

2. Myshkin, V. F., development of a reagentless method of water purification / V. F. Myshkin, V. A. Khan, A. A. the Workshop / Sat. Tr. VII scientific and technical conference "Topical issues of the nuclear fuel cycle the nuclear fuel cycle-2013". -Sevastopol. Ukraine, 17.05.2013. P. 35.

3. Korobov V. V. Flexible automated modular complexes for treatment of water and aqueous solutions, built on integrative principles [Text] // Modern trends of technical Sciences: materials VI international

scientific. Conf. (Kazan, may 2018). - Kazan: Young scientist, 2018. - P. 27-31. - URL <https://moluch.ru/conf/tech/archive/300/13996/>.

4. Preliminary US patent no. US 62/622, 139, 22.02.2018. Method, system, program and apparatus for cleaning, regeneration, and reagent-free adjustment of the characteristics of liquids, including water and integrated water solutions for hydroponic systems / Valentin Korobov.

---

## РОЛЬ МОРСКОЙ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МИРОВЫХ РЫНКОВ

---

*Алешина Ангелина Юрьевна*

*ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет  
имени И.Т. Трубилина», г. Краснодар*

*Острецова Анна Владимировна*

*к.э.н., доцент, ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет  
имени И.Т. Трубилина», г. Краснодар*

**Аннотация:** Изучена роль морской портовой инфраструктуры в развитии международной торговли. Проведен анализ грузооборота контейнерных портов мира. Выявлены тенденции в развитии портового сектора.

**ANNOTATION:** The role of the sea port infrastructure in the development of international trade has been studied. The analysis of the turnover of container ports in the world. Identified trends in the development of the port sector.

**Ключевые слова:** Морской транспорт, контейнерный порт, особенности, международная торговля, грузооборот, тенденции.

**Keywords:** Sea transport, container port, features, international trade, cargo turnover, trends.

Невозможно переоценить значение хорошо функционирующих морских портов для промышленной деятельности, торговли товарами, глобализованных производственных процессов и экономического роста.

Через порты всех стран мира проходит свыше 80% товаров мировой торговли по физическому объему и более двух третей по стоимости. В качестве ключевых звеньев в глобальных транспортных цепочках, обеспечивающих доступ к рынкам, функционирование производственно-сбытовых сетей и установление связей между потребителями и производителями [3].

Мировые морские перевозки по-прежнему в значительной степени зависят от тенденций в мировой экономике и торговле. Хотя взаимосвязи

между показателями производства и торговли товарами, как представляется, меняются, что, в частности, находит отражение в снижении в последние годы показателя соотношения темпов роста торговли и валового внутреннего продукта (ВВП), спрос на морские перевозки по-прежнему во многом зависит от состояния мировой экономики [5].

Даже если между показателями роста промышленного производства, валового внутреннего продукта, торговли товарами и морских перевозок могут наблюдаться различия, между ними существует прямая зависимость, как видно на рисунке 1, на которой показана динамика индекса промышленного производства, рассчитываемого (ОЭСР), и трех других мировых индексов [2].

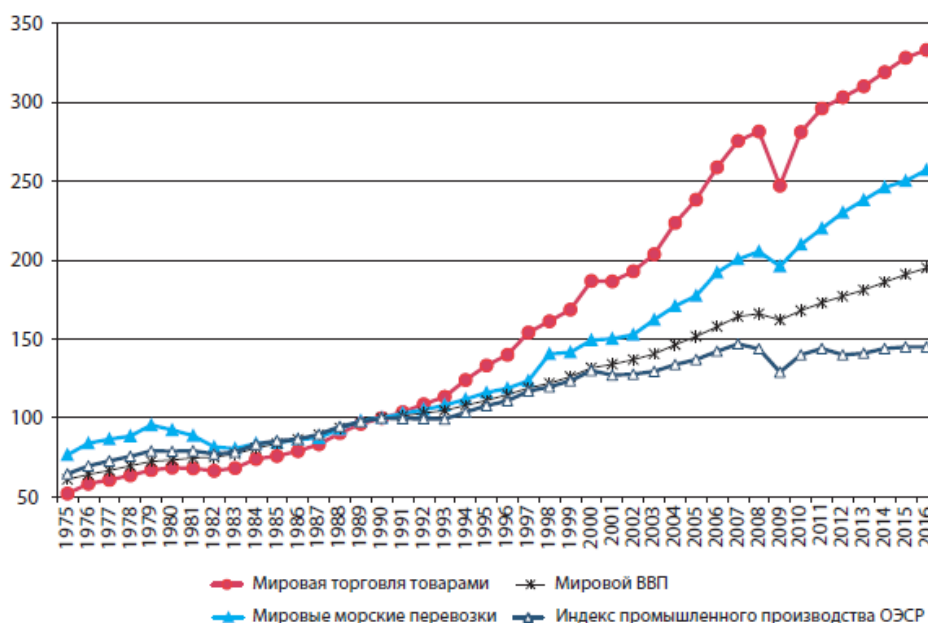


Рисунок 1 – Индекс промышленного производства, рассчитываемый ОЭСР, и индексы мирового ВВП, мировой торговли товарами и международных морских перевозок, 1975-2016 годы (1990 год = 100)

Главными тенденциями мирового развития в XXI в. являются глобализация и регионализация национальных экономик. Индустриальная экономика развитых стран, ориентированная в основном на производство продукции массового спроса и снижение ее издержкостности, последовательно превратилась в сервисную экономику, при которой основной объем контейнерных перевозок приходится на внешнеторговые грузы [4].

В 2016 году в секторе морских перевозок были заметны длительные последствия экономического спада 2009 года. Медленный рост мирового спроса и значительная неопределенность, связанная с такими факторами, как торговая политика и низкие цены на сырьевые товары и нефть, продолжали сдерживать рост морских перевозок. Однако отражая общее состояние мировой экономики, спрос на морские перевозки немного возрос в 2016 году.

Темпы роста мировых морских перевозок повысились до 2,6% по сравнению с 1,8% в 2015 году, хотя они по-прежнему ниже средних показателей за последние четыре десятилетия. Общий объем перевозок достиг 10,3 млрд т, при этом примерно половина отмеченного прироста приходилась на перевозки наливных грузов.

Несмотря на некоторое увеличение объема мировых морских перевозок в 2016 году, замедление мирового экономического роста, сокращение объема торговли товарами и рост расходов продолжали сказываться на работе морских портов мира. Хотя эти тенденции затрагивают все порты, в первую очередь они отражаются на работе контейнерных портов. В таблице 1 представлен грузооборот контейнерных портов мира в разбивке по регионам.

Таблица 1 – Грузооборот контейнерных портов мира по регионам, 2014-2016 гг. (в ДФЭ и изменения в процентах к предыдущему году)

Регион	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Африка	28 027 967	28 122 893	27 909 132
Азия	429 641 660	439 573 985	446 813 796
Развивающиеся страны Америки	45 615 876	45 804 387	45 915 853
Европа	109 018 957	108 359 396	113 831 821
Северная Америка	51 659 185	53 689 663	54 120 207
Океания	11 017 084	11 139 239	11 112 739
Все страны мира	674 980 729	686 689 563	699 703 546
Изменение в процентах к предыдущему году	5,7	1,7	1,9

Как следует из данных таблицы в 2015 году совокупный грузооборот контейнерных портов всех стран мира увеличился, по оценкам ЮНКТАД, на 1,7% до 686,8 млн ДФЭ. Этот прирост составляет менее половины темпов роста, отмеченных в 2014

году, что объясняется сложной ситуацией, сложившейся в международных контейнерных перевозках в 2015 году.

В 2016 году грузооборот контейнерных портов мира увеличился, по данным ЮНКТАД, на 1,9% до 699,7 млн ДФЭ. Согласно информации компании

«Кларксонс рисерч», в 2016 году 76% общего грузопотока приходилось на контейнеры с грузом и 24% на порожние контейнеры [2].

На перевалочные операции приходилось, по оценкам, 26% грузопотока, хотя в 2016 году было отмечено их незначительное снижение в абсолютном выражении в ДФЭ.

Порты являются базовыми элементами международных транспортных цепей поставок. Грузовладелец при выборе конкретного порта или термини-

нала в комплексе оценивает продвижение груза через тот или иной регион, сравнивает различные цепи поставок по основным критериям: стоимости, времени и надежности. Конкуренентоспособность транспортной цепи зависит от эффективной работы портов. Повышение пропускных способностей контейнерных морских терминалов является одной из приоритетных задач повышения конкурентоспособности и развития транспортной систем [1].



Рисунок 2 – Грузооборот контейнерных портов мира в разбивке по регионам, 2016 год, %

На рисунке 2 показано распределение мирового потока контейнерных грузов между различными регионами. На Азию приходилось 64% грузооборота контейнерных портов мира, при этом доминирующую роль играли порты Юго-Восточной Азии. Остальная часть потока контейнерных грузов распределялась между портами Европы (16%), Северной Америки (8%), развивающихся стран Американского континента (6%) и Океании (2%).

В 2015 и 2016 годах темпы роста грузооборота контейнерных портов оставались ниже, чем в среднем за период 1980–2016 годов. Они были также одними из самых низких за весь период между 2000 и 2016 годами, за исключением 2009 года, когда объем грузопотока сократился на 8,1% [2].

Усиливающаяся конкуренция, затрагивающая порты, делает необходимым повышение эффективности их работы, что выходит за рамки таких критериев, как оптимизация операций, сокращение затрат и времени и содействие развитию торговли. Все чаще от портов ожидается принятие мер по улучшению показателей в других областях, таких как безопасность, охрана, сохранение ресурсов, защита окружающей среды и социальная интеграция. Эти факторы имеют важное значение для реализации глобальной повестки дня устойчивого развития и достижения целей в области устойчивого развития.

В то же время некоторые мегатенденции сказываются на портовом секторе, в частности на контейнерных портах. К ним относится усиление концентрации и консолидации на рынке линейных перевозок, увеличение размера судов и появление мегаальянсов. В этой связи важнейшее значение приобретает повышение эффективности работы портов и создание условий для участия частного

сектора в обработке контейнерных грузов, в частности на основе государственно-частного партнерства и концессий.

#### Список литературы:

1. Вербилло О.М. Пути повышения пропускных способностей портовых контейнерных терминалов / О.М. Вербилло // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2015. № 1 (29). – С. 137-144.
2. Обзор морского транспорта, 2017 год, Режим доступа: <http://unctad.org/rmt>
3. Острецова А.В. Перспективы создания портовых экономических зон в российской федерации / Ю.А. Богомолова, А.В. Острецова // Научное обеспечение агропромышленного комплекса сборник статей по материалам 71-й научно-практической конференции студентов по итогам НИР за 2015 год. Министерство сельского хозяйства РФ; ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина». – Краснодар 2016. – С. 550-552.
4. Панасенко Н.Н., Яковлев П.В. Контейнеризация международной транспортной системы / Н.Н. Панасенко, П.В. Яковлев // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. – 2016. № 4. – С. 103-116.
5. Развитие транспортной и логистической инфраструктуры как фактор роста экспортного потенциала Краснодарского края / Острецова А.В., Походина Е.С. // Финансово-аналитические и технологические аспекты развития экономики Сборник статей заочной Международной научно-практической конференции / г. Ставрополь, СтГАУ, 2016 г. – С. 280-288.