



**სანაოსნო კომპანიების ფინანსურ-ეკონომიკური
მარშვენიერება 2010-2019 წლებში**

DOI.org/10.36962/104/3-5/20210141

ბაგრატ დევაძე

ეკონომიკის აკადემიური დოქტორი, ბათუმის
საზღვაო აკადემიის ასოცირებული პროფესორი

გიორგი დევაძე

საერთაშორისო კორპორაცია Mylan-ის ფინანსური
მომსახურების ცენტრის უფროსი სპეციალისტი

რეზიუმე

სანაოსნო კომპანიების ეკონომიკური და ფინანსური მდგომარეობა გაანალიზებულია სანაოსნო ბაზრის ძირითადი სეგმენტების მიხედვით - ნავთობი, ნავთობპროდუქტები, გათხევადებული ბუნებრივი აირი, მშრალი ნაყარი ტვირთები და საკონტეინერო ტვირთები. თითოეული მათგანი წარმოდგენილია ერთი ან რამდენიმე კომპანიის სახით, რომლებიც არიან ლიდერები ბიზნესის აღნიშნულ სექტორებში.

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საზღვაო გადაზიდვებზე სპეციალიზებული სანაოსნო კომპანიების შემოსავლები 2010-2019 წლებში მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი, რაც განპირობებულია ფლოტის გემების რაოდენობისა და ტონაჟის გაზრდით, ასევე გემების ტაიმ-ჩარტერის შემოსავლების გაზრდით. გათხევადებული ბუნებრივი აირის გადამზიდავი კომპანიების შემოსავლების ზრდა ხასიათდება სტაბილურობით.

2010-2019 წლებში ნაყარი ტვირთების საზღვაო გადაზიდვებში გაიზარდა რეისის ხარჯების ხვედრითი წილი (8%-დან 25%-მდე), შემცირდა საოპერაციო ხარჯების, ძირითადი საშუალებების ამორტიზაციის, ჩარტერის და საერთო ხარჯე-

ბის სვედრიითი წილი. სახაზო სანაოსნო კომპანიების ხარჯების სტრუქტურაში გაზრდილია ტრანსპორტირების და ტერმინალების ხარჯები(10%-დან 26%-მდე), შემცირებულია სანავის, ჩარტერისა და ლოგისტიკის ხარჯების სვედრიითი წილი.

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ტანკერების კომპანიების წმინდა საფინანსო შედეგები დადებითი იყო 2014-2016 წლებში და 2019 წელს, დანარჩენ წლებში ადგილი ჰქონდა ზარალს. სტაბილური მოგებით ხასიათდება თხევადი გაზის გადამზიდავი კომპანიების საქმიანობა.მშრალმზიდი გემების კომპანიების საქმიანობა იგივე პერიოდში ხასიათდება შედარებით დაბალი მომგებიანობით და ზარალიანობით. სახაზო სანაოსნო კომპანიების საფინანსო შედეგები იყო მეტად ცვალებადი. კერძოდ წმინდა მოგება პიკური იყო 2010, 2014 და 2018 წლები, ზარალიანი იყო 2011 და 2016 წლები.

საკვანძო სიტყვები: სანაოსნო კომპანიის შემოსავლები, კომპანიის ხარჯების სტრუქტურა, რეისის ხარჯები, საოპერაციო ხარჯები, ჩარტერის ხარჯები, სანავის ხარჯები, ტერმინალის ხარჯები, ინტერმოდალური ხარჯები, პორტების ხარჯები,

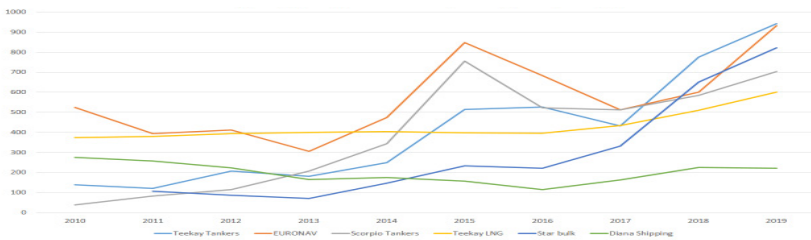
ძირითადი ტექსტი

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საზღვაო გადაზიდვებზე სპეციალიზირებული სანაოსნო კომპანიების შემოსავლები 2010-2019 წლებში მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი(Teekay Tankers-ის 6,7-ჯერ, Euronav-ის 1,8-ჯერ, Scorpio Tankers-ის 18-ჯერ), რაც განპირობებულია ფლოტის გემების რაოდენობისა და ტონაჟის გაზრდით, ასევე გემების ტაიმ-ჩარტერის შემოსავლების გაზრდით. ზრდის ტემპი მაღალი იყო 2014-2015 წლებში და 2018-2019 წლებში, დანარჩენ წლებში ადგილი ჰქონდა შემოსავლების შემცირებას. გათხევადებული ბუნებრივი აირის საზღვაო გადაზიდვებზე სპეციალიზირებული სანაოსნო კომპანიის შემოსავლები ამავე პერიოდში გაზრდილია 1,6-ჯერ, ამასთან ზრდის ტემპი შედარებით სტაბილური და თანაბარი იყო. მშრალი ნაყარი ტვირთების საზღვაო გადაზიდვებზე სპეციალიზირებული სანაოსნო კომპანიის Star bulk-ის შემოსავლები საანალიზო პერიოდში 8-ჯერ არ-

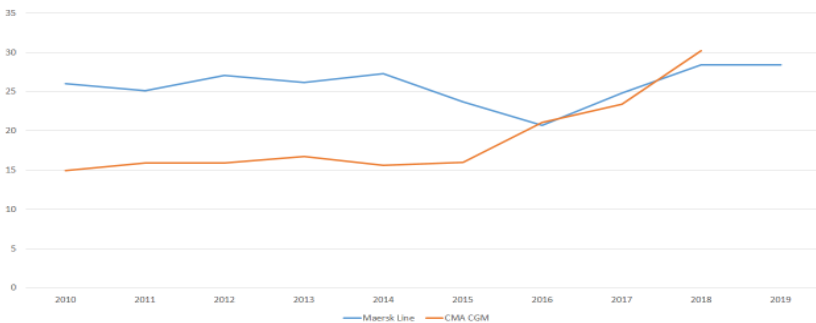
ის გაზრდილი, რაც განპირობებულია ფლოტის გემების რაოდენობისა და ტონაჟის გაზრდით(7-ჯერ). იგივე პროფილის Diana Shipping-ის გემების ტონაჟის ზრდა მნიშვნელოვნად ნაკლები იყო(40%) და შესაბამისად შემოსავლები შემცირდა 20%-ით.

სახაზო სანაოსნო კომპანიების შემოსავლების ზრდა 2010-2019 წლებში იყო არაერთგვაროვანი. კერძოდ Maersk Lines-ს შემოსავლების ზრდამ მხოლოდ 9% შეადგინა, ამასთან 2014-2016 წლებში ადგილი ჰქონდა შემოსავლების კლებას, რისი კომპენსირებაც მოხდა 2016-2018 წლებში. სანაოსნო კომპანია CMA CGM-ის შემოსავლები იგივე პერიოდში გაიზარდა ორჯერ და ზრდის ძირითადი ნაწილი მოდის 2015-2018 წლებზე.

ნახ. 1. ნაყარი ტვირთების სანაოსნო კომპანიების შემოსავლები



ნახ. 2. სანაოსნო კომპანიების შემოსავლები

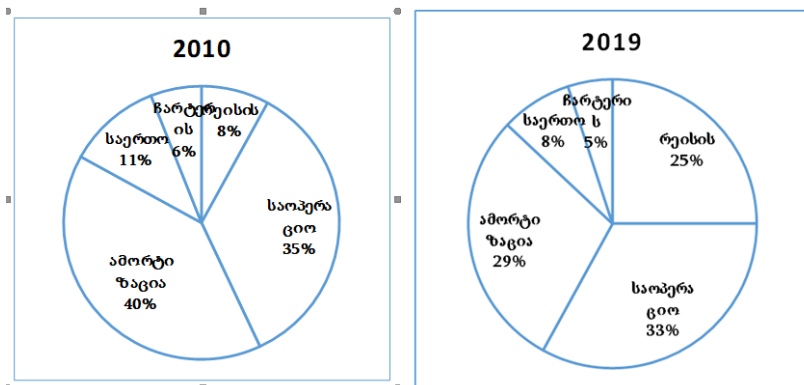


წყარო: სანაოსნო კომპანიების წლიური ანგარიშები

ნაყარი ტვირთების საზღვაო გზით გადამზიდავი სანაოსნო კომპანიების საოპერაციო ხარჯები შედგება შემდეგი ძირითადი ელემენტებისაგან: რეისის ხარჯები, საოპერაციო ხარჯები, ამორტიზაცია, ჩარტერის ხარჯები და საერთო ხარჯები.

რეისის ხარჯები წარმოადგენენ კონკრეტული რეისის დროს განუღებ ცვალებად ხარჯებს, როგორცაა სანავი, პორტის ტარიფები და არხის მოსაკრებლები. მათ შორის ყველაზე მნიშვნელოვანია სანავის ხარჯები. სანაოსნო ოპერაციების დროს გემის მიერ მოხმარებული სანავის რაოდენობა დამოკიდებულია კორპუსის მდგომარეობაზე და გემის საოპერაციო სიჩქარეზე. საოპერაციო სიჩქარის შემცირებით 16-დან 11 კვანძამდე Panamax-ის ტიპის მშრალმზიდი გემის მთავარი ძრავის სანავის მოხმარება მცირდება 44-დან 14 ტონამდე დღეში. (Martin Stopford. Maritime Economics. 3rd edition, გვ. 235). სანავის ფასები ასევე ახდენს ზემოქმედებას რეისის ხარჯებზე. გემების სანავის ფასები იყო მზარდი 2010-2013 წლებში (342-დან 661 \$/ტონა), შემდგომ წლებში შემცირდა და 2016 წელს შეადგინა 223 \$/ტონა, შემდგომში ისევ გაიზარდა და 2019 წელს შეადგინა 412 \$/ტონა (Maersk-ის წლიური ანგარიშები). სანავის ფასების ასეთმა ცვალებადობამ განაპირობა რე-

ნახ. 3. ნაყარი ტვირთების სანაოსნო კომპანიების ხარჯების სტრუქტურა და დინამიკა 2010-2019 წლებში



წყარო: სანაოსნო კომპანიების წლიური ანგარიშები

ისის ბარჯების ბვედრითი ნილის ზრდა 2010-2019 წლებში Teekay Tankers-ში 2-დან 49 %-მდე, EURONAV-ში 11-დან 19 %-მდე, Teekay LNG-ში 1-დან 7 %-მდე, Star Bulk-ში 16-დან 32 %-მდე. ეს მაჩვენებელი შემცირებულია Scorpio Tankers-ში(7-დან 1 %-მდე და Dianna Shipping-ში(9-დან 7 %-მდე). საშუალოდ ნაყარი ტვირთების სანაოსნო კომპანიებში რეისის ბარჯების ბვედრითი ნილი 2010-2019 წლებში 8%-დან 25%-მდე გაიზარდა.

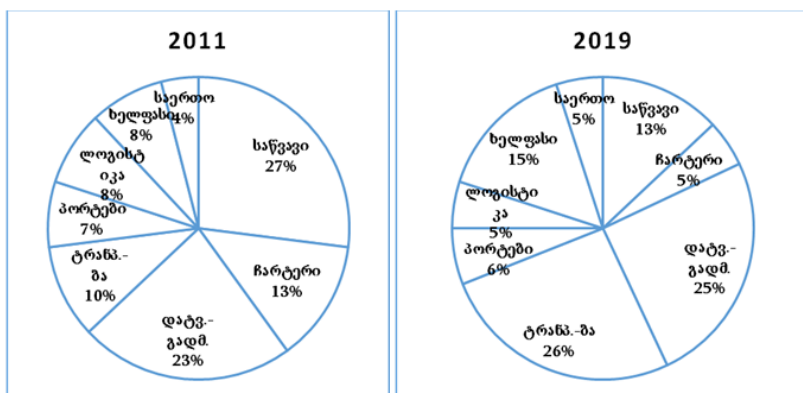
საოპერაციო ბარჯები წარმოადგენენ გემის ყოველდღიურ მართვასთან დაკავშირებულ მუდმივ ბარჯებს, როგორიცაა ეკიპაჟის ბარჯები, გემის ტექნიკური მარაგები და მიმდინარე მომსახურება. მათი ბვედრითი ნილი ნაყარი ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების ბარჯებში 2010-2019 წლებში საშუალოდ შემცირდა 35%-დან 33%-მდე. შემცირებულია აგრეთვე ძირითადი საშუალებების ამორტიზაციის, ჩარტერის და საერთო ბარჯების ბვედრითი ნილი.

სახაზო სანაოსნო კომპანიის ბარჯების სტრუქტურაში ძირითადია სანვაგი, ტერმინალის ბარჯები, ინტერმოდალური ბარჯები, პორტების ბარჯები, შრომის ანაზღაურება და სხვა. სანვავის ბარჯებში ადგილი აქვს ეკონომიას მასშტაბების ზრდის ბარჯზე. გემის ზომის ზრდის კვალობაზე მცირდება სანვავის მოხმარება 1 კონტეინერზე გაანგარიშებით, კერძოდ გემის საკონტეინერო მოცულობის გაზრდისას 700 TEU-დან 1700 TEU-მდე სანვავის ეკონომია ყოველ ათას TEU-ზე შეადგენს 14 ტონას, 1700 TEU-დან 3500 TEU-მდე 6 ტონას, 3500 TEU-დან 7200 TEU-მდე კი მხოლოდ 3 ტონას. შესაბამისად ყველაზე მეტი ეკონომია მიიღწევა მცირე ზომის გემებიდან საშუალოზე გადასვლისას (Martin Stopford. Maritime Economics. 3rd edition, 544-545). მიუხედავად სანვავის ფასების ზრდისა 2011-2019 წლებში სახაზო სანაოსნო კომპანიებში სანვავის ბარჯების ბვედრითი ნილი შემცირდა, კერძოდ CMA CGM-ში იგი შემცირდა 27%-დან 13%-მდე. შემცირებულია აგრეთვე ჩარტერისა და ლოგისტიკის ბარჯების ბვედრითი ნილი. ბარჯების სტრუქტურაში გაზრდილია ტრანსპორტირების ბარჯები(10%-დან 26%-მდე), ასევე ტერმინალების ბარჯები.

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საზღვაო გადამზიდვების საოპერაციო შედეგები გემების ოპერაციებიდან საკმაოდ მა-

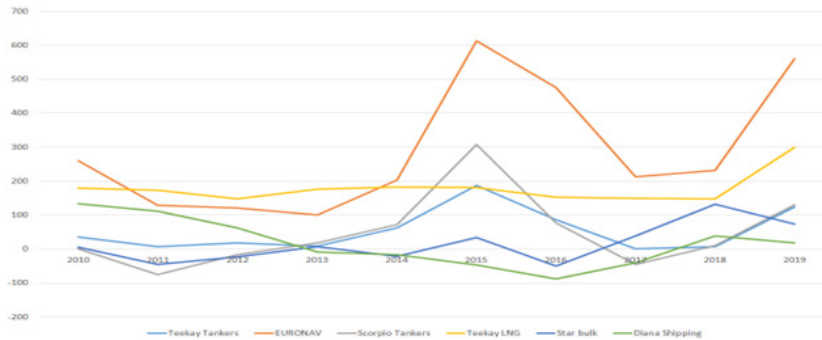
ღალი მოგებით ხასიათდებოდა 2014-2016 წლებში და 2019 წელს, დანარჩენ წლებში ადგილი ჰქონდა მოგების დაბალ დონეს ან ზარალს. გამონაკლისია კომპანია EURONAV-ი, რომელიც მართავს თანამედროვე, ახალ, დიდი ზომის ტანკერების ფლოტს და შესაბამისად მისი საოპერაციო მოგება სტაბილურად მაღალი იყო 100-დან 612 მლნ. \$-ის ფარგლებში. განვითარების მაღალი და სტაბილური დონით ხასიათდება აგრეთვე გათხევადებული ბუნებრივი აირის გადამზიდავი Teekay LNG, რომლის საოპერაციო მოგება საანალიზო პერიოდში მერყეობდა 148-დან 299 მლნ.\$-ის ფარგლებში. მშრალი ნაყარი ტვირთების გადამზიდავების გემების ოპერაციები იგივე პერიოდში ხასიათდება შედარებით დაბალი მომგებიანობით. კერძოდ, Star Bulk-ის ოპერაციები 2010-2016 წლებში იყო ნაკლებად მომგებიანი და ზარალიანი, 2017-19 წლებში კი ეს მაჩვენებელი გაუმჯობესდა 39-132 მლნ.\$-ის ფარგლებში. Diana Shipping-ის შემთხვევაში კი პირიქით, - 2010-12 წლებში საოპერაციო მოგება მერყეობდა 63-134 მლნ.\$-ის ფარგლებში, 2013-19 წლებში კი ეს მაჩვენებელი გაუარესდა და ადგილი ჰქონდა საოპერაციო მოგების დონის შემცირებას ან ზარალს.

ნახ. 4. სანაოსნო კომპანია CMA CGM -ის ხარჯების სტრუქტურის ცვლილება 2010-2019 წლებში

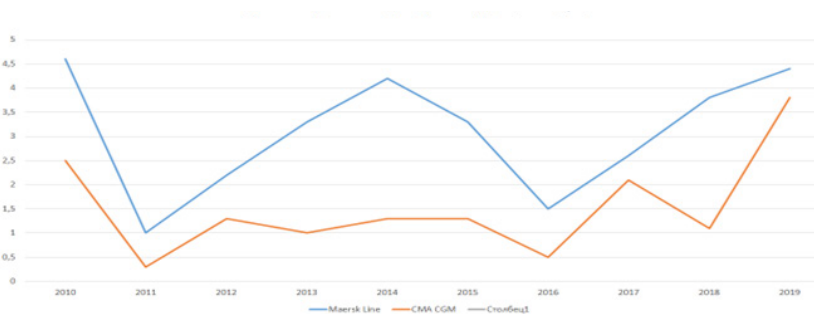


წყარო: სანაოსნო კომპანიების წლიური ანგარიშები

ნახ. 5. ნაყარი ტვირთების კომპანიების საოპერაციო მოგება (ზარალი)



ნახ. 6. სახაზო სანაოსნო კომპანიების საოპერაციო მოგება (ზარალი)

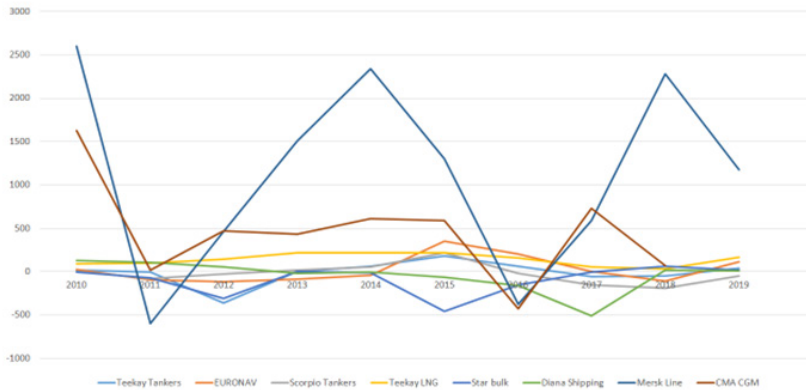


წყარო: სანაოსნო კომპანიების წლიური ანგარიშები

სახაზო სანაოსნო კომპანიების საოპერაციო შედეგები 2010-2019 წლებში იყო მეტად ცვალებადი. კერძოდ Maersk Lines-ს საოპერაციო მოგება მერყეობდა 1,0-4,6 მლრდ.\$-ის, CMA CGM-ის კი 1,0-3,8 მლრდ.\$-ის ფარგლებში. ამასთან პიკური იყო 2010, 2014 და 2019 წლები, ხოლო 2011 და 2016 ვარდნის წლები.

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ტანკერების კომპანიების წმინდა საფინანსო შედეგები დადებითი იყო 2014-2016 წლებში და 2019 წელს, დანარჩენ წლებში ადგილი ჰქონდა ზარალს. სტაბილური მოგებით ხასიათდება Teekay LNG, რომ-

ნახ. 6. სანაოსნო კომპანიების წმინდა მოგება (ზარალი)



წყარო: სანაოსნო კომპანიების წლიური ანგარიშები

ლის წმინდა მოგება 2014-2016 წლებში მერყეობდა 27-დან 219 მლნ.\$-ის ფარგლებში. მშრალმზიდი გემების კომპანიების საქმიანობა იგივე პერიოდში ხასიათდება შედარებით დაბალი მომგებიანობით და ზარალიანობით. კერძოდ, Star Bulk-ის საფინანსო შედეგები უარყოფითი იყო 2010-2017 წლებში 2018-2019 წლებში კი ნაკლებად მომგებიანი. Diana Shipping-ის შემთხვევაში კი 2010-12 წლები იყო მომგებიანი 55-128 მლნ. \$-ის ფარგლებში, 2013-17 წლები ზარალიანი, 2018-2019 წლებში კი ნაკლებად მომგებიანი. სახაზო სანაოსნო კომპანიების საფინანსო შედეგები 2010-2019 წლებში იყო მეტად ცვალებადი. კერძოდ Maersk Lines-ს წმინდა მოგება მერყეობდა 0,5-2,6 მლრდ.\$-ის ფარგლებში, ზარალიანი იყო 2011 და 2016 წლები. CMA CGM-ის წმინდა მოგება მერყეობდა 18 მლნ.\$ -1,6 მლრდ.\$-ის ფარგლებში, ამასთან ზარალიანი იყო 2016 და 2019 წლები.

ბამოყენებული ლიტერატურა/REFERENCES:

1. Martin Stopford. Maritime Economics. 3rd edition, Routledge, London and New York, 2009.
2. Theodore Syriopoulos. Shippig finance and international capital markets. PDF. 2010.
3. Alexandridic G., Manolis G., Chi Y.Kim, Dimitris A. A suvey of Shipping finance. PDF, 2018
4. Alexopoulos I, Stratis N, 2016, Structured finance in Shipping. The International Handbooc in Shipping finance. London. pp. 191-211.
5. Kavussanos M. Visvikis I. The International Handbooc in Shipping finance. London. 2016.

**FINANCIAL AND ECONOMIC INDICATORS
OF SHIPPING COMPANIES IN 2010-2019 YEARS**

Bagrat Devadze,

Academic Doctor of Economics,
Associate Professor of
Batumi Sea Maritime Academy

Giorgi Devadze,

Senior Specialist at Financial Service
Center of Mylan Corporation

RESUME

Financial and Economic analysis of shipping companies conducted based on main maritime industry segments - Crude Oil, Products, Liquefied Natural Gas (LNG), Dry bulk commodities and Container cargo. Each of them is represented as one or several companies, which are the leaders in these business sectors.

The revenues of shipping companies specialized in crude oil and product transportation have been increased significantly in 2010-

2019 years, which was a result of increasing ship quantities and tonnage as well as income from time-charter. Stability can be seen in the revenues of liquefied natural gas shipping companies. The growth rate of container shipping company income was comparatively low.

Moreover, the share of voyage costs have been increased in bulk commodities transportation in 2010-2019 (From 8% to 25%), decreased operating expenses, amortization of assets, charter and general costs. In the cost structure of liner shipping companies' transportation and terminal expenses have been increased (From 10% to 26%), while the share of fuel, charter and logistics costs have been decreased.

The high and stable profitability incurred in liquefied natural gas transportation field as well as in oil shipping transportation with modern, new and large size oil tankers. The dry bulk and liner shipping companies were characterized with sharp unsteadiness and comparatively low profitability.

The crude oil and product shipping companies had positive financial results in 2014-2016 and 2019 years, in other years they reported loss. The liquefied natural gas transportation companies had a stable profit. Within the same period, dry bulk shipping companies were characterized with the lower or even unprofitability. Container shipping companies had unsteady financial results, in particular their net profit was peaking in 2010, 2014 and 2018 years and ended up with loss in 2011 and 2016 years.

Keywords: The revenues of shipping companies, voyage costs, operational costs, charter costs, bunker costs, terminal costs, inter-modal costs, port costs.