УДК 656.614.3(100)

DOI dx.doi.org/10.24866/1813-3274/2017-4/72-78

Е.П. Жариков¹

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: zharikov.ep@dvfu.ru

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА

Аннотация. Мировой экономический кризис, снижение цен на нефть и сырьевые товары, нарушение устойчивого спроса на них привели к уменьшению темпов роста мировой экономики. Соответственно замедлились темпы роста мировой торговли. Прогноз экспертов МВФ по улучшению ситуации в 2015 году не сбылся. Общий объём перевозок (за исключением кризисного 2009 г.) носил относительно устойчивый характер. Периодически наблюдалось падение объёмов перевозок нефти и газа. Замедление темпов общих грузовых перевозок морским транспортом в 2006–2012 гг. составило 3,8 %, в 2013–2015 гг. – 3,0 %. Консолидация производственных процессов в рамках географических кластеров производственной активности и т.п. приводят к относительному снижению объёма торговли в расчёте на единицу выпускаемой продукции и, в конечном счёте, – снижению объёмов перевозимых грузов. Процессы, происходящие в мировой экономике, тесно связаны с развитием портового хозяйства, с пропускной способностью портов. Транспортная инфраструктура всегда должна развиваться с опережением относительно формирования грузовой базы. С другой стороны, создание инфраструктуры всегда довольно затратное мероприятие. Следовательно, должны выдерживаться оптимальные пропорции между портовой инфраструктурой и привлекаемой портом грузовой базой. В условиях замедления темпов международных морских перевозок идёт изменение стратегии функционирования портов за счёт освоения ими новых функций путём создания на их территории предприятий по промышленному и торговому сервису и диверсификации услуг. В конце XX в. на территории портов стали создавать промышленные предприятия, входящие в общую организационную структуру порта, но не связанные с ним функциональной деятельностью. Рассмотренные тенденции усложняют решение одной

¹Евгений Прокофьевич Жариков, доктор экономических наук, профессор кафедры мировой экономики Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

Для цитирования: Жариков Е.П. Тенденции развития мировых морских перевозок и портового хозяйства // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2017. № 4. С. 72–78.

из важных задач для транспортно-логистической деятельности морского порта – прогнозирование для него грузовой базы.

Ключевые слова: мировая экономика, валовой внутренний продукт, мировая торговля, морские перевозки, темпы роста.

Evgenie P. Zharikov¹

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: zharikov.ep@dvfu.ru

DEVELOPMENT TRENDS IN THE WORLD MARINE TRANSPORTATION AND PORT FACILITIES

Abstract. The global economic crisis, the decline in prices for oil and commodities, and the disruption of sustainable demand have led to a decrease in the world economy growth rate. As a consequence, the growth rate of global trade has slowed down as well. The forecast of IMF experts on situation improvement in 2015 did not come true.

The total volume of traffic (with the exception of the crisis year 2009) was less stable. Periodically, there was a drop in oil and gas transportation volumes. The slowdown in the rate of general freight transport by sea in 2006–2012 amounted to 3.8% and 3.0% in 2013–2015. Consolidation of production processes within the geographical clusters of productive activity, etc. has lead to a relative decrease in the volume of trade per unit of output, and, ultimately to decrease in the volume of goods transported.

The processes in the world economy are closely related to the development of port facilities and their throughput capacities. The transport infrastructure should always develop ahead of the formation of the cargo base. On the other hand, creating an infrastructure is always a costly exercise. Therefore, optimal proportions must be maintained between the port infrastructure and the cargo base that the port attracts.

In the context of the slowing pace of international shipping, there is a change in the strategy for the ports operation by mastering new functions. On their territories, enterprises are created for industrial and commercial services and diversification of services. In the late 20th, industrial enterprises, included in the overall organizational structure of the port, but not related to it functional activities, began to be established on the territory of ports.

These tendencies complicate the solution of an important task of forecasting the cargo base for the transport and logistics activities of a seaport.

¹ Evgenie P. Zharikov, Doctor of Economics, Professor, Department of International Economics Relations, School of Economics and Management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

For citing: Zharikov E.P. Development trends in the world marine transportation and port facilities // PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2017. N 4. P. 72–78.

Keywords: world economy, gross domestic product, world trade, sea transport, growth rates.

Тенденции развития мировой экономики

В 2013–2014 гг. мировой ВВП вырос к предыдущим годам на 3,3 %, в 2015 г. – на 3,0 %, в 2016 г. – на 3,1 %. Темпы роста мирового ВВП после 2011 г. ниже темпов роста, наблюдавшихся до финансового кризиса (рис. 1).

Рис. 1. Темпы роста мировой экономики, % [1]

Кризисные явления, снижение цен на нефть и сырьевые товары, нарушение устойчивого спроса, замедление темпов развития китайской экономики, способствовали уменьшению темпов роста мировой экономики. Процессы, оказавшие влияние на замедление темпов развития мировой экономики, адекватно отразились на мировой торговле, темпы роста которой оказались существенно ниже среднегодовых темпов их роста после мирового кризиса 2008–2009 гг. (рис. 2).

Рис. 2. Темпы роста мировой торговли, % [2, 3]

Пока не сбываются прогнозы экспертов МВФ по восстановлению темпов роста мировой торговли, которые считали, что 2015 г. будет переломным и с 2016 г. темпы её роста заметно ускорятся.

Тенденции морских перевозок

В 2015 г. морским транспортом перевезено более 80% грузов мировой торговли. Общий объём перевозок (за исключением кризисного 2009 г.) носил устойчивый характер и составил в 2015 г. по оценкам около 10 млрд т [3], что превышает аналогичный показатель 2006 г. на 30,5%. Падение перевозок нефти и газа наблюдалось в 2009, 2013, 2014 гг. Темпы роста морских перевозок представлены на рис. 3.

Рис. 3. Темпы роста мировых морских перевозок, % [3]

Среднегодовой темп роста общего объёма мировых морских грузоперевозок в 2006–2015 гг. составил 3,57 %, нефти и газа – 2,1 %.

Наблюдается замедление темпов общих перевозок морским транспортом: если темп роста грузовых перевозок в 2006–2012 гг. составил 3,8 %, то в 2013–2015 гг. – 3,0 %.

Снижение мировых темпов роста морских перевозок связывают с процессами, происходящими в экономиках стран Восточной Азии, в особенности в Китае. В КНР в объёме экспортируемой продукции возросла доля собственных промежуточных товаров, которые ранее экспортировались. Зависимость обрабатывающего сектора от импортируемого производственного сырья снизилась в КНР с 2002 г. к 2015 г. более чем на 20%. Также страны Восточной Азии снижают долю промежуточной продукции в совокупном импорте. Намечилась тенденция возвращения перенесенных ранее в другие страны производств обратно в страны базирования; консолидация производственных процессов в рамках географических кластеров производственной активности и т.д. Эти и сопутствующие им процессы в совокупности приводят к отно-

сительному снижению объёма торговли в расчёте на единицу выпускаемой продукции и, в конечном счёте, – снижению объёмов перевозимых грузов.

Для анализа влияния развития мировой экономики и международной торговли на темпы развития морских перевозок отразим динамику их развития на рис. 4.

Рис. 4. Динамика мирового ВВП, мировой торговли товарами и мировых морских перевозок

Среднегодовой темп роста в 2011–2016 гг. составил: мировой экономики 3,27 %, мировой торговли – 3,43 %, мировых морских перевозок – 3,65 %. Таким образом, связь показателей темпов роста мировой торговли и мировых морских перевозок не отражает прямую их зависимость от темпов роста мирового ВВП. Более адекватная связь прослеживается между темпами роста мировых морских перевозок и темпами роста мировой торговли, что подтверждается коэффициентами значимости факторной регрессии (1), имеющей коэффициент, характеризующий статистическую надежность, множественный $R = 0,99$.

$$Y = -538,697 + 0,053x_1 + 0,393x_2, \quad (1)$$

где: Y – объём перевозок;

x_1, x_2 – показатели мирового ВВП и мировой торговли, соответственно.

Недостаточная согласованность указанных тенденций обусловлена неустойчивостью ценовой политики, национальных валют, структурными сдвигами мирового спроса, меняющимся соотношением производства товарной продукции и услуг и т.д.

Тенденции развития портового хозяйства

Развитие портового хозяйства находится в тесной взаимосвязи с уровнем развития производства, торговли, сложившихся морских торговых маршрутов; перспектив развития транспортно доступных околопортовых территорий; уровня развития портовой инфраструктуры, смежных транспортных систем. Морское портовое хозяйство, а в более широком смысле – транспортно-логистическая деятельность (ТЛД) морского портового хозяйства постоянно развивается. Совершенствуется и модернизируется инфраструктура, растет многообразие и качество предоставляемых услуг, совершенствуются модели организации ТЛД. Расширяется система показателей (пропускная способность и грузооборот), характеризующая деятельность морского порта. Создается специализированная инфраструктура путём сегментирования портовых площадей по обслуживанию контейнерных, сыпучих и жидких грузов. Получили развитие контейнерные, балкерные, наливные терминалы.

Некоторые терминалы, в частности контейнерные, стали выноситься за пределы зон морских портов. Они получили название тыловых терминалов или сухих портов, им передаётся часть функций морского порта, и они связаны с основным портом единой технологией обработки грузов. Их строительство расширило возможности морских портов, испытывающих ограничения естественного расширения, за счёт использования прилегающих земель, не связанных с перевалкой грузов с морского транспорта.

В условиях замедления темпов международных морских перевозок обострилась проблема увеличения грузовой базы. Морские порты стали более активно:

- обеспечивать промышленную переработку грузов и создавать необходимые условия для возникновения промышленности в портовых зонах;
- оказывать коммерческие услуги – банковские, страховые, юридические, в области связи.

В портах создаются зоны свободной торговли, складские зоны, промышленные парки и т.д., выполняя при этом транспортные, экономические и государственные функции. Они обеспечивают трудоустройство населения на прибрежных территориях, доходы в бюджет региона, эффективное использование акваториальных ресурсов.

Таким образом, под воздействием растущих потребностей, в частности, международной торговли, идёт изменение стратегии функционирования портов за счёт освоения ими новых функций путём создания на их территории предприятий по промышленному и торговому сервису и диверсификации услуг. С развитием контейнерных и мультимодальных перевозок морские порты расширили свои функции за счёт создания транспортно-распределительных центров, осуществляющих взаимодействие с другими видами транспорта, что потребовало расширения инфраструктуры ТЛД за счёт включения в неё информационной инфраструктуры. И в конце XX века на территории портов стали создавать промышленные предприятия, входящие в общую организацион-

ную структуру порта, но не связанные с ним функциональной деятельностью. Среди национальных дальневосточных примеров отметим порт Ванино Хабаровского края, в котором созданы предприятия по производству нефтепродуктов и пиломатериалов (ООО «Трансбункер и СП «ООО «Аркаим»») [4].

В связи с созданием промышленных предприятий на территориях портов стали говорить о портово-промышленных узлах, хотя более обобщающим термином следует признать «портово-индустриальный» узел, объединяющий формирование на территории порта не только предприятий по производству промышленной продукции, но и услуг, обеспечивающих в совокупности комплексное развитие портовой зоны.

Рассмотренные тенденции усложняют решение одной из важных задач для транспортно-логистической деятельности морского порта – прогнозирование для него грузовой базы. Подходы к её решению предполагается рассмотреть в следующих статьях.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Экономика мира в целом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ereport.ru/stat.php?count=world&razdel=country&table=ggecia>.
2. Акаев, А. Шестой большой цикл Кондратьева в развитии мировой экономики вступает в силу / А. Акаев, А. Коротаев [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://polit.ru/article/2016/06/14/kondratiev/>.
3. Обзор морского транспорта в 2016 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf.
4. Кореец, Е. А. Ванино-советско-гаванский узел и перевалка каботажных грузов в Хабаровском крае // Регионалистика. – 2016. – Т. 3, № 1. – С. 22–33.

REFERENCES

1. *The economy of the world as a whole*. Available at: <http://www.ereport.ru/stat.php?razdel=country&count=world&table=ggecia> (accessed 17 August 2017). (In Russian).
2. Akaev A., Korotaev A. *Shestoi bol'shoi tsikl Kondrat'eva v razvitii mirovoi ekonomiki vstupayet v silu* [The sixth big Kondratieff cycle in the development of the world economy comes into force]. Available at: <http://polit.ru/article/2016/06/14/kondratiev/> (accessed 17 August 2017). (In Russian).
3. *Overview of Maritime Transport in 2016*. Available at: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf (accessed 17 August 2017). (In Russian).
4. Koreets E.A. *Vanino-sovetsko-gavanskii uzul i perevalka kabotazhnykh грузов v Khabarovskom krae* [Vanino-Soviet-Havana knot and transshipment of cabotage cargo in the Khabarovsk Territory]. *Regionalistika*, 2016, vol. 3, no. 1, pp. 22–33.