

технологічних, соціальних та міждержавних проблем. ДПП слід розглядати реальним шляхом отримання позитивного результату в поєднанні державного регулювання та ринкового саморегулювання в загальному організаційно-економічному механізмі національного господарства.

Література

1. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 1 липня 2010 р. № 2404-17. // Відомості Верховної Ради України. — 2010. — № 40. — Ст. 524.
2. Онищенко С. П., Литвинова Н. Н. Специфика проектов государственно-частного партнерства и перспективы их использования для развития украинских морских портов / С. П. Онищенко, Н. Н. Литвинова // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. — 2012. — № 4 (20). — С. 4-16.
3. Потеев А. Т., Потеева М. А. Государственно-частное партнерство в практике морских портово-черноморского бассейна. / А. Т. Потеева, М. А. Потеева / Проблемы материальной культуры — Экономические науки. — С. 76-81.
4. Иностранные инвесторы сокращают вливания в Украину. Основным «иностранном» инвестором остается Кипр [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ua-ir.com.ua/ru/investments>.

Усенко Е. А.,

*курсант 6 курса факультета морского права и менеджмента,
Одесская национальная морская академия*

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Спустя четыре года после начала глобального финансово-го кризиса мировая экономика остается неустойчивой, а рост экономики в странах с высоким уровнем доходов по-прежнему незначителен. В 2010 г. рост мирового ВВП составил 4,1 % по сравнению с кризисным 2009 г., в котором наблюдалось снижение ВВП на 2,3 %. Однако уже в 2011 г. развитие мировой экономики потеряло темп и валовой внутренний продукт увеличился на 2,7 %.

Согласно оценкам Всемирного банка, рост мирового ВВП в 2012 г. составил 2,3 %, хотя в июне прошлого года прогнозы предсказывали рост в размере 2,5 %. Ожидается, что в 2013 г. темпы роста практически не изменятся и составят 2,4 %, а затем постепенно увеличатся до 3,1 % в 2014 г. и 3,3 % в 2015 г. [2]

Сокращение мирового спроса в 2008 г. существенно сказалось на динамике мировой товарной торговли. Физический объем мирового товарного экспорта увеличился на 2,0 %, что на 4 процентных пункта меньше по сравнению с 2007 г. В 2009 г. было отмечено наиболее резкое сокращение торговли за более, чем семидесятилетний период, при этом физический объем мирового товарного экспорта, по оценкам ЮНКТАД, снизился на 13,7 %. После отмечавшегося в 2009 г. спада физический объем товарной торговли вновь начал расти по мере оживления мировой экономики: в 2010 г. его прирост, по оценкам ЮНКТАД, достиг отметки в 16,2 %. Параллельно с динамикой мировой экономики темпы роста физического объема торговли товарами в 2011 г. постепенно замедлялись и в целом за год составили 5,9 %, что означает резкое падение с уровня 13,9 % в 2010 г. В 2012 г. рост мировой торговли в реальном выражении составил 2,1 % по экспорту и 1,9 % по импорту. В номинальном выражении в 2012 г. объемы международной торговли товарами выросли только на 0,2 % — до 18,2 трлн долларов. В 2013 г. объемы мировой торговли вырастут, согласно прогнозу ВТО, только на 3,3 %.

Однако, несмотря на неоднозначные изменения в объемах мировой торговли, мировые морские перевозки, за исключением кризисного 2009 г., уверенно расширялись. Так, в 2011 г. их совокупный объем, увеличившись на 4 %, достиг рекордной отметки 8,7 млрд. т. [1]

Такое расширение было вызвано быстрым ростом объемов перевозок сухих грузов в результате энергичного увеличения контейнерных перевозок и перевозок основных массовых грузов.

Уровень контейнеризации достиг на данный момент 50-60 % от общего числа всех морских перевозок, а если рассматривать только генеральные грузы, т.е. грузы штучные, перевозимые в упаковке, то доля их перевозок в контейнерах составляет более 90 %. Это объясняется удобством таких перевозок и их относительно невысокой ценой [1].

По данным Drewry's Container Forecaster, для 2012 г. был характерен рост контейнерооборота, осуществляющийся низкими темпами. По сравнению с 2011 г. контейнерооборот увеличился только на 4 % [4]. Снижение общих темпов роста объясняется, в первую очередь, и снижением роста общемировых объемов экспорта и импорта.

Если говорить о контейнерном рынке Черноморского региона, то в следующие после кризиса годы страны региона показывали высокие темпы роста, однако в 2012 г. ситуация изменилась. Если в 2010 г. по сравнению с 2009 г. общий рост составил 27, а в 2011 г. -24 % по сравнению с 2010 г., то в 2012 г. рост составил всего 3 % по сравнению с 2011 г. [3].

Украинскому рынку контейнерных перевозок также не удалось избежать негативного воздействия очередной волны мирового финансового кризиса.

В 2010 — 2011 гг. уже шло восстановление контейнеропотоков через порты Украины после обвального 2009 года, когда украинский рынок испытал самое сильное потрясение. Объемы перевалки тогда упали на 58,8 %.

В 2012 г. украинскому рынку контейнерных перевозок не удалось выйти на объемы предшествующего года [3].

Начало 2013 г. ознаменовалось ростом мировых контейнерных перевозок в целом и в Украине в частности.

Общий рост, достигнутый по Черноморскому региону, составил 14,88 % за первый квартал 2013 года по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. [3]. При этом необходимо отметить, что наибольший рост был достигнут Украиной и Россией. Повышение переработки в первую очередь обусловлено увеличением экспорта из Украины и Румынии, а также импортом в Россию.

Анализ состояния рынка контейнерных перевозок на сегодняшний день показывает, что данный сегмент активно развивается и по прогнозам экспертов за 2013 г. объем морских контейнерных перевозок вырастет на 3 %. Такие прогнозы аналитиков основываются на постепенном восстановлении мировой экономики.

Порты Черноморского региона, в частности порты Украины наращивают объемы обработки контейнеров. Таким образом, прослеживается тенденция к восстановлению докризисных объемов перевалки контейнеров.

Литература

1. Review of Maritime Transport 2012 // UNCTAD. — С. 2, 5, 7, 23.
2. Всемирный банк призывает развивающиеся страны принять меры в целях сохранения экономического роста, поскольку дальнейший путь развития не обещает быть безоблачным [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.worldbank.org/ru/news/press-release/2013/01/15/wb-urges-developing-countries-safeguard-economic-growth-road-ahead-remains-bumpy>

3. Журнал «BlackSeaLines». — № 2. — 2013. — С. 10– 12.
4. Журнал «BlackSeaLines». -№ 5. — 2013. — С. 11.
5. Рынок международных контейнерных перевозок: основные игроки и тенденции развития [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/6274-rinok-konteinerov.html>

Стоянова Ю. Ю.,

*курсант 2 курса факультета морского права и менеджмента,
Одесская национальная морская академия*

ВЛИЯНИЕ MLC-2006 НА ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Конвенция MLC — 2006 года устанавливает права моряков на достойные условия труда, что в свою очередь предопределяет обязанности и издержки судовладельцев по поддержанию эффективности торгового флота. Конвенция четко дает представления о том, какими условиями труда и социальной защищенности должен предоставить судовладелец. Это в свою очередь позволит оптимизировать структуру рынка транспортных услуг вследствие ограничения состава субстандартных судовладельцев. В конвенции говорится, что чрезмерный количественный рост частных служб найма и трудоустройства не поощряется. Данный документ позволит не просто упорядочить сферу жизни и работы моряков, а также позволит усовершенствовать украинскую систему образования и подготовки моряков с учетом того, что в Украине за многие десятилетия сложилась и действует эффективная система образования и подготовки. Она оказалась способной реагировать на любые изменения и дополнения стандартов. Следует учесть тот факт, что до сих пор сам статус Украины не определен и не адаптирован к понятиям конвенции. Можно прогнозировать влияние конвенции и для курсантов высших и средних морских заведений, а именно на возможность ими проходить качественную производственную практику.

С учетом приведенных фактов появляются организационно-экономические аспекты роста производительности на перевозках и в морских портах. Формируется системное единство: численности работников и величины производственных фондов; уровня текущих затрат и продолжительности производственного процесса. От-