

МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

СУДА

Мировая торговля судами в 2000-е годы

А. В. Холлов, консалтинговая компания "Влант"

Исследование международной торговли гражданскими судами в 2000-е годы, выполненное консалтинговой компанией "Влант", позволяет судить о значительном увеличении ее объемов и масштабных сдвигах в географической структуре, произошедших за последние несколько лет. Помимо непосредственно судов (грузовых, пассажирских, рыболовных, исследовательских, вспомогательных и пр.), в состав рассматриваемой товарной группы продукции также включены плавучие платформы, доки, драги и аналогичные плавсредства.

Главная особенность судов как предмета международной торговли состоит в том, что покупаемое или продаваемое судно часто не пересекает национальных таможенных границ, вследствие чего не фиксируется внешнеторговой статистикой, но отображается в национальном платежном балансе в категориях товарного экспорта и импорта. В связи с высокой концентрацией экспорта по странам-производителям и направленностью большей части поставок на страны, лишь предоставляющие формальный флаг регистрации, внешнеторговая статистика фиксирует примерно 96% глобального экспорта и 40 - 45% импорта судов.

Значительное увеличение физических объемов мировой товарной торговли и высокие темпы роста большинства национальных экономик в истекшем десятилетии, особенно в 2004 - 2007 гг., создали предпосылки для бума в мировом судостроении и, как следствие, резкого увеличения торговли судами. Так, согласно данным ЮНКТАД, за 2001 - 2008 гг. морские международные грузоперевозки возросли на 2,2 млрд. т, на предыдущее такое же увеличение потребовалось два десятилетия (80 - 90-е годы).

По оценке компании "Влант", за 2001 - 2008 гг. мировая торговля судами увеличилась в 3,6 раза - с 41 млрд. до 148 млрд. долл. При этом в 2001 - 2005 гг. среднегодовые темпы прироста торговли составляли 12,8%, а в 2006 - 2008 гг. - 25,8%, в том числе в 2008 г. - 34,9%.

Крупнейшим экспортером судов в 2000-е годы стала Республика Корея, опередившая лидировавшую на протяжении четырех десятилетий Японию. За 2001 - 2008 гг. южнокорейский экспорт судов увеличился в 5 раз, а доля в мировом экспорте - с 20,2 до 27,7%. В то же время японский экспорт вырос лишь в 2 раза, а его удельный вес в глобальных поставках уменьшился с 25,2 до 13,4%. На 3-е место в середине 2000-х годов вышла КНР, которая в 2008 г. практически догнала Японию, всего

лишь за три года удвоив долю в мировом экспорте (до 13,2%).

Крупными экспортерами судов стабильно выступают Германия, Италия, Польша и Франция, обеспечивающие от 2,5 до 5,5% мирового экспорта каждая. Заметно укрепили позиции на мировом рынке Турция и Индия, при этом доля Турции в последние годы стабильна (1,7 - 1,8%), тогда как Индия продолжает увеличивать свой вес (0,9% в 2005 г., 1,8% в 2008 г.).

Россия по экспорту гражданских судов находится в начале третьего десятка стран, ее доля сохраняется на уровне 0,8 - 0,9%.

Мировой экспорт судов в 2000-е годы

	2000 г.	2005 г.	2007 г.	2008 г.	2000 г.	2005 г.	2007 г.	2008 г.
	(млрд. долл.)				(% к итогу)			
В с е г о	40,7	74,4	109,7	148,0	100	100	100	100
Респ. Корея	8,23	17,23	26,63	40,97	20,2	23,2	24,3	27,7
Япония	10,27	11,80	15,52	19,82	25,2	15,9	14,2	13,4
КНР	1,63	4,66	12,22	19,57	4,0	6,3	11,1	13,2
Германия	1,58	2,04	4,92	6,40	3,9	2,7	4,5	4,3
Италия	2,23	3,85	6,09	6,31	5,5	5,2	5,6	4,3
Польша	1,03	3,03	3,57	3,93	2,5	4,1	3,3	2,7
Франция	2,15	1,91	2,69	3,62	5,3	2,6	2,4	2,4
США	1,11	1,99	3,14	3,23	2,7	2,7	2,9	2,2
Турция	0,12	1,25	1,82	2,65	0,3	1,7	1,7	1,8
Индия	0,05	0,65	1,29	2,62	0,1	0,9	1,2	1,8
Нидерланды	0,72	1,46	2,28	2,23	1,8	2,0	2,1	1,5
Финляндия	1,05	0,51	2,35	2,21	2,6	0,7	2,1	1,5
Великобритания	0,91	1,24	3,34	2,18	2,2	1,7	3,0	1,5
Норвегия	1,15	1,57	1,82	2,13	2,8	2,1	1,7	1,4
Панама	0,32	1,20	0,99	2,05	0,8	1,6	0,9	1,4
Сингапур	0,72	1,01	1,12	2,02	1,8	1,4	1,0	1,4
Россия	0,44	0,56	0,94	1,33	1,1	0,8	0,9	0,9
Испания	1,08	3,61	2,83	0,94	2,7	4,9	2,6	0,6
Прочие	5,91	14,81	16,12	23,83	14,5	19,9	14,7	16,1

И с т о ч н и к и: "COMTRADE", национальная внешнеторговая статистика, оценки компании "Влант".

Мировой импорт судов в 2000-е годы

	2000 г.	2005 г.	2007 г.	2008 г.	2000 г.	2005 г.	2007 г.	2008 г.
	(млрд. долл.)				(% к итогу)			
В с е г о	40,7	74,4	109,7	148,0	100	100	100	100
Панама	8,00	9,30	13,00	19,00	19,7	12,5	11,9	12,8
Сингапур	1,45	4,00	8,30	13,00	3,6	5,4	7,6	8,8
Маршалловы о-ва	0,63	2,30	4,75	8,20	1,5	3,1	4,3	5,5
Германия	1,95	3,51	6,00	8,13	4,8	4,7	5,5	5,5
Либерия	4,30	4,00	5,60	7,70	10,6	5,4	5,1	5,2
США	2,40	2,80	3,50	6,00	5,9	3,8	3,2	4,1
Норвегия	2,84	3,00	2,45	5,80	7,0	4,0	2,2	3,9
Гонконг	0,73	2,10	3,50	5,30	1,8	2,8	3,2	3,6
Великобритания	1,80	2,80	4,00	5,00	4,4	3,8	3,6	3,4
Индия	0,54	1,86	2,89	4,81	1,3	2,5	2,6	3,3
Багамские о-ва	1,55	3,35	4,20	4,60	3,8	4,5	3,8	3,1
Мальта	0,55	1,10	1,65	4,15	1,4	1,5	1,5	2,8
Италия	0,76	1,56	2,14	3,54	1,9	2,1	2,0	2,4
Греция	1,90	1,70	3,63	3,41	4,7	2,3	3,3	2,3
Респ. Корея	0,19	1,11	1,86	3,35	0,5	1,5	1,7	2,3
Кипр	0,57	1,45	2,20	3,30	1,4	1,9	2,0	2,2
Бермудские о-ва	0,40	1,00	2,90	2,50	1,0	1,3	2,6	1,7
Польша	0,17	1,63	1,66	2,37	0,4	2,2	1,5	1,6
Россия	0,24	0,76	0,89	1,83	0,6	1,0	0,8	1,2
Испания	0,55	3,88	0,83	0,76	1,4	5,2	0,8	0,5
Прочие	9,2	21,2	33,7	35,3	22,5	28,5	30,7	23,8

И с т о ч н и к и: "COMTRADE", национальная внешнеторговая статистика, оценки компании "Влант".

Ведущими импортерами судов являются страны “удобного флага” - государства и территории, предоставляющие льготные условия регистрации и использования торговых судов. В 2008 г. их доля в мировом импорте, по оценке компании “Влант”, составила 58% против 51% в 2005 г. Главным импортером судов в 2000-е годы стабильно выступает Панама, однако в последние годы ее удельный вес существенно ниже, чем в начале 2000-х годов (12 - 13% против 18 - 20%). На второе место вышел Сингапур, удельный вес которого в мировом импорте стабильно увеличивается, достигнув в 2008 г. 8,8%. Третье место в 2008 г. заняли Маршалловы о-ва, чья доля за 2001 - 2008 гг. выросла в 3,5 раза - до 5,5%. Немного уступила им Германия - крупнейший покупатель судов, не специализирующийся на их регистрации. Либерия, в начале 2000-х годов бывшая вторым по величине импортером судов, в 2008 г. заняла только 5-е место, ее доля в мире снизилась с 10,6 до 5,2%.

Крупными импортерами судов стабильно являются США, Норвегия, Гонконг, Великобритания, Багамские о-ва, Греция, Италия. Быстро увеличивает их закупки Индия, в 2008 г. замкнувшая первую десятку стран-импортеров.

Россия значительно увеличила импорт судов, став в 2008 г. их нетто-импортером. Ее доля в мировом импорте достигла 1,2%, что соответствует месту в начале третьей десятка стран.

В товарной структуре мировой торговли судами можно выделить следующие позиции (по данным за 2008 г., %): грузовые суда - более 65, пассажирские суда - 6, суда для отдыха и спорта - 12, рыболовные суда - 0,6, суда, идущие на слом, - 0,5, плавучие платформы - около 7, прочие суда и плавсредства - 8,5. Следует отметить, что из общего объема торговли до 15% составляют суда и плавсредства, бывшие в эксплуатации.

Мировая торговля грузовыми судами в 2008 г. достигла 97 млрд. долл., или более 65% общей торговли судами, что на несколько процентных пунктов меньше, чем в середине 2000-х годов. Из этого объема 45% приходится на танкеры, 55% - на суда других типов.

В экспорте грузовых судов доминируют Республика Корея, Япония и КНР. В 2008 г. они обеспечи-

ли 73% поставок на мировой рынок, тогда как в экспорте судов всех типов их доля была на 19 процентных пунктов меньше (54%). При этом у Республики Корея доля грузовых судов в экспорте составила 84%, у Японии - 96,5%, у КНР - 87,5%. В стоимостном выражении показатели лидирующей тройки составили 34,46 млрд., 19,14 млрд. и 17,14 млрд. долл. соответственно.

Крупными экспортерами грузовых судов выступают Германия (2,4 млрд. долл. в 2008 г.), Польша (2,2 млрд.), Турция (2,05 млрд.), Норвегия (1,6 млрд.) и Хорватия (1,45 млрд.), Италия (1,25 млрд.), Дания (1,15 млрд.), Индия, Румыния (по 1,1 млрд.), Россия и Тайвань (по 0,8 млрд.). В отдельные годы фиксируются значительные поставки бывших в эксплуатации судов из некоторых стран “удобного флага”, так в 2008 г. большие объемы экспорта судов отмечались у Панамы (1,87 млрд. долл.), Маршалловых о-вов (1,45 млрд.) и Мальты (1,2 млрд.).

Величиной импорта грузовых судов выделяются в первую очередь страны “удобного флага”: Панама (16,5 млрд. долл. в 2008 г.), Сингапур (10 млрд.), Маршалловы о-ва (8 млрд.), Либерия (6,5 млрд.), Гонконг (5 млрд.), Багамские о-ва (4,4 млрд.), Мальта (3,8 млрд.), Греция и Кипр (по 3 млрд.). Из прочих стран можно отметить Германию (7,6 млрд. долл.), Норвегию (3,6 млрд.), Республику Корея (3,1 млрд.) и Великобританию (3 млрд.), хотя Норвегия и Великобритания в определенной степени тоже являются странами “удобной” регистрации.

Мировой экспорт танкеров в 2008 г. составил 43 млрд. долл. Их крупнейший поставщик - Республика Корея, обеспечивающая почти половину глобального экспорта (около 21 млрд. долл. в 2008 г.). Танкеры формируют более половины корейского экспорта судов, в т. ч. 60% поставок грузовых судов. Величиной экспорта танкеров выделяются Япония и КНР (7,4 и 5,6 млрд. долл. в 2008 г.), однако для них эта позиция не является определяющей. На экспорте танкеров специализируются Турция и Хорватия, где на них приходится 50 - 60% поставок. При этом Турция за несколько лет совершила рывок в танкеростроении: в 2006 - 2008 гг. ее экспорт увеличился в 5 раз, в результате чего страна, ранее замыкавшая десятку ведущих постав-

щиков данной продукции, переместилась на прочное 4-е место. Помимо указанных стран, крупными экспортерами новых танкеров являются Норвегия и Польша.

Наибольшую величину импорта танкеров в 2008 г. имели Панама (5,65 млрд. долл.), Сингапур (5,2 млрд.), Маршалловы острова (4,3 млрд.), Либерия (3,6 млрд.), Багамские острова и Гонконг (по 2,1 млрд.), Кипр и Мальта (по 2 млрд.), Греция (1,8 млрд.) и Норвегия (1,6 млрд.).

Торговля пассажирскими судами (включая паромы) увеличилась с 5 млрд. долл. в 2005 г. до 9 млрд. в 2008 г., а ее удельный вес в мировой торговле судами - с 4,5 до 6%. Крупнейшими экспортерами пассажирских судов являются европейские страны - Италия, Финляндия, Германия, Франция и Польша, доля которых в мировом экспорте выросла с 50% в 2005 г. до 75% в 2008 г. Показатели стран-лидеров по отдельности испытывают сильные колебания от года к году, что связано со спуском на воду крупных пассажирских лайнеров или паромов, происходящим неравномерно. Например, в 2005 - 2008 гг. экспорт составлял (млрд. долл.): Италия - от 0,86 до 1,96, Финляндия - от 0,04 до 1,39, Германия - от 0,49 до 1,74, Франция - от 0,23 до 1,47 и Польша - от 0,39 до 0,72.

Среди ведущих импортеров пассажирских судов можно выделить две группы стран: 1) промышленно развитые страны, регулярно осуществляющие крупные закупки (от 0,5 млрд. до 1,5 млрд. долл. ежегодно), - США, Великобритания, Италия и Норвегия и 2) страны “удобного флага”, чьи закупки испытывают очень сильные колебания (от 0 до 1,5 млрд. долл.), - Панама, Бермудские о-ва, Багамские о-ва, Каймановы о-ва. В 2008 г. в пятерку ведущих импортеров вошла Индия.

Торговля судами для отдыха и спорта, по оценке компании “Влант”, в 2008 г. составила 17,8 млрд. долл. (12% мировой торговли судами в целом) против 12 млрд. (11%) в 2005 г. Из общей стоимости на моторные лодки и катера пришлось около 65%, на надувные - около 2,5%, на парусные и прочие суда - по 16,5%.

Главными экспортерами судов для спорта и отдыха выступают Италия (в 2008 г. - 3,1 млрд. долл., 17,5% мирового экспорта), США

(2,6 млрд., 14,5%), Германия (2,1 млрд., 12%), Франция (1,9 млрд., 10,5%) и Великобритания (1,8 млрд., 10%). Наиболее динамично развивает их экспорт Германия, за несколько лет увеличившая поставки в 4 раза, а долю на мировом рынке - в 2,5 раза. В число крупных поставщиков также входят Нидерланды, Канада, Польша, Испания, Тайвань, Турция, Швеция, Финляндия и КНР.

Основными покупателями судов для спорта и отдыха являются Каймановы о-ва (1,4 млрд. долл. в 2008 г.), США (1,25 млрд.; до 2008 г. занимали 1-е место в мире), Италия (1,1 млрд.), Франция (1,1 млрд.) и Канада (0,8 млрд.). Крупными импортерами выступают также Испания (в 2005 г. уступала только США, но впоследствии снизила импорт почти вдвое), Австралия, Норвегия, Великобритания, Греция, Германия, Хорватия, Нидерланды, Швеция и Бермудские о-ва.

Торговля судами для ловли и переработки рыбы, по оценке компании "Влант", в 2008 г. составила около 0,9 млрд. долл. (0,6% совокупного объема). Для данного сегмента характерна относительная стабильность объемов мировой торговли при колебании показателей отдельных стран (объемов поставок и удельных весов). Существенную часть торговли составляют суда, бывшие в эксплуатации, реализуемые странами из старых районов рыболовства в государства с активно развивающейся рыбной ловлей либо просто меняющие национальную приписку.

В 2000-е годы мировой экспорт рыболовных судов находится в пределах 0,75 - 0,9 млрд. долл. Ведущими поставщиками судов этого типа на мировой рынок выступают Норвегия, Польша, Испания, Россия, Тайвань, Исландия и Дания.

Экспорт рыболовных судов отдельными странами в 2000-е годы

	2000 г.	2005 г.	2007 г.	2008 г.
	(млн. долл.)			
Дания	40	20	0	49
Ирландия	2	8	74	8
Исландия	23	32	53	21
Испания	126	92	37	140
КНР	11	34	22	20
Н. Зеландия	1	22	44	17
Норвегия	205	89	121	86
Польша	22	156	94	186
Россия	116	41	36	36
Тайвань	29	42	33	128

Источники: "COMTRADE", внешнеторговая статистика Тайваня.

Список ведущих стран - импортеров рыболовецких судов также подвержен большим изменениям. Стабильно в значительных объемах их закупают Норвегия, Польша, Исландия, Фарерские о-ва, Канада, Чили и КНР. В 2008 г. основными импортерами были (млн. долл.): Норвегия - 188, Польша - 158, Ангола - 110, Республика Корея - 60, США - 44, Канада - 35, Иран - 34, Чили - 28, Маврикий - 21 и КНР - 20.

Определение точного уровня мировой торговли плавучими платформами сильно затруднено по ряду причин. Во-первых, данная продукция в наименьшей степени из всех плавсредств привязана к таможенной территории государства, а значит, хуже всего отображается внешнеторговой статистикой. Во-вторых, будучи весьма сложными сооружениями, морские платформы порой попадают в группу неклассифицируемых товаров. В-третьих, поставка таких платформ часто связана с проектами, реализуемыми нерезидентами, кроме того, она может осуществляться на какой-то определенный, хоть и длительный, срок, что обуславливает возможность применения разных подходов к учету данной продукции во внешней торговле той или иной страны.

По оценке компании "Влант", в 2008 г. мировая торговля плавучими платформами составила примерно 10 млрд. долл. Ее географическая структура весьма непостоянна, что обусловлено неравномерностью реализации крупных морских нефтегазовых проектов, с которыми в наибольшей степени связан рынок данной продукции. Главным поставщиком платформ на мировой рынок стала Республика Корея, существенно меньший вес имеют Сингапур и США, со значительным отставанием от них следуют Нидерланды и, с недавних пор, КНР. В отдельные годы отмечаются крупные поставки из других стран, как правило продающих подержанные платформы. Европейские страны, первенствовавшие в этой области в прошлом десятилетии (Великобритания, Норвегия и Франция), а также Япония в несколько раз сократили свой удельный вес в данном сегменте.

Основными импортерами платформ выступают страны с развитой или развивающейся масштабной морской добычей нефти и га-

за. География импорта характеризуется сильной изменчивостью от года к году. Так, тройка крупнейших импортеров плавучих платформ в последние годы выглядела следующим образом: 2005 г. - Ангола, Россия и Кот-д'Ивуар, 2006 г. - ОАЭ, Индонезия и Азербайджан, 2007 г. - Нигерия, Саудовская Аравия и Габон, 2008 г. - Таиланд, Ангола и США. Помимо указанных стран, в числе крупных покупателей рассматриваемой продукции в этот период были Индия, Австралия, Венесуэла, Бразилия, Мексика, Ливия и Сингапур.

Группа прочих судов и плавсредств в 2008 г. составляла 8,5% мировой торговли судами (12,5 млрд. долл.). В эту группу входят буксиры и другие вспомогательные суда, исследовательские суда, плавучие краны и доки, другие плавсредства (плоты, бакены, маяки и т. п.). Экспорт таких судов в наибольших объемах осуществляет Республика Корея (до 30% мирового), с большим отставанием от которой следуют КНР, Нидерланды, Индия, Польша и Япония (по 5 - 10% мирового экспорта). Значительным импортом рассматриваемой продукции стабильно характеризуются Норвегия, Саудовская Аравия, Индия, Индонезия, Сингапур, ОАЭ, США, Великобритания.

БИКИ 20.IV.2010

В судостроении Вьетнама

В настоящее время во Вьетнаме насчитывается около 60 предприятий по строительству и ремонту судов, принадлежащих главным образом министерствам транспорта, национальной обороны и рыболовства. Значительная часть этих предприятий объединена в рамках "Vinashin", государственной судостроительной группы Вьетнама.

За последние 10 лет Вьетнам поднялся на 11-е место в мире по объему строительства судов, а к 2015 г. намерен занять уже четвертое место. Выполнению этой задачи призвана помочь программа развития вьетнамской промышленности и судостроения на 2001 - 2015 гг. Она предусматривает создание новых и модернизацию старых верфей "Vinashin", а также переход всей отрасли на современные технологии производства.