

РЫНОК ЛИНЕЙНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Рагед Ахмат

Досліджено стан ринку лінійних перевезень, проаналізовано фінансовий стан основних учасників, кон'юнктуру у секторі контейнерних перевезень, попит та пропозицію на основних маршрутах контейнерних перевезень, зроблено висновки.

Введение. На линейные морские перевозки приходится примерно четверть совокупного физического объема международных грузов, перевозимых морем. Линейными судами в основном перевозится продукция обрабатывающей промышленности, в частности потребительские товары, получившие широкое распространение в современном обществе, такие как телевизоры, одежда и подвергшиеся обработке пищевые продукты. Ознакомление с этим сектором позволяет читателю оценить состояние товарной торговли.

Исходя из этого, **целью данной статьи** является оценка состояния рынка контейнерных перевозок. Реализация поставленной цели предполагает решение следующих **основных задач**:

- анализ производственно-финансового состояния основных участников рынка;
- исследование конъюнктуры рынка;
- анализ спроса и предложения.

Результаты. Для сектора линейных перевозок 2007 год оказался гораздо более удачным годом, чем это предполагалось в конце 2006 года. Несмотря на то что мировой кредитный кризис продолжал сдерживать рост спроса в Соединенных Штатах на азиатские товары, его влияние на мировое потребление было ограниченным. Замедление роста потока грузов, проходящих через порты западного побережья Соединенных Штатов, компенсировалось устойчивым ростом грузопотока из Азии в Европу. Более эффективные методы эксплуатации судов, принятые перевозчиками в условиях высокой стоимости топлива, позволили также задействовать дополнительную провозную способность, поскольку для сохранения расписания отхода судов потребовалось увеличить их число. Как ожидается, высокий курс евро будет способствовать поддержанию нынешних темпов роста поставок из Азии. С учетом стимулирующих мер бюджетно-финансовой и денежно-кредитной политикой, принимаемых в Соединенных Штатах и Соединенном Королевстве, 2008 год, как ожидается, в целом будет похож на 2007 год с точки зрения структур и темпов роста торговли. В 2008 году в линейном судоходстве продолжали

наблюдаться дальнейшие изменения, в частности компания ТУИ выставила на продажу свою дочернюю фирму в секторе линейных перевозок "Гапаг-Ллойд"¹.

Общая провозная способность мирового флота для перевозки контейнеров, включая полностью ячеистые контейнеровозы, составила по состоянию на середину 2008 года 13,3 млн. ДФЭ. Ожидается дальнейший рост этого флота, поскольку значительная часть новых судов, заказанных в 2006 году, должна быть поставлена в 2008 году. В 2007 году на разборку был отправлен очень небольшой тоннаж, в частности примерно 21 000 ДФЭ. В январе 2008 года был сдан в эксплуатацию последний из серии восьми гигантских контейнеровозов "Эуген Маэрс", который будет эксплуатироваться компанией "Маэрс Лайн" на маршрутах между портами Китая и Европы. Согласно официальным данным, он имеет вместимость 12 508 ДФЭ с размещением контейнеров в 22 ряда поперек борта, что на четыре ряда больше по сравнению с крупнейшими контейнеровозами, непосредственно следующими по своему размеру за этим, и некоторые эксперты предполагают, что при полной загрузке его вместимость может достигать 15 212 ДФЭ. В эксплуатации уже находятся четыре других крупных судна вместимостью свыше 10 000 ДФЭ, принадлежащих китайской компании КОСКОН. Как отмечалось в главе 2, в мае 2008 года в портфеле заказов на новые суда насчитывалось 54 судна вместимостью 13 000 ДФЭ и более. Крупнейшими из заказанных контейнеровозов являются восемь судов вместимостью по 13 350 ДФЭ с поставкой в период с декабря 2010 года до 2012 года, которые были заказаны китайской компанией КОСКОН.

В течение 2007 года совокупная провозная способность десяти крупнейших операторов контейнерных перевозок возросла на 15,7% до 6,6 млн. ДФЭ. Отмеченный прирост несколько ниже по сравнению с исключительно большим приростом - на 26,5%, - достигнутым в 2006 году. Доля крупнейших 20 операторов линейных перевозок увеличилась на 15,5% до 8,8 млн. ДФЭ, что составляло примерно 70% общей провозной способности в контейнерных перевозках. Хотя в группе 20 крупнейших операторов не появилось ни одной новой компании, в этом списке произошли существенные перестановки. Компания "Эвергрин" наиболее существенно улучшила свое положение, переместившись с девятого на четвертое место, благодаря увеличению своего флота примерно на 65%, совокупная провозная способность которого в настоящее время превышает 620 000 ДФЭ. Хотя компания "КМА-КГМ групп" увеличила свою провозную способность на 35%, что является вторым по величине приростом, она осталась на третьем месте в списке крупнейших операторов с совокупной провозной способностью чуть более 700 000 ДФЭ. Хороших результатов добилась компания ООКЛ благодаря увеличению своего флота на 27%, в результате чего она переместилась с двадцатого места на девятое с совокупной провозной способностью чуть более 350 000 ДФЭ. Компании "Маэрс лайн", МСК и "КМА-КГМ групп" сохранили свои позиции в качестве ведущих компаний линейных перевозок, и их совокупная доля в общей мировой провозной способности в контейнерных перевозках возросла с

¹ Здесь и далее по тексту все сведения о сделках, уровнях ставок и т.п. представлены в соответствии с источниками [1-6], приведенными в списке литературы.

26,5% в 2006 году до 28%. Компания "Маэрск лайн" по-прежнему возглавляет список, и, несмотря на довольно слабый рост ее провозной способности (всего на 4,2% по сравнению с предыдущим годом), на нее по-прежнему приходится значительная доля на рынке (12,9%). Разрыв между первым и вторым местом сократился благодаря тому, что компания МСК увеличила свою провозную способность на 17,8% по сравнению с 2006 годом. Хотя большинство компаний, входящих в список крупнейших 20 операторов линейных перевозок, увеличили свою провозную способность в 2006 году, флот двух компаний сократился, а именно компаний "Ханджин" и КСАВ (соответственно на 4,6 и 7,6%).

Финансовое положение основных компаний линейных перевозок было весьма разнородным. В 2007 году компания "Маэрск лайн" понесла убытки в секторе контейнерных перевозок и эксплуатации терминалов в размере 198 млн. долл. после убытков в размере 568 млн. долл. в предыдущем году. Перспективы на первый квартал 2008 года представлялись не очень благоприятными для этой компании линейных перевозок с учетом сообщений об убытках в размере 47 млн. долл. С тем чтобы выправить плохие показатели деятельности, отмеченные в последнее время, компания "Маэрск" приняла новую стратегию, предусматривающую сокращение от 2000 до 3000 рабочих мест по всему миру, что соответствует примерно 10% людских ресурсов, занятых в настоящее время в этой компании. В целом группа "А.П. Молл ер групп", в которую входит компания "Маэрск", насчитывает примерно 110 000 работников. Компания КМА-КГМ получила доходы в размере 966 млн. долл. по сравнению с 611 млн. долл. в предыдущем году. В прошлом году она приобрела три компании, а именно "Чэн Ле навигейшн" (Китайская провинция Тайвань), "Команав" (Марокко) и "ЮС лайнз" (Соединенные Штаты). Группа ООИЛ сообщила о том, что в секторе линейных перевозок ее чистая прибыль составила 461 млн. долл. по сравнению с 386 млн. долл. в 2006 году. Группа продала свое отделение, занимающееся эксплуатацией терминалов, фонду "Онтарио тичер пеншн фонд", что привело к увеличению ее прибыли дополнительно на 1,99 млрд. долл. и обеспечило группе значительный резерв, для того чтобы сосредоточить свои усилия на других направлениях своей деятельности. Компания НОЛ сообщила об увеличении своей прибыли в первом квартале 2008 года на 183%, что ставит под сомнение скептические оценки по поводу сокращения объема контейнерных перевозок, осуществляющихся через порты западного побережья Соединенных Штатов, и стремительного роста расходов на топливо. Компания МОЛ также сообщила о достижении существенных результатов в 2007 финансовом году, в частности ее прибыль в секторе контейнерных морских перевозок увеличилась по сравнению с предыдущим годом на 118,5%. В 2007 финансовом году доходы компании "К-лайн" возросли на 22,6%. Компания ФЕСКО (Российская Федерация) сообщила об увеличении прибыли в 2007 финансовом году на 58% до 103 млн. долларов. Компания "Гапаг-Ллойд" объявила о том, что в первом квартале 2008 года ее операционная прибыль (прибыль до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизационных отчислений) составила 24 млн. евро. Компания "Хёндэ мерчант марин" также сообщила о том, что в первом квартале 2008 года она получила операционную прибыль в секторе контейнерных морских

перевозок в размере 37,7 млрд. южнокорейских вон по сравнению с убытками в объеме 11,7 млрд. вон в том же квартале 2007 года.

На мировом рынке линейного судоходства доминирующее положение занимают германские судовладельцы, в частности гамбургские судовые брокеры контролируют примерно 75% всего контейнерного тоннажа, фрахтуемого на рынке. С 1998 года Гамбургская ассоциация судовых брокеров (ГАСБ) публикует "гамбургский индекс", отражающий рыночные тайм-чартерные ставки при фрахтовании контейнеровозов не менее чем на три месяца. В таблице 1 представлены данные о среднегодовых и среднемесячных тайм-чартерных ставках, опубликованных ГАСБ.

В отличие от 2006 года, когда фрахтовые ставки для всех типов контейнеровозов снизились приблизительно на 16-37%, в 2007 году общая тенденция сменилась на противоположную, в частности в случае 7 из 10 типов судов, указанных в таблице 33, ставки повысились. В секторе контейнеровозов, оборудованных/не оборудованных подъемными устройствами, вместимостью 1000-1299 ДФЭ, в случае которых в 2006 году было отмечено наиболее резкое снижение ставок, ставки продолжали снижаться в 2007 году до уровня 13,69 долл. по сравнению с пиковой отметкой 22,58 долл. за 14-тонное грузовое место в день в 2005 году. Понижительная тенденция по-прежнему наблюдалась также в случае судов вместимостью 300-500 и 600-799 ДФЭ. Наиболее устойчивым оказался сектор менее крупных судов, не оборудованных подъемными устройствами, вместимостью 200-299 ДФЭ, в частности в нем было отмечено наименьшее снижение ставок в 2006 году и наиболее значительный рост в 2007 году. Хотя в случае всех типов судов ставки были ниже пиковых отметок, наблюдавшихся в 2005 году, особенно значительным этот разрыв был в секторе судов вместимостью 1000-1299 ДФЭ, в котором в 2007 году ставки составляли примерно 60% от их максимального уровня. В первом квартале 2008 года среднемесячные ставки в целом продолжали повышаться. К апрелю 2008 года ставки для судов, оборудованных и не оборудованных подъемными устройствами, вместимостью 200-299 ДФЭ практически достигли своих пиковых отметок 2005 года.

Компания НОЛ сообщила об общем повышении ставок тарифов в первом квартале 2008 года на всех направлениях в среднем на 16% до 2934 долл. за СФЭ (40-футовый эквивалент), по сравнению с тем же кварталом предыдущего года. По сравнению с 2007 годом средние ставки повысились на 7% до 3486 долл. за СФЭ в случае Американского континента, на 25% до 3216 долл. за СФЭ в Европе и на 24% до 2014 за СФЭ в Азии и на Ближнем Востоке.

К концу 2007 года уровень ставок тарифов (включая все затраты) на всех трех основных маршрутах контейнерных перевозок (транс тихоокеанские маршруты, маршруты Азия-Европа и трансатлантические маршруты) был выше их уровня в конце 2006 года (см. таблицу 2). Таким образом, 2007 год ознаменовал восстановление уровня ставок после их снижения на всех направлениях в 2006 году. Вместе с тем на большинстве направлений перевозок ставки так и не достигли пиковых уровней, отмеченных в 2005 году, за исключением маршрутов Азия-Европа и Соединенные Штаты-Европа, где они превзошли свой уровень 2005 года. Наиболее значительное повышение ставок было отмечено на маршрутах Европа-Азия, в частности они повысились в

Таблица 1

Тайм-чартерные ставки на контейнеровозы
(долларов за 14-тонное грузовое место в день)

Типы судов (ДФЭ)	Среднегодовые показатели											
	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год				
Суда без подъемных устройств												
200-299	15,71	15,74	16,88	19,57	25,02	31,71	26,67	27,22				
300-500	14,52	14,72	15,14	17,48	21,73	28,26	21,67	22,27				
Суда с подъемными устройствами/ без подъемных устройств												
2 000-2 299	10,65	7,97	4,90	9,75	13,82	16,35	10,51	11,68				
2 300-3 400 ^a			5,96	9,29	13,16	13,04	10,18	10,74				
Суда с подъемными устройствами/ без подъемных устройств												
200-299	17,77	17,81	17,01	18,93	27,00	35,35	28,04	29,78				
300-500	14,60	14,90	13,35	15,55	22,24	28,82	22,04	21,34				
600-799 ^b			9,26	12,25	19,61	23,70	16,62	16,05				
700-999 ^c			9,11	12,07	18,37	21,96	16,73	16,90				
1 000-1 299	11,87	8,78	6,93	11,62	19,14	22,58	14,28	13,69				
1 600-1 999	10,35	7,97	5,67	10,04	16,08	15,81	11,77	12,79				
Типы судов (ДФЭ)	Среднемесячные показатели в 2007 году											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Суда без подъемных устройств												
200-299	26,52	28,35	28,01	27,76	27,08	26,90	27,58	25,92	28,25	26,20	28,10	27,00
300-500	19,29	21,91	22,59	24,23	20,83	21,80	23,20	23,17	24,84	23,00	24,60	22,90
Суда с подъемными устройствами/ без подъемных устройств												
2 000-2 299	8,96	9,60	10,06	10,84	11,21	11,15	12,92	12,92	12,44	12,81	13,61	21,10
2 300-3 400 ^a	9,15	9,51	10,50	10,95	9,98	10,18	11,04	11,04	10,82	10,62	12,53	12,53
Суда с подъемными устройствами/ без подъемных устройств												
200-299	26,43	28,96	29,34	30,08	28,27	28,71	31,05	29,75	32,66	30,50	30,30	29,00
300-500	21,4	19,88	20,38	19,07	21,32	19,91	21,23	24,63	23,49	24,50	19,10	21,30
600-799 ^b	13,97	15,66	16,54	15,43	16,94	17,56	16,60	16,65	16,44	13,59	16,62	16,00
700-999 ^c	14,20	15,70	15,86	16,18	16,55	17,17	16,79	18,08	17,33	18,24	17,33	16,60
1 000-1 299	11,52	12,72	13,24	12,70	13,03	14,08	14,21	15,11	14,98	14,48	13,94	13,60
1 600-1 999	10,43	10,99	11,56	11,87	11,97	12,82	14,06	14,05	14,05	13,64	14,38	12,70

Продолжение табл. 1

Типы судов (ДФЭ)	Среднемесячные показатели в 2008 году						
	1	2	3	4	5	6	7
Суда без подъемных устройств							
200-299	29,23	28,49	30,16	27,96	28,77	29,10	29,87
300-500	22,37	23,77	24,49	23,34	21,88	23,04	23,82
Суда с подъемными устройствами/ без подъемных устройств							
2 000-2 299	13,18	13,10	12,59	12,78	11,98	10,15	10,15
2 300-3 400 ^a	12,53	12,53	10,97	11,31	10,82	10,82	10,48
Суда с подъемными устройствами/ без подъемных устройств							
200-299	32,39	33,61	33,35	35,78	35,78	35,85	35,85
300-500	23,66	27,60	24,03	22,51	23,37	18,75	21,52
600-799 ^b	16,47	17,59	17,94	18,27	17,43	17,43	15,77
700-999 ^c	18,42	18,74	17,39	18,18	17,63	17,21	17,63
1 000-1 299	14,58	15,04	15,49	15,80	15,29	15,04	13,48
1 600-1 999	13,68	13,84	13,75	13,09	12,48	11,36	10,51

четвертом квартале 2007 года на 14,3% по сравнению с тем же периодом предыдущего года, несмотря на повышение курса евро по отношению к большинству основных валют. Вместе с тем наибольший прирост был отмечен в перевозках в противоположном направлении, в частности на маршрутах из Азии в Европу ставки возросли в четвертом квартале на 32,9%, что отражало усиление покупательной способности евро. Картина, складывающаяся в отношении 2008 года, характеризуется дальнейшим ростом на маршрутах из Европы в Азию и снижением в противоположном направлении, несмотря на высокую покупательную способность евро.

Транс тихоокеанские маршруты и маршруты Европа-Азия являются основными направлениями контейнерных перевозок, связывающими Восток и Запад. На транс тихоокеанских маршрутах, несмотря на неблагоприятные тенденции в начале 2007 года, в целом за год ставки повысились на 2,2% как на преобладающем восточном направлении (из Азии в Северную Америку), так и на западном направлении. В 2008 году ставки продолжали повышаться на обоих направлениях при более значительном росте в перевозках из Соединенных Штатов в Азию в связи с беспрецедентным обесценением доллара, что сделало товары Соединенных Штатов привлекательными с точки зрения цен для азиатских покупателей.

На трансатлантических маршрутах в перевозках из Соединенных Штатов в Европу ставки тарифов повысились в условиях низкого курса доллара на 7,2% к концу четвертого квартала по сравнению с тем же периодом предыдущего года. Вместе с тем в обратном направлении, т. е. из Европы в Соединенные Штаты, ставки возросли в четвертом квартале 2007 года всего на 0,2%, что является самым низким приростом ставок среди всех трех основных маршрутов контейнерных перевозок. Такая же картина сохранилась в 2007 году, в частности на этом направлении ставки снизились на 3,7%, тогда как на встречном направлении они увеличились на 4%.

На протяжении последних двух десятилетий мировой объем контейнерных перевозок (в тоннах) увеличился, по оценкам, в среднем на 10,8% в год и достиг 143 млн. ДФЭ. Доля контейнерных грузов в совокупном объеме сухих грузов возросла, как оценивается, с 7,4% в 1985 году до 24% в 2006 году.

Таблица 2

Ставки тарифов (средние рыночные показатели) на трех основных направлениях линейных перевозок
(долларов за ДФЭ, в %)

	Транстихоокеанские перевозки		Европа-Азия		Трансатлантические перевозки	
	Азия-США	США-Азия	Европа-Азия	Азия-Европа	США-Европа	Европа-США
2006 год						
Первый квартал	1836	815	793	1454	995	1829
Изменение (%)	-2	-1	-4	-15	-1	1
Второй квартал	1753	828	804	1408	1010	1829
Изменение (%)						
Третий квартал	1715	839	806	1494	1041	1854
Изменение (%)	-2	1	0	6	3	1
Четвертый квартал	1671	777	792	1545	1066	1762
Изменение (%)	-3	-7	-2	3	2	-5
2007 год						
Первый квартал	1643	737	755	1549	1032	1692
Изменение (%)	-2	-5	-5	0	-3	-4
Второй квартал	1675	765	744	1658	1067	1653
Изменение (%)						
Третий квартал	1707	780	777	1952	1115	1725
Изменение (%)	2	2	4	18	4	4
Четвертый квартал	1707	794	905	2054	1147	1766
Изменение (%)	0	2	16	5	3	2
2008 год						
Первый квартал	1725	861	968	2021	1193	1700
Изменение (%)	1	8	7	-2	4	-4
Второй квартал	1837	999	1061	1899	1326	1652
Изменение (%)	6	16	10	-6	11	-3

Эту тенденцию иллюстрирует динамика грузопотока на основных маршрутах линейных перевозок. В 2007 году на транстихоокеанских маршрутах объем перевозок достиг, по оценкам, 20,3 млн. ДФЭ. На преобладающем направлении перевозок из Азии в Соединенные Штаты объем грузов возрос на 2,8% по сравнению с предыдущим годом до, по оценкам, 15,4 млн. ДФЭ, а на встречном направлении из Соединенных Штатов в Азию он увеличился на 3,0% до, как оценивается, 4,9 млн. ДФЭ. В результате этого в 2007 году усилились

диспропорции между перевозками в восточном и западном направлениях, в частности объем грузов из Азии в Соединенные Штаты превысил грузопоток во встречном направлении на 10,5 млн. ДФЭ по сравнению с 10,3 млн. ДФЭ в 2006 году и 8 млн. ДФЭ в 2005 году.

На маршрутах между Азией и Европой грузопоток увеличился в большей степени и достиг в 2007 году, по оценкам, 27,7 млн. ДФЭ. На доминирующем направлении перевозок из Азии в Европу объем грузов составил в 2007 году, как оценивается, 17,7 млн. ДФЭ по сравнению с 15,3 млн. ДФЭ в 2005 году. Для сравнения объем грузопотока во встречном направлении возрос в меньшей степени (на 9,0%) до, по оценкам, 10,0 млн. ДФЭ. Дальневосточная грузовая конференция (ДВГК) является основным оператором контейнерных перевозок на маршрутах Европа-Азия, на которого приходится примерно 72% совокупной провозной способности. Общий объем грузов, перевезенных членами ДВГК из Азии в Европу, увеличился в 2007 году на примерно 39,4% и достиг приблизительно 9,5 млн. ДФЭ. Это во многом связано с присоединением к ДВГК компании МСК в конце 2006 года. Без учета перевозок компании МСК прирост провозной способности ДВГК на этом направлении составил приблизительно 15% по сравнению с 2006 годом. В таблице 36 представлена информация о доле основных судоходных линий в совокупной провозной способности в мировых линейных перевозках. Доля этих групп на рынке немного снизилась в 2007 году: с 48,6 до 47,8%, что произошло в ожидании предстоящей отмены общего изъятия, предусмотренного для линейных конференций в регулирующих положениях Европейского союза по вопросам конкуренции.

На трансатлантических маршрутах, связывающих Европу с Северной Америкой, объем грузопотока достиг в 2007 году, по оценкам, 7,1 млн. ДФЭ. Объем грузов на преобладающем направлении перевозок из Европы в Северную Америку возрос в общей сложности до 4,4 млн. ДФЭ, а во встречном направлении - до 2,7 млн. ДФЭ. В 2007 году на маршрутах Восток-Запад открылось 20 новых контейнерных линий, на которых было задействовано 149 судов совокупной провозной способностью 4 млн. ДФЭ.

На маршрутах Север-Юг в 2007 году было открыто 26 новых контейнерных линий, на которых было занято 121 судно совокупной провозной способностью 2 млн. ДФЭ. Объем грузопотока из Европы в Западную Африку составил, по оценкам, 0,7 млн. ДФЭ, а во встречном направлении - 0,4 млн. ДФЭ при более высоких темпах роста грузопотока на первом из этих направлений (соответственно, как оценивается, 3,2 и 2,1%). Объем перевозок из Европы в страны восточной и южной части Африки составил, по оценкам, 0,7 млн. ДФЭ, а во встречном направлении - 0,5 млн. ДФЭ при более высоких темпах роста перевозок из Европы, чем во встречном направлении (соответственно, по оценкам, 7,3 и 3,2%).

Объем грузопотока из восточной и южной части Африки в страны Дальнего Востока составил, как оценивается, 0,3 млн. ДФЭ, а во встречном направлении - 1,1 млн. ДФЭ. При этом если на первом направлении он сократился приблизительно на 7% по сравнению с предыдущим годом, то на втором он возрос примерно на 22,7%, что отражало увеличение спроса на азиатские товары.

Объем перевозок из Западной Африки на Дальний Восток оценивался в размере 0,1 млн. ДФЭ, а во встречном направлении - 0,7 млн. ДФЭ. По аналогии с тенденциями, наблюдавшимися в перевозках стран восточной и южной части Африки, экспорт в страны Дальнего Востока сократился примерно на 18%, а импорт возрос на 26,4%. В целом для стран западной, восточной и южной части Африки общий объем контейнерных перевозок импортных грузов из Европы и стран Дальнего Востока составил приблизительно 3,2 млн. ДФЭ, тогда как поток экспортных грузов - всего 1,3 млн. ДФЭ, что отражает общую структуру морских перевозок стран континента, в которой преобладает импорт потребительских товаров, транспортируемых в контейнерах, и экспорт сырья, перевозимого, как правило, балкерным флотом.

Выводы. Анализ перевозок на основных маршрутах свидетельствует о следующем распределении грузопотоков в порядке убывания: а) из стран Дальнего Востока в Европу; б) из стран Дальнего Востока в Северную Америку; с) из Европы на Дальний Восток; д) из Европы в Северную Америку. Доля этих трех основных регионов в перевозках импортных и экспортных грузов составляет: страны Дальнего Востока - примерно 42,4% контейнерных перевозок, Европа - 32,6% и Северная Америка - 25%.

Литература

1. UNCTAD/ Trade and Development Report, 2009 (/TDR/2009) – UN, Geneva, 2009, 218 p.
2. China Loses its Competitive Edge in Clothing, juste-style.com, 22 July 2008. www.wto.org/english/info_e/unreg_e.htm/
3. UNCTAD/ Review of Maritime Transport, 2008 (/RMT/2008) – UN, Geneva, 2008, 213 p.
4. Dynamar, Dynaliners Trades Review 2009, 120 p.
5. Trevor Crowe //Containers Holding A Tricky Hand http://www.clarksons.net/markets /feature display.asp?section=&news_id =29240&title =Containers+Holding+A+ Tricky+Hand
6. <http://www.mpb.md.go.th/knowledge/container.pdf>.

Abstract

Akhmad Raged

Freight liner market: basic results

Article presents the exploring of freight liner market conditions, the financial being of basic participants, state of affairs in the sector of transportations of containers, demand and supply is analyzed in the basic routes of transportations of containers, conclusions are done.