

«ТРИ КИТА» МИРОВОГО СУДОХОДСТВА XX ВЕКА

Лошкарев А. Г., старший преподаватель кафедры экономики и морского права Херсонской государственной морской академии, E-mail: stovba_t@rambler.ru;

Стовба Т. А., к.э.н., доцент, доцент кафедры экономики и морского права Херсонской государственной морской академии, E-mail: stovba_t@rambler.ru

Большая часть объема мировых перевозок осуществляется морским транспортом. Поэтому выявление закономерностей современного развития морского транспорта позволит предвидеть те трансформации, которые меняют структуру спроса на морские транспортные услуги и, соответственно, стимулируют создание новых типов судов и реформирование портового хозяйства. На основе анализа вклада самых влиятельных лиц мирового судоходства XX века – творцов этих революционных изменений – установить современные прогрессивные направления развития морского транспорта.

Установлено, что тремя самыми влиятельными лицами на развитие мирового судоходства XX века являются Аристотель Онассис, Малькольм Маклин и Тед Арисон, которые заложили основы прогрессивных направлений работы морского флота.

Выявлены тенденции развития мирового транспортного флота. Установлено, что при значительном увеличении объема перевозок наливных и навалочных грузов рост размеров танкеров и балкеров прекратился, так как дальнейшее увеличение их размеров резко снижает экономическую эффективность. Вместимость и размеры контейнеровозов продолжают расти, что обусловлено стабильным ростом грузопотока, ускорением грузопереработки и способствует снижению стоимости перевозки в пересчете на 1 контейнер. В круизном бизнесе рост размеров судов продолжается, так как существующие ограничения по заходу во многие интересные для туристов порты преодолеваются постановкой лайнеров на внешнем рейде с доставкой пассажиров на берег и обратно катерами.

Ключевые слова: морские транспортные услуги, изменение конъюнктуры фрахтовых рынков, тенденции развития мирового транспортного флота, увеличение размеров и дедейти судов, контейнерные перевозки, преобразование рынка круизного судоходства.

Введение. $\frac{3}{4}$ поверхности земного шара занимают моря и океаны, которые являются удобными водными путями сообщения. Поэтому издревле люди использовали различные средства, начиная от плотов и челнов-однодеревек, применяемых первоначально для рыболовства, до судов для перевозки пассажиров и грузов.

Со временем, по мере роста объемов международной торговли, углубления географического разделения труда, вовлечения в товарооборот все большего количества сырьевых и топливных ресурсов, ускоренного развития ряда стран и регионов мира, усиления экономической и транспортной глобализации происходит постоянное увеличение объема мировых перевозок, большая часть которых осуществляется морским транспортом.

Использование естественных водных путей, возможность увеличения размеров транспортных средств, что приводит к уменьшению энергопотребления и снижает эксплуатационные расходы, применение новых, революционных технологий грузовых работ обеспечило сравнительно невысокую себестоимость перевозки грузов. Резкий рост объема морских перевозок при относительно невысокой их стоимости при одновременном значительном сокращении времени доставки товаров и привел во второй половине XX века к значительному увеличению производства при обеспечении снижения себестоимости товаров.

История развития морских перевозок чрезвычайно интересна и изучать ее, также как и вообще историю, лучше через биографии великих людей, творцов этих революционных изменений.

Анализ последних исследований, в которых положено начало решению проблемы. Авторы разделяют мнение М. де Сервантеса, который отмечал, что история – пример и поучение для настоящего, предостережение для будущего. Из истории можно многое почерпнуть и политикам, и промышленникам.

Оценивая степень научной разработанности темы исследования, необходимо отметить, что история и состояние мирового судоходства издавна находятся в сфере внимания многих ученых и практиков. Х. Ханке [1] раскрыл историю развития судостроения. К. Лебе уделил внимание специфике линейного и трампового судоходства, пассажирскому морскому сообщению, развитию портовой инфраструктуры [2]. Н. Т. Примачев и др. изучали проблемы экономической стабильности судоходства [3]. В. В. Винников и др. изложили концепцию формирования и реализации транспортных технологий на водном транспорте с учётом логистических систем по перевозке и переработке грузов [4]. А. Л. Кузнецов, Я. Я. Эглит приводят характеристики контейнеровозов, классификацию и типы судов для перевозки контейнерных грузов [5]. Клименко К. Н. рассмотрел эксплуатационные особенности специализированных судов для контейнерных перевозок, перспективы развития контейнерных перевозок на морском транспорте [6]. Р. Картрайт уделяет внимание проблемам развития и роста круизной индустрии [7]. Ф. Доусон, К. Гарин раскрывают причины и направления эволюции дизайна круизных судов [8, 9]. Б. Кудахи изучил феномен круизного лайнера в Северной Америке [10].

Однако авторы изучали отдельные проблемы и тренды морского транспорта, но уделяли недостаточно внимания ретроспективному анализу прогрессивных направлений развития мирового судоходства.

Целью статьи является изучение истории мирового судоходства XX века на основе анализа секретов успеха самых влиятельных лиц того времени, через призму которых можно выявить закономерности современного развития морского транспорта, что позволит не только оценивать текущее состояние фрахтовых рынков, но и предвидеть трансформации их конъюнктуры, которые меняют структуру спроса на морские транспортные услуги и, соответственно, стимулируют создание новых типов судов и реформирование портового хозяйства. Эти знания истории помогут работникам морского транспорта, а также образовательным учреждениям и представителям деловых кругов успешно адаптироваться к изменениям.

Результаты исследования. Тремя самыми влиятельными лицами в мировом судоходстве XX века газета «Ллойдс Лист» назвала Аристотеля Онассиса, Малькольма Маклина и Теда Арисона. Они оставили значительный след в мировой истории, став удачливыми судовладельцами и пионерами в создании и освоении новых прогрессивных направлений работы морского флота.

Аристотель Онассис хорошо известен морской общественности Украины как создатель судоходной империи и самый удачливый судовладелец. Все, за что он ни брался, от организации массовых перевозок нефти в начале XX века до китобойного промысла, приносило ему значительную прибыль.

С 1932 года он стал заниматься судостроительным бизнесом и в 1950-е годы XX ст. начал первым строить супертанкеры. Судовой магнат и международный бизнесмен в короткий срок создал флот супертанкеров и сухогрузов, который числом судов превосходил флоты многих стран [11].

Некоторые эксперты ставят под сомнение экономическую целесообразность гигантомании при постройке судов. Мировой опыт судоходства имеет множество тому примеров. Самые большие в мире танкеры дедвейтом более 500 тыс. т строились лишь в 70-х годах XX века. Сейчас современный танкер имеет дедвейт до 300 тыс. т. Это объясняется тем, что существующая технология добычи нефти и ее переработки не может обеспечить быструю погрузку и выгрузку танкера грузоподъемностью свыше 200–250 тыс. т. Такие перевозки будут нерентабельными, хотя себестоимость перевозки на танкере (при условии быстрой погрузки и выгрузки, что в настоящее время невозможно обеспечить) очень низка. Поэтому необходимо обоснованно подходить к выбору оптимальных размеров судов. И это касается не только танкеров.

Крупнейший в мире рудовоз «Berge Stahl» дедвейтом 365 тыс. т был построен в 1986 году. Из-за большой осадки (23 метра) судно могло обрабатываться лишь в двух портах в мире – в Понта да Мадейра (Бразилия) и в Европорту вблизи Роттердама.

Балкеры таких размеров в настоящее время не строят. Дедвейт самых крупных судов для перевозки навалочных грузов не превышает 200 тыс. т. Увеличение размеров балкеров было обусловлено низкой стоимостью навалочных грузов и желанием металлургических заводов усреднить состав руды, что возможно при больших ее запасах, однако значительная осадка таких гигантов не позволяет обрабатывать их в большинстве портов, тяготеющих к местам добычи и переработки навалочных грузов.

В середине 70-х годов XX века строили лесовозы дедвейтом 50 тыс. т, но они оказались слишком велики для данного груза, дедвейт самых крупных судов для перевозки лесных грузов теперь не превышает 40–45 тыс. т. [12, С. 38].

В отличие от Аристотеля Онассиса, имена Малькольма Маклина и Теда Арисона совершенно неизвестны не только большинству работников морского транспорта, но и многим специалистам, хотя их идеи и разработки охотно и с большой выгодой применяли пароходства Советского Союза, и даже в начале XXI века они являются актуальными и востребованными.

Малькольм Маклин является пионером в использовании контейнерных перевозок. Будучи водителем грузовика, М. Маклин простоял почти весь день в ожидании, пока докеры вручную разгрузят его машину с хлопком. Он наблюдал, как портовые грузчики застрапливали кипы хлопка, затем поднимали их на борт судна и спускали в трюм, где другие докеры перемещали и укладывали груз, что требовало больших физических усилий и затрат времени. Кроме того, такая погрузка всегда сопровождалась несчастными случаями и мелкими кражами. Тогда М. Маклину пришла идея о создании контейнера стандартного размера, в котором груз был бы предварительно уложен, что обеспечило бы доставку различными видами транспорта – автомобильным, железнодорожным или морским.

Долог и тернист был путь развития контейнерных перевозок. В апреле 1956 года из порта Ньюарк (штат Нью-Джерси) в порт Хьюстон (штат Техас) снялся теплоход «Ideal X» с 58 единицами 35-футовых контейнеров на борту [13, С. 4]. Это был обычный танкер типа Т-2 времен второй мировой войны, и контейнеры размещались на специально оборудованной палубе [14, С. 2]. В 1956 г. погрузка 1 тонны груза традиционным способом стоила 5,86 доллара, при использовании контейнерной технологии снизилась в 36,6 раза и составила менее 16 центов.

Первым ячеистым контейнеровозом считается переоборудованный из обычного сухогруза теплоход «Гейтуэй Сити». Его первый рейс был неудачен – по приходу судна в Пуэрто-Рико с грузом 225 35-футовых контейнеров портовые докеры отказались выгружать такой груз, и судно было вынуждено вернуться обратно [15, С. 108]. Контейнеризация грузов, ранее перегружаемых вручную, резко повышала производительность труда, но приводила к сокращению числа докеров, что вызывало их сопротивление внедрению новой технологии. В 1961 г. Тихоокеанской ассоциации судоходства удалось достичь компромисса с профсоюзами докеров. При перегрузке контейнеров вместо традиционных тарно-штучных грузов в портах профсоюзы получили значительные вклады в пенсионные фонды [16, С. 5]. Следует заметить, что использование контейнеров способствовало значительному снижению физических нагрузок для докеров при выполнении грузовых операций.

Контейнерные перевозки оказались весьма капиталоемкой транспортной системой и первая трансатлантическая линия начала работать только в 1965 году. В 1966 г. благодаря применению контейнерной технологии груз впервые доставили через Атлантику на борту судна «Fairland», при этом получателям он был доставлен на 4 недели быстрее, чем обычно [17, С. 3].

Необходимо было затратить значительные средства на изготовление контейнеров, строительство специализированных судов и терминалов для хранения контейнеров и перевалки на другие виды транспорта, создание действенной системы слежения за движением каждого контейнера. Но выгоды контейнеризации оказались намного выше затрат. В 1959 г. за 1 человеко-час на судно грузили в среднем 0,627 т груза, в 1979 г. благодаря использованию контейнерных технологий – 4234 т. При этом время пребывания судна в порту сократилось с 3 недель до 18 часов [16, С. 5]. Для сравнения: сейчас погрузка/выгрузка одного контейнера на специализированном терминале занимает 1–1,5 мин.

Дешевизна и быстрота перегрузки контейнеров изменила даже маршруты движения грузов. Так, ранее товары из Европы, предназначенные для портов западного побережья США, доставлялись по назначению судами, проходящими через Панамский канал. Сейчас контейнеры с этими товарами перегружаются в порту Монреаль на платформы и по железной дороге доставляются потребителям, при этом время доставки сокращается втрое. Такая же схема применяется при перевозке товаров из Японии и других стран Юго-Восточного региона в страны северной Европы через российские дальневосточные порты и далее по железной дороге до места назначения.

Универсальность и экономичность контейнерных перевозок грузов являются одной из причин роста популярности данного способа доставки. Основным преимуществом является возможность быстрой и сохранной доставки товаров «от двери до двери», причем стоимость такой перевозки ниже, чем при перемещении тарно-штучных грузов обычным способом с перевалками на другие виды транспорта с помощью ручного труда.

Линейный сервис по доставке контейнеров удобен и для судовладельцев, и для грузоотправителей, так как позволяет загружать суда в обоих направлениях и избегать «пустых рейсов», что, естественно, приводит к снижению стоимости перевозки. Кроме того, номенклатура грузов, которые можно перевозить в контейнере, обширна, что делает «универсальные контейнеры» весьма привлекательным способом транспортировки даже для грузовладельцев, ранее предпочитавших накапливать груз до размера паровой партии и перевозить его трамповыми судами. Теперь даже часть нефтеналивных грузов перевозится в специализированных танк-контейнерах.

Это привело к росту размеров и контейнерместимости судов, что существенно снижает стоимость перевозки. Так, по оценкам экспертов, судно вместимостью 10 000 TEU снижает на 37 % операционные расходы в пересчете на 1 контейнер по сравнению с судном вместимостью 4 000 TEU [12, С. 37].

Контейнеровозы на сегодняшний день являются одними из самых востребованных типов коммерческих судов, поскольку позволяют сократить стояночное время судна за счет увеличения темпов грузовых работ, что ускоряет доставку грузов при весьма невысокой стоимости перевозки. Их размеры стремительно растут, и в настоящее время они являются самыми большими по размерам судами в мире, забрав пальму первенства у авианосцев и танкеров.

Совсем недавно, в начале нашего века, огромный резонанс вызвало строительство в Дании серии контейнеровозов типа «Emma Maersk» вместимостью по 15 500 TEU (длина – 397,7 м, ширина – 56,4 м, осадка – 15,5 м), первый из которых был построен в 2006 году.

А только через шесть лет, в конце 2012 года, был спущен на воду контейнеровоз вместимостью 16 020 TEU – CMA CGM Marco Polo (длина – 396 м, ширина – 54 м).

В июне 2013 года компания «Maersk Line» ввела в эксплуатацию головной контейнеровоз серии Triple-E – «Maersk Mc-Kinney Moller» вместимостью 18 000 TEU и длиной 400 м. В 2013–2015 гг. южнокорейской судостроительной компанией «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering» выполнен заказ крупнейшего оператора контейнерных линий – датской фирмы «Maersk» на 10 контейнеровозов класса Triple-E (европейский, экологический, экономичный). Скорость будет составлять 23 узла против 25 узлов у судна

«Emma Maersk», но новые суда будут чрезвычайно экономичны. За счет широкой рекуперации тепловой энергии выхлопных газов, снижения гидродинамического сопротивления движителей, применения более легких материалов для корпуса и деталей механизмов при затратах 1 кВт-часа энергии судно класса Triple-E сможет переместить тонну груза на 184 км, в то время как «Emma Maersk» – лишь на 120 км [17, С. 75].

8 января 2015 года был спущен на воду очередной самый большой контейнеровоз в мире MSC Oscar – вместимостью 19 224 TEU (на 1224 TEU больше, чем «Maersk Mc-Kinney Moller»), а 25 января MSC Oscar уже отправился в свой первый рейс из порта Далянь (Китай) [18].

1 апреля 2015 года судостроитель «Samsung Heavy Industries» объявила, что получила заказ на шесть ультра-больших контейнерных судов вместимостью по 21 100 TEU, заказчик – OOCL (Гонконг), стоимость контракта \$0,95 млрд. Корейская судостроительница может строить суда такого класса благодаря развитой инфраструктуре, квалифицированному персоналу, современному оборудованию. Суда смогут взять на 1 тыс. двадцатифутовых контейнеров больше, увеличив высоту палубного штабеля на 1 контейнер. Поставка судов запланирована на ноябрь 2017 года [18].

Подсчитано, что при этом стоимость доставки одного 20-футового контейнера морем из района Юго-Восточной Азии до Европы будет на 26 % ниже, чем у современных судов [17, С. 77].

Для обработки таких контейнеровозов-гигантов возникла потребность в новых глубоководных подходных каналах, портах и терминалах, оснащении причалов новыми грузовыми средствами, интенсификации обработки судов (необходимо обеспечить не менее 200 перемещений контейнеров в час), реорганизации логистической цепи продвижения контейнеров, чтобы приход одного груженого судна не парализовал работу порта [12, С. 38]. Кроме того, необходимо обеспечить быстрый оборот большого числа контейнеров, подготовить дополнительные площадки для их хранения и транспортные средства для их перемещения.

Контейнерные терминалы существуют почти во всех крупных портах мира. Однако супер-контейнеровозы совершают рейсы, как правило, между 2 портами, так как только при этом обеспечивается их высокая рентабельность. Основными такими портами являются: Шанхай (35 млн. TEU в 2014 году), Сингапур (33,9 млн.), Гонконг (более 20 млн.), Шенжень (18 млн.), Пусан (18,7 млн.), Танжунг Пелепас (12,5 млн. TEU), Дубай (15,2 млн.), в Европе – Роттердам (10 млн.), Гамбург (7 млн.), в США – Лос Анжелес (8,4 млн.), Лонг-Бич (6,8 млн.) [15]. А уже из этих портов фидерные контейнеровозы перевозят их в другие порты, откуда наземный транспорт доставляет их конечным получателям.

Для покрытия несбалансированности потока контейнеров находят применение универсальные суда, большинство из которых строится с учетом возможности погрузки контейнеров. На некоторых направлениях даже используются так называемые конбалкеры, которые в одном направлении перевозят навалочный груз, а в другом – контейнеры.

Тед Арисон преобразил рынок круизного судоходства. Первоначально это была возможность интересного отдыха для весьма состоятельных людей. Первый круиз был совершен еще в 1867 году из США на Средиземное море на колесном пароходе «Квакер Сити». Он был подробно описан Марком Твеном в рассказе «Простаки за границей». После этого рейса круизы осуществлялись от случая к случаю и не оказывали какого-либо влияния на развитие пассажирского судоходства.

В 50-х годах XX столетия развитие авиатранспорта начало вытеснять пассажиров с пассажирских лайнеров. Освобождающуюся провозную способность пассажирских судов начали использовать в круизах. Но высокая стоимость билетов и непригодность судов для потребностей морских туристов не дала развития этому виду отдыха.

В начале 70-х годов Тед Арисон сделал то же, что и в свое время Генри Форд с автомобильным транспортом – сделал его доступным для людей со средним достатком. Созданная им в 1972 г. корпорация «Carnival» намного уменьшила стоимость морского круиза, вызвав тем самым значительный приток туристов. Если ранее соотношение числа пассажиров и членов экипажа составляло 2:1, то в компании его подняли до 3:1, что значительно уменьшило издержки [18]. При этом улучшению обслуживания туристов стали уделять больше внимания.

Это вызвало коренное изменение в круизном бизнесе, который стал доминирующим в эксплуатации пассажирского флота. В 70–80-х годах прошлого века Черноморское и Балтийское парохозяйства с высокой эффективностью использовали имеющиеся пассажирские суда в круизах, отфрахтовывая их зарубежным туристическим фирмам. Для расширения этого вида бизнеса даже приобретались у иностранных судовладельческих компаний крупнотоннажные пассажирские суда. Они получали названия по именам крупных деятелей культуры, творчество которых было хорошо известно за рубежом – «Федор Шаляпин», «Леонид Собинов» и др.

С этого времени мировой рынок круизного судоходства стал стремительно развиваться. Темп его роста составляет примерно 9,6 % в год. Для сравнения можем взять этот же показатель для других сегментов морского судоходства, где он находится на уровне 2,6–2,9 % в год. Общая пассажировместимость круизных лайнеров выросла с 1,5 млн. пассажиров в 1980 году до 20,86 млн. в 2012 году и продолжает стремительно расти [19, С. 186].

Следует заметить, что сегодня мультинациональная компания «Carnival Corporation & plc» по количеству перевозимых пассажиров является крупнейшим круизным туристическим оператором в мире: имеет 100 круизных судов с возможным одновременным размещением более 277 тыс. туристов, 20 дочерних круизных компаний со штатом 77 тыс. человек. Ежегодно корпорация «Carnival» может обслужить до 10 млн. туристов [20].

Основой рынка круизного судоходства являются крупнотоннажные пассажирские лайнеры. Ныне круизный флот насчитывает более 300 судов по всему миру (в 2004 г. – 184), каждое из которых имеет пассажировместимость около 3 тыс. туристов [19, С. 186]. Круизный лайнер «Voyuyadzher ov ze siz» имеет пассажировместимость 3000 человек, а его водоизмещение составляет 142 000 т. Обслуживает судно и пассажиров экипаж, состоящий всего лишь из 900 человек [3, С. 119].

Благодаря разработке новых маршрутов на основе анализа интересов путешествующих быстрыми темпами увеличивается численность морских круизных туристов. Поэтому морской круизный флот постоянно растет. На морских круизных судах совершенствуются конструкции лайнеров, усложняется инфраструктура, повышается уровень их комфортабельности благодаря внедрению различных инновационных программ организации досуга туристов. Среди отличительных особенностей современного круизного рынка является постройка гигантских круизных судов. Например, компания «Japan Contents Network» разрабатывает круизное судно «Princess Kaguya» пассажировместимостью 8 400 туристов [21].

Украина имеет колоссальный потенциал для развития круизного туризма благодаря наличию водных путей сообщения, благоприятному климату, богатому историко-культурному наследию. Однако круизный туризм в Украине значительно отстает от общемирового уровня развития. По мнению экспертов, круизная индустрия способствует развитию связанных с ней отраслей, что улучшает социально-экономическое положение региона, страны. Поэтому Украина, используя мировой опыт организации и развития круизов, может развивать этот вид бизнеса, зарабатывая, таким образом, денежные средства для повышения своего благосостояния.

Выводы и перспективы дальнейших научных исследований в данном направлении. По результатам проведенных исследований можно сделать следующие выводы относительно тенденций развития мирового транспортного флота:

1. Авторитетное издание «Ллойдс Лист» самыми влиятельными лицами мирового судоходства XX века назвало Аристотеля Онассиса, Малькольма Маклина и Теда Арисона, которые стали пионерами в создании и освоении прогрессивных направлений работы морского флота: увеличении размеров и дедефта судов, использовании контейнерных перевозок, преобразовании рынка круизного судоходства.

2. При значительном увеличении объема перевозок наливных и навалочных грузов рост размеров танкеров и балкеров прекратился, так как дальнейшее увеличение их размеров резко снижает экономическую эффективность. Возобновление роста размеров таких судов может произойти при условии:

а) изменения конструкции судов, при которых повышение грузоподъемности не вызывает значительного увеличения линейных размеров судна (аналогично буксирным составам на реках);

б) создание высокопроизводительных терминалов на глубоководной акватории, где можно перегружать грузы на меньшие суда. Для наливных грузов такие терминалы существуют, но реальной потребности грузополучателей в значительном увеличении поступления груза не наблюдается.

3. За 1956–2015 гг. контейнеровместимость судов увеличилась в 331,4 раза (с 58 до 19 224 контейнеров). Контейнеровместимость судов и их размеры продолжают расти, что обусловлено, с одной стороны, стабильным ростом грузопотока, а с другой стороны тем обстоятельством, что увеличение размеров судов сопровождается значительным ускорением грузопереработки. Практически рост контейнеровместимости судов не увеличил время, затрачиваемое на погрузку и выгрузку. При сохранении роста объема контейнеропригодных грузов увеличение размеров судов может продолжаться.

4. В круизном бизнесе рост размеров судов продолжает иметь место, существующие ограничения по заходу во многие интересные для посещения порты преодолеваются постановкой судов на внешнем рейде с доставкой пассажиров на берег и обратно катерами. Однако аварийное происшествие либо теракт на судне со значительным числом пассажиров может иметь крупномасштабные негативные последствия.

Постоянное увеличение объемов морских перевозок, увеличение спроса на транспортные услуги мирового флота, прогресс в контейнерных перевозках морским транспортом вызывает необходимость инвестиций в мировое портовое хозяйство и береговую структуру морского транспорта, углубление специализации портов и терминалов, их техническое переоснащение путем применения высокопроизводительных грузовых средств. Этим вопросам будут посвящены последующие исследования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ханке Х. Люди, корабли, океаны (6000-летняя авантюра мореплавания) / Х. Ханке; пер. с нем. – Л. : Судостроение, 1976. – 432 с.
2. Лебе К. Метрополии морей / Карл Лебе; пер. с нем. – М. : Прогресс, 1982. – 316 с.
3. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве : монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – Одесса : Феникс; М. : ТрансЛит, 2006. – 360 с.
4. Винников В. В. Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка) / [В. В. Винников, Е. Д. Крушкин, Е. Д. Быкова; под общ. ред. В. В. Винникова] : учебное пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса : Феникс; М. : ТрансЛит, 2010. – 576 с.
5. Кузнецов А. Л. Суда, используемые для перевозки контейнерного груза. Характеристики контейнеров : учеб.-справ. изд. / А. Л. Кузнецов, Я. Я. Эглит. – СПб. : Изд-во ГМА им. адм. С. О. Макарова, 2008. – 52 с.
6. Клименко К. Н. Контейнерные и пакетные перевозки. / К. Н. Клименко. – М. : «Транспорт», 1978. – 192 с.
7. The development and growth of the cruise industry: Roger Cartwright & Carolyn Baird : Butterworth-Heinemann; 1999.
8. Cruise Ships: An evolution in design: Philip Dawson: Conway Maritime Press; 2000.
9. Devils on the deep blue sea: Kristoffer A Garin: Viking; 2005.
10. The cruise ship phenomenon in North America: Brian J Cudahy: Cornell Maritime Press; 2001.
11. Онассис Аристотель [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://ru.wikipedia.org/wiki/Онассис,_Аристотель 02.12.2015.
12. Ильницький К. Супер-пупер-«панамаксы» / К. Ильницький // Порты Украины. – 2006. – № 4. – С. 36–38.
13. Праздник – 50 лет первому контейнеру на море // Морьяк Украины. – №6 (424). – 15.02.2006. – С. 4.
14. Шевченко М. Изменивший мир // М. Шевченко. – BlackSeaLines. – 2006. – № 3. – С. 2–4.
15. House, David J. Cargo work for maritime operations. 2015, 323 p.
16. У истоков контейнеризации // BlackSeaLines. – 2006. – № 3. – С. 5.
17. Санников В. Мазут не тонет / В. Санников // Популярная механика. – 2011. – № 11 – С. 74–78.
18. Новости отрасли // Порты Украины. – 2015. – № 03 (145). [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/03/19/2015>.
19. Юрченко С. А. Особенности развития современного морского круизного туризма / С. А. Юрченко, Е. Е. Юрченко, А. Е. Кондрова // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм». – 2014. – № 1144. – Т. 1. – Випуск 3. – С. 185–189.
20. Carnival Corporation & plc [Electronic resource]. – Way of access : <http://phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=200767&p=irol-prlanding>
21. Судостроение : важное направление экономической деятельности [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://maritime-zone.com/articles/trends-of-world-shipbuilding/>.

REFERENCES

1. Khanke, K. (1976). *Lyudi, korably, okeany (6000-letnyaya avantiura moreplavaniya)*. Leningrad : Sudostroenie.
2. Lyobe, K. (1982). *Metropolii morey*. Moskva : Progress.
3. Primachev, N. T., & Primachev, A. N. (2006). *Printsipy integratsii v torgovom sydokhodstve*. Odessa : Feniks, Moskva : TransLit.
4. Vinnikov, V. V., Krushkin, Ye. D. & Bykova, Ye. D. (2010). *Sistemy tehnologiy na morskoy transporte (perevozka i peregruzka)*. Odessa : Feniks, Moskva : Translit.
5. Kuznetsov, A. L. (2008). *Suda, ispolzuyemyye dlya perevozki konteynernogo gruzha. Kharakteristiki konteynerov*. Sankt-Peterburg : Izd-vo GMA im. adm. S. O Makarova.
6. Klimenko, K. L. (1978). *Konteynernyye i paketnyye perevozky*. Moskva : Transport.
7. Cartwright, Roger & Baird, Carolyn (1999). *The development and growth of the cruise industry*. Butterworth-Heinemann.
8. Dawson, Ph. (2000). *Cruise Ships: An evolution in design*. Conway Maritime Press.
9. Garin, K. A. (2005). *Devils on the deep blue sea*. Viking.
10. Cudahy, B. J. (2001). *The cruise ship phenomenon in North America*. Cornell Maritime Press.
11. Onassys Arystotel. wikipedia.org. Retrieved from https://ru.wikipedia.org/wiki/Онассис,_Аристотель 02.12.2015.
12. Initskiy, K. (2006). Super-puper-«panamaksy». *Porty Ukrainy*, 4, 36–38.
13. Prazdnik – 50 let pervomu konteyneru na more. (2006). *Moryak Ukrainy*, 6, 4.
14. Shevchenko, M. (2006). Izmenivshiy mir. *Black Sea Lines*, 3, 2-4.
15. House, David J. (2015) Cargo work for maritime operations.
16. U istokov konteynerizatsii. *BlackSeaLines*, 3, 5.
17. Sannikov, V. (2011). Mazut ne tonet. *Populyarnaya mekhanika*, 11, 74-78.
18. Novosty otrasly. portsukraine.com. Retrieved from <http://portsukraine.com/>.
19. Yurchenko, S. A., Yurchenko, Ye. Ye. & Kondrova A. Ye. (2014). Osobennosti razvitiya sovremennogo morskogo kruiznogo turizma. *Visnyk Kharkivskogo natsionalnogo universitetu imeny V. N. Karazina. Seriya «Mizhnarodny vidnosyny. Ekonomika. Krayinoznavstvo. Turyzm»*, 1144, 185-189.
20. Carnival Corporation & plc Retrieved from <http://phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=200767&p=irol-prlanding>.
21. Sudostroyeniye : vazhnoye napravleniye ekonomicheskoy deyatelnosti. maritime-zone.com. Retrieved from <http://maritime-zone.com/articles/trends-of-world-shipbuilding/>.

Лощарьов О. Г., Стовба Т. А. «ТРИ КИТИ» СВІТОВОГО СУДНОПЛАВСТВА ХХ СТОРІЧЧЯ
 Левова частка об'єму світових перевезень здійснюється морським транспортом. Тому визначення закономірностей сучасного розвитку морського транспорту дозволить передбачати ті трансформації, які змінюють структуру попиту на морські транспортні послуги і, відповідно, стимулюють створення нових типів суден та реформування портового господарства.
 Метою дослідження обрано встановлення сучасних прогресивних напрямів розвитку морського транспорту на підставі аналізу внеску найвпливовіших осіб світового судноплавства ХХ сторіччя – творців цих революційних змін. Встановлено, що трьома особами, щонайбільше вплинули на розвиток світового судноплавства ХХ століття є Арістотель Онассис, Малькольм Маклін і Тед Арисон, які заклали основи прогресивних напрямів роботи морського флоту.
 Визначені тенденції розвитку світового транспортного флоту. Встановлено, що при значному збільшенні об'єму перевезень наливних і навалювальних вантажів зростання розмірів танкерів і балкерів припинилося, оскільки подальше їх збільшення різко знижує економічну ефективність. Місткість і розміри контейнеровозів продовжують зростати, що обумовлено стабільним підвищенням вантажо потоку, прискоренням вантажо переробки і сприяє зниженню вартості перевезення у перерахунку на 1 контейнер. У круїзному бізнесі зростання розмірів суден триває,

оскільки існуючі обмеження щодо заходу до портів, цікавих для туристів, долаються постановкою лайнерів на зовнішньому рейді з доставкою пасажирів на берег і назад катерами.

Ключові слова: морські транспортні послуги, зміна кон'юнктури фрахтових ринків, тенденції розвитку світового транспортного флоту, збільшення розмірів і дедвейту суден, контейнерні перевезення, перетворення ринку круїзного судноплавства.

Loshkaryev A., Stovba T. THREE «WHALES» OF WORLD SHIPPING OF XXth CENTURY

Great part of world transportation volume is carried out by a marine transport. Therefore the determination of the mechanism of modern development of marine transport will allow to foresee its transformations, that change the pattern of demand on marine transport services and, accordingly, stimulate creation of new types of ships and reformation of port facilities.

Purpose – to set progressive directions of development of world shipping on the basis of analysis of contribution of the most influential persons of world shipping of XX century – creators of these revolutionary changes. It is set, that three most influential persons for sea shipping development in XXth century are Aristotel Onasys, Malcom McLean and Ted Arison, who had settled the basics of progressive trends of sea fleet working. The tendencies of world cargo fleet development are revealed. It was stated that with significant increase of volumes of bulk and liquid cargoes transportation, the increase of bulkers and tankers dimensions stopped, because the following growth of their dimensions sharply decreases their economical effectiveness. Capacity and dimensions of container ships continue to grow due to stable increase of freight traffic, speeding of cargo terminals turnover, which favors to decreasing of shipping value, calculating to 1 container. In cruise business, the increase of the dimensions of the ships continues, because current limitations of calling at many interesting ports for tourists are overcome by putting ships at deep-sea outer roads and delivering passengers by motor boats.

Keywords: sea transport services, changing of infrastructure of freight markets, tendencies of development of world cargo fleet, changing of the dimensions and deadweight of the ships, container shipments, transforming of the cruise shipments market.

© Лошкар'єв О. Г., Стовба Т. А.

Статтю прийнято
до редакції 21.01.16