

**СТРУКТУРА И ЗАКОНОМЕРНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ  
ФРАХТОВОГО РЫНКА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

**STRUCTURE AND CONFORMITIES TO LAW OF FORMING OF  
THE CHARTERED MARKET IN THE CONDITIONS OF  
GLOBALIZATION**

*Винников В.В., Кузьменко Ю. А.*

*Vlodimir Vinnikov, Yuliya Kuzmenko*

---

*Розглянуто розвиток світових господарських зв'язків та зовнішньоторгових відносин в ринкових умовах формування фрахтового ринка, що характеризується високою невизначеністю та нестабільністю зовнішнього середовища в системі глобалізації.*

**Постановка проблемы.** Целью данной статьи является рассмотрение направлений развития мирохозяйственных связей, а также влияние глобализации на основные параметры транспортной системы, структуры и закономерностей формирования фрахтового рынка.

Развитие международных экономических отношений в условиях глобализации основывается и усиливает процесс свободного движения товаров, услуг, капитала и миграции трудовых ресурсов.

Задачи обеспечения устойчивости экономического развития в условиях региональной неравномерности развития и нестабильности функционирования экономики в условиях нарастания дефицита экономических ресурсов и необходимости повышения конкурентоспособности на фрахтовом рынке, предопределяет стратегию выбора адекватных организационно-экономических мер для их реализации.

Усиление требований по реализации принципов свободы перемещения не только продукции, но также капиталов, труда и технологии в условиях глобализации предопределило приоритетность концентрации, интеграции и интернационализации производства и распределения продукции на глобальном фрахтовом рынке. Таким образом, принцип глобализации экономической деятельности становится определяющим направлением организационно-экономических отношений субъектов мировых хозяйственных связей. Заинтересованность в этом процессе ведущих промышленных государств предопределяет выбор стратегии развития, и в частности транспорта. Любая изоляция в угоду национальным особенностям может привести к потере эффективности функционирования промышленности отдельных государств.

Поэтому важнейшей задачей становится для каждой отдельной страны выбор форм и методов участия в реализации основных целей и направлений экономической глобализации. При этом следует иметь в виду, что глобализация становится важнейшим внешним условием масштабов и рациональности

использования национального производственного и ресурсного потенциала. Экономическое равновесие формируется не под влиянием общего требования ресурсного обеспечения экономики ведущих государств, выпуска качественной продукции и за счёт этого её реализации в любом секторе мирового фрахтового рынка.

Отсюда вытекает необходимость формирования стратегии соответствующей национальным интересам и приоритетам эффективного использования потенциала и его развития по критериям полной занятости трудовых ресурсов и рациональной специализации, если не в пределах мирохозяйственных связей, то в системе региональных экономических объединений. При этом, следует иметь ввиду, что устойчивость, надёжность и эффективность участия в процессах глобализации тесно связана с решением транспортной проблемы.

Деятельность транспортной системы оказывает всё большее воздействие на структурные сдвиги мирового хозяйства и мирохозяйственное развитие, которое в последние годы характеризуется сближением национальных экономик, сфер политической и общественной деятельности, оптимизацией размещения производства и распределения ресурсов. Этот процесс приводит к огромной концентрации производства и капитала в собственности транснациональных корпораций.

Стабильное развитие мировых хозяйственных связей и внешнеторговых отношений предопределяет в течение последнего десятилетия двадцатого века и начала двадцать первого века относительно устойчивые темпы приращения морской торговли. Несмотря на сохраняющуюся цикличность функционирования рыночного хозяйства этот период благодаря усилению принципов интеграции и глобализации экономических отношений превратился в достаточно благоприятный для торгового судоходства.

Уровень интенсивности развития морских транспортных предприятий следует оценивать темпами прироста производительности производственного потенциала. Это обстоятельство обеспечивает сохранение и расширение присутствия флота или портов в соответствующем секторе рынка транспортных услуг в условиях глобализации. Одним из важных потребителей стали является мировое судостроение. Если оно производит слишком много судов, фрахтовый рынок ожидают кризисные явления, если мало – судовладельцы переживают фрахтовый бум. Так, по прогнозам аналитиков JP Morgan, поставки нового флота планируются (см. табл. 1) исходя из имеющегося портфеля заказов.

Таблица 1

Поставки нового флота судостроительными верфями мира в 2010-2014 гг.  
(исходя из имеющегося портфеля заказов), млн т дедвейта

Годы	Китай	Южная Корея	Япония	Прочие страны
2010	25,24	22,75	12,49	8,96
2011	62,96	58,36	30,90	11,71
2012	55,25	46,87	25,48	6,52
2013	30,21	24,27	14,16	4,56
2014	11,33	5,65	5,03	1,06

ВСЕГО	184,99	157,90	88,06	32,81
-------	--------	--------	-------	-------

*Источник: Порты Украины, №10 2010 г.*

Исходя из данных таблицы 1, по числу полученных новых заказов по-прежнему продолжают лидировать китайские судостроительные компании. Китайская судоходная компания Qinhuangdao Wuxing Shipping заказала на отечественной верфи COSCO Guangdao три балкера дедвейтом 57 тыс. т. Каждый общей стоимостью 87 млн. долл. США. Ориентировочный срок сдачи судов – с мая 2012 по март 2013 года. Китай по абсолютному размеру инвестиций во флот занимает 4-ю позицию среди пятёрки лидирующих морских держав мира. Всего же китайские инвестиции во все отрасли в 2010 году составили 65 млрд. долл. США, в 2005 году они составляли 12 млрд. долл. США, а в 2000 году – всего 2 млрд. долл. США.

Ушедший 2010 год можно назвать вполне удачным для контейнерной отрасли Украины. Достаточно высокими темпами происходит восстановление контейнерного рынка от последствий мирового кризиса. Контейнерооборот украинских портов в 2010 году составил 661176 TEU, что на 27,9% больше, чем в 2009 году. Но объёмы переработки контейнеров ещё далеки от докризисного уровня, когда в 2008 году было переработано рекордное количество контейнеров – 1254 млн. TEU, то есть в два раза больше, чем сейчас [1, стр. 10].

Контейнерооборот в портах Украины в 2005-2010 гг. можно проследить по данным таблицы 2. [1, стр. 12].

Таблица 2

Контейнерооборот в портах Украины в 2005-2010 гг., TEU

Порты	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Одесский МТП	288348	395564	523610	572142	255555	351395
Рост, %	43,2	37,2	32,3	9,3	-55,3	37,5
Ильичёвский МТП	291127	324036	532766	670556	256825	301508
Рост, %	48	11,3	64	26	-61,7	17,4
Мариупольский МТП	10227	9574	10749	11198	4412	6492
Рост, %	11,2	-6,4	12,3	4,2	-60,6	47,1
Итого	589842	729174	1067125	1253928	516792	661176
Рост, %	43,7	23,7	46,3	17,5	-58,8	27,9

*Изложение основного материала.* Для достижения адекватности основных параметров рынка транспортных услуг: спроса – величины грузопотоков и предложения – грузоподъемности флота учитывается и прогнозируется достаточно строгая система показателей, отражающих динамику мировых грузопотоков. Рассмотрение грузопотоков по годам ретроспективного или прогнозируемого периода позволяет учесть общие тенденции и закономерности формирования транспортной работы относительно развития мирохозяйственных связей. Анализ пунктов зарождения грузопотоков по укрупненной номенклатуре с выделением структуры по видам плавания и направления перевозок позволяет оптимизировать

количественные и качественные параметры судоходных компаний и торговых портов. С развитием интеграционных тенденций в общем объеме грузопотоков необходимо выделять грузы, доставляемые по технологии логистических товаропроводящих систем [2, 3].

На формирование структуры и объемов фрахтового рынка оказывают влияние процессы, происходящие в международной торговле, мировой экономике и на транспорте.

Фрахтовый рынок отличается нестабильностью, обусловленной множеством факторов объективного и субъективного характера. Существует годовая цикличность, совпадающая с экономическими циклами мирохозяйственных связей, цикличность конъюнктурная – по периодам года и цикличность, обусловленная динамикой грузопотоков и предложения тоннажа [4, стр. 78].

Конъюнктура фрахтового рынка – основная качественная характеристика состояния фрахтового рынка, которая представляет всю совокупность складывающихся на рынке в данный момент экономических, политических, технических и природных условий, характеризующихся определенным соотношением спроса, предложения и цены морской перевозки груза, а также активностью рынка, то есть количеством заключаемых фрахтовых сделок [5, стр. 339].

Главными формирующими элементами конъюнктуры фрахтового рынка являются:

1. Спрос фрахтового рынка (фрахтователей), который можно выразить через количественный показатель предлагаемого суммарного объема перевозок  $Q$ . Характеризует потребность грузовладельцев в перемещении определенного количества товара на обусловленное расстояние.

2. Предложение фрахтового рынка (судовладельцев), которое можно выразить через суммарную провозную способность судов ( $P$ ), определяющую наибольший объем перевозок, который может быть выполнен за определенный период времени, имеющимся на фрахтовом рынке количеством судов в определенных условиях.

На рисунке 1 обозначены факторы влияния на конъюнктуру фрахтового рынка.

Известно, что конъюнктура фрахтового рынка определенным образом связана с состоянием мирового судостроения. В свою очередь, мировое судостроение тесно взаимосвязано с добывающей (железная руда, уголь) и сталелитейной промышленностью, машиностроением и приборостроением, финансовыми и валютными рынками и т.д. В этом перечне можно четко обозначить международное судоходство и фрахтовый рынок как интересующие нас составляющие рассматриваемой взаимосвязи.

Главной задачей мирового судостроения является поставка флота для обеспечения международной и внутренней морской торговли. Это задача приобретает особенную степень важности в периоды фрахтового бума, когда появляется спрос на новострой, и динамично формируется мировой портфель заказов. Его размер прямо пропорционален успешной маркетинговой и ценовой политики отдельной судоходной компании и в целом выступает показателем

качества реализуемой политики в области менеджмента. Об этом свидетельствует тот факт, что получение судовладельцами высокой прибыли влечет за собой практически мгновенное инвестирование ее в строительство и приобретение нового тоннажа с целью расширения оперируемого ими флота



Рис. 1. Схема влияния различных факторов на конъюнктуру фрахтового рынка

Не следует забывать и о том, что высокая фрахтовая конъюнктура способствует росту не только портфеля заказов, но и в то же время вызывает скачок цен на новострой. Последний поставляется с судостроительных верфей, лидирующими из которых, являются те, что в своем большинстве сконцентрированы в Южной Корее, Китае и Японии (на долю этих судостроительных держав приходится более 90 % мирового портфеля заказов, в то время как на все остальные страны вместе взятые – всего 9,28 %). Интересно, что ведущую позицию в рейтинге спроса на тоннаж в настоящее время занимают

балкеры (порядка 46,6 % суммарного дедвейта строящегося флота). На танкеры приходится 34,6 % , 15,7 % на контейнеровозы, оставшаяся часть – на универсальные сухогрузы, суда ро-ро, рефрижераторы [6, стр.48]. Следует заметить, что мировой портфель заказов на балкерный флот достаточно тесно связан с динамикой Балтийского фрахтового индекса на сухогрузный тоннаж (этот индекс рассчитывается по традиционным и стабильным мировым грузопотокам).

По мере насыщения рынка большим количеством построенных судов появляется переизбыток тоннажа. Период высокой фрахтовой конъюнктуры замедляет свое стремительное развитие. Портфель заказов начинает быстрыми темпами сокращаться. Как правило, снижаются и цены на новострой. Судостроительные верфи в сложившейся ситуации уже не обладают такими выгодными возможностями осуществления политики навязывания цен. Для поддержания многократно выросших во время судостроительного бума (высокой фрахтовой конъюнктуры) производственных мощностей, им необходимо теперь успешно реализовывать стратегию привлечения заказов. Для этого приходится, в частности, снижать цены на новострой. В результате судостроительный рынок постепенно становится более сбалансированным. Цикл завершается. Происходит это, понятным образом, не так просто и прямолинейно. Здесь необходимо принять во внимание и временной фактор, и влияние состояния мировой экономики в целом, и несовпадающую цикличность судостроения и мирового судоходства в условиях глобализации фрахтового рынка.

Конъюнктура фрахтового рынка, так или иначе, подвергается влиянию колебаний цен на товары, связанных со сталилитейной промышленностью. Значительное увеличение цен на железную руду, уголь, серу, удобрения и другие товарные группы сразу может не спровоцировать снижение объемов морской торговли данными грузами, но это при условии, что транспортная составляющая в цене товаров находится еще далеко от своего критического значения. Что же касается судостроительного комплекса, он чувствительно отреагирует на повышение уровня цен, что, соответственно, вызовет изменение цен на новострой, естественно, не в сторону снижения. Сложившаяся ситуация не благоприятна, в первую очередь, для судовладельцев, которые, имея предварительно спланированные и согласованные по всем статьям, бюджеты, не готовы адекватно воспринимать выросшие цены. Это, в конечном итоге, приведет к стагнации подписания деловых контрактов с судостроительными верфями. Для последних же новое состояние фрахтового рынка обернется позицией выжидания. Такая позиция обусловлена, главным образом, уже имеющимся в наличии необходимым количеством подписанных контрактов (своеобразная форма гарантии обеспечения загрузки на ближайшие 2-4 года).

Фрахтовая конъюнктура зависит и от процессов, происходящих на рынке стали. Рост объемов мирового производства стали может быть экономической предпосылкой к росту ставок фрахта, так как в эту сферу вовлечены не только суда типа «кепсайз», но и перевозящие железную руду, уголь, кокс, металллом, другие минералы, суда типа «хендисайз».

Все вышесказанное отражено на рисунке 2 «Взаимосвязь конъюнктуры фрахтового рынка и мирового портфеля заказов на новострой».

Еще одним фактором, существенно влияющим на конъюнктуру фрахтового рынка, являются задержки судов в портах погрузки/выгрузки. Эта проблема затрагивает основные транзитные порты по перевалке железной руды и угля (Австралия, Бразилия, Китай, Индия). Одновременно с этим – плотный хаотичный трафик пребывающих судов в портах-импортерах (это происходит из-за рассогласующихся темпов развития портовой и припортовой инфраструктуры и превалирующего роста объемов мировых грузоперевозок).



Рис. 2 Взаимосвязь конъюнктуры фрахтового рынка и мирового портфеля заказов на новострой

Вследствие этого, экономика торговых операций испытывает двойной отрицательный эффект. Так как происходит связывание свободного тоннажа, предложение падает, следовательно, ставки фрахта возрастают. Все это в своей совокупности сказывается на увеличении стоимости железной руды, угля, стали и других массовых грузов из-за непредвиденных колоссальных издержек.

Конъюнктура фрахтового рынка, помимо циклических, характеризуется регулярными сезонными колебаниями. Это связано с сезонным характером производства определенных видов товаров (зерно, сахар, шерсть, хлопок), с сезонным ростом спроса (удобрения, топливо), либо сезонным прекращением или началом навигации в определенных портах.

Значительные колебания фрахтовой конъюнктуры периодически возникают в результате различных политических и социальных факторов (конфликты, забастовки).

Таким образом, фрахтовый рынок рассматривается в качестве неотъемлемой составляющей части мирового товарного рынка. Однако, в связи с разнообразием факторов, формирующих и влияющих на его конъюнктуру, последняя отличается крайней нестабильностью. Высокая конъюнктура стимулирует развитие судоходства, портфель заказа судов и, наоборот, низкая конъюнктура вызывает постановку судов на прикол, продажу на металлолом. На сегодняшний день существует множество секторов фрахтового рынка с относительно невысокой эффективностью и недостаточной устойчивостью судоходства.

*Выводы.* Вместе с усилением процессов глобализации возрастает актуальность теоретического обоснования экономических решений на фрахтовом рынке отдельных подсистем. Среди таких подсистем выделяются отдельные регионы, государства и функциональные отрасли. Среди отраслей следует отметить те, которые обуславливают параметры и результаты мировых хозяйственных отношений и отрасли, превращающиеся в важнейшее условие устойчивости процессов глобализации. К последним относятся транспорт, в частности, морской и система связи.

На транспорте глобализация проявляется не столько в концентрации капитала, сколько в совершенствовании логистических технологий, бурном развитии интермодальных перевозок и доставки товаров «от двери до двери». Поэтому, необходимы дополнительные исследования для разработки научно-методических основ принятия решений по развитию торгового флота, деятельность которого ориентируется задачами коммерческой эффективности.

Таким образом к общим закономерностям и принципам функционирования морского рынка транспортных услуг следует отнести:

- перемещение центра развития мирового торгового флота к основным морским державам, ориентированным на принципы глобализации;
- усиление неравномерности распределения тоннажа по флагам морских держав;
- расширение состава стран, специализирующихся на предоставлении национальных реестров для реализации стратегии лидерства по минимуму затрат;
- изменение структуры флота как по группам специализации, так и по тоннажным диапазонам с тенденцией увеличения единичной стоимости тоннажа;
- концентрация субстандартного флота под флагами развивающихся стран.

Вышеизложенное предопределяет определенные правила становления новых морских держав. При выходе на мировой фрахтовый рынок необходимо использовать как проекты эффективной предпринимательской деятельности, так и систему макроэкономической поддержки флота национального флага.

### *Литература*

1. Black Sea Lines, №1, 2011.
2. Милославская С. В., Плужников К. И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. – М.: РисКонсульт, 2001. – 368 с.
3. Total Quality Management. –London, British Standards Institution, 1992. – 537 p.
4. Примачев Н. Т., Бойко П. А., Винников С. В. и др. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг. - Одесса: ОНМА, 2004. - 260 с.
5. Иванов Г. Г. Международная морская организация. – Одесса: ЛАТСТАР, 1999. – 388с.

### *Abstracts*

The aim of this article is consideration of directions of development of world economic relations, and also influence of globalization on the basic parameters of a transport system, structure and conformities to law of forming of the chartered market.

Development of international economic relations in the conditions of globalization is founded and strengthens the process of free motion of commodities, services, capital and migration of labour resources.

Tasks of providing of stability of economic development in the conditions of regional unevenness of development and instability of functioning of economy in the conditions of growth of deficit of economic resources and necessity of increase of competitiveness at the chartered market, predetermines strategy of choice of adequate organizationally-economic measures for their realization.

Strengthening of requirements on realization of principles of freedom of moving not only of products, but also capitals, labour and technology in the conditions of globalization predetermined priority of concentration, integrations and internationalizations of production and distribution of products at the global chartered market. Thus, principle of globalization of economic activity becomes determinant direction of organizationally-economic relations of subjects of world economic connections. The personal interest in this process of the leading industrial states is predetermined by the choice of strategy of development, and in particular transport. Any isolation in order to please national features can result in the loss of efficiency of functioning of industry of the separate states.

Therefore the choice of forms and methods of participating becomes a major task for every separate country in realization of primary purposes and directions of economic globalization. It is thus necessary to have because of, that globalization becomes the major external condition of scales and rationality of the use of national productive and resource potential. An economic equilibrium is formed not under influence of general requirement of the resource providing of economy of the leading states, producing of high-quality products and due to it her realization in any sector of the world chartered market.

From here the necessity of forming of strategy flows out corresponding to national interests and priorities of the effective use of potential and his development on the criteria of full employment of labour resources and rational specialization, if not within the limits of international connections, then in the system of regional economic associations. Thus, it is necessary to have because of, that stability, reliability and efficiency of participating, in the processes of globalization is closely related to the decision of a transport problem.

Processes, what be going on in international trade, have influence on forming of structure and volumes of the chartered market, to the world economy and on a transport.

The chartered market differs in instability, conditioned in a number of factors of objective and subjective character. There is an annual recurrence, consilient with the economic cycles of world economic relations, recurrence conjuncture - on the periods of year and recurrence, conditioned by the dynamics of traffics of goods and suggestion of tonnage.

Considerable increase of prices on an iron-stone, coal, sulphur, fertilizers and other commodity groups at once can't provoke the decline of volumes of sea-born trade these loads, but it on condition that a transport constituent in the cost of commodities is yet far from the critical value. The folded situation is not favourable, first of all, for shipowners which, having preliminary planned and concerted on all articles, budgets, growing prices are not ready adequately to perceive. It, in the end, will result in stagnation of signing of business contracts with shipbuilding shipyards. For the last a new chartered market condition will turn around waiting position. Such position is conditioned, mainly, already by the necessary amount of the signed contracts (original form of guarantee of providing of loading on the nearest 2-4) had by available.

The state of affairs of the chartered market, besides cyclic, is characterized by regular seasonal vibrations. It is related to seasonal character of production of certain types of commodities (grain, sugar, wool, cotton), with the seasonal height of demand (fertilizers, fuel), or seasonal stopping or beginning of navigation in certain ports.

The considerable vibrations of the chartered state of affairs periodically arise up as a result of different political and social factors (conflicts, strikes).

Thus, the chartered market is examined as inalienable making part of world commodity market. However, in connection with the variety of factors, forming and influencing on his state of affairs, the last differs in extreme instability. The high state of affairs stimulates development of navigation, the brief-case of order of courts and, vice versa, subzero state of affairs cause raising of courts on laid up, sale on a scrap-metal. To date there is a great number of sectors of the chartered market with relatively not high efficiency and insufficient stability of navigation.