

УДК 339

І.П. Підлісний

Міжнародний науково-навчальний центр інформаційних технологій і систем

АНАЛІЗ СВІТОВОГО ФРАХТОВОГО РИНКУ

© Підлісний І.П., 2002

Проведено аналіз кон'юнктури світового фрахтового ринку та досвід роботи іноземних компаній на ньому.**The analysis of a conjuncture of the world charter market and experience of work of the foreign companies on it is carried out.**

Продукцією морського транспорту є доставка, переміщення окремих видів вантажу і пасажирів, буксирування і деякі інші операції. Відповідно, на цю продукцію існує визначений попит та пропозиція, тобто має місце ринок морських транспортних послуг чи фрахтовий ринок. Він об'єднує у собі деякі елементи товарного ринку й окремі елементи ринку послуг. У цій галузі склалися особливі товарно-грошові відносини. Фрахтувальники, а це вантажовласники чи спеціальні фірми, що діють з їхнього доручення (експедиторські фірми), за винагороду (фрахт), одержують продукцію морського транспорту в пароплавствах і інших власників флоту.

Фрахтова ставка, що виражає вартість продукції флоту, містить у собі експлуатаційні витрати по судну і середній прибуток. Рівень фрахтів, в основі яких лежить ціна виробництва, визначається співвідношенням попиту на морські перевезення і пропозицією послуг флоту, кон'юнктурою фрахтового ринку. Той факт, що рівень фрахтів залежить від співвідношення попиту та пропозиції, припускає їхню необхідну взаємодію. А це буде можливим, коли попит та пропозиція кількісно більш-менш будуть мати визначені величини. Інакше, не може існувати будь-якого визначеного рівня ставок фрахту, який впливає на фрахтовий ринок у цілому. Але існує і зворотний зв'язок. На міжнародних фрахтових ринках відбувається нівелювання ставок фрахту, їхні значення приводяться до інтернаціональної середньої ціни морських транспортних послуг на певні види товару на подібних напрямках вантажопотоків.

Світовий ринок транспортних послуг чи фрахтовий ринок поділяють на ринки і секції за такими ознаками: характер наданих послуг (мається на увазі мета використання судна: буксирування, перевезення вантажів, пасажирів, ведення днопоглиблювальних чи інших робіт тощо); форма експлуатації флоту, тобто ринки лінійного і трампового судноплавства; тип тоннажу (наливний, навалювальний, для перевезення генеральних вантажів і ін.) і, нарешті, географічний принцип.

Географічна градація є однією з особливостей цього ринку. Географічні регіони, на які поділяють фрахтовий ринок, називають «фрахтовими секціями». Ці «секції» є районами масового відправлення вантажів з однаковими транспортними характеристиками і технологією їхнього перевезення. Між «секціями» існує зв'язок, що виражається у впливі на світовий ринок і взаємодією світового фрахтового ринку на кожну з них. Періодично відбувається «перелив» тоннажу з однієї «секції» в іншу, котрий зумовлений змінами попиту та пропозиції і, отже, динамікою рівня фрахтів.

У цілому цей ринок морських транспортних послуг можна охарактеризувати ємністю, тобто кількістю фрахтових угод, укладених за визначений період, сумарною вантажопідйомністю зафрахтованого тоннажу чи масою перевезеного вантажу.

Основною характеристикою фрахтового ринку є його кон'юнктура. Кон'юнктура – це сукупність існуючих у даний момент економічних умов, обставин, їхній взаємозв'язок. Так само правильно те, що кон'юнктура – це стан ринку, що характеризується динамікою рівня ставок, тарифів і обсягів угод, що укладаються, тобто активністю. Динаміка ставок і активність тісно зв'язані між собою. В основі кон'юнктури лежить попит на тоннаж і його пропозиція. Вони є складним результатом багатьох факторів внутрішньополітичного, економічного, міжнародного характеру, а також – безпека, стихійні лиха тощо. Різним функціональним частинам ринку властива різнохарактерність кон'юнктури. Усі численні фактори, що формують попит та пропозицію, мають різну значимість для кожної його окремої частини. Так, сезонність відіграє велику роль на танкерному ринку, меншу – на ринку суховантажного, і ще меншу – на ринку лінійного тоннажу. Це цілком логічно, тому що ці ринки різні за своєю економічною сутністю. Можна також привести приклад особливостей кожного з цих ринків: роль монополій на ринку танкерів, стихійність у формуванні попиту та пропозиції на ринку суховантажів і те, що лінійне судноплавство розвивається, піддаючись регулюванню з боку судноплавних конференцій. Найбільш загальним і фундаментальним фактором світового фрахтового ринку є загальногосподарська кон'юнктура, тобто стан економіки світового господарства в цілому. Стан економіки окремих країн так чи інакше відбивається на обсягах міжнародної торгівлі, що визначає масштаби, характер і напрямок морських перевезень, а вони формують попит на тоннаж.

Основними групами власників флоту є великі промислово-торгові об'єднання, державні організації і приватні судновласники. Сьогодні в індустрії морських перевезень має місце, точніше, зберігається як і раніше, тенденція до монополізації. Найбільші монополії розвинених держав володіють приблизно 80%-ми торгового флоту, що “ходить” під національним прапором. Цей факт впливає на стан і функціонування фрахтового ринку. При цьому діють внутрішньомонопольні угоди, що належать до операцій закритого фрахтового ринку. Крім того, діяльність відкритого ринку, обмежується заходами, проведеними урядами деяких держав. Мається на увазі те, що уряди цих країн проводять економічну політику «привілеїв» для національного флоту у відношенні перевезення власних експортно-імпортних вантажів і, у той же час, «обмеження» у відношенні вільного відфрахтування цього національного тоннажу.

Фрахтовий ринок є об'єктом постійної уваги і спостереження з боку вантажовласників, судновласників і в більшому ступені з боку інституту судових брокерів і судноплавних конференцій. Мета спостереження – визначення тенденцій його розвитку, прогноз динаміки ринку і з врахуванням цього, планування власних дій.

Як уже було відзначено, основні прояви ринку – рівень ставок фрахту, його динаміки й активності. Для виконання поставленої задачі необхідно знайти метод, що дозволяє узагальнити все непорівнянне різноманіття ставок, звести його до деяких однозначних і порівнянних показників, на підставі яких і робити прогноз. На практиці відомі два методи. При першому відбувається вивчення динамічного ряду натуральних ставок за визначений період часу, на перевезення визначеного виду вантажу, у строго визначеному напрямку, при незмінних комерційних умовах, судами одного типу і розміру.

Спосіб є неточним і в цьому його основний недолік. Найбільш зручний і ефективний з практичного погляду так званий індексний метод. Індекси розраховуються за допомогою науково обґрунтованої методики. Ця методика дозволяє звести різноманіття ставок на даному вантажонапрямку до ряду порівнянних, базисних; використовувати більш широкий спектр вантажів і напрямків їхніх перевезень. Його недолік – низька оперативність одержання ставок. Індекси виходять не частіше ніж один раз на тиждень, а при швидко змінюваній ситуації на ринку цього мало. Наприклад, індекси, що розраховуються фірмою «Муллион энд Ко (shipping) LTD», використовуються при спостереженні за танкерним ринком. За базу беруться при цьому ставки номінальної шкали «Worldscale». Практично індекси обчислюються на основі ставок, що фактично складаються. Індекси виражають зміни фрахтових ставок шляхом порівняння із середнім рівнем якогось визначеного періоду, прийнятим за базу. Як базисний приймають річний чи середньорічний період, протягом якого діяли в основному економічні фактори.

Користуючись індексами, треба враховувати, що дуже високої точності вони не мають, тому що не всі угоди ринку публікуються.

Основними джерелами інформації про стан фрахтового ринку є видання «Дейли фрейт реджистер» і «Ллойде лист энд мэритайм газет», а так само повідомлення брокерських фірм і деяких більш дрібних журналів.

Ріст вимог до продукції морського транспорту пов'язаний з появою нових видів вантажів. Розробляються і впроваджуються нові методи доставки, змінюються і розширюються можливості самих транспортних засобів і систем. Вантажовласник, а точніше сказати фрахтувальник, ще до узгодження умов перевезення формує для себе так звану «модель корисності». Володіючи інформацією про якість продукції, забезпечуваною іншими перевізниками, вантажовласник починає переговори з даним судовласником про умови переміщення конкретного вантажу. У ході переговорів «ідеальна модель корисності» вантажовласника узгоджується з умовами і можливостями перевізника.

Фрахтовий ринок підрозподіляється на ринки суховантажного і наливного тоннажу. Основними наливними вантажами є нафта і нафтопродукти, частка яких становить приблизно 98 % від всього обсягу наливних вантажів. Більшість особливостей ринку нафтоналивного тоннажу обумовлені зосередженістю такого флоту в руках великих нафтових монополій. Такі гіганти, як «Ок-сидентал», «Роил Датч Шелл», «Тексако» і ще кілька великих компаній експортують до 80 % світової нафти і нафтопродуктів. Величезні капітали цих фірм дозволяють контролювати усі ланки в ланцюзі нафтобізнесу, у тому числі і транспортування. Цим нафтовим монополіям належить приблизно 40 % танкерного флоту, причому 20 % є їхньою власністю. У той же час вони є основними фрахтувальниками суден незалежних судовласників.

Постійні, досить великі обсяги нафти, що добуваються, дають можливість великим концернам планувати свою роботу набагато вперед, що припускає тривалі форми оренди суден. Найчастіше це бербоут і дамайз – чартери, по яких судно здається у фрахт практично на весь період його експлуатаційної служби, а це приблизно 10 – 20 років. Орендований тоннаж перевищує, іноді значно, власний. Довгострокова оренда – особливість ринку

танкерів. Незважаючи на те, що нафтові концерни мають величезний флот за рахунок власного й орендованого на тривалий термін тоннажу, вони ж є основними фрахтувальниками на відкритому ринку, де відбувається фрахтування на рейс. Частка їхньої участі в рейсовому фрахтуванні близько 25 % у рік. Отже, ринок нафтоналивного тоннажу частково відкритий для незалежних судновласників і фрахтувальників, і кон'юнктура цього ринку визначається транспортними операціями цих монополій. Між ними існує тісне співробітництво, що виражається в організації спільних танкерних компаній (пулів) обміні поставленими і координації фрахтово-транспортними операціями.

На фрахтовому ринку має місце група танкерів надгігантів, що утворюють свою підсистему цього ринку. Функція цієї групи в тім, що вона впливає на ринок, прискоривши моральне старіння значної частини суден діючого флоту. Ще одна особливість, що ці танкери працюють на магістральних напрямках, де вони практично не мають конкуренції і витісняють менш великі танкери.

Можна помітити, що при підвищеному попиті на перевезення нафти на магістральних напрямках і підвищенні ставок фрахту до рівня, що забезпечує достатню прибутковість невеликим танкерам, можливі їхні переливи з другорядних маршрутів на магістральні і назад, що не можна сказати про надгігантів, що жорстко прив'язані до основних ліній.

Танкерний ринок, як і ринок суховантажного тоннажу, прийнято поділяти на кілька географічних секцій. У кожній секції створюється локальний ринок, що тісно пов'язаний з ринками інших секцій за рахунок «переливів» тоннажу із секції в секцію під впливом різниці в рівні ставок фрахту. Відносна локальність географічних секцій ґрунтується на інерційності динаміки пропозиції тоннажу в секції, це викликає в ній, то надлишок, то нестачу пропозицій. Роль кожної секції для ринку в цілому визначається активністю, тобто об'ємом фрахтування тоннажу, що тісно зв'язана з обсягом перевезень, здійснюваних з району секції.

Фрахтування танкерів має кілька особливостей з погляду оформлення й узгодження чартерних умов. Однозначно розподіляються витрати по вантажних операціях. Усі ризики судновласника закінчуються на межі з'єднання постійних шлангів судна з береговою магістраллю.

Успішна робота із зафрахтування й відфрахтування суден залежить у першу чергу від правильного аналізу перспектив розвитку кон'юнктури світового ринку транспортних послуг і правильного вирішення комерційних задач при виконанні фрахтових операцій. При цьому значна увага приділяється питанням оптимізації. Залежно від цілей наявних задач вибирають критерії оптимальності і використовують як кількісні, так і якісні фінансово – валютні показники. Під час фрахтування спочатку необхідно розв'язати задачу оптимальної пропозиції, тобто вибрати найбільше вигідну пропозицію з наявних котирувань. Оптимальне рішення буде обґрунтовуватися необхідністю фрахтування й обмеженнями, такими як технічні можливості судна, напрямок перевезення, термін подачі тощо. Вищезгадана задача зважується при рейсовому фрахтуванні і наступним етапом буде узгодження умов чартеру.

Як критерій для вибору котирування можна використовувати ефективність пропонованих рейсів, яку можна охарактеризувати величинами: рівень прибутковості, валютна ефективність, прибуток.

Якщо розглядати 1996 рік, то флот основних українських пароплавств скоротився на 22,9 %. Зниження обсягів викликане не пред'явленням вантажів до перевезення, а також неплатоспроможністю клієнтури пароплавств. Мається на увазі, що пароплавства, що знаходяться в згубному фінансовому стані, без передоплати обмежують подачу суден. У загранперевезеннях ця цифра становить 85 % від показників 1995 року. Зниження викликане, по-перше, скороченням флоту, і, по-друге, зменшенням на 35,4 % обсягу зовнішньоторговельних вантажів, пред'явлених до перевезення. Причини не пред'явлення вантажів усі ті ж. Середній вік українських суден становить приблизно 20 років, у європейських країнах 7 – 12 років. До 2001 року введено в експлуатацію 6 нових суден. Усі знову побудовані судна надійшли в офшорні компанії, тому що вони були побудовані на іноземні кредити.

Узагальнюючи, можна зробити такі висновки:

- значна частина суден судноплавних компаній морально і фізично застаріла, що не дозволяє їм конкурувати на відкритому фрахтовому ринку;
- потреба українських відправників вантажу й одержувачів послуг морського транспорту задовольняється за рахунок іноземного тоннажу (у більшості випадків);
- діяльність українських фірм обмежується зв'язками їхніх транспортних відділів з філіями закордонних брокерських компаній.

Розглядаючи закордонний досвід узагалі, можна помітити, що вихід на зовнішньоекономічний ринок через посередника часто використовується в міжнародній торгівлі і має свої переваги. Для міжнародного ринку морських транспортних послуг це ще більш важливо, з огляду на його специфіку. Самостійність зовнішньоторговельних компаній у цьому сенсі буде означати створення своїх транспортних відділів, фрахтових дочірніх фірм і, звичайно ж, залучення коштів.

1. Воевудский Е.Н. Система моделей описания процессов управления на транспорте – М.: Морфлот, 1989. – 89 с. 2. Васильев В.И. Оценка хозяйственной деятельности предприятия. – СПб: ГСПУЭФ, 2001. – С. 46 – 50 с. 3. Коган В.И. Математическое моделирование эксплуатационных задач. – М.: Морфлот, 1989. – 55 с. 4. Эглит Я.Я. Моделирование эксплуатационной деятельности морского пароходства. – Рига: Зинатне, 1987. – 218 с. 5. Эглит Я.Я. Экономическая эффективность морских перевозок.- Рига. Зинанте,1990.-271с. 6. Дудина Н.А. Блочная модель перспективного планирования развития морского транспорта // МЦРИА. – 1979. – Вып 15. – С. 78 – 86.