

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

Овсянкин Кирилл Александрович

**КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ СУДОВЫХ КОМПАНИЙ
ПРИМОРСКОГО КРАЯ В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по образовательной программе подготовки

бакалавров

по направлению 38.03.01 «Экономика»

«Мировая экономика»

г. Владивосток

2018

Автор работы В.В. Ковалев
(подпись)

« 15 » июня 2018 г.

Консультант (если имеется)

(подпись) (Ф.И.О)

« _____ » _____ 2018 г.

Руководитель ВКР профессор
(должность, ученое звание)

Е.П. Жариков
(подпись) Е.П. Жариков
(Ф.И.О)

«15» июня 2018 г.

Защищена в ГЭК с оценкой _____

Секретарь ГЭК (для ВКР)

(подпись) (Ф.И.О)

« _____ » _____ 2018 г.

«Допустить к защите»

Заведующий кафедрой мировой экономики,
канд. экон. наук

А.А. Кравченко
(подпись) А.А. Кравченко
(Ф.И.О)

« 15 » июня 2018 г.

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу

студенту Овсянкину Кириллу Александровичу

(фамилия, имя, отчество)

группы Б1401ама

на тему: Конкурентоспособность судовых компаний Приморского края в АТР

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию):

1. Сущность международной конкуренции и конкурентоспособности морских портов;
2. Современные тенденции развития морских грузоперевозок в АТР;
3. Анализ участников морских грузоперевозок в АТР;
4. Судовые компании Приморского края на рынке морских грузоперевозок АТР;
5. Анализ конкурентоспособности судовых компаний Приморского края в АТР;
6. Формы и методы повышения эффективности судовых компаний Приморского края в АТР.

Основные источники информации и прочее, используемые для разработки темы:
Монографии, статьи ведущих научных журналов, электронные ресурсы, статистические базы данных, отчеты предприятий.

Срок представления работы « 15 » июня 2018 г.

Дата выдачи задания « 20 » октября 2017 г.

Руководитель ВКР _____ д.э.н., профессор
(должность, уч. звание)

(подпись)

Е.П. Жариков
(и.о.ф)

Задание получил _____

(подпись)

К.А. Овсянкин
(и.о.ф)

Оглавление

Введение.....	4
1 Конкуренция в мировых морских грузоперевозках в АТР.....	7
1.1 Сущность международной конкуренции и конкурентоспособности морского транспорта.....	7
1.2 Современные тенденции развития морских грузоперевозок в АТР	14
1.3 Анализ участников морских грузоперевозок в АТР	22
2 Судовые компании Приморского края на рынке морских грузоперевозок в АТР	27
2.1 Морской транспорт в экономике региона	27
2.2 Анализ конкурентоспособности судовых компаний Приморского края в АТР	41
2.3 Формы и методы повышения эффективности судовых компаний Приморского края в АТР	52
Заключение	57
Список использованных источников	59

Введение

На современном этапе развития мировая экономическая система вышла на качественно новый этап преобразований. Глобализация международной торговли и транснационализация предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что невозможно осуществить без участия морского транспорта в цепочке грузооборота. Морской транспорт является основным во внешней торговле и обеспечивает развитие рыночной экономики. Морской транспорт является наиболее выгодным при использовании в межконтинентальной торговле товарами.

Наращивание грузовой базы в странах АТР и развитие транстихоокеанских перевозок являются важнейшими факторами развития морских грузоперевозок в данном регионе.

Высокие темпы развития Азиатско-Тихоокеанского региона демонстрируют необходимость активного участия в морском грузообороте России. Для этого необходимо повысить эффективность морских перевозок и обеспечить их конкурентоспособность в регионе. Это является одной из важнейших задач, решение которой будет содействовать развитию экономики страны. Эффективность реализации потенциала и непрерывное совершенствование – цель управления конкурентоспособностью судовых компаний.

Приморский край является наиболее благоприятным регионом для развития морских грузоперевозок России в Азиатско-тихоокеанском регионе. Его географическое положение и историческое развитие обеспечили потенциал для дальнейшего роста доли участия России в международном грузообороте.

На сегодня существует ряд проблем в сфере международных морских перевозок. К ним можно отнести падение цен на нефть, девальвация национальной валюты, введение международных санкций, курс на импортозамещение, несоответствие параметров портов современным требованиям. Все эти факторы влияют на изменение структуры грузооборота

морских портов России. Данные проблемы подробно рассмотрены в работах Бабуриной О.Н., Кондратьева С.И., Титова А.В., Ивашкович Д.Б., Заостровских Е.А., Фисенко А.И.

Актуальность выбранной темы обусловлена высокими темпами изменений в мире, факторы конкурентоспособности требуют немедленного анализа с целью разработки и реализации стратегии развития отдельного предприятия, отрасли или региона на мировом рынке. Таким образом значимость высокого уровня конкурентоспособности морских перевозок для экономики региона определило цель и задачи данной работы.

Цель – исследовать конкурентоспособность морского транспорта Приморского края в АТР.

Достижение цели обуславливает необходимость решения следующих задач:

- изучить сущность, формы и методы международной конкуренции судовых компаний;
- выявить факторы, влияющие на конкурентоспособность судовых компаний;
- провести анализ участников морских грузоперевозок в АТР.
- исследовать роль судовых компаний Приморского края в АТР.

Объект исследования – морской транспорт Приморского края на рынке морских грузоперевозок.

Предмет исследования – формы и методы повышения конкурентоспособности судовых компаний Приморского края в АТР.

Теоретической и методологической основой работы послужили результаты исследований отечественных и зарубежных ученых, общенаучные и статистические методы исследования. В работе также были изучены материалы международных, научно-практических конференций, научные периодические издания по тематике исследования и данные средств массовой информации.

Источниками статистической информации – данные конференции ООН по торговле и развитию, Международной морской организации, Федеральной

службы государственной статистики, ежегодные отчеты крупнейших зарубежных и отечественных компаний, Администрации морских портов Приморского Края и Восточной Арктики, Федерального агентства морского и речного транспорта.

Работа состоит из 2 глав по 3 параграфа.

В первой главе исследуется сущность международной конкуренции и конкурентоспособности судовых компаний, рассмотрены современные особенности развития морских перевозок в АТР, проведен анализ участников морских грузоперевозок в АТР.

Во второй главе рассматривается роль морского транспорта в экономике региона, проведен анализ конкурентоспособности судовых компаний, предложены формы и методы повышения эффективности деятельности судовых компаний.

Работа изложена на 62 страницах, включает 20 таблиц и 1 рисунок.

1 Конкуренция в мировых морских грузоперевозках в АТР

1.1 Сущность международной конкуренции и конкурентоспособности морского транспорта

Конкуренция, как борьба товаропроизводителей за лучшие условия купли-продажи, зародилась с формированием рынка, а развитие рыночных отношений напрямую связано с эволюцией форм конкурентного поведения на рынке.

Конкуренция как соперничество или борьба за что-либо присуща самой человеческой природе, так как определенные формы соперничества проявляются в ходе удовлетворения индивидуумом своих потребностей.

В отношении понятия «конкуренция» экономическая наука на сегодняшний день выделяет три основных подхода. Первый определяет конкуренцию как элемент рыночного механизма, который позволяет уравновесить спрос и предложение, т.е. конкуренция – это «присутствие на рынке большого числа независимых покупателей и продавцов и возможность для покупателей и продавцов свободно выходить на рынок и покидать его». Этот подход характерен для классической экономической теории. Вторым подходом определяет конкуренцию как критерий, по которому определяется тип отраслевого рынка. Этот подход основывается на современной теории отраслевых рынков. Третий подход, характерный для теории маркетинга, определяет конкуренцию как состязательность, соперничество на каком-либо поприще между отдельными субъектами, заинтересованными в достижении одинаковых целей [4, с. 31].

Именно в теории маркетинга определяется понятие «конкурентоспособность», так как состязательность и соперничество субъектов предопределяет способность быть конкурентными. Другими словами, соперничающие субъекты должны быть конкурентоспособными. Таким образом, конкурентоспособность в общем случае принято определять, как

способность выдерживать конкуренцию, противостоять конкурентам; либо как способность опережать других, используя свои преимущества в достижении поставленных целей.

Под конкурентоспособностью товаров и услуг понимают способность конкурировать на соответствующих рынках товаров и услуг, которая определяется как реальная и потенциальная способность изготавливать и реализовывать товары или оказывать услуги, которые по ценовым и неценовым характеристикам более привлекательны для покупателей, чем товары и услуги других фирм [4, с. 31].

Под конкурентоспособностью судовых компаний следует понимать конкурентоспособность морского транспорта региона, именно эти компании выступают судовладельцами и оказывают услуги в сфере логистики и морских перевозок. Согласно кодексу торгового мореплавания судовладельцами являются лица, эксплуатирующие суда от своего имени, независимо от того, являются ли они собственниками или используют его на ином законном основании [1]. Таким образом конкурентоспособность судовых компаний или морского транспорта – это способность выдерживать конкуренцию на внутреннем рынке по сравнению с другими видами транспорта и на внешнем рынке по сравнению с иностранными конкурентами [6, с. 110].

Исторически сложилось, что в России судовые компании и морские порты тесно взаимосвязаны, большая часть портов и судовых компаний входят в одну транспортную группу или являются соучредителями. Примерами могут служить Транспортная Группа FESCO и принадлежащие ей «Владивостокский морской торговый порт» и «Дальневосточное морское пароходство», UCL Holding и принадлежащие ей «Морской порт Санкт-Петербург» и «Северо-Западное пароходство» и так далее.

Относительно морских портов конкуренция представляет собой процесс борьбы за существующие и перспективные грузопотоки, как на внутреннем, так и на внешнем рынке, с целью сохранения и увеличения доли рынка, а также за удовлетворение объективных или субъективных потребностей портов,

судовладельцев и грузовладельцев в рамках законодательства либо в естественных условиях [7, с. 30].

В стратегии развития морской портовой инфраструктуры под конкурентоспособностью морских портов понимается относительное свойство, отражающее способность морского порта (или отдельного терминала) комплексно удовлетворять требованиям клиентов к характеристикам логистических процессов в рамках цепей поставок, удерживать существующий грузопоток, а также завоевывать новый, ведя конкурентную борьбу, как на внутреннем, так и на внешнем рынках за счет качественного совершенствования предоставляемых логистических услуг [27]. Но это понятие не отражает все факторы, влияющие на конкурентоспособность морских портов.

Другой автор определяет конкурентоспособность как способность морского порта и транспорта предоставлять услуги, которые по ценовым и неценовым (качественным и количественным) характеристикам более привлекательны для потребителей (судовладельцев, грузоотправителей и пассажиров), чем услуги другого морского порта [3, с. 208]. Также автор отмечает, что не следует приравнивать конкурентоспособность морского порта и конкурентоспособность морского транспорта. Последнее понятие шире по предмету исследования, т.к. включает в себя не только услуги, предоставляемые морским портом, но и услуги торгового флота, осуществляющего морскую перевозку.

В зависимости от масштабов оцениваемого конкурентного рынка следует рассматривать конкурентоспособность морских портов [2, с. 31]:

- на международном уровне: между портами Российской Федерации и портами иностранных государств,
- в масштабе страны,
- в отношении отдельных бассейнов, территориальных направлений;
- в отношении отдельных портов.

На сегодняшний день в Российской Федерации принят целый ряд стратегических документов, в которых на уровне Президента РФ В.В. Путина и Правительства РФ одной из первоочередных задач признается повышение конкурентоспособности морского транспорта, развитие морских портов и их интегрирование в мировую транспортную систему.

Обеспечение конкурентоспособности морских портов и морского транспорта является целью государственного регулирования морской деятельности в соответствии с федеральным законом «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 № 261-ФЗ [2] и Стратегией развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года [24].

Повышение конкурентоспособности определено одной из целей государственной политики по развитию конкуренции в проекте Указа Президента «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции», внесенного Федеральной Антимонопольной Службой (ФАС России) в феврале 2017 г. в Правительство РФ.

Действительно, морская деятельность имеют стратегическое значение для развития народно-хозяйственного комплекса Российской Федерации. Для обеспечения транспортных, торговых и, прежде всего, экспортных потребностей страны морские порты должны предоставлять конкурентоспособную на международном уровне портовую инфраструктуру и оказывать качественные услуг.

В связи с этим представляется целесообразным определить факторы, которые оказывают влияние на конкурентоспособность морских портов, и показатели, которые позволят оценить их конкурентоспособность.

В своей работе Бодровцева Н.Ю., анализируя конкурентоспособность морских портов, применяет подход, выделяющий факторы конкурентоспособности и показатели оценки конкурентоспособности. Под фактором конкурентоспособности следует понимать непосредственную причину, наличие которой необходимо и достаточно для изменения значения

одного или нескольких показателей конкурентоспособности. В то время как показатели позволяют оценить и сопоставить уровень конкурентоспособности. Таким образом, понятия «фактор конкурентоспособности» и «показатель оценки конкурентоспособности» соотносятся как причина и следствие: фактор определяет, а показатель измеряет конкурентоспособность.

Автором предлагается следующая систематизация факторов конкурентоспособности морских портов:

1. Географические факторы
2. Инфраструктурные факторы
3. Логистико-технологические факторы
4. Геополитические факторы
5. Институциональные факторы

Основной фактор, определяющий конкурентоспособность морских портов, – это географическое положение. Географическое положение определяет природно-климатические и экономико-географические факторы конкурентоспособности. К природно-климатическим факторам относятся: естественные глубины в акватории морского порта и на подходах к нему, ледовая обстановка, заносимость дна, риски природных катаклизмов и т.д. К экономико-географическим факторам следует отнести территориальную близость порта к местам производства и потребления перевозимой продукции; расположение порта на пересечении главных морских маршрутов; включенность порта в международные транспортные коридоры, обслуживающие потребности мировой торговли; особенности развития хинтерлэнда и размер района тяготения порта, включая наличие в районе тяготения природных ресурсов и перерабатывающей базы, социально-экономические особенности развития региона, уровень его экономического и производственного потенциала.

К инфраструктурным факторам следует отнести наличие непосредственно портовой инфраструктуры, обеспечивающей безопасность мореплавания, обслуживание судов, перевалку грузов и обслуживание

пассажиров; а также наличие транспортной инфраструктуры хинтерлэнда и района тяготения порта (инфраструктуры железнодорожного, автомобильного, трубопроводного транспорта), неограничивающей пропускную способность порта и способной обеспечить транспортные коридоры для интермодальных перевозок.

Логистико-технологические факторы – это используемые технологии и применение инноваций; спектр услуг, предлагаемый портом в отношении судов, грузов и пассажиров, в том числе услуг по обеспечению безопасности мореплавания и транспортной безопасности; номенклатура переваливаемых грузов и организация логистики перевозок; применяемые стандарты качества; стандарты энергоэффективности и экологичности работы порта; наличие квалифицированного персонала.

К геополитическим факторам относят расположение порта в районе пересечения грузовых потоков; действие международных договоров либо иных норм международного права, предоставляющих преференциальные режимы, или накладывающих санкционные меры в отношении деятельности морских портов, внешней торговли.

Институциональные факторы включают реализацию мер государственного регулирования деятельности морских портов; меры государственного контроля в сфере транспорта, пограничного, таможенного, а также экологического, санитарно-карантинного, ветеринарного и фитосанитарного контроля; система налогообложения и взимания таможенных пошлин, действующая в отношении судов и перевозимых грузов; государственная политика в отношении развития конкуренции и регулирования деятельности субъектов естественной монополии, предоставляющих услуги в морском порту, в том числе меры ценового регулирования.

Очевидно, что влияние каждого фактора неодинаково. Оценивая конкурентоспособность морского порта, необходимо рассматривать выделенные группы факторов в совокупности через систему показателей.

Таблица 1 – Перечень показателей, используемых при оценке конкурентоспособности морских портов

Показатель	Единицы измерения
Инфраструктурные показатели	
Площадь территории морского порта	га
Площадь акватории морского порта	км ²
Количество причалов	ед.
Длина причального фронта	погон. м
Пропускная способность грузовых терминалов	тыс. т в год
Площадь крытых складов	тыс. м ²
Площадь открытых складов	тыс. м ²
Емкость резервуаров для хранения нефтепродуктов	тыс. т
Период навигации	кол-во месяцев
Производственные показатели	
Грузооборот	тыс. т
Количество судозаходов	ед.
Валовая вместимость	GT
Количество судозаходов в заграничном плавании	ед.
Валовая вместимость судов в заграничном плавании	GT
Количество судозаходов в каботаже	ед.
Валовая вместимость судов каботаже	GT
Финансовые показатели	
Доходы от корабельного сбора	тыс. р.
Доходы от портовых сборов на содержание портовой инфраструктуры	тыс. р.
Доходы от лоцманского и экологического сборов	тыс. р.
Средневзвешенная стоимость судозахода по типам грузов	тыс. р.
Средневзвешенная стоимость перевалки груза по номенклатуре груза	тыс. р.
Расходы на оказание услуг по перевалке	тыс. р.
Расходы на содержание объектов инфраструктуры порта	тыс. р.
Расходы на оказание прочих услуг в морском порту	тыс. р.

Источник: составлено автором на основе [3]

Представлены показатели, предложенные в своей работе для анализа эффективности деятельности морского порта. Все показатели консолидированы из различных источников и выбраны для исследования в том числе из-за их доступности в открытых источниках. Группировка показателей по инфраструктурным, финансовым и производственным соответствует факторам,

которые воздействуют на предприятие изнутри. Именно эти показатели подконтрольны управленческому аппарату и могут быть изменены для повышения конкурентоспособности компании.

1.2 Современные тенденции развития морских грузоперевозок в АТР

Морские грузоперевозки являются одним из стратегических направлений развития экономики любого государства, а порты – ключевыми звеньями функционирования мировой транспортной системы. Состояние портов и уровень их развития отражают степень интеграции страны в глобальную систему распределения потоков материальных ресурсов и готовой продукции. Основным объемом мировых торговых потоков сконцентрирован в геостратегическом треугольнике XXI в.: страны Европейского союза (ЕС) – страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) – страны Северо-Американской зоны свободной торговли (НАФТА) [26, с. 115].

Морской транспорт является главной опорой глобализации и центральным компонентом международных транспортных сетей, обслуживающих производственно-сбытовые цепочки и международную торговлю. Как самостоятельный экономический сектор, обеспечивающий занятость, доходы и поступления, транспортная отрасль, включая морской транспорт, взаимосвязана и взаимодействует с другими секторами и видами деятельности. Морской транспорт способствует промышленному развитию, содействуя росту обрабатывающей промышленности, укрепляя связи между отраслями, производящими потребительские товары, промежуточную продукцию и средства производства, и стимулируя региональную экономическую и торговую интеграцию.

Различные страны принимают участие в разных секторах морского транспорта, используя возможности для получения доходов и расширения занятости. По состоянию на январь 2016 г. крупнейшим флотом (по дедвейту) располагали судовладельцы Греции, Японии, Китая, Германии и Сингапура,

тогда как с точки зрения флага регистрации судов крупнейший флот был у Панамы, Либерии, Маршалловых Островов, Гонконга (Китай) и Сингапура. Основными поставщиками рабочей силы в мировом судоходстве являются Китай, Индонезия и Филиппины. По мере того, как страны специализируются на различных секторах морского транспорта, усиливается процесс концентрации в отрасли. Необходимо также отметить особую роль в распределении грузопотоков стран АТР как источник формирования материальных потоков.

Таблица 2 – Динамика международных морских перевозок (млн т)

	Нефть и газ	Основные массовые грузы (железная руда, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатная руда)	Другие сухие грузы	Итого
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1295	2526	5984
2005	2422	1709	2978	7109
2006	2698	1814	3188	7700
2007	2747	1953	3334	8034
2008	2742	2065	3422	8229
2009	2642	2085	3131	7858
2010	2772	2335	3302	8409
2011	2794	2486	3505	8785
2012	2841	2742	3614	9197
2013	2829	2923	3762	9514
2014	2825	2985	4033	9843
2015	2947	2951	4150	10048

Составлено автором на основе [15], [16]

В 2015 г. (впервые по данным ЮНКТАД) объем мировых морских перевозок превысил, как оценивается, 10 млрд т [15]. Вместе с тем темпы роста перевозок составили 2,1%, что заметно ниже по сравнению с долгосрочными средними показателями и ниже темпов роста на протяжении последних десяти лет, которые объяснялись устойчивым ростом импортного спроса в Китае.

В 2015 г. на сухие грузы приходилось 70,7% совокупного объема морских перевозок, а остальную часть составляли наливные грузы, включая сырую нефть, нефтепродукты и га. Кроме того, в 2015 г. рост объема перевозок замедлился до 1,6% по сравнению с 4,1% в 2014 г. Рост мировых перевозок по показателю грузооборота, являющегося более точным показателем состояния спроса на услуги морского транспорта, поскольку в нем учитывается расстояние перевозок, также замедлился. Совокупный грузооборот морского транспорта составил, по оценкам, 53,6 трлн то- миль по сравнению с 52,7 трлн то-миль в 2014 г.

В 2015 г. перевозки сухих грузов возросли на 1,2%, что означает существенное замедление темпов роста по сравнению с 5% в 2014 г. Объем перевозок сухих массовых грузов впервые с 2009 г. немного сократился, а именно на 0,2%, и составил 4,8 млрд т. Рост перевозок сдерживался сокращением отгрузок пяти основных сухих массовых грузов (на 1,3%), и особенно угля (на 6,9%), перевозки которого снизились впервые за последние примерно три десятилетия. Замедление роста инвестиций в строительство и инфраструктуру в Китае, а также сокращение производства стали отрицательно сказались на перевозках железной руды, на которые в 2015 г. приходилось 13,6% совокупного объема морских перевозок. Перевозки железной руды, ориентированные во многом на Китай, увеличились в 2015 г. на 1,9%, что означает существенное замедление темпов роста по сравнению с двузначным приростом на 12,5% в 2014 г. Перевозки других массовых грузов (сельскохозяйственных навалочных грузов, металлов, минерального сырья и промышленных товаров), многие из которых также связаны с производством стали, увеличились, по оценкам, на 1,5%, чему способствовало, в частности, расширение экспорта продукции сталелитейной промышленности из Китая.

Таблица 3 - Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов (млрд т-м)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Химические продукты	689	724	736	765	824	864	889	908	914	953
Газ	833	913	956	958	1147	1344	1346	1347	1392	1467
Нефть	11036	11011	11200	10621	11237	11417	11890	11779	11717	12059
Контейнерные грузы	5757	6422	6734	6030	6833	7469	7673	8076	8237	8428
Другие грузы (другие массовые и прочие сухие грузы)	11330	11186	11272	10325	11504	11927	12375	12952	14707	14892
Основные массовые грузы	9745	10503	11028	11400	12824	13596	14691	15312	15768	15790

Источник: составлено автором на основе [15], [16]

Объем перевозок прочих сухих грузов, к которым относятся генеральные, тарно-штучные и контейнерные грузы и на которые приходится более одной трети всех перевозок сухих грузов, возрос в 2015 г. в меньшей степени по сравнению с предыдущим годом, а именно на 2,6%, до 2,53 млрд т.

В перевозках контейнерных грузов, на которые приходится примерно две третьих перевозок прочих сухих грузов, темпы роста существенно замедлились с 6,1% в 2014 г. до 2,9% в 2015 г., что объяснялось вялым ростом перевозок между азиатскими странами и сокращением объема перевозок из Восточной Азии в Европу. Общий объем контейнерных перевозок составил, по оценкам, 1,69 млрд т, что соответствовало 175 млн ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). В отличие от этого в перевозках наливных грузов наблюдались одни из самых высоких темпов роста с 2008 г., чему способствовало, в частности, достаточное предложение нефтеналивных грузов и низкие цены на нефть. Как оценивается, объем перевозок сырой нефти увеличился в 2015 г. на 3,8% после неизменного сокращения как в 2013 г., так и 2014 г. Согласно информации ЮНКТАД, совокупный объем отгрузок нефтепродуктов и газа увеличился в 2015 г. на 5,2% по сравнению с приростом на 2,6% в 2014 г. По оценкам агентства

«Кларксонс рисерч», в 2015 г. темпы роста перевозок нефтепродуктов опережали рост перевозок газа. На развивающиеся страны по-прежнему приходится большая часть международных морских перевозок. Их доля в совокупном объеме погруженных грузов составляла, по оценкам, 60%, а их импортный спрос по показателю выгруженных грузов достиг 62%. В 2015 г. развивающиеся страны оставались основными мировыми импортерами и экспортерами, укрепив свое положение в качестве поставщиков сырья, а также в качестве крупных источников потребительского спроса и основных участников глобализованных производственных процессов. За последние четыре десятилетия произошли изменения в структуре морских перевозок, отражающие, в частности, последствия формирования глобализованных производственных процессов, удлинение производственно-сбытовых цепочек и увеличение потребностей развивающихся стран в энергоносителях и промышленном сырье, а также в потребительских товарах и переработанной продукции. Что касается удельного веса отдельных регионов, то в 2015 г. основным районом погрузки и выгрузки грузов по-прежнему оставалась Азия. По объему погруженных грузов страны Американского континента опередили европейские страны, за которыми по этому показателю следовали Африка и Океания, тогда как по показателю выгруженных грузов на европейские страны приходилась большая доля, и за ними следовали страны Американского континента, Африки и Океании.

Согласно «Обзору морского транспорта ЮНКТАД» одной из тенденций развития морских перевозок является создание и развитие особых портовых экономических зон и свободных таможенных зон. Во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона созданы такого рода зоны. Причины и цели создания свободных экономических зон в каждом конкретном случае могут отличаться друг от друга. Они могут создаваться для выравнивания различий в развитии регионов одной страны, для привлечения иностранного капитала, роста занятости, наращивания экспорта.

Увеличиваются плечи морских перевозок, то есть расстояние от места погрузки до места выгрузки становится больше. Это связано, в первую очередь, с исчерпанием природных ресурсов и необходимостью их перевозки из дальних районов добычи или переработки. Также в связи с растет тоннаж флота из-за более выгодной перевозки больших партий товара на большое расстояние. Участие новых стран экспортеров, обладающих необходимым сырьем и ранее не участвующих в перевозках, способно изменить маршруты морских судов и увеличению расстояния морских перевозок.

Не менее важной тенденцией можно считать все большую роль, которая отводится портам-хабам. Целью порта-хаба является обеспечение связи между фидерными и океанскими судами, связь региональных и глобальных транспортных сетей. Порт выступает как место консолидации грузовых потоков за счет своего центрального (наиболее доступного) места в регионе. Важной особенностью является то, что они должны принимать максимальные по размерам и вместимости суда, работающие на соответствующих направлениях, а также обладать развитым хинтерлэндом.

Автоматизация процессов управления и активное использование информационных систем с их последующей интеграцией в глобальные системы управления цепями поставок также является значимой тенденцией в развитии морских перевозок. Это обусловлено усилением проникновения цифровых технологий в производственные процессы, включая сами технологии, инновации, большие данные и Интернет. Хотя такие тенденции могут способствовать расширению торговли и морских перевозок благодаря повышению эффективности и производительности, они могут также приводить к изменениям в структурах и динамике мирового производства, потребления и перевозок, вызывая, возможно, сокращение спроса на услуги морского транспорта и сдерживая рост морских перевозок.

Технологии, инновации, информационная революция и электронная торговля могут привести к существенным преобразованиям и сбоям в функционировании судоходного сектора, создавая как вызовы, так и

возможности, в том числе с точки зрения повышения эффективности, новых моделей коммерческой деятельности, использования Интернета, распространения цифровых технологий, эффективной логистики и управления активами и усиления интеграции малых и средних предприятий. Развивающиеся страны могут воспользоваться соответствующими тенденциями для снижения затрат, повышения производительности, развития потенциала, включая квалифицированные кадры и знания, и получения доступа к новым коммерческим возможностям. Хотя по-прежнему еще неясно, к каким последствиям приведут эти тенденции в более широких масштабах, тем не менее, всем странам, в особенности развивающимся, и их транспортным секторам необходимо иметь их в виду, следить за их развитием и оценивать их конкретное значение для своих транспортных и логистических систем и в целом для своей экономики, общества и окружающей среды. Углубление понимания этих тенденций и их последствий поможет странам лучше их учитывать в своих соответствующих процессах планирования и инвестиционных решениях.

Использование «зеленых» технологий для обеспечения выполнения международных экологических требований и требований энергоэффективности является актуальной тенденцией в производстве во всем мире. Морской транспорт не стал исключением для данных требований международного сообщества. Снижение выбросов парниковых газов от международного судоходства является приоритетной задачей, поскольку грузовые перевозки, в том числе морским транспортом, увеличиваются одновременно с ростом мирового производства, потребления, промышленной деятельности, урбанизации, торговли и экономики. Несмотря на наблюдаемое замедление темпов роста мировых морских перевозок, объем грузов, перевозимых морем, и спрос на услуги морского транспорта увеличиваются. В то же время сильная зависимость судоходного сектора от использования нефти в качестве моторного топлива означает значительные выбросы загрязнителей и парниковых газов в атмосферу. По данным Международной морской

организации, на выбросы углекислого газа (CO₂) от международного судоходства в 2012 г. приходилось, по оценкам, 2,2% совокупных выбросов, а к 2020 г. их объем, согласно прогнозам, возрастет на 50–250% в зависимости от темпов экономического роста и мирового спроса на энергоносители. Поскольку в Парижском соглашении, заключенном в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата, не затрагивается вопрос о выбросах от международного судоходства, важнейшее значение имеет продолжение соответствующей работы под эгидой ИМО и Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата. В свою очередь данная тенденция создает для сектора как новые вызовы, так и новые возможности. Поддерживая эти цели, ЮНКТАД уделяет все более пристальное внимание вопросам изменения климата в рамках своей текущей работы в области торговой логистики и предпринимает значительные усилия для улучшения понимания вопросов, находящихся на стыке морского транспорта и проблемы изменения климата.

В качестве еще одной тенденции можно рассмотреть увеличение пропускной способности портов за счет высокого уровня логистики и модернизации портового оборудования. На тенденции развития мировых портов существенно влияет деятельность портов АТР, значительные результаты которой связаны в первую очередь с тем, что они непрерывно реализуют инвестиционные проекты по модернизации терминалов, в том числе за счет создания вокруг портов особых экономических и свободных таможенных зон. По мнению специалистов, работающих в сфере портовой индустрии, в настоящее время для контейнерных портов одной из главных является проблема модернизации портовых объектов и инфраструктуры для обслуживания увеличившихся в размерах судов, а также необходимость обеспечения высокого уровня логистических операций в порту для сокращения времени обработки и оформления контейнеров. портовая инфраструктура должна соответствовать современным тенденциям в судостроении: обеспечивать более глубокие подходные пути для судов, широкие разворотные

зоны, высокий уровень интенсивности движения судов в акватории порта, расширять складские зоны, а также использовать более сложные терминальные операционные (информационные) системы в пределах порта.

1.3 Анализ участников морских грузоперевозок в АТР

Основными направлениями морских грузоперевозок являются трансатлантические перевозки, грузопоток Европа – Азия и транстихоокеанские перевозки. Атлантический путь соединяет два наиболее мощных центра современной мировой экономики – США и Европу. К нему примыкают морские трассы Средиземного, Норвежского и Северного морей. Тем не менее грузопоток через Атлантику неуклонно падает, в то время как транстихоокеанские перевозки получают все большее развитие. Это связано с перегруженностью портов Северной Америки и Европы и быстрым темпам развития экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Общая тенденция морских грузоперевозок показывает, что на первый план вышел Азиатско-Тихоокеанский регион. Страны Азии контролируют около половины мирового морского тоннажа. Тем не менее, в списке самых крупных морских государств числятся экономически наименее развитые страны, не слишком известные «карликовые» страны. Это обусловлено наличием «удобного» флага у этих стран. Основными причинами ухода судов в регистры стран «удобного» флага являются прежде всего, налоги, которыми облагают судовладельцев и членов экипажа. Таким образом расклад сил в мировом морском сообществе оказался искаженным.

В экономической литературе не существует единого устоявшегося мнения относительно границ и международно-политической конфигурации Азиатско-Тихоокеанского региона.

В список стран, традиционно включаемых в АТР, входят: Австралия, Бруней, Вануату, Восточный Тимор, Вьетнам, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Макао, Малайзия, Маршалловы Острова, Мексика, Микронезия, Науру,

Никарагуа, Новая Зеландия, Палау, Панама, Папуа-Новая Гвинея, Перу, Россия, Китай, Республика Корея, Сальвадор, Самоа, Сингапур, Соломоновы острова, Таиланд, Тонга, Тувалу, США, Фиджи, Филиппины, Французская Полинезия, Чили, Эквадор, Япония.

Таблица 4 – Список крупнейших портов мира

№ п/п	Название порта	Страна	Общий грузооборот (млн т)
1	Шанхай	Китай	647 446
2	Сингапур	Сингапур	593 297
3	Гуанчжоу	Китай	544 374
4	Порт Хедленд	Австралия	484 510
5	Нинбо	Китай	469 025
6	Роттердам	Нидерланды	461 177
7	Циндао	Китай	443 978
8	Теньцзинь	Китай	428 098
9	Пусан	Южная Корея	349 708
10	Далянь	Китай	318 413
11	Кванъян	Южная Корея	283 106
12	Гонконг	Китай	256 730
13	Южная Луизиана	США	237 594
14	Порт Кланг	Малайзия	235 457
15	Сямынь	Китай	234 197
16	Хьюстон	США	224 969
17	Антверпен	Бельгия	214 170
18	Нагоя	Япония	193 257
19	Шэньжень	Китай	189 509
20	Итаки	Бразилия	179 914

Источник: составлено автором на основе [37]

Из 20 крупнейших портов мира 17 входят в Азиатско-Тихоокеанский регион. Самым крупным портом по данным на 2016 г. является Шанхай, его грузооборот составил 647 446 млн т. Второе место занимает Сингапур с грузооборотом 593 297 млн т. Тройку занимает Гуанчжоу, грузооборот которого составил 544 374 млн т.

Ряд крупнейших морских портов выступают как логистические центры международного товародвижения. В настоящее время такие порты, как Гамбург, Антверпен, Роттердам, Далянь, относятся к портам третьего

поколения. Однако некоторые порты уже обладают параметрами четвертого поколения (Шанхай, Сингапур и Гонконг).

Первое поколение морских портов просуществовало до 50-х гг. прошлого века и выполняло функции погрузки и разгрузки морских судов, а также временное хранение грузов. Второе поколение (до 80-х гг.) взяло на себя функции, помимо перевалки грузов, промышленной и коммерческой деятельности и стало коммерческим центром. Третье поколение расширило свои функции в области распределения грузов, сбора и обработки информации и в большей степени стало выступать в роли дистрибьютора. Четвертое поколение можно охарактеризовать как полноценный логистический центр.

Необходимым условием развития морских портов в XXI в. становится создание транснациональных корпораций в портовом секторе, что позволяет открывать многочисленные возможности для развивающихся стран, такие как распространение знаний и специального опыта в области управления и эксплуатации, планирования инфраструктуры и методов международного финансирования; применение опробованных систем компьютерного программного обеспечения; использование успешных подходов и усовершенствование нового оборудования.

Таблица 5 – Крупнейшие компании линейных перевозок

Операторы	Суда	Вместимость (ДФЭ)	Доля на рынке
Маерск	616	3007392	15,1
Медитеррениан шипинг компани	465	2661135	13,4
КМА-КГМ	435	1829951	9,2
Чайна оушен шипинг (груп) компани	268	1554434	7,8
Хапаг-Ллойд	174	956194	4,8
Эвергрин	189	937957	4,7
Гамбург зюд	132	651549	3,3
Ханджин шиппинг	101	617665	3,1
Ориент оверсиз контейнер лайн	111	589476	3
Американ президент лайнз	89	564028	2,8

Окончание таблицы 5

Операторы	Суда	Вместимость (ДФЭ)	Доля на рынке
Мицуи Осака сосен кайся лайнз	93	531376	2,7
Янмин марин транспорт	97	520580	2,6
Юнайтед араб шиппинг компани	54	510296	2,6
Ниппон юсен кайся	100	500165	2,5
Хёндэ мерчент марин	57	401152	2

Источник: составлено автором на основе [33]

Из таблицы видно, что крупнейшие компании владеют большим количеством судов и соответственно имеют большую вместимость. Тем не менее тенденции показывают, что увеличение вместимости флота происходит как за счет увеличения количества кораблей, так и за счет покупки судов значительно крупнее. Это обусловлено выгодой перемещения больших партий груза. Для этого многим морским портам необходимо проводить дноуглубительные работы и совершенствовать инфраструктуру порта.

Maersk – датская компания, оперирующая в различных секторах экономики, по большей части известная портовым и грузовым судоходным бизнесом. Штаб-квартира базируется в Копенгагене, а дочерние предприятия и офисы, в которых занято около 79 тыс. сотрудников, располагаются в более чем 135 странах мира, располагает флотом из 616 судов. На 2016 г. Maersk является мировым лидером в сфере контейнерных перевозок с долей на рынке более 15,1%. Всего компания включает около 900 юридических лиц. В рамках Азиатско-Тихоокеанского региона дочерние компании расположены в следующих странах: Австралия, Вьетнам, Индонезия, Коста-Рика, Малайзия, Мексика, Перу, Россия, Китай, Сингапур, США, Чили. Компания стремится быть лидером в области экологически безопасных поставок. добились самого низкого уровня выбросов CO₂ в отрасли грузоперевозок.

Mediterranean Shipping Company S.A. – базирующаяся в Женеве (Швейцария) частная судоходная компания, вторая в мире – после A.P. Moller-Maersk – по вместимости контейнеровозов, оперирует 465 судами,

вмещающими в общей сложности 2,66 млн 20-футовых эквивалентов (из них 190 судов, на которые приходится 34,4 % вместимости, – собственные). MSC располагает сетью из более 480 офисов в 155 странах мира, где работают более 70 000 высококлассных специалистов.

CMA CGM Group – транспортная судоходная компания со штаб-квартирой в Марселе (Франция), занимается преимущественно контейнерными морскими перевозками. Является самым крупным во Франции и третьим по величине в мире морским контейнерным перевозчиком с общим дедвейтом судов в 2208 млн. Компания оперирует флотом из 435 судов и обслуживает более 420 портов по всему миру. CMA CGM Group представлена на каждом континенте, более чем в 160 странах мира, через международную сеть своих региональных отделений, состоящую более чем из 750 офисов и филиалов. В CMA CGM Group работают свыше 29 000 человек по всему миру.

China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO Group) – мировой лидер в секторе навалочных грузов, входит в число 10 крупнейших мировых контейнерных операторов и ежегодно перевозит порядка 180 млн т груза. Компания владеет и управляет 800 торговыми судами общим дедвейтом 30 млн т. Численность работников – 80 тыс. чел., из которых 5 тыс. – иностранцы. COSCO разделена на предприятия, специализирующиеся на грузовых перевозках, в т. ч. и контейнеров, и логистических операциях. COSCO Group объединяет 46 дочерних компаний. Компания является одним из центральных государственных предприятий Китая и находится под управлением Комитета по контролю и управлению государственным имуществом Китая (SASAC).

Norag-Lloyd – немецкая компания, предоставляющая услуги морских перевозок в 25 странах. Флот состоит из 174 судов, работу обеспечивает 12,5 тыс. сотрудников по всему миру. Компания имеет 5 штаб-квартир в таких городах, как Гамбург (Германия), Пискатауэй (США), Вальпараисо (Чили), Сингапур и Дубай (ОАЭ). Хапаг-Ллойд обеспечивает морское сообщение между более 600 портами по всему миру.

2 Судовые компании Приморского края на рынке морских грузоперевозок в АТР

2.1 Морской транспорт в экономике региона

В течение длительного времени мы можем наблюдать такую тенденцию как смещение основных мировых инвестиционных и финансовых потоков в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, в связи с последними событиями и ухудшением отношений России со странами Запада, Правительство обратило пристальное внимание на развитие Дальневосточного региона.

Акцент на усиленное развитие дальневосточного региона был сделан еще в период подготовки к Саммиту АТЭС 2012 г., однако, именно 2014 г. можно назвать годом Дальнего Востока: появление дальневосточной политики как особого направления региональной (разработка особых инструментов региональной политики), обновление нормативно-правовой базы (Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года», ФЗ от 29.12.2014 № 473 «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ»), создание Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Корпорации развития Дальнего Востока, которая управляет ТОСЭРами, создание особой экономической зоны промышленно-производственного типа во Владивостоке. 2015 г. ознаменовался принятием закон о присвоении статуса свободного порта Владивостоку, а также проведением крупного международного события «Восточного экономического форума».

Приморский край, в свою очередь, является одним из центров развития российского Дальнего Востока. Приморский край старается укрепить свои позиции региона, ориентированного на опережающее развитие. Немаловажную роль для этого играет такой фактор как трансграничность территории,

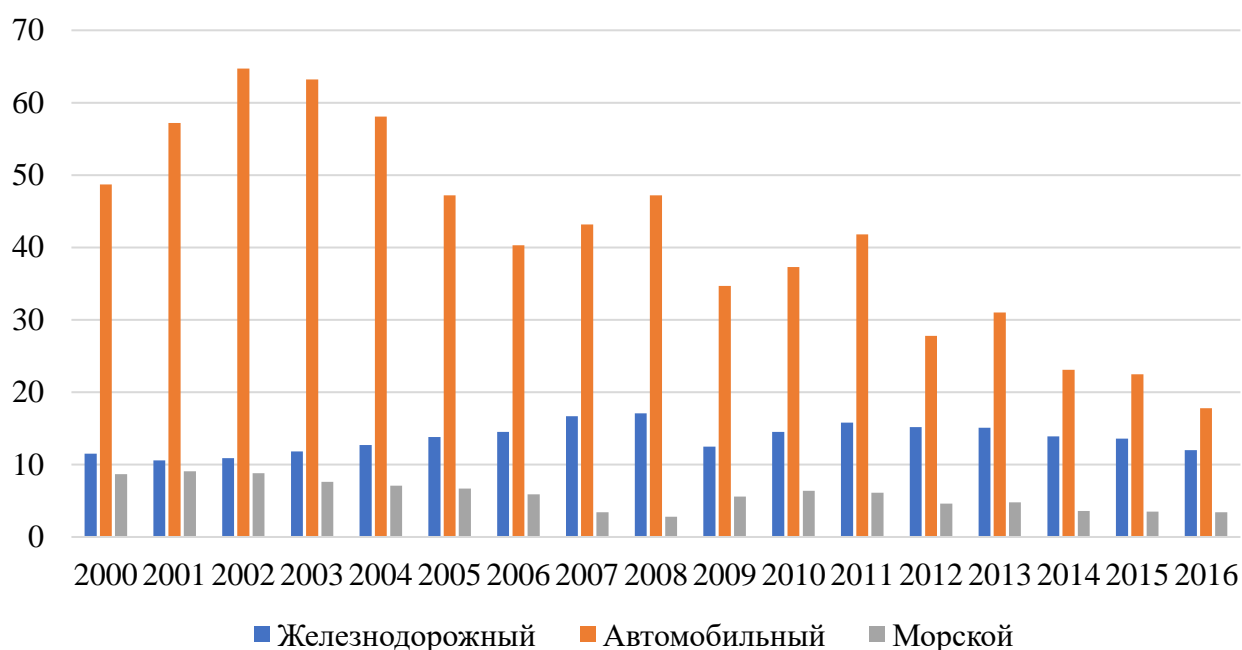
государственные программы по социально-экономическому развитию Приморского края, а также улучшение делового и инвестиционного климата.

Тем не менее задача сейчас состоит в том, чтобы Приморский край оправдал возложенные на него надежды и смог сформировать не просто хорошую и благоприятную инвестиционную атмосферу, а сделать ее высококонкурентной по мировым стандартам. Одним из факторов повышенной инвестиционной привлекательности стало улучшение инфраструктуры в рамках подготовки к саммиту АТЭС и проведение ежегодно ВЭФ.

Поэтому одним из первых направлений развития должна стать инфраструктура Приморья. Именно транспорт позволит региону развить не только межгосударственные отношения, но и улучшить состояние самого края и региона в целом. Ведь инфраструктура – система, которая способна обеспечить экономическое развитие региона. Широко развитая транспортная система привлекает инвестиции в новые и уже существующие предприятия, упрощает экспорт и импорт ресурсов и готовой продукции со всех уголков мира. Для социальной сферы транспорт создает возможность притока населения и его трудоустройства. Это необходимо Приморскому краю, в связи с постоянным снижением количества населения.

Согласно статистическим данным в Приморском крае насчитывается 7770 предприятий, занимающихся транспортировкой и хранением грузов. Это составляет 11,7% от всех действующих компаний на 2018 г. Соответственно транспортная отрасль дает большую возможность трудоустройства населения региона и приносит доход в качестве налоговых отчислений.

В последние десять лет наблюдается снижение грузооборота Приморского края. В частности, морские перевозки достигли максимального значения в 2001 г. и составили 9,1 млн т. В 2016 г. этот показатель достиг всего 3,4 млн т. За 15 лет грузооборот уменьшился почти 2.7 раз. В разрезе всех видов перевозок морской транспорт составил всего около 10% по состоянию на 2016 год.



Источник: [29]

Рисунок 1 – Перевозка грузов по видам транспорта

Тем не менее при включении расстояния при анализе грузооборота морской транспорт заметно выигрывает. Это обусловлено использованием морского транспорта при перемещении грузов на большие расстояния. При значительном уменьшении тоннажа грузоперевозок значение показателя в тонно-километрах уменьшилось не так сильно. Это обусловлено тенденциями в увеличении плеч грузоперевозок и открытием новых морских линий.

Таблица 6 – Перевозка грузов по видам транспорта (млн т-км)

	2012	2013	2014	2015	2016
Железнодорожный	1017.2	900.6	1004.2	1172.8	1021.2
Автомобильный	1433.4	1631.1	1390.8	1162.2	1514.9
Морской	8493.3	9201.5	9270.6	10078.1	7976.2

Источник: составлено автором на основе [28]

На морской транспорт приходится около 17% всего объема перевозок на Дальнем Востоке. Основную роль в этом процессе играет Приморский край. Из общей протяженности границ Приморского края в 3000 км на долю морских границ приходится около 1500 км.

Морские порты Приморского края являются конечными пунктами Транссибирской железной дороги и федеральной автомобильной дороги Хабаровск-Владивосток. Через порты Приморья и Транссиб действует уникальный контейнерный мост: АТР – страны Западной Европы.

Таблица 7 – перевозки грузов морским транспортом по видам плавания

	2012	2013	2014	2015	2016
Перевезено грузов тыс. т	4569.3	4839.8	3600.6	3493.2	3374.4
в том числе:					
в заграничном плавании	948.9	1123.9	751.0	1019.0	1331.9
в каботажном плавании	3620.4	3715.9	2849.6	2474.2	2042.5
Грузооборот, млн т-км	8493.3	9201.5	9270.6	10078.1	7976.2
в том числе:					
в заграничном плавании	2295.0	2867.6	2525.7	3131.4	4088.7
в каботажном плавании	6198.3	6333.9	6744.9	6946.7	3887.5

Источник: составлено автором на основе [28]

За последние несколько лет вырос грузооборот с иностранными государствами и увеличилось расстояние грузоперевозок, на это оказала влияние быстроразвивающаяся экономика стран АТР и наращивание грузовой базы региона. При этом каботаж значительно уменьшился, почти в два раза. Несмотря на это, каботаж является неотъемлемой частью грузооборота портов Приморья и почти равен заграничному, так как через порты края осуществляется транзит иностранных грузов дальше на север страны.

Таблица 8 – среднесписочная численность работников транспорта (тыс. т)

	2014	2015	2016
Транспорт всего	61494	60261	59406
железнодорожный	15749	13284	12851
автомобильный	7811	7115	7456
Морской	4704	4963	4796
воздушный	1126	1033	1004
транспортная обработка грузов и хранение	13827	13310	12664
прочая деятельность	18277	20556	20635

Источник: составлено автором на основе [28]

По видам транспорта большего всего занято трудовых ресурсов в железнодорожном транспорте около 22% от общего числа. Автомобильный занимает 12,5%, морской – 8%, воздушный – 1,7%. При осуществлении грузоперевозок по морю, участвуют все виды транспорта для доставки груза «до двери» грузополучателя». Также напрямую оказывают влияние работники портов, экспедиторы, осуществляющие документооборот, и работники складов. Сотрудники данной категории составляют большую часть всех задействованных кадров при грузоперевозках – 21%.

Таблица 9 – среднесписочная численность работающих в организациях по видам экономической деятельности (тыс. чел.)

	2013	2014	2015	2016
Всего	600,4	598,3	586,8	567,3
сельское хозяйство, охота	14,5	14,5	14,9	15,4
рыболовство, рыбоводство	12,1	10,5	10,7	10,6
добыча полезных ископаемых	10,2	8,9	8,5	8
обрабатывающие производства	68,7	67,5	64,7	63,6
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	34,4	34,7	33,8	32,2
строительство	33	30,2	28,1	25,4
оптовая и розничная торговля;	61,3	64	66,2	64,9
гостиницы и рестораны	10,5	11,2	11,9	11,7
транспорт и связь	77,7	78,2	75,9	73
финансовая деятельность	13,7	13,9	12,9	12,4
операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	52,5	52,8	54	50,4
государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	74,8	75,4	71	68,8
образование	64,8	63,2	60,2	58,4
здравоохранение и предоставление социальных услуг	54,5	55	55,2	54,8
предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	17,7	18,3	18,8	17,7

Источник: составлено автором на основе источника [28]

Всего транспорт занимает 10,3% от общего числа работающего населения Приморского края. В морском транспорте трудовые ресурсы края составляют всего 7,8%.

В разрезе валового регионального продукта по видам деятельности за 2016 г. категория транспорт и связь занимает 24% от общего объема ВРП.

Согласно реестру морских портов Министерства транспорта РФ, в Приморском крае самыми крупными портами являются Владивосток, Восточный, Находка и Посьет.

Таблица 10 – динамика грузооборота крупнейших портов Приморского края (млн т)

	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2016	2017
Порт Восточный	20,23	21,7	18,9	38,4	48,3	57,8	65,2	68,5	69,2
Находка	14,1	13,4	15,8	15	18,4	20,7	21,3	23,3	24,2
Владивосток	10,2	8,5	9,9	11,8	14,5	15,3	12,9	14,3	16,9
Посьет	2,6	2,5	4,5	5,3	5,6	6,7	6,5	8,2	7,7

Источник: [28]

Порт Владивосток – один из крупнейших тихоокеанских портов России. Расположен на северо-западном побережье Японского моря и включает в себя акваторию пролива Босфор-Восточный, бухты Золотой Рог, Диомид, Улисс, северо-западную часть бухты Новик, прилегающие участки в Амурском и Уссурийском заливах и бухту Андреева. Порт располагает 65 причалами с общей длиной причального фронта 12,9 тыс. м. Пропускная способность грузовых терминалов составляет 22,7 млн т в год, в том числе по контейнерам – 950 000 в ДФЭ. Порт способен принимать наливные, сухие и контейнерные грузы.

Морской порт Владивосток (МПВ) связан морскими трансконтинентальными линиями более чем с 300 портами 60 странами мира во всех морях и океанах земного шара.

В 2017 г. было перевалено 16949,1 тыс. т (на 18,2 % больше чем в 2016 г.), что составило около 75 % пропускной способности грузовых

терминалов. Морской порт Владивосток (МПВ) связан морскими трансконтинентальными линиями более чем с 300 портами 60 странами мира во всех морях и океанах земного шара.

Таблица 11 – Основные технические характеристики Владивостокского морского порта

Показатель	Значение
Площадь территории морского порта	225,7 га
Площадь акватории морского порта	131 кв. км
Количество причалов	65
Длина причального фронта	12916 м
Пропускная способность грузовых терминалов всего	22695 тыс. т/год
в том числе:	
наливные	3282,5 тыс. т/год
сухие	6998 тыс. т/год
контейнеры	951,2 тыс. ДФЭ/год
Максимальные габариты заходящих судов:	
осадка	18 м
длина	400 м
ширина	48 м
Период навигации	круглогодично

Источник: составлено автором на основе [29]

Транспортная система МПВ включает морской, железнодорожный и автомобильный транспорт.

В МПВ работают около 20 стивидорных компаний, ведущими из которых являются: ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП), ОАО «Владивостокский морской рыбный порт», АО «ННК-Приморнефтепродукт», осуществляющие около 80% грузооборота.

В сфере деятельности ВМТП – наливные, навалочные, лесные и генеральные грузы; Владивостокского рыбного порта – навалочные, лесные и генеральные грузы; ННК-Приморнефтепродукт – наливные грузы. Пассажирские перевозки осуществляет ОАО «Владморпасс», обслуживающее до 700 тыс. пассажиров в год.

Порт Владивосток отличается удобным географическим расположением, наличием закрытого рейда и глубоких бухт, пригодных для стоянки судов с

большой осадкой. Навигация в морском порту осуществляется круглогодично, морской порт осуществляет работу круглосуточно.

Основу грузооборота порта Владивосток составляют внешнеторговые грузы, также через порт осуществляются морские перевозки в северо-восточные регионы России и Восточную Арктику. Владивосток является конечным пунктом Транссибирской железнодорожной магистрали.

Перспективы развития морского порта Владивосток связаны с дальнейшим строительством и реконструкцией объектов прибрежно-портовой инфраструктуры. Планами развития предусматривается строительство новых морских терминалов для перевалки контейнеров, угля и сжиженного природного газа мощностью более 60 млн т в год.

Морские контейнерные линии, связывающие порт Владивосток с другими российскими и иностранными портами, представлены:

- CMA-CGM
- FESCO
- HMM
- KMTC
- MAERSK
- SASCO
- SINOKOR

Крупнейшие терминалы в порту Владивосток:

- Владивостокский морской торговый порт
- Владивостокский морской рыбный порт (Владивостокский морской контейнерный терминал)
- Пасифик Лоджистик

Другие универсальные терминалы в порту Владивосток, обеспечивающие перевалку контейнерных грузов:

- Владивостокский морской порт «Первомайский»
- Дальзавод-Терминал

Во Владивостоке расположены причалы морского торгового и рыбного портов, судоремонтного и механического заводов, других предприятий города. Глубины на подходах к внутреннему рейду позволяют движение судов с осадкой до 19 м. Ко всем грузовым и глубоководным пассажирским причалам подведены железнодорожные пути, общая протяженность которых составляет около 28 км. Владивостокский морской торговый порт принимает к обработке суда с осадкой до 11,0 м, длиной до 260 м и шириной до 40 м. Он включает 16 глубоководных причалов с глубинами от 7,3 м до 11,6 м. Из них 12 являются грузовыми, 2 – пассажирскими, 1 – бункеровочным, 1 – вспомогательным. Из грузовых причалов 9 – предназначены для перевалки генеральных грузов, 1 – для перегрузки зерна, 1 – специализированный для погрузки-выгрузки крупнотоннажных контейнеров, 1 – для переработки скоропортящихся грузов. Кроме того, к торговому порту относятся несколько мелководных причалов, используемых для ремонта судов портового флота и перевозки пассажиров в местном сообщении. Общая длина причального фронта морского торгового порта составляет около 4 км.

Помимо экспортно-импортных грузов в торговом порту перерабатываются также каботажные грузы. Среди них преобладают различные тарно-штучные грузы, контейнеры, техника, отправляемые в порты и портовые пункты Охотского моря, Камчатки, Чукотки, Восточной Арктики.

Нефтебаза находится на причале № 11. Она располагает 11 емкостями для хранения нефтепродуктов объемом 2484 куб. м используемых для бункеровки судов.

Порт Находка имеет 137 причалов с длиной причального фронта 19,3 м. Пропускная способность составляет 26,6 млн т в год. Порт способен принимать наливные, сухие и контейнерные грузы, расположен на северо-западном побережье Японского моря в заливе Находка. Навигация в порту открыта круглый год. В суровые зимы, когда залив покрывается льдом, проводка судов осуществляется с помощью ледокольных буксиров. В Находке действуют три морских порта торговый, нефтеналивной и рыбный. Кроме того, в Находке

расположены причалы судоремонтного и судомеханического заводов, других организаций города.

Таблица 12 – Основные технические характеристики морского порта Находка

Показатель	Значение
Площадь территории морского порта	370,8 га
Площадь акватории морского порта	127,44 кв. км
Количество причалов	137
Длина причального фронта	19304 м
Пропускная способность грузовых терминалов всего	26625 тыс. т/год
в том числе:	
наливные	7750 тыс. т/год
сухие	17868 тыс. т/год
контейнеры	84 ДФЭ/год
Максимальные габариты заходящих судов:	
осадка	11,5 м
длина	245 м
ширина	44 м
Период навигации	круглогодично

Источник: составлено автором на основе [29]

На подходах к заливу Находка глубины составляет более 40 м, к обработке у грузовых причалов морского торгового порта принимаются суда с осадкой до 11,0 м.

В морском торговом порту имеется 22 грузовых, вспомогательных и пассажирских причала. Их общая длина составляет 3,7 км.

В настоящее время порт в состоянии поставить у своих причалов 20 судов одновременно и обрабатывать более чем 1500 крупнотоннажных судов в год. Торговый порт располагает крытыми складскими помещениями и открытыми бетонированными площадками общей площадью 114,0 и 172,7 тыс. кв.м соответственно. К складам, как и к причалам, подведены железнодорожные пути.

В 2017 г. грузооборот порта составил 24,2 млн т, что составило 90% пропускной способности терминалов. По сравнению с 2016 годом, грузооборот вырос на 5%.

Порт включает в себя морские универсальные и нефтяные терминалы в заливе Находка, а также рыбные терминалы в бухтах Андреева, Подъяпольского, Южно-Морская, Гайдамак, Преображения, Моряк-Рыболов, Назимова, Пяти Охотников, Соколовская, а также в устье реки Опричинка. Номенклатура грузов: уголь, нефтепродукты, контейнеры, рефгрузы.

Основными операторами терминалов выступают «Евраз Находкинский морской торговый порт», «Находкинский морской рыбный порт» и «Роснефть-Находканефтепродукт».

Международные грузовые линии связывают Находку с портами Йокохама, Кобе, Гонконг, Сингапур, Бангкок, Калькутта, Мадрас и др. Пассажирская морская линия Находка – Йокохама обслуживает туристов.

Восточный – один из крупных портов на Дальнем Востоке России. Расположен в Приморском крае на побережье Японского моря в бухте Врангеля в 20 км от города Находка, являющейся конечной точкой Транссибирской железнодорожной магистрали.

Таблица 13 – Основные характеристики морского порта Восточный

Показатель	Значение
Площадь территории морского порта	386,18 га
Площадь акватории морского порта	66,54 кв. км
Количество причалов	25
Длина причального фронта	5464,5 м
Пропускная способность грузовых терминалов всего	64303 тыс. т/год
в том числе:	
наливные	32288 тыс. т/год
сухие	24173 тыс. т/год
контейнеры	653,5 ТДФЭ/год
Максимальные габариты заходящих судов:	
осадка	17 м
длина	400 м
ширина	59 м
Период навигации	круглогодично

Источник: составлено автором на основе [29]

Порт Восточный насчитывает 25 причалов с общей длиной причального фронта 5,4 м. Пропускная способность составляет 64,3 млн т/г. Порт принимает наливные, сухие грузы и контейнеры. Причалы входят в состав терминалов по перевалке угля, контейнеров, удобрений, метанола, лесных, навалочных и генеральных грузов.

Навигация в порту длится круглый год. Восточный – самый глубоководный российский порт на Дальнем Востоке. Он принимает к обработке суда с осадкой до 17 м, длиной до 400 м и шириной до 59 м.

В 2017 г. грузооборот порта составил 69,2 млн т, что превышает заявленную пропускную способность порта на 7% и больше на 1% по сравнению с предыдущим годом. Пропускная способность порта увеличивается в связи с вводом новых мощностей в эксплуатацию за счет привлеченных инвестиций.

Угольный терминал крупнейший в России специализированный терминал по перевалке каменных углей и кокса. Его пропускная способность превышает 12 млн т в год. АО «Восточный порт» специализируется на перевалке каменного угля, добываемого в Кузбассе. Доля экспортного угля составляет 98% грузооборота компании в первую очередь в страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Южную Корею, Японию и Китай, менее 2% приходится на каботажный уголь. В структуру АО «Восточный порт» входят два производственно-перегрузочных комплекса. По итогам 2016 г. компанией обработано 23,5 млн т угля, (+3,4% относительно 2015 г.). Единоличным исполнительным органом АО «Восточный Порт» является ООО «Управляющая портовая компания».

В декабре 2016 года АО «Восточный Порт» стало резидентом Свободного порта Владивосток. Объем инвестиций в проект в рамках договора с Корпорацией развития Дальнего Востока составит 17,2 млрд р. с перспективой создания 619 рабочих мест. Преференции, полученные портом благодаря резидентству в Свободном порту Владивосток, позволят направить дополнительные средства на развитие предприятия

«Восточный порт» реализует крупнейший в Приморском крае инвестиционный проект по строительству третьей очереди угольного комплекса, включая создание федеральной железнодорожной инфраструктуры. В 2017 г. объекты третьей очереди были введены в эксплуатацию, что увеличит грузооборот АО «Восточный порт» до 39 млн т угля в 2019 г.

Контейнерный терминал один из крупнейших в России специализированных терминалов по перевалке контейнеров. Его пропускная способность – 300 тыс. контейнеров в год.

Терминал по перевалке удобрений позволяет хранить и грузить на судно до четырех сортов калийных удобрений одновременно. За год на терминале может перерабатываться до 2,5 млн т груза.

Терминалы лесных и навалочных грузов осуществляют перевалку круглого леса, других лесных и генеральных грузов, клинкера, угля.

Порт Восточный обслуживает железнодорожная станция Находка-Восточная Дальневосточной железной дороги. Отличительной особенностью порта является возможность широкого развития инфраструктуры за счет своего расположения и достаточного количества земли.

Порт Посыет расположен в Приморском крае на побережье Японского моря южнее Владивостока в заливе Посыета юго-западной части Славянского залива, включая в себя участки в заливе Посыета, Славянском заливе и бухте Наездник.

Порт осуществляет перевалку навалочных грузов различной номенклатуры, включая уголь. Выгодное географическое расположение порта позволяет оптимизировать транспортировку продукции предприятий промышленной группы «Мечел» в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Порт способен принимать под обработку суда грузоподъемностью до 26 тыс. т. Грузооборот в 2017 г. составил 7,7 млн т. Это на 6% ниже показателя предыдущего года. Тем не менее это больше заявленной пропускной способности.

Таблица 13 – Основные характеристики морского порта Восточный

Показатель	Значение
Площадь территории морского порта	83,64 га
Площадь акватории морского порта	22,5 кв. км
Количество причалов	17
Длина причального фронта	2411,23 м
Пропускная способность грузовых терминалов всего	6236 тыс. т/год
в том числе:	
наливные	2500 тыс. т/год
сухие	3491 тыс. т/год
контейнеры	20,4 ДФЭ/год
Максимальные габариты заходящих судов:	
осадка	9 м
длина	175 м
ширина	26 м
Период навигации	круглогодично

Источник: составлено автором на основе [29]

Железная дорога связывает его с Транссибирской железнодорожной магистралью, северо-восточным Китаем, Северной Кореей.

Главным оператором является АО «Торговый порт Посьет».

На сегодняшний день мы видим, что Приморский край можно назвать потенциальной точкой роста и интеграции морской транспортной системы страны в международную транспортную сеть. Однако, ее медленное развитие не соответствует темпам роста международного рынка транспортных услуг, что делает невозможным соперничество с такими странами, как Япония, Южная Корея и Китай. Эти страны на сегодняшний день являются логистическими центрами АТР: они предлагают наиболее выгодные маршруты и сопутствующие услуги, а также формируют тарифную политику. Тем не менее, Приморский край рассматривается этими странами не как конкурент, а как подузел для собственных логистических сетей или же потребитель услуг логистического и делового центра.

В настоящее время развитие логистической системы становится обязательным условием реализации инновационной модели экономического роста не только Приморского края, но и Российской Федерации, что улучшит качество жизни населения, а также привлечет инвестиции для реализации более

крупных и сложных проектов. Так как сейчас активно развивается именно азиатский рынок, то именно там происходят невообразимые интеграционные процессы во всех сферах, поэтому сейчас Приморскому краю необходимо занять свою нишу.

2.2 Анализ конкурентоспособности судовых компаний Приморского края в АТР

FESCO – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний в России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Диверсифицированный портфель активов FESCO позволяет осуществлять доставку грузов «от двери до двери» и контролировать все этапы интермодальной транспортной цепочки. Большая часть операций Группы сосредоточена на Дальнем Востоке России, что позволяет FESCO получать дополнительные преимущества от участия в динамично растущих объемах торговых операций между Россией и странами Азии.

FESCO является лидером контейнерных перевозок через Дальний Восток РФ по внешнеторговым морским линиям в/из стран Азии, по каботажным морским линиям и по железной дороге, а также крупнейшим портовым контейнерным оператором Дальневосточного региона.

Группе FESCO принадлежит ПАО «Владивостокский морской торговый порт» с ежегодной пропускной способностью 3,08 млн т генеральных грузов и нефтепродуктов, 150 тыс. единиц автомобилей и колесной техники и свыше 450 тыс. ДФЭ контейнерных грузов.

FESCO входит в TOP-10 крупнейших российских частных железнодорожных операторов, осуществляя перевозки под брендами «Трансгарант» (100% дочерняя компания FESCO) и «Русская Тройка» (50% совместное предприятие с ОАО «РЖД»). «Трансгарант» эксплуатирует 14,4

тыс. единиц подвижного состава. Парк в управлении «Русской тройки» составляет 1,6 тыс. фитинговых платформ.

Флот Группы FESCO включает 20 транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

В группу компаний FESCO входят следующие юридические лица:

- Bodyguard Shipping Company Limited (Кипр);
- Yerakas Shipping Company Limited (Кипр);
- Marline Shipping Company Limited (Кипр);
- Marview Shipping Company Limited (Кипр);
- Astro-Moon Shipping Company Limited (Кипр);
- Anouko Shipping Company Limited (Кипр);
- FESCO Lines China, Co., Ltd. (Китай);
- ООО «Фирма «Трансгарант» (Россия);
- ООО «ФИТ» Россия;
- ПАО «ВМТП» Россия;
- ПАО «ДВМП»
- ООО «Дальрефтранс»
- FESCO Lines Hong Kong Limited Китай
- Arctic Ocean International Limited БВО
- Valsta Ltd Кипр
- ПАО «Трансконтейнер» Россия
- Far East Capital Limited S.A. Люксембург
- Fesco Lines Korea Co., Ltd Южная Корея
- FESCO Ocean Management Limited Кипр
- FESCO Integrated Transport North America INC. США
- Remono Shipping Company Limited Кипр

Компании принадлежат несколько предприятий Кипра, которые имеют в своем расположении несколько судов. Выбор этой страны связан с тем, что на

данной территории существует облегченный налоговый режим для компаний, занимающихся морскими перевозками и наличие оффшорной зоной.

В рамках международной деятельности компании на Дальнем Востоке действуют регулярные линии, связующие регион с портами Китая, Южной Кореи, Японии и США.

Основными конкурентами на Дальнем Востоке являются компании The Maersk Group, The CMA CGN Group, APL Limited, которые также осуществляют сообщение между российскими портами и портами АТР.

Согласно консолидированному отчету о совокупном доходе за 2016 г. компания получила прибыль в размере 1077 млн р. Это является положительным результатом по сравнению с 2015 г., когда компания получила убыток в размере 11 525 млн р. Хотя выручка в оба периода была примерно равной, прибыль выросла в 2016 г. за счет уменьшения прочих финансовых расходов, которые составили 13 789 и 1006 млн р. в 2015 и 2016 гг. соответственно.

Мировой финансовый кризис оказал существенное влияние на мировое судостроение – привел к банкротству ряда финансовых институтов, проблемам в банковском секторе, приостановлению инвестирования в строительство и текущего кредитования., резкому падению производства и спроса на товары и услуги. Вследствие этого, уменьшился и спрос на транспортные услуги.

В 2017 г. грузооборот ВМТП составил 7,5 млн т. Это является рекордом для порта. Как один из важнейших показателей конкурентоспособности, этот факт демонстрирует развитие компании и использование конкурентных преимуществ.

Объем контейнеров, обработанных в ВМТП в 2017 г., вырос на 42% по сравнению с 2016 г., до 467,94 тыс. ДФЭ, объем перевалки генеральных грузов увеличился на 43%, до 2,99 млн т, а автомобилей и спецтехники – на 52%, до 37,8 тыс. единиц.

В ВМТП в 2017 г. произошел ряд изменений, направленных на повышение эффективности работы, в частности за счет оптимизации

существующих площадей была увеличена емкость складов, также были приобретены 24 единицы новой перегрузочной техники, увеличены мощности единовременного хранения зерновых, сокращен средний срок нахождения контейнеров в порту. Кроме того, ВМТП увеличил количество обслуживаемых регулярных железнодорожных сервисов – в рамках Транспортной группы FESCO открылись новые направления на Красноярск и Екатеринбург, увеличено число отправок на Москву. Также ВМТП расширил количество обслуживаемых морских сервисов за счет работы с дополнительной линией MCC Transport Singapore Pte Ltd (входит в группу компаний MAERSK), которая соединяет порты Джакарта, Сурабая, Гонконг, Шеньчжэнь, Нинбо, Шанхай, Кванъян, Пусан и Владивосток.

Таблица 11 – Инфраструктурные показатели оценки конкурентоспособности

	Восточный	Находка	Владивосток	Посъет
Площадь территории морского порта	386,18	370,8076	225,71	83,64
Площадь акватории морского порта	66,54	127,44	131,06	22,5
Количество причалов	25	137	65	17
Длина причального фронта	5464,5	19304,75	12915,75	2411,23
Пропускная способность грузовых терминалов	64303	26625,78	22694,42	6236
Площадь крытых складов	34,69	352,44	275,041	32,74
Площадь открытых складов	457,53	395,46	520,31	135,32
Емкость резервуаров для хранения нефтепродуктов	28	27	175	40,66
Период навигации	12	12	12	12

Источник: составлено автором на основе источника [27]

По площади территории морского порта значительно выигрывают порты Восточный и Находка, в полтора раза меньше площадь порта Владивосток и значительно уступает порт Посъет. Тем не менее у Владивостока нет возможности расширять свою территорию в связи с расположением порта в черте города, тогда как остальные могут позволить себе увеличение территории.

По количеству причалов и длине причального фронта первое место занимает порт Находка., дальше идет порт Владивосток, и значительно отстают Посыет и Восточный. От количества причалов и длины причального фронта напрямую зависит возможное количество принимаемых судов. Соответственно Находка и Владивосток занимают лидирующие позиции. Однако Восточный обладает грузооборотом в три раза больше Находки и Владивостока. Это можно объяснить широкой диверсификацией принимаемых грузов и причалов соответственно. Восточный способен принимать наливные, контейнерные, генеральные, навалочные грузы. Порт имеет специальные терминалы для лесных грузов, перевалки удобрений и угля.

Значительно большие площади открытых и крытых складов имеют Находка и Владивосток, Восточный располагает только площадями с открытыми складами. Все порты способны принимать наливные грузы, имеют емкости для хранения нефтепродуктов, в разы отличается по этому показателю порт Владивосток в лучшую сторону.

Все порты осуществляют круглогодичную навигацию, при замерзании бухты используются ледоколы, которые имеются в собственности портов.

Таблица 14 – Вклад порта Владивосток в экономику города Владивосток

	ВМ торговый порт	ВМ рыбный порт	ННК-Примор нефтепродукт	Всего	Доля в экономике г. Владивостока, %
Текущий налог на прибыль, тыс. р.	619176	31123	215867	866166	22,6
Средняя численность работников, чел.	1579	1182	1450	4209	2,7
Фонд начисленной зарботной платы работникам за отчетный период, тыс. р.	427687	688765	685508	1801960	1,8

Источник: составлено автором на основании источника [30]

Морской порт Владивостока играет существенную роль в формировании доходной части соответствующих бюджетов при относительно небольшой доле

созданных рабочих мест и оседаемых в городе финансовых средствах в виде заработной платы.

В качестве головной компании и самого крупного судовладельца в ТГ FESCO выступает ПАО «Дальневосточное морское пароходство». Судходной компании принадлежит 26 судов. Согласно реестру морских судов во Владивостоке зарегистрировано 14 судов, принадлежащих ПАО «ДВМП». В наличии у компании 3 лесовоза, сухогруз, 2 контейнеровоза, 4 судна для перевозки генгрузов, также есть различные буксирно-кантовочные суда и бункеровщики. Почти все суда построены в 80-90 гг. прошлого века, что не является конкурентным преимуществом, более того за последние десятилетия тенденции в морских перевозках сместились и данные суда уже могут не подходить под общемировые стандарты качества.

За последние несколько лет компания стабильно приносит убытки и каждый год в разном объеме, тем не менее они слишком велики и даже больше выручки компании от основного вида деятельности. В 2016 г. убыток составил 4,2 млн р.

Таблица 15 – Вклад ПАО «ДВМП» в экономику города Владивостока

	Средняя численность работников, чел.	Фонд начисленной заработной платы работникам за отчетный период, р.	Текущий налог на прибыль, тыс. р.
Значение	5500	1287490	7502
Доля в экономике региона %	3,5	1,2	0,2

Источник: оставлено автором на основе [28]

Из-за убытков компания приносит небольшой вклад в доходную часть бюджета региона. Доля занятых работников в данном предприятии и денежные средства в виде заработной платы не являются существенными для экономики региона.

За последние несколько лет компания стабильно приносит убытки и каждый год в разном объеме, тем не менее они слишком велики и значительно превышают выручку компании от основного вида деятельности. В 2016 г. убыток составил 4,2 млн р.

Платежи по текущим операциям на 1,15 млн р. превышают все поступления. Большая часть средств тратится на оплату работы подрядчиков или поставщиков и оплату труда. Это связано с большим флотом компании и, как следствие, большим экипажем. Увеличение количества нанятых работников повлияло на увеличение фонда оплаты труда, при этом поступления от продажи товаров, работ и услуг также должны были увеличиться, что не произошло.

Неудачи судоходной компании можно связать со снижением грузооборота в регионе. Предложение судовых компаний превышало предложение рынка. Многие суда и экипажи простаивали без работы. Излишек предложения, в свою очередь, большинство экспертов связывают со снижением темпов роста китайской экономики в текущем г., который удержится в официально ожидаемом интервале – от 6,5 до 7%.

Обострение экономического кризиса в России и в мире, политика санкций по отношению к нашей стране со стороны США и ЕС, ответные российские санкции не могли не отразиться на внешнеторговых отношениях и, как следствие, на внешнеторговых перевозках и грузовой базе.

Кроме того, падение курса национальной валюты вызвало резкое снижение платежеспособности как предприятий, так и населения. Спрос на импортные товары вследствие их двух-трехкратного подорожания сильно упал. По данным ФТС России, с начала года импорт в страну сократился на 35-40%.

Наиболее пострадавшей отраслью, связанной с внешней торговлей, можно считать контейнерные перевозки – традиционно именно в контейнерах из-за рубежа поступают товары народного потребления, оборудование, комплектующие для расположенных на российской территории производств и другие грузы.

Также влияние оказала стоимость фрахта, на маршруте между Европой и Азией она держится на уровне ниже 1 тыс. долл. на протяжении большей части года, тогда как компании неоднократно заявляли, что их бизнес становится нерентабельным при ценах ниже 1,4 тыс. долл. В этих условиях в августе иск о банкротстве подал южнокорейский перевозчик Hanjin Shipping, который занимает восьмое место в рейтинге глобальных контейнерных линий. Это стало крупнейшим банкротством в контейнерной отрасли за всю историю ее существования.

Небольшая вместимость судов, их количество и срок эксплуатации также могли повлиять на понесенные убытки.

Одним из основных показателей конкурентоспособности морского транспорта являются фрахтовые и дополнительные сборы в порту. Фрахт – это плата за перевозку груза. Ставка фрахта включает в себя плату за расходы фрахт-владельца на погрузку, разгрузку, хранение и затраты на рейс. Дополнительные сборы складываются из различных сборов и пошлин. Размер платежей связан с особенностями груза (опасный, ценный, хрупкий, животные), надбавками, компенсирующими неустойки судовладельца (топливная, валютная, фрахтовый налог), размерами портовых сборов (причальный, ледовый) и другими дополнительными услугами в порту.

Таблица 16 – Сравнительный анализ портовых сборов

Виды сборов	Контейнеровоз «Максим Михайлов» 1250 ДФЭ		Контейнеровоз «Гамзат Цадаса» 754 ДФЭ	
	Владивосток	Пусан	Восточный	Гонконг
корабельный	12095,34	2876,18	5179,42	577,31
лоцманский	740,53	999,57	297,29	1538,46
буксиры	9520,43	4308,17	317,1	1579,18
причальный	333,23	827,84	3958,62	2538,46
швартовы	513,96	189,25	207,36	146,67
прочие	6029,16	-	3864,74	-
Итого	29232,65	9201,01	13824,53	6380,08

Источник: [12]

Портовые сборы в отечественных портах в разы превышают соответствующие сборы азиатских конкурентов по одному и тому же контейнеровозу. Для портов Владивосток и Пусан соотношение сборов составило 3,2 раза. Для Восточного и Гонконга 2.1. Это показывает невозможность ценовой конкуренции российских портов на рынке АТР. Импорт товаров с помощью морского транспорта в Россию увеличивает издержки и делает его менее конкурентоспособным. При этом доля транспортных издержек в российских экспортных товарах будет не так велика.

Одним из важнейших показателей работы порта является время обработки судна. Под обработкой судна в порту понимают выполнение на судне основных и вспомогательных операций, после которых судно готово к выполнению следующего рейса. Это время индивидуально для разных типов судов, способов погрузки и разгрузки, тем не менее средние показатели могут охарактеризовать эффективность работы инфраструктуры порта.

Основными операциями обработки судна считают погрузку или выгрузку грузов, посадку или высадку пассажиров. Эти операции являются начальной и конечной стадиями рейса судна. Вспомогательными операциями обработки судна в порту являются работы, связанные с подготовкой судна к основным работам и отходом судна в рейс. К вспомогательным операциям относят снабжение судна водой и топливом, осмотр его разным комиссиями, подготовку грузовых помещений для погрузки груза, оформление грузовых и транспортных документов, крепление и раскрепление груза и т.д.

Главная задача морских портов при организации обработки судов состоит в максимальном сокращении времени грузовых и вспомогательных операций. Одним из главных условий организации обработки судов в оптимальном режиме является максимальное совмещение этих операций.

Порты обязаны обеспечить высокое качество проведения работ по обработке судна; загрузку до полной грузоподъемности и грузоместимости; укладку грузов в трюмах, обеспечивающую сохранность грузов и мореходные качества судна; исключение повреждений при обработке.

Сокращение времени обработки судна в порту позволяет повысить его пропускную способность, уменьшить капиталовложения во флот, снизить себестоимость перевозки груза за счет сокращения времени стоянки в порту. Ускорение обработки судов в портах дает возможность улучшить использование основных производственных фондов морского транспорта и повысить рентабельность его работы.

Таблица 17 – Время обработки судна по порту (ч)

Владивосток	Гонконг	Тайвань	Пусан	Сингапур
36	17,3	17	16,3	27,8

Составлено автором на основании источника [21]

Время обработки одного судна в порту Владивосток значительно больше этого же показателя крупнейших портов Азиатско-Тихоокеанского региона. Это означает недостаточную развитость инфраструктуры порты, значительное превышение производительности оборудования для разгрузки и погрузки судов и выполнения вспомогательных операций в иностранных портах

В Азиатско-Тихоокеанском регионе FESCO принадлежит линия маршрутом FCDL South Владивосток – Восточный – Шекоу – Яньтянь – Сямынь – Нингбо – Шанхай – Владивосток и FCDL North Владивосток – Восточный – Пусан – Циндао – Шанхай – Нингбо – Пусан – Владивосток.

Таблица 18 – Транзитное время доставки из портов линии FCDL North (дней)

	Порт Восточный	Владивосток
Пусан	5	2
Нингбо	6	3
Шанхай	5	2
Циндао	11	8

Источник [19]

Линия FCDL North обслуживается судами: SAXONIYA, MINNA, CALIDRIS. По линии FCDL осуществляются перевозки генеральных, опасных и рефрижераторных грузов в контейнерах, а также перевозки крупногабаритных грузов с использованием специализированного оборудования OT/FR.

Маршрут FCDL South: Владивосток – Восточный – Шекоу – Янтьянь – Сямынь – Нингбо – Шанхай – Владивосток.

Таблица 19 – Транзитное время доставки из портов линии FCDL South (дней)

	Порт Восточный	Владивосток
Шекоу	11	8
Янтьянь	10	7
Сямынь	8	5
Нингбо	6	3
Шанхай	5	2

Источник: [19]

Линия FCDL South обслуживается судами: Fesco Diomid, Calandra, TIM-S.

Преимуществами для клиента при использовании данных линий являются регулярное расписание, короткое транзитное время, минимальные сроки обработки грузов на терминалах.

По этим же линиям осуществляются морские грузоперевозки такими компаниями, как COSCO, MAERSK, CMA CGM, HMM. Судовладельцами кораблей, действующих по этим линиям, также являются эти компании, но через принадлежащие им предприятия, расположенные в оффшорных зонах.

Таблица 20 – Стоимость перевозки контейнера судовыми компаниями Приморского края

Перевозчик	Стоимость (долл.)	Условия поставки
FESCO	760	LIFO
COSCO	850	FIFO
MAERSK	895	FIFO
CMA CGM	940	FIFO
HMM	985	FIFO

Источник: составлено автором на основании [12]

Наиболее выгодным является предложение компании ФЕСКО, также условия морской перевозки являются наиболее удобными, отгрузка товара проводится за счет фрахтователя, то есть компании ФЕСКО. Цена ниже конкурентов является следствием широкой сети дочерних компаний ФЕСКО, порт выгрузки принадлежит ФЕСКО. Также компании-конкуренты проводят внутрипортовое экспедирование груза с помощью дочернего предприятия транспортной группы ФЕСКО ООО «ФИТ», так как компания тесно связана с ВМТП. Другие компании имеют лишь представительства во Владивостоке и пользуются услугами ФЕСКО или других компаний при документообороте, что существенно повышает себестоимость перевозки.

2.3 Формы и методы повышения эффективности судовых компаний Приморского края в АТР

Конкурентная борьба за привлечение грузовой базы еще острее разворачивается в условиях систематически повторяющихся мировых финансовых и, соответственно, промышленных кризисов, когда значительно спадает выпуск продукции, ее направление на экспорт, когда образуется излишек провозных способностей флота, зависящей от предлагаемого тоннажа и скорости судов, относительно спроса на морские перевозки. Специфической особенностью судоходных линий, влияющей на эффективность и конкурентоспособность, является принципиально различная степень загрузки в прямом и обратном направлении. Стоимость перевозки контейнера во многом зависит от того, как контейнер будет доставлен обратно, то есть от наличия обратной загрузки.

Наибольшими составляющими в расходах судоходных компаний являются обеспечение топливом и содержание экипажа. При этом расходы на содержание экипажа судоходные компании решают самостоятельно за счет его набора в странах с низкой оплатой труда: страны Азии, Украина, Россия. Что касается заправки судов топливом, то данная проблема значительно сложнее.

Ее решение лежит вне внутренних возможностей регулирования судоходной компании. На топливо для главного двигателя, вспомогательных механизмов приходится до 90% рейсовых расходов. Если к ним прибавить еще расходы на смазочные материалы, относящиеся к текущим расходам, становится понятным важность проблемы снижения расходов на топливо и смазочные материалы. Отсюда становится ясной роль бункеровки в обеспечении работы судоходных компаний, их эффективности и конкурентоспособности на рынке морских перевозок. Затраты на него в эксплуатационных расходах каждого судна достигают 30-50%, а для устаревших неэкономичных танкеров большого тоннажа доходят до 80% и более. Считается, что в морском фрахте всегда как минимум 10% – это цена бункерного топлива. Для обеспечения запросов международного морского судоходства.

Для решения данной проблемы следует обновить флот компаний на суда, использующие два вида топлива (второй – сжиженный газ) или более энергоэффективные. Также по мере возможности снижением расходов на топливо будет образование интегрированной структуры с бункеровочными базами на маршруте.

Особое внимание в Стратегии развития морской деятельности отводится Дальнему Востоку. Развитие и создание энергомошностей в приморских арктических и дальневосточных регионах на базе плавучих атомных теплоэлектростанций и альтернативных источников энергии стоит одной из целей данного документа. Благодаря этому возможно развитие береговой инфраструктуры, включая морские порты, и перераспределение лидеров судовых компаний в регионе.

Другой проблемой, и как следствие, возможностью для повышения конкурентоспособности, обозначенной Конференцией ООН по торговле и развитию, для судоходных компаний является увеличение вместимости контейнеровозов. Местные судоходные компании располагают только судами средней вместимости. Но на мировом уровне имеет место тенденция создания мегаконтейнеровозов и других видов судов с большей вместимостью.

Комплексная модернизация, реконструкция и техническое перевооружение существующих судостроительных мощностей, и, как следствие, увеличение объема капитальных вложений в модернизацию и реконструкцию судостроительных предприятий позволит повысить конкурентоспособность и держать компанию в векторе современных тенденций в судостроении.

Возможностью повышения конкурентоспособности является следование мировой тенденции специализации судов на конкретном виде перевозимого груза. Соответственно специализация судов и терминалов способна существенно снизить время погрузки-выгрузки и увеличению валовой вместимости.

Сильной стороной ТГ ФЕСКО является наличие широкой сети дочерних компаний и представительств. Дальнейшее развитие интеграции с дочерними компаниями и размещение большего количества представительств в АТР способно повысить конкурентоспособность в регионе.

Тем не менее, из-за большого количества юридических лиц, входящих в состав транспортной группы, усложняется процесс документооборота, и как следствие экспедирования груза. Создание единой информационной системы для отслеживания груза и его сопровождения сократит время простоя груза в порту и сократит количество необходимых сотрудников для осуществления операций с грузом.

Эксплуатация старых судов повышает вероятность возникновения нештатных ситуаций и, как следствие, увеличения времени перевозки груза. От чего может возникнуть ситуация, при которой судно не сможет быстро выгрузиться и пройти необходимые процедуры, в следствие нарушения логистики и физической невозможности экспедирования груза

Также в Стратегии развития морской деятельности была обозначена проблема эксплуатации судов под иностранными флагами вместо российского, для решения данного вопроса необходимо упростить систему регистрации судов в российском международном реестре судов и уменьшить административные (включая налоговые и таможенные) барьеры.

Главной проблемой для судовых компаний остается зависимость от грузовой базы в регионе расположения. Со стороны государственной власти должен быть осуществлен ряд мер для развития морской деятельности в регионе. При дальнейшем преобладании экспорта сырьевых товаров возникает необходимость разведки и оборудовании новых месторождений на суше и шельфе, предложении новых сырьевых товаров, что обеспечит грузовой базой судовые компании в АТР.

Более рациональным вариантом может быть создание предприятий обрабатывающей промышленности для последующей транспортировки морским транспортом, что увеличит стоимость перевозимого груза и обеспечит приток средств в бюджет за счет налоговых отчислений и также привлечение инвестиций в регион.

В основном управление крупными судовыми компаниями осуществляется из центра страны. Это не позволяет увидеть полной картины и особенностей ведения бизнеса конкретном регионе. Управленческие решения могут кардинально повлиять на конкурентоспособность компании. Организационная структура и взаимодействие между различными ее департаментами могут как положительно, так и негативно повлиять на деятельность компании. Принятие во внимание особенностей региона и конкретно отрасли, мировых тенденций развития необходимо для нормального функционирования предприятия.

Создание инновационных проектов позволит увеличить грузovou базу и создать конкурентное преимущество в регионе. Так, в 2021 г. в Надеждинском районе на базе ТОРа планируется создать Логистический хаб мирового уровня для экспорта сжиженного гелия в страны АТР. Реализация проекта позволит создать в Надеждинском районе от 166 до 323 новых высококвалифицированных рабочих мест. Проект предполагает создание логистического центра обслуживания гелиевых контейнеров для перевозки жидкого гелия, произведенного на Амурском газоперерабатывающем заводе вблизи города Свободный в Амурской области. На базе этого же порта-хаба

планируется создать оптово-распределительный центр сельскохозяйственной продукции, связанный с таким же центром в Московской области [10]. Это позволит увеличить грузовую базу за счет экспорта сельскохозяйственной продукции в АТР.

Регистрация судоходной компании на территории свободного порта Владивосток также несет выгоды. Это льготные преференции, возможность применения процедуры свободной таможенной зоны и привлечение инвестиций. В данный момент на территории СПВ зарегистрировано 432 резидента, привлечено инвестиций 366 млрд р. и создано 35900 рабочих мест [13].

В стратегии развития Владивостокский морской торговый порт ставит перед собой цель создать логистический центр для синхронизации работы с ОАО «РЖД», увеличить количество специализированных терминалов для нефтепродуктов, автомобилей, зерна и контейнеров. Это даст возможность увеличить пропускную способность порта. Также особое место отводится повышению квалификации кадров и привлечение студентов с помощью стипендиальных программ.

Также в Стратегии социально-экономического развития Приморского края особая роль отводится транспортно-логистической отрасли. Создание центра международного сотрудничества в регионе с ориентацией на внешнюю торговлю невозможно без наличия транспортно-логистического кластера. Этого можно добиться путем всестороннего внедрения инновационных технологий и ускоренного развития отсталых районов [22].

Заключение

На основе проведенных исследований можно сделать следующие выводы. Повышение конкурентоспособности является одной из важнейшей задач экономического развития региона и страны в целом. К основным факторам, влияющим на конкурентоспособность морских портов, относятся: географические, инфраструктурные, логистико-технологические, геополитические и институциональные. Влияние каждого фактора неодинаково и следует рассматривать их через систему показателей.

Основными направлениями морских грузоперевозок являются трансатлантические перевозки, грузопоток Европа – Азия и транстихоокеанские перевозки. Из 20 крупнейших портов мира 17 входят в Азиатско-Тихоокеанский регион.

В настоящее время Азиатско-Тихоокеанский регион относится к быстроразвивающемуся региону, благодаря наличию грузовой базы, быстроразвивающейся экономике и исчерпанию потенциала портов Европы и Америки. Тем не менее замедление темпов развития Китая снизило грузооборот и соответственно прибыль судовых компаний.

В последние годы рост пропускной способности портов происходит за счет развития портовой инфраструктуры и портов-хабов при развитии соответствующих технологий и применении их в логистике морских перевозок. На рост грузооборота портов позитивное влияние оказывают создаваемые свободные экономические и таможенные зоны. Увеличение плеч морских перевозок происходит за счет исчерпания ресурсов и появления новых участников рынка, в следствие чего повышается вместимость судов. Негативные последствия оказывает морской транспорт и портовая инфраструктура на экологию, что приводит к использованию энергоэффективных технологий.

Крупнейшими судовыми компаниями в мире, которым принадлежит большая доля на рынке являются Maersk, Mediterranean Shipping Company,

CMA CGM Group, China Ocean Shipping (Group) Company, Harap-Lloyd. В сумме этим компаниям принадлежит половина мирового флота.

Российские морские порты Дальнего Востока являются ключевыми звеньями транспортной системы страны за счет быстроразвивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона и близости грузовой базы Дальнего Востока и Сибири.

На морской транспорт приходится около 17% всего объема перевозок на Дальнем Востоке. Основную роль в этом процессе играет Приморский край. Вырос грузооборот с иностранными государствами и увеличилось расстояние грузоперевозок. Каботаж значительно уменьшился, почти в два раза. Несмотря на это, каботаж является неотъемлемой частью грузооборота портов Приморья и почти равен заграничным, за счет транзита иностранных грузов дальше на север страны. Крупнейшими портами края являются Восточный, Находка, Владивосток и Посьет

Крупнейшей судовой компаний Приморского края и Дальнего Востока является ПАО «Дальневосточное морское пароходство». На протяжении нескольких лет компания терпит убытки. Неудачи судоходной компании связаны с превышением предложения над спросом на морские перевозки. Это связано со снижением темпов роста Азиатско-Тихоокеанского региона, последствиями экономического кризиса, санкции со стороны США и ЕС и ответные российские санкции, падение курса национальной валюты.

Для повышения конкурентоспособности судовых компаний требуются меры со стороны правительства и самой компании. Это наращивание грузовой базы региона, упрощение регистрации судов под флагом РФ, внедрение инновационных технологий. Наращивание грузовой базы в будущем может произойти за счет создания порта-хаба в Надеждинском районе. Также использование налоговых льгот и преференций свободного порта Владивосток дает конкурентное преимущество отечественным компаниям в регионе.

Список использованных источников

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс] : от 30 апреля 1999 г. №81-ФЗ : принят Гос. Думой 31.03.1999 г. : [ред. от 29.12.2017 г.]. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916.
2. О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ : принят Гос. Думой 16.10.2007 г. : [ред. от 29.12.2017 г.]. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390
3. Бодровцева, Н. Ю. Оценка конкурентоспособности морских портов с использованием метода анализ среды функционирования / Н.Ю. Бодровцева // Молодой ученый. – 2017. – №6. – С. 208–213.
4. Бодровцева, Н.Ю. Понятие и виды конкурентоспособности морских портов / Н.Ю. Бодровцева // ТДР. – 2016. – №5. – С. 31–33.
5. Бодровцева, Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов / Н.Ю. Бодровцева // ТДР. – 2017. – №2. – С. 105–109.
6. Буянова, Л. Н. Основные Направления повышения конкурентоспособности морского транспорта России / Л.Н. Буянова // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2009. – №1. – С. 109–113.
7. Вербило, О.М. Тенденции в логистике, влияющие на конкурентоспособность портов / О.М. Вербило // Логистика и управление цепями поставок. – 2012. – №4. – С. 30–36.
8. Гапочка, А.А. Международные морские порты-хабы как фактор развития региона балтийского моря : дис. ... к-та экон. наук : 08.00.14 / А.А. Гапочка – СПб., 2017. – 177 с.

9. Друзь, И.Б. К моделированию рыночного развития региональных морских портов Дальнего Востока Российской Федерации / И.Б. Друзь, С.М. Затепакин // ТДР. – 2015. – №6. – С. 214–216.
10. Информационное агентство PrimaMedia [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.primamedia.ru>.
11. Информационное агентство РЖД партнер [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.rzd-partner.ru>.
12. Контейнерная платформа Sea Rates [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.searates.com>.
13. Корпорация развития Дальнего Востока [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://erdc.ru/about-spv>.
14. Курганов, И.Э. Динамика и структура морских грузоперевозок в АТР в современных экономических условиях / И.Э. Курганов, О.И Костюкова // Экономика и менеджмент. – 2018. – № 3(15). – С. 40–46.
15. Обзор морского транспорта 2015, ЮНКТАД [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.unctad.org>.
16. Обзор морского транспорта 2016, ЮНКТАД [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.unctad.org>.
17. Официальный сайт CMA CGM Group [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.cma-cgm.com>.
18. Официальный сайт COSCO [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.coscoshipping.com>.
19. Официальный сайт FESCO [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.fesco.ru>.
20. Официальный сайт Maersk [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.maerskline.com>.
21. Официальный сайт Mediterranean Shipping Company [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.msc.com>.

22. Романов, М.Т. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2050 г. / М.Т. Романов, П.Я. Бакланов // Таможенная политика России на дальнем востоке. – 2013. – № 2(63). – С.19–38.
23. Российский морской регистр судоходства [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://rs-class.org>.
24. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.rosmorport.ru>.
25. Тарухина, А.С. Теоретические основы оценки конкурентоспособности морских портов / А.С. Тарухина // Эксплуатация морского транспорта. – 2012. – №2. – С. 3–8.
26. Титов, А.В. Современные тенденции развития морских портов в мире и их влияние на портовую индустрию России / А.В. Титов, Д.Б. Ивашкович // Морская техника и технология. – 2016. – №1. – С. 115–124.
27. ФГУП «Росморпорт» [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.rosmorport.ru>.
28. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Электрон. Дан. – Режим доступа : <http://www.gks.ru>.
29. Федеральное агентство морского и речного транспорта [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.morflot.ru>.
30. Фисенко, А.И. Конкурентоспособность морских портов дальнего востока и проблемы формирования их грузовой базы / А.И. Фисенко, И.А. Кулешова // ТДР. – 2013. – №1. – С. 189–192.
31. Фисенко, А.И. Северо-Восточный регион Китая в системе формирования транзитной грузовой базы для свободного порта Владивосток / А.И. Фисенко // ТДР. – 2015. – №3. – С. 102–106.
32. Association of Pacific ports [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.pacificports.org>.
33. International maritime organization [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.imo.org>.

34. List of vessels [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://fleetphoto.ru>.

35. Maritime Department the Government of the Hong Kong Special Administrative Region [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://www.mardep.gov.hk>.

36. Overview of China's top ten ports [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.glorypower.net/en/knowledgeshow.asp?ciid=4>.

37. Port Industry Statistics. World Port Rankings. American Association of Port Authorities [Электронный ресурс] – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.aapa-ports.org>.

38. Port technology [Электронный ресурс] – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://www.porttechnology.org>.

39. The World Bank [Электронный ресурс] – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.worldbank.org>.

40. World maritime news [Электронный ресурс] – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://worldmaritimeneeds.com>.

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента _____

Овсянкина Кирилла Александровича
(фамилия, имя, отчество)

специальность (направление) 38.03.01 Экономика, профиль «Мировая экономика»

_____ группа Б1401ама

на тему Конкурентоспособность судовых компаний Приморского края в АТР

Руководитель ВКР _____

д.э.н., профессор,
(ученая степень, ученое звание)

Е.П. Жариков
и. о. фамилия)

Дата защиты ВКР « ___ » июня 2018 г.

1. Объем работы: количество страниц 62_; таблиц 20_; рисунков 1_, приложений ___.

2. Цель и задачи дипломного исследования:

Цель: исследовать конкурентоспособность морского транспорта Приморского края в АТР.

Задачи:

- изучить сущность, формы и методы международной конкуренции судовых компаний;
- выявить факторы, влияющие на конкурентоспособность судовых компаний;
- провести анализ участников морских грузоперевозок в АТР;
- исследовать роль судовых компаний Приморского края в АТР.

3. Актуальность, теоретическая, практическая значимость темы исследования:

Обусловлена высокими темпами развития АТР, необходимостью активного участия в морском грузообороте региона, что невозможно без повышения эффективности морских перевозок и обеспечения их конкурентоспособности. Необходимость мониторинга этих вопросов и определяет актуальность выбранной темы исследования.

4. Соответствие содержания работы заданию (полное и неполное):
формально полное

5. Основные достоинства и недостатки ВКР:

Достоинства: 1) формальное соответствие плану работы; 2) использование статистического материала в качестве доказательной базы,

Недостатки: постоянный уход от содержательного наполнения работы по исследованию судовых (судоходных) компаний в сторону анализа деятельности морских портов.

6. Степень самостоятельности и способности дипломника к исследовательской работе:

Овсянкин К.А. выполнил работу самостоятельно, проявив определенные способности к исследовательской работе.

7. Оценка деятельности студента в период выполнения дипломной работы:

Овсянкин К.А. старался выполнить работу, своевременно, хотя и недостаточно качественно, реагируя на замечания руководителя.

8. Достоинство и недостатки оформления текстовой части, графического, демонстрационного, иллюстративного, компьютерного и информационного материала. Соответствие его оформления требованиям ГОСТ, образовательным и научным стандартам:

Работа оформлена в соответствии с требованиями ГОСТ, содержит представительный информационный материал в виде таблиц и диаграмм. К сожалению: 1) встречается отсутствие привязки таблиц и рисунков к тексту (например, табл. 1); 2) отсутствие в названиях таблиц и рисунков субъектов, к которым они относятся.

Уровень оригинальности текста выпускной квалификационной работы "Конкурентоспособность судовых компаний в АТР" - не менее 60 %.

9. Целесообразность и возможность внедрения результатов дипломного исследования:

Ряд полученных автором результатов - классификация факторов конкурентоспособности морских портов; составленные автором таблицы по перевозке грузов морским транспортом по видам плавания, данные, хотя и разрозненные, по вкладу морского транспорта в экономику региона и др. могут быть использованы в учебном процессе.

Заключение: Работа заслуживает оценки «ХОРОШО - ОТЛИЧНО» (решение принять по итогам защиты), а её автор - присвоения соответствующей квалификации.

Руководитель ВКР _____ д.э.н., профессор
(должность, уч.звание)


(подпись)

Е.П. Жариков
(и.о.ф)

«13» июня 2018 г.