



Мировое судоходство – динамичный рынок

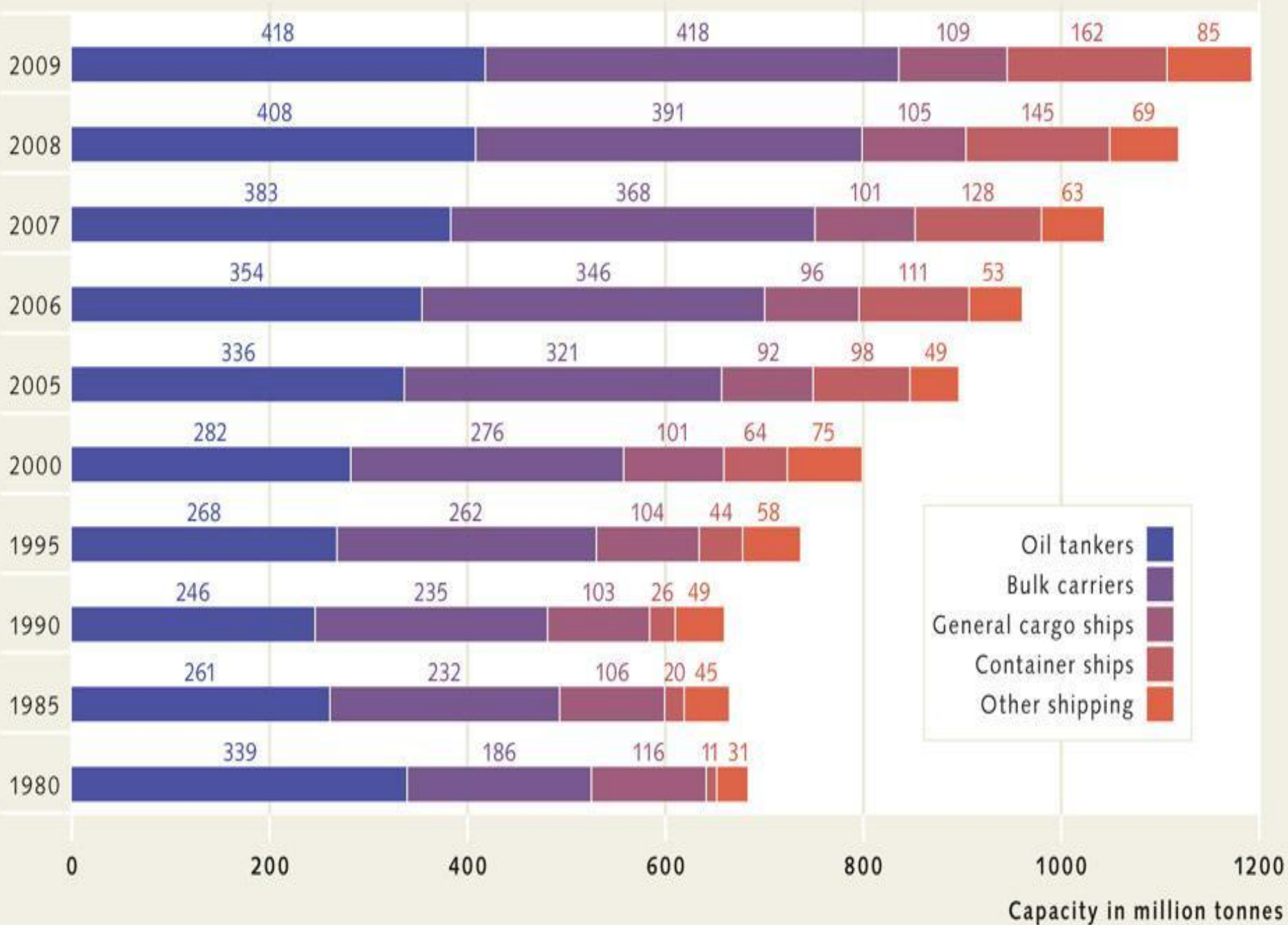


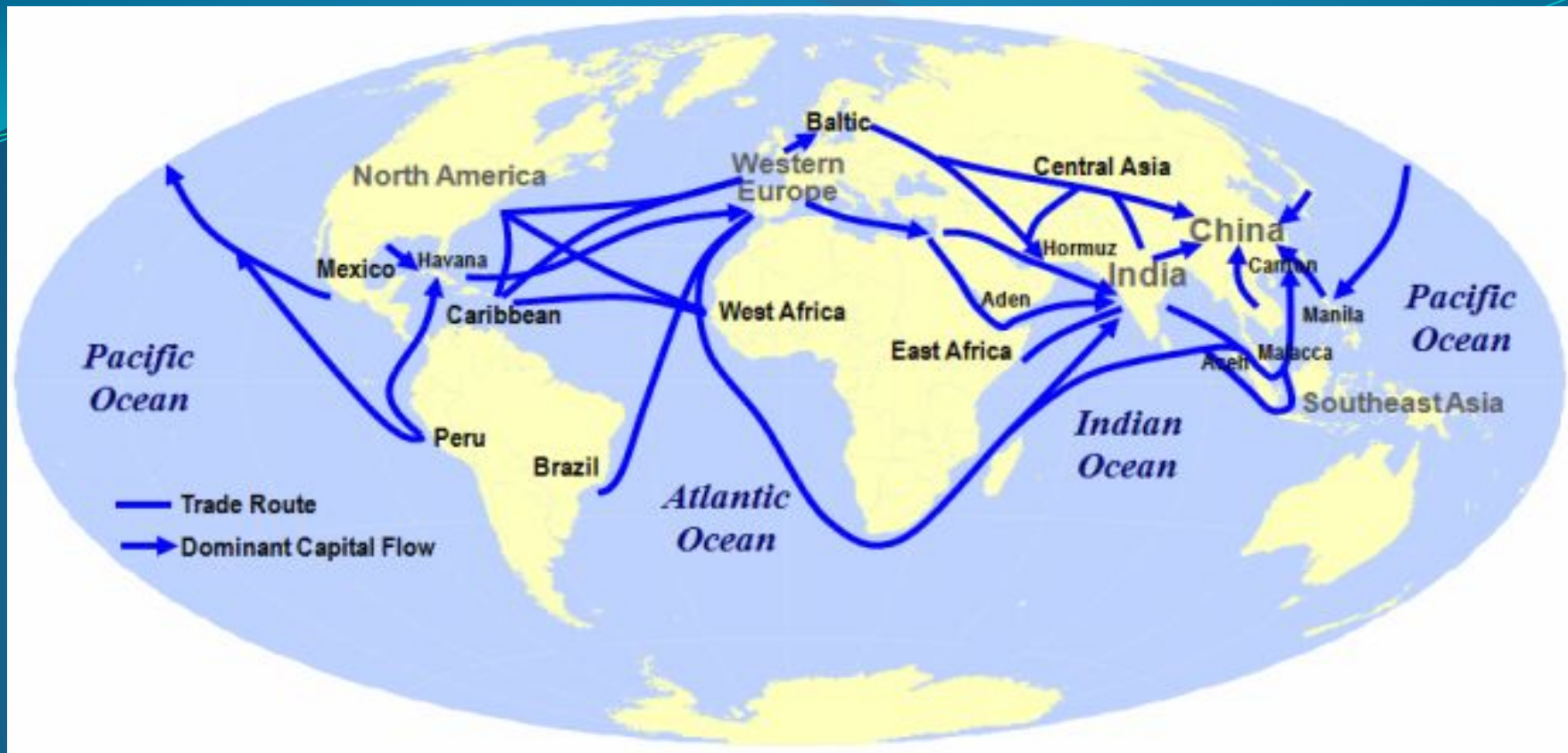
Танкеры, сухогрузы и контейнеровозы являются наиболее важными средствами транспортировки грузов в наше время. Каждый год они перевозят миллиарды тонн товаров по нескольким основным торговым маршрутам. Контейнеризация совершила революцию в мировом грузовом судоходстве, значительно повысив эффективность отрасли. Морской бум может продолжиться, несмотря на дрящущийся экономический кризис.



Основной причиной значительного роста судоходства был рост мировой торговли. Однако, институциональные и технологические факторы также сыграли свою роль. В прошлом, либерализация достижений GATT и его последователя WTO дали толчок мировой торговле. Экономическое открытие Китая ко внешнему миру, которое привело к их приему в ВТО в 2004 году, также было очень значительным – его экспорт вырос в 4 раза за 5 лет. Еще одним примером роста мировой торговли от интеграции рынков является утроение экспорта из Мексики в США за 6 лет с создания NAFTA.

Аппетиты развитых наций и вливающих в эту группу стран, особенно Китая и Индии, на энергетические и минеральные ресурсы привели к росту объемов товаров, привезенных из отдаленных стран.

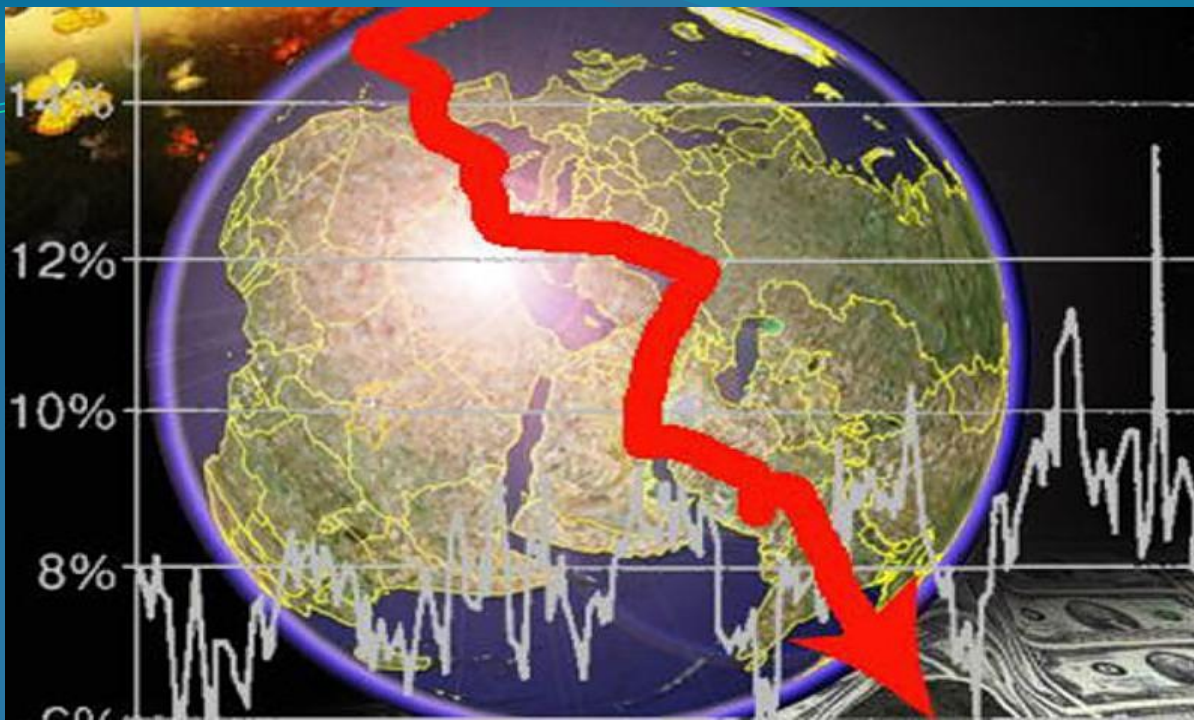




Если принять во внимание все коммерческие товары, становится понятно, что существует относительно небольшое количество транспортных маршрутов, и они проходят только по некоторым районам океанов. Наиболее загруженными являются подходы к портам Европы и Восточной Азии, особенно Японии, а также Шанхай, Сингапур, Гон-Конг и США. Восточное побережье США в частности является крупным отправителем и получает грузы. Узкие проливы еще больше концентрируют морские потоки транспорта. Пробки скапливаются в проливах Довер, Гибралтар, Малакка, Ломбок и Хормуз, а также вблизи мыса Доброй Надежды на южной оконечности Африки. Трафик в этих районах растет, делая суда подверженными атакам пиратов.



Дисбаланс грузов является типичной чертой морского движения в Азии, в зависимости от торгового баланса. Намного больше грузов вывозятся из Азии, чем в обратном направлении. Дисбаланс особенно заметен на Тихоокеанском маршруте, на уровне почти 11 млн. TEU (2011 г). Из Азии в Европу этот показатель составляет почти 8 млн. TEU. Северо-Атлантическое движение между высокоразвитыми странами Северной Америки и Европы, однако, намного больше сбалансировано, разница составляет до 2 млн. TEU. Причиной этой ситуации стало то, что с середины 1990х гг. множество производственных процессов были перемещены из традиционных промышленных стран в развивающиеся и зарождающиеся экономики, особенно в Китай и страны Юго-Восточной Азии. С преобладающими курсами валют Китай стал дешевой «мастерской мира».



Этот процесс усилился с введением в использование контейнеров и соответствующим ростом транспортной производительности. Транспортные затраты на перевозку товаров от места производства до места потребления значительно снизились. Сухие грузы, такие как автомобили и запасные части, до настоящего момента транспортируемые традиционными способами, значительно контейнеризировались, приводя к дальнейшему росту контейнерных перевозок.

До мирового экономического спада спрос на новые суда был очень велик, но когда страны почувствовали на себе влияние кризиса, многие компании отменили заказы. И тем не менее, можно предполагать, что еще больше морского транспорта выйдет на рынок, когда будут поставлены уже заказанные суда, что предположительно намного превысит спрос. Фрахтовые ставки, вероятно, в ближайшее время не восстановятся со своих исторических минимумов.



Судоходство подвержено влиянию экономических спадов. Действительно, вслед за несколькими годами невероятного роста на рынках судоходства, для многих лучших за всю жизнь, большая часть международной судоходной отрасли стала жертвой мирового экономического спада. Судоходство находится на службе экономики, следовательно, сокращение торговли вслед за началом «кредитного спада» в конце 2008 года вызвало резкое и существенное сокращение спроса на морские перевозки.

Несмотря на теперешнее подавленное состояние отрасли, долгосрочные перспективы остаются очень хорошими. Население мира продолжает расти, в развивающихся странах продолжает расти потребность в товарах и материалах, которые морские суда перевозят безопасно и эффективно. В долгосрочной перспективе тот факт, что суда являются наиболее эффективным в использовании топлива и экологически безопасным видом транспорта, будет работать в пользу роста доли мировой торговли, осуществляемой морскими путями