
В МИРЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ОТНОШЕНИЙ

МЕГАТRENДЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Бабурина О. Н.¹, Кондратьев С. И., Кузнецова Г. В.

В статье на базе прогнозно-аналитической оценки современного состояния международного движения прямых иностранных инвестиций проведено исследование, посвященное анализу развития международных морских перевозок в условиях цифровой трансформации и под влиянием COVID-19. Выявлены основные процессы в области корпоративного управления морским транспортом в условиях нового витка научно-технического прогресса. Обосновано, что морские перевозки переживают трансформационный период, связанный с усилением консолидации бизнеса на базе цифровизации процессов управления, а также под влиянием активного продвижения зеленой повестки дня. В исследовании использован системный анализ статистических данных и экспертных оценок, приемы обобщения и группировки. Показано, что в условиях структурной перестройки мировой экономики наблюдаются укрупнение бизнеса, сокращение числа участников рынка и одновременно появление новых игроков в сфере морского транспорта. В конкурентную борьбу активно включаются новые компании из стран Азии, которые обеспечивают себе лидерство в отрасли с помощью тактики слияния и поглощений. Материалы статьи могут послужить базой для разработки мероприятий по формированию промышленной политики в области морского транспорта.

Ключевые слова: морской транспорт, морские перевозки, транснациональные корпорации (ТНК), цифровизация, зеленая экономика.

¹ Бабурина Ольга Николаевна – д. э. н., профессор кафедры экономической теории, экономики и менеджмента ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова». E-mail: olgababurina@mail.ru.

Olga N. Baburina – Dr. Econ., Professor of the Department of Economic Theory, Economics and Management, Admiral Ushakov State Maritime University. E-mail: olgababurina@mail.ru.

Кондратьев Сергей Иванович – д. т. н., профессор кафедры судовождения ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова». E-mail: mail@nsma.ru.

Sergey I. Kondratiev – Dr. Tech., Professor of the Department of Ship Navigation, Admiral Ushakov State Maritime University. E-mail: mail@nsma.ru.

Кузнецова Галина Владимировна – к. э. н., доцент кафедры мировой экономики ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова». E-mail: gkuznet3@gmail.com.

Galina V. Kuznetsova – PhD. Econ., Associate Professor of the Department of World Economy, Plekhanov Russian University of Economics. E-mail: gkuznet3@gmail.com.

MEGATRENDS IN THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT

This article analyses the development of international maritime transportation under conditions of digital transformation and the impact of COVID-19, based on a forecast-analytical assessment of the current state of foreign direct investment international traffic. The main processes in the field of the corporate management of maritime transport under the conditions of new round of scientific and technological progress have been identified. It is grounded shipping is undergoing a transformational period connected with increased business consolidation, based on the digitalization of management processes, as well as under the influence of active promotion of the green agenda. The systematic analysis of statistical data and expert assessments, methods of generalization and grouping are used in the research. It is shown that in the context of the structural adjustment of the world economy, there is a consolidation of business, a reduction in the number of market participants and, at the same time, the emergence of new players in the field of maritime transport.

New companies from Asian countries, which secure leadership in the industry with the help of mergers and acquisitions tactics, actively join the competition. The materials of the article can serve as a basis for developing measures to form an industrial policy in the field of maritime transport.

Keywords: *maritime transport, maritime transportation, transnational corporations (TNCs), digitalization, green economy.*

Введение

Пандемия коронавируса и повсеместные локдауны, падение, а потом резкий подъем цен на нефть и другие сырьевые товары, активизация торговых войн и опасения по поводу введения новых санкций, спецоперация российских войск на территории Украины и другие факторы привели к тому, что уже никто не готов взять на себя ответственность за оценку будущего и перспективы развития глобальной экономики.

Уже два года мировая экономика находится под влиянием COVID-19. Мировое сообщество уже не раз охватывали масштабные эпидемии, но отличия современной пандемии от всех предыдущих заключаются в том, что она протекает в условиях многоаспектной глобализации и высокой транспортной мобильности населения, представляет собой новую угрозу планетарного масштаба, что требует беспрецедентных эпидемиологических мер для всех стран и народов [Чумаков 2020]. Возрастание роли Китая и других новых догоняющих и развивающихся стран разрывает традиционный ландшафт мировой экономики, что делает ее еще более нестабильной [Иноземцев 2019]. Современные финансово-экономические кризисы, которые после распада социалистической системы хозяйствования стали происходить чаще, а глубина падения экономик стала больше, в который раз показали, что современная капиталистическая система далека от совершенства [Хасбулатов 2017]. Все эти и другие факторы нестабильности, стремительно нарастающие изменения в мире можно интерпретировать как начало «мировой глобалистской революции» [Гринин Л. Е., Гринин А. Л. 2021].

В современной ситуации кризисной турбулентности и неопределенности производственно-хозяйственная деятельность столкнулась со множеством проблем, но особенно остро они затронули морской транспорт. Общеэкономические риски наложились на другие риски, традиционно связанные с морским транспортом. Это климатические аномалии, участвовавшие в последние годы и связанные с эффектами глобального потепления; это и неблагоприятная геополитическая обстановка во многих регионах мира – угрозы минирования портов и заливов, обстрел танкеров и других торговых судов, акты пиратства; это и аварии на транспорте вроде инцидента в Суэцком канале в марте 2021 г., когда контейнеровоз Ever Given перегородил канал, образовав беспрецедентное скопление судов у входа в него, что в конечном итоге привело к мировым потерям порядка 10 млрд долларов в день [Суэцкий...]. Все перечисленные и многие другие факторы нанесли и наносят огромный экономический ущерб и судовладельцам, и операторам, формируя атмосферу недоверия, сдержанности в развитии торговли и инвестиционного сотрудничества.

При всей своей гибкости морской транспорт остается одним из наиболее уязвимых звеньев мирохозяйственных связей и потому, очевидно, требует бережного отношения к себе. Всякий акт, направленный на дезорганизацию судоходства, подобно камню, брошенному в воду, вызывает круговую реакцию, которая распространяется на самые различные отрасли хозяйства, и часто последствия этой реакции трудно предсказать как в экономическом, так и в социальном, и в политическом плане.

Эта общая неопределенность ситуации вынудила многих инвесторов отказаться от активной деятельности. Как известно, среди наиболее пострадавших в 2020 г. оказался и транспортный сектор, в частности морские грузовые перевозки. Многие надеются, что низшая точка кризиса преодолена, и впереди – восстановительный цикл, однако крупный капитал и ТНК ведут себя с осторожностью.

Вместе с тем становится все более очевидным, что активная международная экспансия крупных компаний из разных стран мира во все сферы мирового хозяйства превратилась практически в главную движущую силу глобализации [Конина 2020: 6]. От ее масштабов и динамики зависят многие мировые тенденции развития, особенно это касается морского транспорта как объекта инвестирования с высоким сроком окупаемости.

Цель исследования – выявить основные процессы в области консолидации капитала и корпоративного управления морским транспортом и перспективы дальнейшей транснационализации отрасли в условиях нового витка НТП.

Материалы и методы

И теоретики, и практики давно исследуют сферу транснационализации бизнеса как одну из движущих сил современного экономического развития. На первом этапе исследования не выходили за рамки кейнсианской или неолиберальной парадигмы, но в последнее время углубление глобализационных процессов и приобретение ими многовекторности формирует новые подходы к этому комплексу вопросов с использованием не только макроэкономического, но и микроэкономического анализа. Так, теория интернационализации, предложенная Р. Коузом [2007] и развитая П. Бакли, М. Кэссоном и А. Рагменом, рассматривает теорети-

ческую модель, трактующую международные торговые и финансовые сделки ТНК как внутрифирменные операции, которые определяются стратегическими целями и не связаны с макроэкономическими сравнительными преимуществами или различиями в обеспеченности факторами производства. Успехи ТНК объясняются результативностью, которую они получают, заменяя неэффективные рыночные сделки внутрифирменными отношениями, создавая структурные подразделения посредством строительства новых или поглощения действующих предприятий в разных странах [Исаченко и др. 2020: 436].

Майкл Портер в своих исследованиях причин успешности корпораций, помещенных им в ставший знаменитым ромб, отмечает «контекст стратегии фирмы и соперничества, а также родственные и поддерживающие отрасли, объем и стоимость, в числе прочих факторов, информационной и научно-технической инфраструктуры» [Портер 2005]. Поддерживающие отрасли (по М. Портеру) – поставщики узлов, комплектующих, услуг, сети ремонтных и сервисных компаний, финансовых и страховых институтов и пр. – в настоящее время приобретают особую значимость в связи с ростом взаимозависимости корпораций через участие в глобальных стоимостных цепочках добавленной стоимости.

Большой вклад в исследование ТНК с позиций «фирмы» внес Питер Друкер. Его исследование сохраняет ценность и в наше время, так как главный акцент ученым был сделан на стратегии корпорации в условиях, когда изменения «становятся нормой». «В периоды коренных структурных преобразований выживают только лидеры перемен, – пишет П. Друкер, – те, кто чутко улавливают тенденции изменений и мгновенно приспосабливаются к ним, используя себе во благо открывающиеся возможности». «Надо перестать жить вчерашним днем», – настаивал ученый [Друкер 2004: 104]. Несмотря на все изменения и неопределенность, в основе мощи корпорации лежит «соединение передовой техники с массивным применением капитала» [Гэлбрейт 1979: 67].

При этом, очевидно, нынешняя реальность, которую мы охарактеризовали как неопределенную, не дает возможности даже приблизительно спрогнозировать ближайшее будущее. Прав был Й. Шумпетер, который писал более 70 лет назад: «В любом прогнозе общественного развития мы ценим не положительный или отрицательный вывод, сделанный на основе определенных фактов и аргументов, а только сами эти факты и аргументы. <...> Экономический или любой анализ может лишь обнаружить тенденции, характерные для наблюдаемого объекта, мы не можем узнать с его помощью, что случится с этим объектом в будущем, в наших силах лишь предположить, что может случиться, если тенденции сохранятся такими же, как в период наблюдения, а никакие иные факторы не будут вмешиваться. <...> Общественная жизнь зависит от многих переменных, большая часть которых вовсе не поддается измерению» [Шумпетер 1995: 103].

Для выявления современных тенденций в сфере международных морских перевозок в условиях перехода к четвертой промышленной революции использованы отчеты и статистические данные Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD), в частности, Отчет о мировых инвестициях [World... 2021] и Обзоры морского транспорта [Review... 2019–2021], а также материалы отечественных и зарубежных экспертов.

Результаты

В настоящее время транснационализация как процесс перемещения капитала из одной страны в другую в форме прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и усиления роли международных корпораций является главной движущей силой развития экономики и внешней торговли. В отчетах ЮНКТАД, посвященных международному движению капитала и мировым инвестициям, применяется термин «многонациональные предприятия» (МНП), в российской литературе наиболее часто используются словосочетания «транснациональные корпорации» (ТНК) и «многонациональные корпорации» (МНК). В данной статье эти термины рассматриваются как идентичные.

Трансграничное движение инвестиций можно рассматривать как главную движущую силу развития экономики и внешней торговли. Государства и корпорации вступают в схватки друг с другом на арене глобальной конкуренции без правил, что оказывает давление на компании и их работников. Формирование общемирового инвестиционного пространства на основе крупномасштабного перелива капитала стало важнейшим проявлением глобализации. Объемы трансграничных слияний и поглощений, в том числе масштабных, так называемых мегаделок, сумма которых превысила 1 млрд долларов, достигли максимального уровня за всю историю наблюдений [Кузнецова 2020].

В пандемийный период введения ограничительных мер инвестиционная активность в глобальной экономике заметно снизилась. В 2020 г. глобальные потоки ПИИ сократились на 35 % и составили 1 трлн долларов (в 2019 г. их объем составил 1,5 трлн долларов). Максимальное снижение притока ПИИ произошло в развитых странах, спад на 58 %, притом что в развивающихся он сократился на 8 % [World... 2021]. Морские перевозки, судостроение и связанные с ними отрасли также являются объектом экспансии крупного капитала. Влияние ТНК особенно заметно возросло в последние годы, что связано с перемещением центра судостроения в Китай, который вышел на лидирующие позиции наравне с Японией и Южной Кореей. Конкуренция на рынке заметно обострилась, и другим игрокам в борьбе за рынки приходится перестраивать свой бизнес.

На протяжении последних нескольких лет постоянной политической и экономической неопределенности и нестабильности на мировом рынке динамика слияний и поглощений в целом оставалась устойчивой. Это говорит о том, что участники сделок больше внимания уделяют фундаментальным показателям (экономический рост, макросреда и состояние финансовых рынков). Однако снижение общемировых темпов роста, торговые войны, влияние Brexit, ослабление темпов роста китайской экономики заставляют игроков быть более избирательными и осторожными с выбором целей [Васюков 2020], а регулирующие органы – не спешить с принятием одобряющих решений.

Например, корейская Hyundai Heavy Industries (HHI), являясь крупнейшей в мире судостроительной корпорацией (на нее приходится до 10 % объема мирового рынка судов, 30 % объема мирового производства судовых двигателей [The World's...], к началу 2021 г. она поставила более 2,2 тыс. судов 324 судовладельцам из 52 стран), заметно активизирует политику по консолидации активов. Так, корпорация с 2019 г. вела переговоры о выкупе пакета акций занимающей второе место в отрасли другой корейской судостроительной компании Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Сделка по поглощению объемом в 2 млрд

долларов привела бы к созданию внеконкурентного лидера судостроения с контролем над 20 % мирового рынка новых судов и 60 % мирового рынка морских грузовых перевозок, и она не состоялась только благодаря твердой позиции Еврокомиссии, заблокировавшей ее в начале 2022 г. по причине резкого роста цен на энергоресурсы [ЕС...].

В 2019 г. произошло слияние двух основных судостроительных компаний Китая – Китайской государственной судостроительной корпорации China State Shipbuilding Co (CSSC) и Китайской судостроительной корпорации China Shipbuilding Industry Co (CSIC) – и образование единой корпорации China State Shipbuilding Group. В составе Группы 106 научно-исследовательских институтов, компаний и обществ, активы совокупной стоимостью 870 млрд юаней и 220 тыс. сотрудников. Корпорация производит широкий спектр судостроительной продукции от авианосцев до нефтяных танкеров и газозовов. Это крупнейшая в мире судостроительная группа, которая регулирует и выполняет требования международных общих технических стандартов и конвенций по безопасности [CSSC]. Создание такой мегакорпорации серьезно повлияет на мировой рынок судостроения.

В области морских перевозок также наблюдается активная консолидация бизнеса: основные операции и активы концентрируются в рамках все меньшего числа компаний. Так, в сегменте контейнерных перевозок совокупная рыночная доля 10 крупнейших судоходных контейнерных компаний увеличилась с 68 % в 2014 г. до 90 % в 2019 г. [Review... 2020]. При этом список лидеров достаточно подвижен за счет операций по слияниям и поглощениям. Так, в 2020 г. в десятку крупнейших вошла компания из ОАЭ, поглотившая конкурентов из стран Персидского залива (табл. 1).

Таблица 1

**Десять крупнейших глобальных ТНК
в области контейнерных перевозок, 2020 г.**

№	Название	Страна	Характеристика
1	A. P. Moller – The Maersk Group (Maersk Line)	Дания	Осуществляет перевозки между более чем 120 странами более чем в 340 портов. Обладает флотом в 630 контейнерных судов, в 2018 г. перевезено 3,3 млн двадцатифутовых контейнеров. Maersk занимает 27 % всего рынка контейнерных перевозок в Северной Америке, 22 % – в Евроазиатском регионе, 27 % – в Латинской Америке, 29 % – в Африке и 21 % в Океании
2	Mediterranean Shipping Company (MSC)	Швейцария	Занимается транспортировкой грузов в более чем 150 странах, является крупнейшей глобальной частной компанией в этой отрасли. Обладает флотом премиальных круизных лайнеров. Имеет 510 контейнеровозов, которыми в 2018 г. было перевезено более 2 млн стандартных контейнеров типа TEU
3	CMA CGM Group	Франция	Обладает 500 судами общей мощностью перевозки до 2,7 млн стандартных контейнеров типа TEU. Обслуживает 174 судоходных пути, которые связывают между собой более чем 150 стран мира и более чем 400 портов

Окончание Табл. 1

№	Название	Страна	Характеристика
4	China Ocean Shipping Company (COSCO)	Китай	Доставляет грузы в 85 стран, в 267 портов, работает на 355 морских путях, имеет флот в 361 судно. В 2016 г. произошло слияние с China Shipping Group. Помимо контейнерных перевозок, COSCO предоставляет услуги сухогрузов и судов снабжения. В 2018 г. на нее пришлось 14,6 % мирового рынка контейнерных перевозок, перевезла 2,1 млн стандартных контейнеров типа TEU
5	Evergreen Marine	Тайвань (КНР)	Имеет более 190 судов, которые обслуживаются в 240 портах. Это старейшая в мире компания в своей области. Количество стандартных контейнеров типа TEU, которые компания доставляет в более чем 90 стран мира, составляет 1,1 млн штук
6	Hapag-Lloyd	Германия	Владельцами компании выступают шесть крупных инвесторов в тандеме с публичными держателями акций, среди которых: CSAV (25,8 %), Klaus Michael Kühne (25,0 %), HGV Hamburger (13,9 %), Qatar Investment Authority (14,5 %) и Saudi Investment Fund (10,2 %). Обладает флотом из 235 судов, обслуживает 121 морской путь, 600 портов. В 2018 г. перевезла 1,2 млн контейнеров
7	Hamburg Süd Group	Германия	Владеет 33 суднами. Ей также принадлежит Brazil's Aliança, суда которой плавают под бразильским флагом
8	Hanjin Shipping	Республика Корея	Крупнейшая транспортная компания в Республике Корея, владеет 170 судами, ежегодно перевозит 100 млн т груза
9	Orient Overseas Container Line (OOCL)	Гонконг (КНР)	Имеет 300 судов, которые обслуживают 70 стран
10	United Arab Shipping Company (UASC)	ОАЭ	Была образована как совместное предприятие с капиталом Бахрейна, Ирака, Кувейта, Катара, Саудовской Аравии и ОАЭ. В настоящее время зарегистрирована в ОАЭ. Суда компании обслуживаются в 240 портах

Источник: [Тор...].

Точно так же монополизировано управление основными терминалами портов мира (табл. 2).

Таблица 2

Десять наиболее крупных операторов портовых терминалов, 2019 г.

Наименование порта	Пропускная способность			Мощность		
	Обработка в портах млн TEU	Доля в мировых объемах в %	Изменение в млн TEU	Изменение в %	Общая мощность млн TEU	Изменения в %
COSCO	109,8	13,7	4,0	3,8	141,6	8,9
PSA International	84,8	10,6	4,8	5,9	117,0	3,9
APM Terminals	84,2	10,5	5,5	7,0	107,6	7,9
Hutchison Ports	82,6	10,3	0,1	0,1	113,0	0,9
DP World	69,4	8,7	-0,6	-0,9	91,0	1,5
Terminal Investment Ltd	50,8	6,3	3,1	6,4	72,8	16,8
China Merchants Port	35,6	4,4	1,1	3,1	44,2	3,1
CMA CGM	26,1	3,3	0,5	2,0	43,1	12,3
SSA Marina	13,0	1,6	0,4	3,3	20,5	1,4
ITCSI	11,8	1,5	2,0	20,9	20,0	11,7

Источник: [Review... 2020].

Активно формируются альянсы между контейнерными перевозчиками. В настоящее время на рынке контейнерных перевозок лидируют три альянса, которые доминируют на трех основных торговых маршрутах (табл. 3). С 2014 по 2019 г. эти альянсы увеличили свою совокупную долю рынка с 68 % до 90 %, а свой действующий провозной потенциал – примерно с 55 млн до 96,4 млн ДФЭ.

Таблица 3

Доля трех альянсов на рынке контейнерных перевозок в % на основных транспортных маршрутах Восток – Запад по провозной способности в ДФЭ по состоянию на февраль 2019 г.

Название альянса/направление	Азия – Европа	Трансатлантический	Транстихоокеанский
2M	36,5	47,8	17,5
Ocean	37,4	15,2	42,2
THE	24,9	28,5	27,0
Другие операторы	1,1	8,5	13,3

Источник: [Review... 2019].

С началом пандемии позиции указанных альянсов заметно ослабли в результате активизации деятельности новых игроков, привлеченных небывалым ростом фрахтовых ставок. Альянс 2M, в который входят Maersk и MSC, потерял долю провозных мощностей на направлении Азия – Северная Европа в пользу Транстихоокеанского альянса (Ocean) в составе CMA CGM, Cosco и Evergreen. На направлении Азия – Средиземноморье 2M был потеснен Ocean Alliance и THE Alliance, куда входят Harag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express (ONE) и Yang Ming. Наиболее существенные сдвиги в перераспределении долей произошли на

транстихоокеанском направлении: все три крупнейших альянса – 2М, Ocean Alliance, THE Alliance – сократили свои доли из-за выхода на рынок новых компаний, которые подключили к перевозкам все имеющиеся суда, какие только могли найти. Так, если в январе 2020 г. доля альянса 2М по вместимости задействованного на транстихоокеанском трейде флота составляла 21 %, то в январе 2021 г. упала до 15 %. Доля Ocean Alliance составляла 39 % в начале 2020-го и 31 % в начале 2021 г., а THE Alliance – соответственно 33 % и 29 %. Однако несмотря на то, что доля на этом трейде контейнерных линий, не входящих в альянсы, на январь 2020 г. составляла 19 %, а на январь этого года выросла до 30 % [Контейнерные...], лидерство традиционных альянсов сохраняется.

Консолидация бизнеса наблюдается в сфере как линейного судоходства, так и чартерных перевозок, что подтверждается ростом доли крупнейших компаний, индекса Херфиндала – Хиршмана и коэффициента Джини (табл. 4).

Таблица 4

Показатели концентрации линейного судоходства на тихоокеанских маршрутах в 2006 и 2019 гг.

Наименование показателя	2006 г.	2019 г.	Тенденции
Доля крупнейшей судоходной компании в %	29	33	Концентрация повысилась
Доля 4-х крупнейших судоходных компаний в %	57	60	Концентрация повысилась
Индекс Херфиндала – Хиршмана	1253	1497	Концентрация повысилась
Число компаний	22	24	Концентрация снизилась
Коэффициент Джини	0,53	0,59	Концентрация повысилась

Источник: [Review... 2019].

Следует отметить, что активное участие компаний линейных перевозок в альянсах привело к росту объема морских перевозок, увеличению количества судов в расчете на один маршрут, вводу в эксплуатацию более крупных судов и сокращению средней продолжительности рейсов (табл. 5). Эти тенденции позволяют обеспечить большую гибкость и адаптируемость судовладельцев и операторов к быстро меняющимся рыночным условиям.

Таблица 5

Основные изменения в системе морских перевозок, предлагаемые всеми операторами, 2014–2019 гг. (данные за 1 квартал)

Наименование показателя	Маршруты, предлагаемые всеми операторами			Маршруты, предлагаемые всеми операторами, которые являются членами альянса			Маршруты, предлагаемые операторами, которые не являются членами альянса		
	2014	2019	Изменение в %	2014	2019	Изменение в %	2014	2019	Изменение в %
Количество маршрутов	504	455	–9,7	150	285	90,0	431	223	–48,3
Количество судов в расчете на один маршрут	7	8	12,3	8	9	8,5	7	5	–23,0

Окончание Табл. 5

Наименование показателя	Маршруты, предлагаемые всеми операторами			Маршруты, предлагаемые всеми операторами, которые являются членами альянса			Маршруты, предлагаемые операторами, которые не являются членами альянса		
	2014	2019	Изменение в %	2014	2019	Изменение в %	2014	2019	Изменение в %
Средняя вместимость судна (ДФЭ)	4869	6636	36,3	5933	7823	31,8	4453	3040	-31,7
Средний рейс туда и обратно (дни)	64	65	1,9	66	64	-2,5	63	68	7,5

Источник: [Review... 2019].

Консолидации бизнеса в области морского транспорта способствуют процессы цифровизации, требующие огромных инвестиций, которые может себе позволить далеко не каждая компания. Речь идет о роботизации, внедрении искусственного интеллекта (ИИ), Больших данных, блокчейна, цифровых платформ – маркетплейсов. Уже есть положительные результаты использования системы PCS (Port Community System), которая является открытой и нейтральной платформой электронного взаимодействия информационных систем, принадлежащих различным компаниям и организациям. Свои грузовые сервисы организует Amazon – через Prime Air, Alibaba в партнерстве с COSCO создала логистическую платформу для малых и средних предприятий. Uber и Tencent (владелец WeChat), расширяют логистические и транспортные услуги через свои платформы [Бабурина, Кузнецова 2020].

Важным стимулом развития процессов консолидации капиталов в руках олигополий и альянсов является общий тренд на экологизацию материального производства. В области морского транспорта это проявляется в запросах на улучшение параметров гидродинамики, создание более энергоэффективных двигателей, применение низкоуглеродных и безуглеродных видов топлива для судов. Например, консорциум Green Maritime Methanol в составе ведущих международных морских компаний, судовладельцев, верфей, производителей, портов и научно-исследовательских институтов при поддержке Министерства экономики и климатической политики Нидерландов занимается изучением возможности использования метанола в качестве экологичного альтернативного транспортного топлива в морском секторе. Корпорация Maersk (A.P.M.) в период с 2014 по 2019 г. инвестировала ежегодно около 1 млрд долларов в проекты по повышению технической и финансовой надежности безуглеродных решений, разработку и внедрение энергоэффективных вариантов судовых двигателей [Review... 2020]. Характерно, что на официальных сайтах всех компаний – лидеров в области морских перевозок содержатся декларации курса на экологизацию их деятельности в рамках выполнения Целей устойчивого развития ООН.

Обсуждение результатов

Судостроение и морские перевозки в настоящее время переживают период трансформации, связанной как с вызовами цифровой революции, так и с общими изменениями в международной экономической повестке дня. Эти процессы раз-

ворачиваются в условиях общего падения деловой активности, сокращения международной торговли, объемов морских перевозок, снижения спроса, вызванного совокупностью различных факторов внешнего и внутреннего характера.

Эпидемия коронавируса внесла дополнительные коррективы в наметившиеся тенденции международного движения товаров и капиталов. Если в 2016 г. объемы ПИИ в мировом масштабе превысили 2 трлн долларов, то в 2020 г. они снизились до 1 трлн долларов. Происходит сокращение прибыли МНП, что также влияет на показатели объемов реинвестирования капитала. Согласно данным доклада ЮНКТАД, прибыль МНП в 2020 г. снизилась на 36 % [World...]. Пострадали и транспортные компании. Объем международных морских перевозок в 2020 г. снизился на 3,8 %. Наибольший спад наблюдался в перевозках сырой нефти, газа и нефтепродуктов, он составил 7,7 % [Review... 2021]. Пандемия нанесла сильнейший удар по плавсоставу морских судов, часть моряков длительное время работала без смены экипажа и не могла добраться домой, а другая часть длительное время находилась без работы. Для моряков остро встали проблемы медицинского обеспечения, которые требовали немедленного решения [Ботнарюк и др. 2021]. В условиях пандемии вопросы кибербезопасности в морских портах, которые появились с широким внедрением процессов цифровизации, приобрели особую значимость [Бабурин, Гуриева 2019]. Для обеспечения безопасности мореплавания, работы морских портов и терминалов требуется координация усилий международных, правительственных, государственных и частных компаний всех стран мира.

В новейшей истории мира 2020 год стал одним из самых сложных. Пандемия COVID-19 заставила компании задуматься о том, насколько прочен и устойчив их бизнес и насколько практикуемая стратегия соответствует новым реалиям [Чумаков 2020]. Сделки по слиянию и поглощению, укрупнению бизнеса корпорациям в области морского транспорта представляются наиболее быстрым и эффективным способом адаптации к новым вызовам.

В целом же перспективы инвестиционной активности ТНК будет определять действие ряда глобальных факторов: сроки окончания спецоперации на Украине, темпы восстановления макроэкономики, политика правительств стран мировых лидеров, развитие ситуации с коронавирусом, темпы вакцинации и введение новых ограничительных мер, состояние торговых отношений США и Китая. В зависимости от хода развития этих тенденций будет развиваться процесс международного движения капиталов, включая ПИИ. Благоприятный сценарий может обеспечить рост притока ПИИ в мире, что позволит реализовать отложенные и приостановленные пандемией и другими событиями сделки по слиянию и поглощению (продажа непрофильных активов, консолидация рынка наименее пострадавшими от пандемии игроками, структурные изменения, направленные на скорейшую адаптацию к жизни в новых условиях), обеспечить быстрый рост количества сделок в сфере цифровых и иных технологий [KPMG...]. Эти объективные обстоятельства следует учитывать компаниям при планировании и прогнозировании своей деятельности.

Заключение

Проведенный анализ позволил сделать вывод, что рост консолидации активов и транснационализации бизнеса – мегатренды развития морской отрасли. Судостроение, морские перевозки, портовые операторы являются объектом экспансии крупного капитала.

1. В области строительства судов уровень консолидации активов достиг таких масштабов, что мировой рынок судостроения практически поделен между одной китайской мегакорпорацией и двумя южнокорейскими.

2. В области морских перевозок также проявляется тенденция к консолидации – количество компаний сокращается. Рыночная доля 10 % крупнейших компаний в сегменте контейнерных перевозок возросла с 68 % в 2014 г. до 90 % в 2019 г. Список лидеров по масштабам слияний и поглощений меняется: и хотя долгие годы его возглавлял Maersk, в 2021 г. на первое место вышла MSC.

3. Растет концентрация операций по погрузке-выгрузке в морских портовых терминалах. На долю пяти ведущих контейнерных терминалов приходится свыше 50 % мировых объемов перевалки контейнерных грузов.

4. Активизируются процессы формирования альянсов на рынке контейнерных перевозок. Доля трех ведущих альянсов, хотя и снижается последние два года, но остается доминирующей.

5. Возросли показатели концентрации линейного судоходства – индекс Херфиндала – Хиршмана и доля четырех крупнейших компаний (достигла 60 %).

Тенденции консолидации бизнеса вполне закономерны: развивающиеся процессы цифровизации и экологизации требуют огромных инвестиций, которые могут себе позволить не все компании. Тренд на экологизацию требует использования более энергоэффективных двигателей и низкоуглеродных видов топлива для судов, что возможно достичь путем огромных капиталовложений. Сделки по слиянию и поглощению, растущая транснационализация бизнеса являются способом адаптации бизнеса к новым вызовам и рискам современного мира. Пандемия COVID-19 и события на Украине внесли кардинальные перемены в жизнь мирового сообщества, но мегатренды к консолидации и транснационализации бизнеса в сфере морского судостроения, контейнерных перевозок, портовых операций и линейного судоходства сохранили свое прежнее направление.

Литература

Бабурина О. Н., Гуриева Л. К. Риски и угрозы функционирования морской отрасли в условиях цифровизации мировой экономики // *Морские интеллектуальные технологии*. 2019. № 2(44). С. 109–115.

Бабурина О. Н., Кузнецова Г. В. Перспективы цифровизации международных морских перевозок // *Морские интеллектуальные технологии*. 2020. № 4(50). С. 67–72.

Ботнарюк М. В., Тимченко Т. Н., Тонконог В. В. Проблемные аспекты оказания медицинской помощи на борту морского судна членам экипажа // *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2021. Т. 29. № 5. С. 1125–1131.

Васюков Е. А. Сравнительный анализ факторов привлекательности национальных экономик для трансграничных сделок слияний и поглощений // *Ars Administrandi (Искусство управления)*. 2020. Т. 12. № 2. С. 253–269.

Гринин Л. Е., Гринин А. Л. Идем ли мы к глобалистской революции? (Как глобалисты пытаются изменить мир.) Ст. 1. Глобализм в «революционном» аспекте // Век глобализации. 2021. № 4. С. 3–26.

Гэлбрейт Дж. Экономические теории и цели общества / под общ. ред. Н. Н. Иноземцева, А. Г. Милейковского. М. : Прогресс, 1979.

Друкер П. Ф. Задачи менеджмента в XXI веке. М. : Вильямс, 2004.

ЕС запретит слияние Daewoo и Hyundai из-за энергокризиса [Электронный ресурс] : Financial Times. 2022. 11 января. URL: <https://biz.liga.net/all/all/novosti/eszapretit-sliyanie-daewoo-i-hyundai-iz-za-energokrizisa-financial-times> (дата обращения: 14.03.2022).

Иноземцев В. Л. Экономика и политика глобализации: уроки прошлого для настоящего и будущего // Век глобализации. 2019. № 2(30). С. 3–15.

Исаченко Т. М., Ревенко Л. С., Платонова И. Н. и др. Современные международные экономические отношения в эпоху постбиполярности. М. : МГИМО-Университет, 2020.

Конина Н. Ю. Современные транснациональные корпорации. М. : МГИМО-Университет, 2020.

Контейнерные альянсы теряют долю [Электронный ресурс]. URL: <https://seanews.ru/en/2021/08/26/kontejnernye-aljansy-terjajut-dolju> (дата обращения: 14.03.2022).

Коуз Р. Фирма, рынок и право. М. : Новое изд-во, 2007.

Кузнецова Г. В. Пандемия, цифровизация и прямые иностранные инвестиции // Финансы, Деньги, Инвестиции. 2020. № 1. С. 3–9.

Портер М. Конкуренция. М. : Вильямс, 2005.

Суэцкий канал. Дела текущие [Электронный ресурс]. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1693/91556/> (дата обращения: 14.03.2022).

Хасбулатов Р. И. Идолы и идолопоклонники: крах либертаризма. Статья третья // Век глобализации. 2017. № 3(23). С. 3–16.

Чумаков А. Н. Глобалистика в контексте современности: испытание пандемией // Век глобализации. 2020. № 3 С. 3–14.

Шумпетер Й. Капитализм, социализм и демократия. М. : Экономика, 1995.

CSSC [Электронный ресурс]. URL: <http://www.csic.com.cn/n4/index.html> (дата обращения: 14.03.2022).

KPMG. Рынок слияний и поглощений в России в 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ru/pdf/2021/02/ru-ru-ma-survey-2020-fin.pdf> (дата обращения: 14.03.2022).

Review of Maritime Transport. 2019. UNCTAD [Электронный ресурс]. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf.

Review of Maritime Transport. 2020. UNCTAD [Электронный ресурс]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf.

Review of Maritime Transport. 2021 [Электронный ресурс]. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2021_en.pdf.

The World's No.1 Shipbuilding [Электронный ресурс]. URL: https://english.hhi.co.kr/biz/ship_over (дата обращения: 14.03.2022).

Top 10 International Container Shipping Companies [Электронный ресурс]. URL: <https://moverdb.com/shipping-companies/> (дата обращения: 14.03.2022).

World Investment Report 2021 UNCTAD/ WIR/2021 [Электронный ресурс]. URL: https://wir2021_en.pdf.

References

Baburina O. N., Guriyeva L. K. Riski i ugrozy funkcionirovaniya morskoy otrasli v usloviyakh tsifrovizatsii mirovoy ekonomiki [Risks and Threats to the Maritime Industry in a Digitalised World Economic Environment] // *Morskiye intellektual'nyye tekhnologii*. 2019. No. 2(44). Pp. 109–115.

Baburina O. N., Kuznetsova G. V. Perspektivy tsifrovizatsii mezhdunarodnykh morskikh perevozok [Prospects for Digitalisation of International Maritime Transport] // *Morskiye intellektual'nyye tekhnologii*. 2020. No. 4(50). Pp. 67–72.

Botnaryuk M. V., Timchenko T. N., Tonkonog V. V. Problemnyye aspekty okazaniya meditsinskoy pomoshchi na bortu morskogo sudna chlenam ekipazha [Problematic Aspects of Medical Care Onboard a Seagoing Vessel for Crew Members] // *Problemy sotsial'noy gigiyeny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny*. 2021. Vol. 29. No. 5. Pp. 1125–1131.

Vasyukov Ye. A. Sravnitel'nyy analiz faktorov privlekatel'nosti natsional'nykh ekonomik dlya transgranichnykh sdelok sliyaniy i pogloshcheniy [Comparative Analysis of the Attractiveness of National Economies for Cross-Border Mergers and Acquisitions] // *Ars Administrandi (Iskusstvo upravleniya)*. 2020. Vol. 12. No. 2. Pp. 253–269.

Grinin L. Ye., Grinin A. L. Idem li my k globalistskoy revolyutsii? (Kak globalisty pytayutsya izmenit' mir) [Are We Heading for a Globalist Revolution? (How Globalists are Trying to Change the World). Article one. Globalizm v «revolyutsionnom» aspekte [Globalism in its “Revolutionary” Aspect] // *Vek globalizatsii*. 2021. No. 4. Pp. 3–26.

Galbraith J. Ekonomicheskiye teorii i tseli obshchestva [Economics and the Public Purpose]. Moscow : Progress, 1979.

Drucker P. F. Zadachi menedzhmenta v XXI veke [Management Challenges for the 21st Century]. Moscow : Vil'yams, 2004.

ES zapretit sliyaniye Daewoo i Hyundai iz-za energokrizisa [EU Will Ban Daewoo and Hyundai Merger Because of Energy Crisis] : *Financial Times*. 2022. January 11. URL: <https://biz.liga.net/all/all/novosti/es-zapretit-sliyanie-daewoo-i-hyundai-iz-za-energokrizisa-financial-times> (accessed: 14.03.2022).

Inozemtsev V. L. Ekonomika i politika globalizatsii: uroki proshlogo dlya nastoyashchego i budushchego [The Economics and Politics of Globalisation: Lessons From the Past for the Present and the Future] // *Vek globalizatsii*. 2019. No. 2(30). Pp. 3–15.

Isachenko T. M., Revenko L. S., Platonova I. N. *et. al.* Sovremennyye mezhdunarodnyye ekonomicheskiye otnosheniya v epokhu postbipolyarnosti [Modern International Economic Relations in the Era of Post-Bipolarity] / ed. by T. M. Isachenko. Moscow : MGIMO-Universitet, 2020.

Konina N. Yu. Sovremennyye transnatsional'nyye korporatsii [Modern Multinational Corporations]. Moscow : MGIMO-Universitet, 2020.

Konteynerye al'yansy teryayut dolyu [Container Alliances Are Losing Their Share]. URL: <https://seanews.ru/en/2021/08/26/konteynerye-aljansy-terjajut-dolju> (accessed: 14.03.2022).

Coase R. Firma, rynek i parvo [The Firm, The Market, and The Law]. Moscow : Novo-ye izdatel'stvo, 2007.

Kuznetsova G. V. Pandemiya, tsifrovizatsiya i pryamyie inostrannyye investitsii [Pandemic, Digitalisation, and Foreign Direct Investment] // Finansy, Den'gi, Investitsii. 2020. No. 1. Pp. 3–9.

Porter M. Konkurentsiya [On Competition]. Moscow : Vil'yams, 2005.

Suetskiy kanal. Dela tekushchiye [Suez Canal. Current Affairs]. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1693/91556/> (accessed: 14.03.2022).

Khasbulatov R. I. Idoly i idolopoklonniki: krakh libertarizma [Idols and Idolaters: The Collapse of Libertarianism]. Article three // Vek globalizatsii. 2017. No. 3(23). Pp. 3–16.

Chumakov A. N. Globalistika v kontekste sovremennosti: ispytaniye pandemiyye [Globalism in the Context of Modernity: The Trial of a Pandemic] // Vek globalizatsii. 2020. No. 3. Pp. 3–14.

Schumpeter J. Kapitalizm, sotsializm i demokratiya [Capitalism, Socialism and Democracy]. Moscow : Ekonomika, 1995.

CSSC. URL: <http://www.csic.com.cn/n4/index.html> (accessed: 14.03.2022).

KPMG. Rynek sliyanii i pogloshcheniy v Rossii v 2020 g. [KPMG. The Russian M&A market in 2020]. URL: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ru/pdf/2021/02/ru-ru-masurvey-2020-fin.pdf> (accessed: 14.03.2022).

Review of Maritime Transport. 2019. UNCTAD. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf.

Review of Maritime Transport. 2020. UNCTAD. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf.

Review of Maritime Transport. 2021. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2021_en.pdf.

The World's No. 1 Shipbuilding. URL: https://english.hhi.co.kr/biz/ship_over (accessed: 03/14/2022).

Top 10 International Container Shipping Companies. URL: <https://moverdb.com/shipping-companies/> (accessed: 14.03.2022).

World Investment Report 2021 UNCTAD/WIR/2021. URL: https://wir2021_en.pdf.