старым и Новым Светом. Неудивительно, что на берегах именно этого океана возникло большинство морских портов мира.

В Атлантическом океане сформировалось несколько важных направлений морского судоходства. Главное из них – североатлантическое, которое проходит между 35–40° и 55–60° с. ш., вбирая в себя многие трансатлантические судоходные трассы между США и Западной Европой. По ним перевозятся как сырьевые (уголь, руды, хлопок, лес), так и генеральные грузы. К этому направлению примыкают также пути по Средиземному, Северному, Норвежскому морям. До середины XX в. это был также самый большой в мире сгусток морских пассажирских линий, но победить в соревновании с воздушным транспортом морской транспорт так и не смог. В 1958г. в пассажироперевозках они впервые количественно сравнялись, а в наши дни практически весь пассажирооборот между Европой и Северной Америкой обслуживает авиация.

С начала XIX в. началось соревнование пароходных компаний за приз «Голубая лента Атлантики», предназначавшийся судну, которое пересечет этот океан за самый короткий срок. Первый подобный трансатлантический рейс совершил в 1819г. американский парусно-паровой фрегат «Саванна», который, однако, почти весь путь до Ливерпуля прошел под парусами; этот рейс продолжался около 28 суток. В 1838г. гигантский по тем временам пароход – английский «Грейт Вестерн» преодолел расстояние между Европой и Америкой за 14,5 суток. Во второй половине XIX в. борьба за «Голубую ленту Атлантики» шла между Великобританией, Германией, Францией и США. Уже в начале XX в. английская «Лузитания» сократила время в пути до 4 суток и 20 часов. В 1938г. знаменитый французский пассажирский лайнер «Нормандия» пересек океан за 4 суток и 3 часа. В 1948г. еще более знаменитый английский пароход «Куин Мери» преодолел его за 3 суток и 12 часов и, наконец, в 1952г. американский «Юнайтед Стейтс» установил абсолютный рекорд – 3 суток, 10 часов и 40 минут.

Другие важные направления морского судоходства в Атлантическом океане – южноатлантическое (Европа – Южная Америка), западноатлантическое (Африка – Европа). Через Атлантику проходят также грузопотоки нефти и некоторых других массовых грузов из Азии в Европу и США. Однако в целом за последние десятилетия значение Атлантического океана в мировом судоходстве уменьшилось.

Тихий океан, занимая второе место по объему морских перевозок (1/4), пока еще сильно отстает от Атлантического. Но потенциал этого океана, к берегам которого выходят 30 государств с населением около 3 млрд. человек, очень велик. Здесь находятся многие крупнейшие порты мира, зарождаются потоки многих массовых, а в последнее время и генеральных грузов. Обычно эти потоки также объединяют в несколько главных направлений.

Первое, северное транстихоокеанское, направление соединяет США и Канаду со странами Восточной и Юго-Восточной Азии. Из Северной Америки в этом потоке транспортируют уголь, руды, лесные грузы, зерно, машины и полуфабрикаты, из Азии – автомобили, стальные изделия, разнообразное оборудование, тропическую древесину, рыбу и рыбопродукты. Вторая группа морских линий связывает Атлантическое побережье США с Гавайскими островами и Японией через Панамский канал. К трансокеанским можно отнести и сравнительно новые «транспортные мосты» (угольный, железорудный, бокситовый), которые соединяют Австралию с Японией и другими странами Восточной Азии. Кроме того, еще две группы судоходных линий проходят вдоль побережий материков – азиатского и двух Америк.

Третье место по объему морских перевозок (1/6) принадлежит Индийскому океану, к берегам которого выходят 30 государств с населением, приближающимся к 1,5 млрд. человек. Наибольшее значение в этом океане имеют морские перевозки из Европы в Азию и Австралию через Суэцкий канал, меньшее – те трансокеанские направления, которые связывают Австралию с Южной Африкой и Европой. Хотя в целом по интенсивности перевозок Индийский океан уступает Атлантическому и Тихому, по перевозкам нефти (из Персидского залива) он их превосходит.

Северный Ледовитый океан в мировом морском судоходстве принимает значительно меньшее участие. По Северо-Западному, канадскому, пути сквозное судоходство не поддерживается, а вдоль северных берегов России проходит Северный морской путь длиной около 6000 км.

Как это ни парадоксально на первый взгляд, но в последнее время помехой для морского торгового судоходства снова стало морское пиратство. Из истории известно, что еще в римскую эпоху пиратство процветало в Средиземном море, и Гнею Помпею для борьбы с ним было выделено 500 кораблей. В средние века и в новое время пиратство снова процветало на Средиземном море, у атлантических берегов Африки, затем эпицентр его сместился в Карибское море, даже прозванное Флибустьерским. Современное морское пиратство создает угрозу для судов на многих морях. Но особенно опасными в этом отношении считаются Карибское, Южно-Китайское моря, Индийский океан. Хорошо вооруженные пиратские команды на быстроходных судах нападают на торговые корабли и грабят их. Только в 2000г. было зарегистрировано 470 пиратских нападений на гражданские суда.

Для России морской транспорт также имеет большое значение, в первую очередь в обеспечении внешнеэкономических связей. По грузообороту он теперь в десятки раз уступает трубопроводному и железнодорожному транспорту. После распада СССР из-за больших потерь в морском флоте, береговой инфраструктуре и общей тяжелой экономической ситуации этот грузооборот в 1992–2007 гг. уменьшился в восемь раза.

Таким образом, международный характер морского бизнеса и его динамизм, а также необходимость работы морского судоходства во взаимодействии с другими видами транспорта на фоне непрерывного развития технологий и управления способствуют процессу быстрого развития и усложнения отрасли, вызванному как внешними, так и внутренними факторами: каждый участник морского бизнеса действует в рамках единого рынка морских перевозок и, следовательно, конкурируя с более динамичными партнерами, вынужден поддерживать свои стандарты на уровне мировых.

**Литература**

1. Айвами Е.Р. Харди Перевозка грузов морем. Сокр. пер. с англ. Л.А. Богдановой. Под ред. Ю.П. Дробинина/ Е.Р. Харди Айвами. - М.: Транспорт, 1981. – 298 с.

2. Винников В.В. Экономика предприятий морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник для вузов водного транспорта/ В.В. Винников. – Одесса: Латстар, 2001. – 416 с.

3. Винников В.В. Справочник по эксплуатации флота: пособие/Одесск. национальн.морская акад./В.В. Винников, Н.И. Дацюк, А.А. Карьянская.-Одесса: Феникс, 2004.-120 с.

4. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. Издание второе, переработанное и дополненное/Э.Л. Лимонов. - СПб.: Информационный центр «Выбор», 2001. – 416 с.

5. Молчкова И.А. Формирование модели управления инвестированием в развитие морского транспорта/И.А. Молчкова – [Электрон. ресурс]: Автореф. дис... канд. экон. наук. 08.00.05.- Санкт-Петербург, 2002.- 23 с.

6. Ханин М.С. Международное морское судоходство. Экономика. Политика: Учеб. Пособие/М.С. Ханин. – М.: РосКонсульт, 2001. – 334с.