

**УДК 656.**

**Акимова О.В., Тихонина И.И.**

**АНАЛИЗ ФРАХТОВОГО РЫНКА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И  
СПОСОБЫ ЕГО РЕГУЛИРОВАНИЯ**

*Одесский национальный морской университет,*

*Одесса, Мечникова 34, 65029*

**Akimova O.V., Tikhonina I.I.**

**ANALYSIS OF FREIGHT SHIPPING MARKET AND THE METHOD IT  
REGULATION**

*Odessa National Maritime University,*

*Odessa, Mechnikova 34, 65029*

*Аннотация. В работе анализируется динамика спроса и предложения на тоннаж на рынке морских перевозок. Выявлены факторы, влияющие на повышение спроса на тоннаж, сформулированы способы регулирования баланса между спросом и предложением со стороны судовладельца.*

*Ключевые слова: фрахтовый рынок, объем морской торговли, спрос и предложение на тоннаж, регулирование спроса и предложения.*

*Annotation. In this paper analyzes the dynamics of supply and demand for tonnage in the shipping market. The factors influencing the increase in demand for tonnage, formulated methods for controlling the balance between supply and demand on the part of the ship owner.*

*Key words: freight market, the volume of maritime trade, supply and demand for tonnage, the regulation of supply and demand*

**Вступление.**

Состояние мирового фрахтового рынка характеризуется соотношением спроса и предложения на мировой морской тоннаж, которое, в свою очередь

влияет на формирование фрахтовых ставок, и на эффективность функционирования судоходных компаний в целом.

Спрос на морские перевозки определяется изменением объемов мировой морской торговли между странами, лидерами в мировой экономике. Китай сохранил свою роль в качестве ключевого лидера роста мировой экономики, несмотря на слабый внешний спрос.

Предложение тоннажа формируется количеством судов и их размерами. На рынке морских перевозок предложение тоннажа продолжает превышать спрос. На протяжении 2014 г., только 83 % мирового сухогрузного флота было занято под перевозки грузов, с учетом скорости доставки и дальности их перевозки. Фрахтовые ставки остаются низкими, что вызывает у судовладельцев необходимость принимать решения по регулированию предложения своего тоннажа для повышения уровня фрахтовых ставок.

**Обзор литературы.** Состояние фрахтового рынка морских перевозок характеризуется показателями динамики объемов морских перевозок по видам грузов и направлениям перевозок, объемов заказов на строительство новых судов, объемов списания устаревшего флота, динамики уровня фрахтовых ставок и индексов, стоимости новых судов, судов секунд-хенд, списанных судов, цен на бункерное топливо и др.

Статистические данные изменения состояния фрахтового рынка публикуются в отчетах Конференции ООН по торговле и развитию [1, 2], крупнейших фрахтовых брокеров, таких как Clarksons [3], издаваемых с различной периодичностью.

Вопросы, посвященные отдельным аспектам функционирования фрахтового рынка и особенностям функционирования судоходных компаний на них, отражены в работах отечественных [4-7] и зарубежных [8-9] авторов. Однако в публикациях ученых недостаточно внимания уделяется способам регулирования состояния фрахтового рынка с позиций судовладельцев. А также отсутствует фундаментальный анализ влияния спроса и предложения на состояние фрахтового цикла на рынке морских перевозок.

Таким образом, особенность современной глобальной макроэкономической среды и глобального рынка морских перевозок, которая заключается в несбалансированности мировой экономики в целом и зависимости от роста экономики Китая, в частности требует дальнейшего изучения состояния фрахтового рынка и формирования способов регулирования уровня спроса на тоннаж с позиций судовладельцев.

#### **Основной текст.**

Развитие мирового фрахтового рынка носит циклический характер [1]. Среди особенностей фрахтового рынка можно выделить циклический характер развития, повторяющиеся в будущем с сходностью ситуаций до 90%.

Измеряется цикл от пика до пика. Есть циклы протяженностью всего 4 года (короткий цикл), а другие продолжаются 14 лет («длинный цикл»). Предыдущий цикл сухогрузного фрахтового рынка, с пиком в 2003 году имел тенденцию активного роста до 2008 года, который изменился экономическим кризисом [8].

На практике, спрос и предложение задают тон для этих рыночных циклов. В табл. 1 приведен баланс спроса и предложения, начиная с 1869 года. В столбце 1 показан период; столбце 2 - тонн роста спроса (то есть быстро или медленно), столбце 3 - приводится статус судостроительных мощностей (будь то избыток или недостаток тоннажа) и в столбце 4 отмечены рыночные условия в состоянии фрахтового цикла.

Исходя из табл. 1, можно сделать вывод, о том, что, когда спрос и предложение были не благоприятны - это вызывало депрессию; когда только один фактор был неблагоприятным - происходил спад; и, когда оба были благоприятными для судовладельцев - рынок был активным.

Например, в 1973-88 гг., депрессивное состояние рынка было вызвано очень вялым ростом спроса и избыточными мощностями в судостроительной промышленности. Длительный избыток судов сохранял ставки на низком уровне в период с 1988 по 1997 гг. Затем с 1998 по 2008 гг., спрос на суда

быстро рос и это увеличило объем заказов на строительство новых судов, задавая тон периода большого процветания.

**Таблица 1.**

**Фундаментальный анализ фрахтового рынка морских перевозок**

Период, годы	Темп роста спроса	Тенденции предложения тоннажа	Уровень фрахтового рынка
1	2	3	4
1869-1914	Быстрый	Увеличение	Конкурентный
1920-1930	Быстрый	Избыток	Вялый
1930-1939	Отсутствует	Избыток	Депрессивный
1945-1956	Очень быстрый	Сокращение	Преуспевающий
1956-1973	Очень быстрый	Увеличение	Конкурентный
1973-1988	1% среднегодовой	Избыток	Депрессивный
1988-1997	4% среднегодовой	Задействование избыточного	Низкие доходы
1998-2008	4% среднегодовой	Недостаток судов	Преуспевающий
2009-?	Спад	Избыток	Депрессивный

Исходя из вышесказанного, мировой фрахтовый рынок характеризуется избытком тоннажа, что объясняется стремлением судовладельцев завоевать большую долю рынка морских перевозок в перспективе. Так, в 2014 году, объемы морской торговли увеличились на 3,5 %, в то время как мировой флот вырос на 3,7 %, [2]. Этот показатель свидетельствует о низком уровне фрахтового рынка и низких доходах судовладельцев. Такое состояние фрахтового рынка является основой для принятия мер по регулированию предложения тоннажа со стороны судовладельцев.

Способы снижения количества тоннажа на фрахтовом рынке судовладельцами можно разделить на две группы.

К первой группе относятся способы, позволяющие сократить капитальные расходы судовладельцев вследствие следующих действий: отмены заказов на строительство новых судов; перенос окончания строительства уже заказанных судов на неопределённый срок; уменьшение или полный отказ от заказов на строительство новых судов в ожидании оживления фрахтового рынка; выведение имеющихся судов из эксплуатации: списание судов на слом, выведение судов на «горячий» или «холодный» отстой, постановку судов на длительный ремонт, переоборудование, реконструкцию и т.д.

Ко второй группе можно отнести способы снижения предложения на тоннаж, позволяющие сократить эксплуатационные расходы судовладельцев: снижение скорости работы судов при выполнении рейсов; увеличение дальности перевозки грузов; снижение себестоимости перевозки за счет приобретения судов большей грузоподъемности.

Следует отметить, что дальность перевозки, дисбаланс экспорта и импорта, работа судов на пониженных скоростях и в целом, стабильность рынка, немного улучшили баланс между спросом и предложением примерно на 1 процентный пункт в 2014 году [3].

### **Заключение и выводы.**

Таким образом, в результате анализа фрахтового рынка морских перевозок, с учетом цикличности его развития, были выявлены основные факторы, влияющие на уровень фрахтового рынка, и сделаны выводы о его состоянии, применительно к современной ситуации.

Выявлено, что рынок сухогрузного тоннажа в 2014 году остается перенасыщенным, что вызывает необходимость регулировать предложение тоннажа со стороны судовладельцев.

В статье были сгруппированы способы регулирования предложения на тоннаж со стороны судовладельцев, которые применяются для улучшения ситуации на рынке. Как правило на практике, в современных условиях, судовладельцы применяют все вышеперечисленные в статье способы, поэтому

исследование эффективности каждого из рассмотренных способов требует дальнейшего изучения.

### **Литература:**

1. Review of maritime transport 2014: [Electronic resource]. – URL: [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2014\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2014_en.pdf).
2. UNCTAD Handbook of Statistics 2015: [Electronic resource]. – URL: <http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1890&lang=1>.
3. The Platou Report 2015: [Electronic resource]. – URL: [http://securities.clarksons.com/.../PlatouReport2015\\_web\\_FINAL.pdf](http://securities.clarksons.com/.../PlatouReport2015_web_FINAL.pdf)
4. Рылов С. И. Фрахтование морских судов // С.И. Рылов, Я. А. Горшков – Одесса: ОГМУ, 1999. – 174 с.
5. Жихарева В.В. Экономические основы деятельности судоходных компаний: Учебное пособие:/ В.В. Жихарева – Одесса: Латстар, 2003. – 218 с.
6. Забелин В. Г. Фрахтовые операции во внешней торговле// В.Г. Забелин - Учебн. пособие. - М.: РосКонсульт, 2000. – 256 с.
7. Лапкина И. А. Моделирование принятия решений в управлении работой флота судоходной компании // И.А. Лапкина – Одесса: ОГМУ, 1996. – 203 с.
8. Stopford M. Maritime Economics. Second edition: Taylor & Francis e-Library, 2003, 562 с.
9. Branch, A.E. Economics of shipping practice and management, London: Chapman Hall, 1981. - p.188.

Статья отправлена: 07.12.2015 г.

© Акимова О.В., Тихонина И.И.