

# ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ РИСКОВ РЫНКА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

**А.В. Абрамов, доктор экономических наук, профессор;**

**В.М. Силенко.**

**Санкт-Петербургский государственный морской технический университет**

Рассмотрены проблемы волатильности рынка морских перевозок различных видов грузов и связанных с ними изменениями предпринимательских рисков в сфере организации морской транспортировки грузов.

*Ключевые слова:* волатильность, нефть, сжиженный газ, контейнерные перевозки, навалочные грузы, генеральные грузы

## FEATURES OF THE ESTIMATION OF ENTERPRISE RISK OF THE MARKET OF SEA TRANSPORTATIONS OF CARGOES

A. V. Abramov; V. M. Silenko.

Saint-Petersburg state sea technical university

Considered are the problems of the volatility of the market of marine transportation of various kinds of cargoes and, associated with it, business risk in the sphere of organization of sea transportation of cargo.

*Key words:* volatility, oil, liquefied gas, container transport, bulk cargo, general cargo

Одним из приоритетов развития национальной экономики на международном уровне является формирование конкурентоспособной инфраструктуры морских портов. Сбалансированное развитие бизнеса в этом направлении может позволить в полной степени обеспечить потребности страны в торговле и обеспечивающем работу портов транспорте. В этой связи следует четко определить экономику логистических цепочек поставок, определить наиболее предпочтительные места размещения портовой и наземной инфраструктуры, обеспечить достижение сбалансированной специализации портов. При определении направлений развития инфраструктуры морского порта целесообразно ориентироваться на специфические особенности и динамику развития каждого из сегментов морских перевозок грузов.

Предметом исследования явилась волатильность динамики объемов различных сегментов морских перевозок грузов: нефть и нефтепродукты, навалочные, генеральные, контейнерные, сжиженный природный газ.

Цель исследования – провести оценку волатильности предпринимательских рисков в зависимости от видов морских перевозок грузов, что является краеугольным моментом при выборе направления инвестиций в развитие специализированных терминалов, составляющих инфраструктуру морского порта.

Объем морских перевозок грузов (МПП) в течение кризиса показал динамику, которая аналогична изменениям мирового валового продукта (табл. 1).

При оживлении мировой экономической активности рынок морских перевозок грузов быстро вернулся к докризисным оборотам.

Самым перспективным, в смысле темпов роста, представляется рынок морских перевозок сжиженного газа, который демонстрирует самый высокий прирост за последние 4 года:  $\approx 280\%$ .

Таблица 1. Характеристика рынка морских перевозок грузов в порядке ранжирования темпов роста [1–3]

Вид морских перевозок грузов	Максимальное (+) отклонение, %	Максимальное (-) отклонение, %	Минимальное откл., %
Сжиженный газ	125,49	-58,71	0
Навалочные	26,52	-23,6	1,12
Нефть и нефтепродукты	18,19	-11,72	3,07
Контейнеры	20,3	-8,00	-8,00
Генеральные	11,4	-7,4	-7,4

Следует отметить крайнюю волатильность в организации морских перевозок сжиженного газа, разброс сглаженных характеристик составляет от – 59–125 %, что делает крайне затруднительными прогнозы и перспективы торгового сотрудничества. Причем, достаточно часто, можно наблюдать процессы, связанные, как с внезапным проявлением интереса к поставкам (Австралия, Алжир, Бангладеш, Бенин, Белиз, Индия, Исландия, Колумбия, Конго), так и с катастрофическим разрывом поставок (Алжир, Багамские острова, Бангладеш, Белиз, Исландия, Конго). Причем эти процессы носят достаточно массовый характер  $\approx 33,4$  %, разброс составляет от – 1990 до 24590 тыс. долларов от года к году. Динамика развития показывает достаточно сильную корреляцию с течением кризиса. Однако, достаточно часто (Багамские острова, Белиз, Колумбия) не прослеживается прямой зависимости от кризиса (-10 %). Вышеизложенное позволяет заключить, что рынок морских перевозок сжиженного газа имеет нестабильную конъюнктуру и является высокорисковым.

Существенно менее рискованым представляется рынок морских перевозок навалочных грузов, разброс значений год от года составляет от – 23,6 до + 26,18 % и имеет ярко выраженную корреляцию с течением кризисных явлений [2]. Темпы прироста за последние четыре года демонстрируют наихудшую динамику по сравнению с другими видами морских перевозок грузов и составили:  $\approx 18,5$  %.

Следующим по уровню снижения степени риска является рынок морских перевозок нефти и нефтепродуктов [1]: (-) 11,72 %; (+) 18,19 %. Темпы прироста за последние четыре года демонстрируют среднюю динамику по сравнению с другими видами МПГ и составили:  $\approx 10,83$  %.

Далее следует расположить рынок морских перевозок контейнеров [3]: (-)8 %; (+) 20,3 %. При этом этот рынок показывает вторую по темпам роста динамику:  $\approx 66,7$  %.

Наконец, наименьшую волатильность даже в период кризиса продемонстрировал рынок морских перевозок генеральных грузов: (-)7,4 %; (+)11,4 %. Динамика роста составила:  $\approx 21,88$  %.

Горизонт вышеизложенного исследования ограничен периодом с 2006 по 2010 годы, следовательно, можно предположить, что вероятность события составляет  $\approx 20$  %.

Предпринимательские риски могут быть хеджированы только в рамках организации страхования бизнеса «Сб».

Вышеприведенный анализ сведен в итоговую таблицу ранжирования по степени риска и темпам роста рынка морских перевозок грузов (табл. 2).

Таблица 2. Ранжирование по степени предпринимательского риска и темпам роста рынка морских перевозок грузов

Вид морских перевозок грузов	Степень предпринимательского риска	Темпы прироста
Сжиженный газ	1	1
Контейнеры	4	2
Генеральные грузы	5	3
Навалочные	2	4
Нефть	3	5

## **Выводы**

1. Динамика роста или падения объемов международной морской торговли существенно зависят от изменения потребности в различных видах груза: нефть и нефтепродукты, навалочные, контейнеры, сжиженный газ, генеральные.

2. Предпринимательские (коммерческие) риски в фазе эксплуатации морского порта в порядке ранжирования по убыванию уровня волатильности располагаются следующим образом: сжиженный газ, навалочные грузы, нефть и нефтепродукты, контейнерные перевозки, генеральные грузы.

3. Ранжирование в порядке снижения темпов роста рынка морских перевозок грузов по видам позволяет выстроить следующую последовательность: сжиженный газ, контейнерные перевозки, генеральные грузы, навалочные грузы, нефть и нефтепродукты.

4. Вышеприведенные последовательности ранжирования являются ориентиром для потенциального инвестора в строительство инфраструктуры морского порта, позволяют выбрать стратегию вложения средств. Альтернатива – высокая вероятность быстрого роста доходов (например, в строительство терминала перекачки сжиженного газа) при высоком уровне предпринимательского риска, либо средние темпы прироста доходов (например, генеральные грузы) при минимальной вероятности потерь.

5. Предпринимательские риски могут быть эффективно скомпенсированы только в рамках организации страхования бизнеса.

## **Литература**

1. Статистический обзор Бритиш Петролеум по Мировой энергетике. 2011 г. URL: <http://www.bp.com/statisticalreview> (дата обращения: 11.09.2012).

2. Статистический обзор навалочных грузов Мирового торгового флота. 2010. URL: <http://drewry.co.uk/news.php> (дата обращения: 10.10.2012).

3. Статистический обзор контейнерных перевозок Мирового торгового флота. 2010. URL: <http://drewry.co.uk/news.php> (дата обращения: 5.09.2012).