

ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Хаймінова Ю. В.,

*к.е.н., доцент, доцент кафедри національної економіки,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЧИННИКИ ПІСЛЯКРИЗОВОГО ВІДНОВЛЕННЯ ФРАХТОВОГО РИНКУ

Післякризове відновлення світової економіки відбувається повільними темпами, що відображається на ринку морських перевезень. За оцінками експертів Clarkson Plc кон'юнктура на світовому ринку морських перевезень у 2012 р. була найгіршою за останні 26 років [3]. Пропозиція світового тоннажу значно перевищувала попит. Це позначалося на ставках фрахту та прибутках судновласників. Для оцінки перспектив розвитку фрахтового ринку необхідно розглянути чинники, які позитивно впливають на співвідношення попиту та пропозиції, та чинники, які мають дестабілізуючий вплив на фрахтовий ринок. Серед чинників, які негативно впливають на баланс попиту та пропозиції слід виділити наступні [2].

По-перше, основним чинником, дестабілізуючим ринок є великий обсяг поставок нового тоннажу, замовленого на суднобудівних верфях світу в період фрахтового буму.

По-друге, надлишок суднобудівних потужностей (особливо балкерного тоннажу). Сукупні темпи річного зростання були досить значними за останні 12 років — у середньому вони становили 8,4 % на рік. Сьогодні судноверфі знижують ціни, щоб отримати нові замовлення. Успіх в реалізації такої політики призведе до появи нових «надлишків» тоннажу та погіршить ринкову ситуацію.

По-третє, поява нових екологічних балкерних суден. Чистий приведенний дохід, пов'язаний з економією палива порівняно з суднами, побудованими п'ять років тому, може скласти для суден класу «Хендісайз» 2-3 млн. дол. США, «Супрамакс» — 4-7 млн. дол. США, «Панамакс» — 6-8 млн. дол. США і «Кейпсайз» — 8-13 млн. дол. США. Подібні судна розглядаються

як привабливі інвестиції для судновласників. Це опосередковано негативно впливає на ситуацію з фрахтовими ставками.

До стабілізуючих фрахтовий ринок відносяться такі чинники [2]:

1. Вимоги щодо вмісту сірки в паливі для суден (за прийнятими з 1 січня 2012 р. правилами — не більше 3,5 %). Судна, контракти на споруду яких були укладені після 2012 р., повинні мати на борту сертифіковану установку з очищення баластових вод. На інших суднах така система в обов'язковому порядку повинна бути встановлена до 2016 р. або в процесі найближчих ремонтних робіт. З 1 січня 2013 р. на всіх нових суднах тоннажем понад 400 реєстрових тонн неодмінно повинен бути реалізований План менеджменту енергоефективності (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) з метою контролю емісії CO₂. Ці вимоги призводять до збільшення експлуатаційних витрат старих суден. Крім того, зростання витрат на бункерне паливо, мастильні матеріали, технічне обслуговування та ремонтно-профілактичні роботи, страхування ризиків піратства примушують судновласників контролювати витрати та шукати шляхи їх зниження. В числі заходів щодо зниження витрат можна назвати експлуатацію суден у режимі знижених швидкостей, облік бункерних надбавок, хеджування і вибір найбільш економічних маршрутів [4].

2. Ускладнення з отриманням банківських кредитів під будівництво нового тоннажу. Якщо подібна тенденція збережеться, у середньостроковій перспективі можна чекати істотного скорочення надлишкової пропозиції.

3. Низькі фрахтові ставки і висока вартість бункерування роблять не вигідним експлуатацію старого тоннажу. Це призводить до постійного зниження віку суден, що продаються на металобрухт.

4. Тимчасова постановка на якір суден також дозволяють абсорбувати надлишковий тоннаж та певною мірою стабілізують фрахтовий ринок.

5. Зростання цін на сталь та вартості робочої сили у Китаї. Китай є провідною суднобудівною країною в світі. Стрімке зростання вартості виробництва в країні, особливо витрат на оплату праці, яка збільшилася приблизно в 4,5 рази за останні 10 років стримує укладення нових контрактів з китайськими судноверфями.

Аналітики DNB Markets вважають, що попит на тонномільну продукцію флоту в 2013-2015 рр. буде перебувати на рівні 11 % в порівнянні з 9 % — в 2004-2007 рр. За прогнозами DNB

Markets, коефіцієнт завантаження суден в 2013 р. зростає до 84 %, а в 2014 р. — до 87 % порівняно з 83 % — в 2012 р. Аналітики Drewry Shipping Consultants вважають, що стабілізація ринку суднового тоннажу відбудеться не раніше початку 2015 р. Аналітики HSH Nordbank, Arctic Security також прогнозують відновлення фрахтового ринку протягом 2014-2015 рр, але відзначають, що цей процес буде відбуватися повільно [1, 2]. Експерти Clarkson прогнозують, що пік фрахтового ринку можна очікувати в 2017 р., відповідно різке падіння — у 2022-2023 рр. [1].

Таким чином, основним дестабілізуючим чинником є перевищення пропозиція суднового тоннажу над попитом та збереження цього дисбалансу кілька наступних років. В свою чергу прийняття низки регулюючих законів, труднощі з отриманням кредитів на будівництво суден, зниження віку суден, які продаються на металобрухт, висока вартість бункерування, що змушує судновласників економити на паливі, знижуючи швидкість суднового ходу, поставка суден на прикол допомагає абсорбувати надлишки суднового тоннажу балансує попит та пропозицію. Пожвавлення фрахтового ринку очікується протягом послідуєчих двох років.

Література

1. Войниченко В. В. Пережить год с минимальными потерями / В. В. Войниченко // Порты Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.portsukraine.com>.
2. Еще пару лет дисбаланса... [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3255>.
3. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=43797>.
4. Review of Maritime Transport 2012. — UNCTAD, 2012. — 196 p.

Котлубай В. О.,

*к.е.н., доцент, доцент кафедри національної економіки,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЗВИТОК МОРСЬКОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ

Аналіз статистичних даних за 2000-2012 рр. стосовно кількості туристів, які прибули/виїхали в/з України, показав, що починаючи з 2003 р. спостерігається практично постійна тенденція до зменшення кількості іноземних туристів, що відвідали Україну.