

УДК 334.722

Ярмолович Ю.Р.
кандидат технических наук,
старший преподаватель
Одесской национальной морской академии

Ярмолович Д.Ю.
аспирант
Института проблем рынка и экономико-экологических исследований
Национальной академии наук Украины

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ АГЕНТСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ

ANALYSIS OF CURRENT CONDITION OF THE AGENCY SECTOR IN UKRAINE AND ITS DEVELOPMENT PROSPECTS

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена анализу современного состояния агентской отрасли в Украине, а так же возможным перспективам ее развития. Рассмотрен рынок услуг морского агентирования за последние десятилетия, проанализирована динамика развития компаний. Определены основные факторы, сдерживающие развитие национального морского судоходства, являющегося «генератором» рынка морских агентских услуг.

Ключевые слова: агентирование судов, рыночные взаимоотношения, институт морского права, фрахтование судов, транспортная логистика, судозаход, кодекс торгового мореплавания, торговый флот, международные перевозки.

АНОТАЦІЯ

Стаття присвячена аналізу сучасного стану агентської галузі в Україні, а так само можливим перспективам її розвитку. Розглянуто ринок послуг морського агентування за останні десятиліття і проаналізовано динаміку розвитку компаній. Визначено основні фактори, що стримують розвиток національного морського судноплавства, яке є «генератором» ринку морських агентських послуг.

Ключові слова: агентування суден, ринкові взаємини, інститут морського права, фрахтування суден, транспортна логістика, суднозахід, кодекс торговельного мореплавання, торговельний флот, міжнародні перевезення.

ANNOTATION

This article analyzes current situation of the agency industry in Ukraine, as well as the possible prospects of its development. It examines the market of marine agency services during the last decades and analyzes the dynamics of development of companies. The main factors hindering development of the national maritime industry that is a "generator" of the market of marine agency services are determined.

Keywords: ships agency service, market relations, maritime law institute, vessel chartering, transportation logistics, vessel call, merchant shipping code, international transportation.

Постановка проблемы. В нынешней ситуации для Украины морские перевозки остаются одной из немаловажных статей дохода. В статье приведен анализ состояния рынка сервисных услуг морских перевозок, в частности морских агентских компаний, которые являются одним из основных игроков морской сервисной сферы. По показателям уровня работы сервисных компаний можно определить уровень работы всей цепи транспортных перевозок, особенно морских. Для этого необходимо знать уровень, на котором они находятся на данный момент и направление дальнейшего развития.

Анализ последних исследований и публикаций. На сегодняшний день существует множество публикаций, посвященных морскому агентированию и его состоянию. Необходимо отметить последние работы таких исследователей, как Б. Буркинский, А. Демьянченко, А. Кирик, А. Целовальникова, А. Филипенко и многих других, которые исследовали рыночные, экономические, правовые и хозяйственные стороны деятельности морских портов и сервисной деятельности, от которой зависит уровень и быстрдействие всей морской инфраструктуры. Среди исследователей проблем деятельности морских агентств необходимо отдельно отметить научные труды В. Виговского, И. Петрова, Н. Сергеевой, О. Полтавского, Д. Попова, а также публицистические работы (в специализированных изданиях) А. Бронецкого, И. Ландера, Н. Мирошниченко В. Селиванова, О. Чеботаренко и других. Основываясь на всех предшествующих публикациях, отметим, что был проведен полный анализ нынешнего состояния рынка для дальнейшей работы и выявления перспектив развития на нем.

Цель статьи. Целью исследования является изучение состояния рынка морского агентирования в Украине в настоящий момент, а также определение перспектив его развития, изучение теоретических аспектов организационно-экономических основ развития рынка морского агентирования и выработка рекомендаций по расширению рынка в современных условиях.

Изложение основного материала. По мнению многих авторитетных аналитиков, для морской отрасли Украины характерны следующие тенденции.

Резкое сокращение дедефта украинского флота на фоне общемирового роста тоннажа. По информации UNCTAD, в 1993 г. совокупный тоннаж украинского торгового флота, т. е. судов, вместимостью от ста регистровых тонн, составлял 6 177 000 тонн, что составляло 0,9% мирового торгового флота. В рейтинге крупнейших мировых морских государств Украина занимала

25 место. Однако уже к 2010 г. дедвейт флота сократился практически в 6 раз, и Украина оказалась на 72 месте мирового рейтинга [1, с. 421]. Одной из причин развала крупных судоходных компаний, оставшихся после распада СССР на независимые государства, стало отсутствие органов управления, аналогичных Министерству морского флота СССР, отсутствие экономической и законодательной поддержки национальных судовладельцев, государственного контроля в переходный период. Компании, подобные Черноморскому морскому пароходству, были сориентированы на обслуживание мощных грузовладельцев – внешнеторговых объединений, крупных государственных предприятий, целых отраслей на постоянной плановой основе. Агентские компании были винтиками в этом механизме и работали на плановой основе. Переход на рыночные взаимоотношения и разрушение традиционных хозяйственных связей сформировали искусственную задолженность судоходных компаний, приведшую к их банкротству, а соответственно, и к кардинальным изменениям на рынке агентских компаний. В связи с этим, были реализованы технологии иностранного управления торговым флотом через оффшорные компании-операторы. Вместо двух агентств-монополистов ИНФЛОТ и ТРАНСФЛОТ возникло значительное количество мелких агентств, большинство из которых работало в одном единственном порту, обслуживая суда одного-двух судовладельцев. К началу девяностых договора на агентское обслуживание с Одесским портом подписали около 130 фирм, Ильичевским – около 80, с п. Южный – около 30. Такая ситуация просуществовала чуть больше года. Конкурентная борьба оставила на рынке только сильнейшие морские агентства, обеспечивающие спектр услуг высокого уровня. Компания ТРАНСФЛОТ, сориентированная на обслуживание национального тоннажа, лишилась работы и, не выдержав конкуренции, ушла с рынка. Серьезным изменениям также подверглась структура национального морского судоходства Украины [2, с. 8–9].

К 2010 г. под удобными флагами ходили около 200 судов, принадлежащих украинским судовладельцам, вместимостью более тысячи регистровых тонн, среди них были зарегистрированы в Камбодже – 37, на Мальте – 30, в Либерии – 16, в Грузии – 15 и т. д. В результате, бюджеты Украины всех уровней лишились значительных средств в виде налогов. На сегодняшний день основными факторами, сдерживающими развитие национального морского судоходства, являются следующие:

- фактическое отсутствие спроса на услуги морской перевозки грузов со стороны национальной внешней торговли;
- отсутствие в государстве необходимых институтов морского права;
- отсутствие развитого фрахтового рынка;
- отсутствие общенациональной системы транспортной логистики;

- отсутствие финансово-кредитной системы, которая обслуживала бы судоходство и морские перевозки;

- отсутствие протекционистской политики и поддержки государства, обычные для периода становления отрасли;

- существование непомерно высокого уровня налогообложения морского судоходства [3, с. 126–131].

Для сравнения, Грузия за этот же период времени, создав на своей территории международный регистр, параллельно национальному, нарастила дедвейт собственного флота на 47%, предоставляя владельцам судов, которые регистрируются под ее флагом, существенные льготы. Россия с 2005 г. освободила судовладельцев одновременно от пошлины, НДС, налогов на прибыль и имущество. Это, в свою очередь отразилось на привлечении грузопотоков, повышении количества судозаходов в целом и, соответственно, развило работу морских агентских компаний, которые являются главными сервисными компаниями в данной сфере [4, с. 469].

Редакция журнала «Порты Украины» впервые в истории отрасли приступила к ежегодному определению рейтинга крупнейших агентских компаний, работающих в морских торговых портах Украины. Критерием этого рейтинга был выбран один, но, пожалуй, наиболее объективный показатель – количество самоходных судов, обслуженных той или иной компанией в морских торговых портах страны в течение года. Если компания имеет филиалы в нескольких портах, их показатели складывали.

Поскольку агентских компаний в Украине сотни и все они, так или иначе, конкурируют друг с другом, нереально было бы получить нужные данные прямо у них. Поэтому редакция попросила и получила у морских торговых портов информацию о числе судозаходов, обслуженных агентскими компаниями в 2013 г. Была получена цифра в 10,7 тыс. судозаходов. Это значительно меньше, чем число судов, обработанных в торговых портах страны, по статистике Укрморречфлота, – 19,4 тыс. Дело в том, что в число обработанных судов входят и несамоходные баржи. Кроме того, выяснилось, что и в число судозаходов некоторые порты включали как самоходные, так и несамоходные суда (в Кодексе торгового мореплавания отсутствует четкое определение понятия «судозаход»). Например, караван из буксира-толкача и баржи считался как два судозахода [5, с. 38–40]. Все это потребовало дополнительного уточнения уже у тех компаний, которые попали в число претендентов на лидерство в рейтинге. Так, молодая агентская компания ЧП «Маринекс» (основанная в 2012 г.), по данным Измайлского порта, обслужила в 2013 г. 673 судна и могла бы попасть в первые строчки рейтинга крупнейших агентских компаний. Но оказалось, что большинство из этих судов – несамоходные единицы.

В результате всех подсчетов и уточнений выяснилось, что на первом месте с солидным отрывом находится Черноморское главное морское агентство «Инфлот». Такой итог нельзя назвать неожиданным, учитывая авторитет и опыт этого государственного предприятия, созданного еще в 30-х годах прошлого столетия. В его структуре 9 филиалов, расположенных в различных причерноморских городах. И все они работают в нескольких портах (Николаевский филиал – в четырех). На втором месте оказалась базирующаяся в Николаеве, но работающая в нескольких морских портах компания «Пасифик Меритайм». Она обслужила 747 судов, из которых 405 судов – морские. Третье место – у ООО «СМТ Южный Лтд», компания была основана в 1993 г. и стала первым частным агентским предприятием в Украине.

Таблица
Рейтинг крупнейших агентских компаний,
работающих в морских торговых портах
Украины, по итогам 2013 г.

| Место в рейтинге | Название компании | Количество обслуженных судов |
|------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1 | ЧГМА «Инфлот» | 1 168 |
| 2 | «Пасифик Меритайм» | 747 |
| 3 | ООО «СМТ Южный лтд» | 534 |
| 4 | ООО «Метекс» | 372 |
| 5 | СА «Посейдон» | 332 |
| 6 | ООО «Диамант Ко Лтд» | 322 |
| 7 | ГАГМА «Инфлот» | 309 |
| 8 | «РЕМ-Шиппинг» | 292 |
| 9 | «Эконому интернешнл» | 284 |
| 10 | «Аква иппингэйдженси» | 268 |
| 11 | «Одемара» | 253 |
| 12 | «Синтез-агент» | 242 |
| 13 | ЗАО «Лема» | 215 |
| 14 | «Скиф Шиппинг» | 207 |
| 15 | ООО «Мар. Шиппинг Ко» | 199 |

Совершенствование всей системы агентского обслуживания судов будет способствовать повышению привлекательности и конкурентоспособности украинских портов, а в какой-то мере и всей Украины.

Известно, что международные перевозки, которые осуществляются морским транспортом, связаны с необходимостью регулирования различного рода формальностей при заходе в порт. Некоторые мероприятия нужно реализовывать еще до того, как судно прибывает в порт, другие – после того, как судно уже будет находиться в порту, третьи – в период отправления судна из порта, определенную часть – после выхода судна в рейс. Как правило, судовладельцы не могут выполнять данные операции во всех портах, в которые заходят их суда, да и к тому же очень часто просто не обладают нужной квалификацией, поэтому в таких случаях целесообразен наем морского агента [6, с. 262].

Рассмотрим тенденции развития морского агентирования в мире. Оставаясь самостоятельным видом бизнеса, агентирование все тесней кооперируется со смежными отраслями – фрахтованием, экспедированием, оперированием судами, стивидорными компаниями. В одних случаях компании учреждают собственные агентства, обслуживающие свой флот либо флот клиентов-заказчиков; в других – заключают долгосрочные договора на взаимное предоставление услуг, информации и эксклюзивное партнерство. Большинство компаний, которые занимаются контейнерными перевозками, помимо основных услуг линии, предлагают услуги судового агентирования [7].

К примеру, Российская компания «Меркурий Транспорт» уже 10 лет успешно работает контейнерным оператором на рынке транспортных услуг. Выполняет интермодальные перевозки и специализируется в контейнерных перевозках из портов Северной Америки, Европейского континента, Юго-восточной Азии через порты Санкт-Петербурга, Котка, Хаминна в Россию, имеет собственный агентский отдел [8, с. 393–394]. Экспедиторская компания «Формаг», являющаяся оператором многих контейнерных линий, предоставляет услуги по судовому агентированию судовладельцам своих линий. Объединение «Трансинвестсервис» эксплуатирует собственные причалы, контейнерные площадки, перегрузочные комплексы и является учредителем агентской компании «АТИС». Операторская компания «АКСИОМ ШИППИНГ» заключила договора на агентское обслуживание во всех украинских портах с рядом крупнейших агентств, различных в каждом порту. Агентская компания «ЭКОНОМУ», управляемая из международного центра, создала мировую сеть филиалов и заключает договора на генеральное агентирование во всех портах мира с крупнейшими судовладельцами в обмен на льготные условия.

Выводы. Изучив состояние рынка морского агентирования в Украине, мы четко видим, что в настоящий момент будущее отрасли трудно прогнозировать, так как оно зависит от многих политических и финансовых факторов, в том числе валютной политики США и Евросоюза, кредитного кризиса в Европе, развития китайской экономики, мировых цен на нефть, сырье, продукты питания. Кроме того, рост стоимости топлива и других расходов будет оказывать значительное давление на ценообразование морских перевозок и, соответственно, на количество судозаходов. Поэтому важнейшей задачей для всех морских компаний останется повышение рентабельности и контроль за расходами.

В ближайшем будущем при любой экономической ситуации все также ожидается рост ставок на перевозки, но они будут расти более медленными темпами. Рынок морских перевозок станет более стабильным, ожидается введение

новых мощностей, показатели объема грузооборота достигнут в скором времени докризисных показателей. Совершенствование всей системы агентского обслуживания судов будет способствовать повышению привлекательности и конкурентоспособности украинских портов, а в какой-то мере и всей Украины.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Николаева Л.Л. Морские перевозки : [учебник] / Л.Л. Николаева, Н.Н. Цымбал. – Одесса : Феникс, 2013 – 421 с.
2. Гагарский Э.А. Об операторе смешанных перевозок / Э.А. Гагарский, С.А. Кириченко // Логистика. – 2011. – № 1. – С. 8–9.
3. Гаспарян В.Р. Информационное обеспечение перевозок экспортно-импортных грузов как элемент логистического управления / В.Р. Гаспарян, Е.А. Пятаков // Инфраструктурное обеспечение коммерческой деятельности предприятий. – Ростов-на-Дону : РГЭУ «РИНХ», 2013. – С. 126–131.
4. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М., 2012. – Книга третья : Договоры о выполнении работ и оказании услуг. – 2012. – С. 469.
5. Красильникова В. Договоры морского агентирования / В. Красильникова // Юридическая практика. – 2013. – № 5. – С. 38–40.
6. Кудюкин А.А. Правовые аспекты морского агентирования : [учебно-методическое пособие] / А.А. Кудюкин. – Одесса : Феникс, 2013. – 262 с.
7. IntescoResearchGroup «Рынок морских и речных грузо-перевозок: комплексный анализ и прогноз до 2016 года» 16.01.2014 г.
8. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г.Г. Иванова. – М., 2010. – С. 393–394 (автор соответствующего Комментария – С.П. Кондрашин).
9. Транспортная группа «ADS Group» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://groupads.ru/o-kompanii.html>.
10. Рижский свободный порт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rop.lv/ru/uslugi/agentirovanie-sudov.html>.