

УДК 33

ОСОБЕННОСТИ МИРОВОГО ФРАХТОВОГО РЫНКА
FEATURES OF THE INTERNATIONAL FREIGHT MARKET

Подобед О.С.

Научный руководитель – Пильгун Т.В., к.т.н., доцент
Белорусский национальный технический университет

г. Минск, Беларусь

podobed2003@mail.ru

O. Podobed

Supervisor – Pilgun T., Candidate of technic sciences, Assistant
professor

Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

Аннотация. В статье приведены понятия мирового фрахтового рынка, охарактеризовано его состояние на современном этапе международной торговли. Выделены особенности линейного и трампового судоходства, приведена мировая статистика судоходства.

Abstract. The article explores the global freight market and characterizes the state of general international trade. The features of liner and tramp shipping are highlighted, and global shipping statistics are included.

Ключевые слова: фрахтовый рынок, фрахтование, морские грузоперевозки.

Key words: freight market, chartering, sea freight.

Введение.

Понятие «фрахтовый рынок» пришло в транспортную логистику из морского транспорта. Однако сегодня слово «фрахт» нашло применение и на других видах транспорта: автомобильном и железнодорожном.

Водный транспорт в мировой экономике является одним из самых важных и ведущих в сфере перевозок грузов, так как охватывает огромные пространственные масштабы и объемы. Благодаря водному транспорту в значительной степени расширились экономические связи стран мира.

Продукцию морского транспорта можно купить или продать на фрахтовом рынке, поэтому принято понимать, что мировой

фрагтовый рынок – это рынок морской транспортной продукции. Фрахт, в свою очередь – это вознаграждение, которое выплачивается перевозчику за выполненную сохранную и безопасную перевозку и доставку грузов. На мировом фрагтовом рынке принимают участие две стороны: с одной выступают покупатели – фрагтователи груза, или грузовладельцы, с другой – судовладельцы, или же перевозчики [1, 2].

Основная часть.

Отличие фрагтового рынка как сферы реализации услуг судоходства от других рынков заключается в своеобразии продукции морского транспорта: объектами перевозки являются практически все товары мировой торговли.

Следующая особенность данного рынка заключается в том, что грузоотправители и грузополучатели одновременно выступают в роли продавцов и покупателей товаров (либо заменяют таковых), а перевозчики, в свою очередь, являются промежуточным звеном между покупателем и продавцом, без которых сделка купли-продажи не может быть осуществлена.

В зависимости от различных особенностей мировой фрагтовый рынок классифицируется следующим образом:

- в зависимости от характера перевозимых грузов: рынок сухогрузных судов и рынок танкерного тоннажа;
- в зависимости от характера собственности на суда и условий конкуренции: открытый и закрытый рынок;
- в зависимости от географической направленности (делится на 9 секций: Североевропейский, Средиземноморский; Североамериканский, Южноамериканский, Тихоокеанский, Индийский, Дальневосточный, Австралийский и Африканский) [3].

В мировой практике судоходства сложились две основных формы организации перевозок: линейная (liner service) и трамповая (tramp service).

Линейное судоходство – форма судоходства, предназначенная для перевозки пассажиров и мелкопартионных грузов по заранее объявленному расписанию с оплатой по тарифу, согласно ГОСТ 15831-70.

Тарифы при использовании данной формы на линиях не изменяются, коносамент и тарифы применяются на равноправной основе для всех грузоотправителей в течение длительного периода.

Можно выделить следующие особенности линейного фрахтового рынка:

1. регулярность движения судов;
2. для перевозки обычно принимаются различные виды груза относительно небольшими партиями, принадлежащие разным владельцам;
3. о величине фрахтовой ставки на линиях и его изменениях необходимо оповещать заранее;
4. многие линейные судоходные компании работают как монополистические объединения, называемые судоходными конференциями.

Под трамповым судоходством, согласно ГОСТ 15831-70, понимается работа грузовых судов с непостоянными районами плавания, с портами погрузки и выгрузки, не ограниченными определенным видом груза, а цена перевозки устанавливается по согласованию сторон.

К особенностям трампового фрахтового рынка относятся:

1. перевозка грузов крупными партиями, достаточных для загрузки полного судна. Трамповые суда обычно загружаются однородным грузом, перевозящимся без упаковки навалом (руда, лес, уголь). Чаще всего груз принадлежит одному грузоотправителю;
2. не обслуживаются определённые направления и порты, так как работа судов базируется на одноразовых рейсах и контрактах купли-продажи;
3. установление договорных цен (фрахтовых ставок) и условий перевозки на каждый рейс;
4. участие брокерских компаний для заключения договоров перевозки грузов и тоннажа [4].

Конъюнктура фрахтового рынка изменчива и уровень цен морской перевозки грузов подвержен колебаниям. Основные факторы, влияющие на спрос на фрахтовом рынке: объемы международной торговли; среднее расстояние перевозки одной тонны грузов; транспортные издержки; на предложение: суммарный дедейт мирового флота; суммарный дедейт новых судов; слом и выбытие судов; стоимость бункера.

На мировом фрахтовом рынке большая часть сделок совершается на фрахтовых биржах (постоянно действующем рынке

фрахтуемых судов). На них происходит обмен информацией о спросе и предложении на тоннаж, об уровне фрахтовых ставок, об условиях договора фрахтования. Наибольшее международное значение сохраняет за собой фрахтовый центр в Лондоне, крупные фрахтовые биржи также имеются в Гамбурге, Генуе, Токио, Гонконге, Нью-Йорке.

Современный мир насчитывает более 3000 портов, а перевозки «река-море» осуществляются на всех крупных реках Европы, имеющих выход в открытое море. Анализ ЦКСР (Центральной комиссии судоходства по Рейну), основанный на данных национальных статистических управлений стран за 2020 год, показывает, что в настоящее время совокупный грузооборот перевозок «река-море» в Европейском союзе составляет почти 64 млн тонн, а в России составляет почти 25 млн тонн, как показано в таблице 1 [5].

Таблица 1 – Обзор перевозок «река–море», осуществляемых в Европе морскими судами

Страна	Объём перевозок «река-море», млн. т.	Объём перевозок по внутренним водным путям, млн. т.	Наиболее важный товарный сегмент
1	2	3	4
Соединенное Королевство	47,6	4,1	Сырая нефть и продукты переработки
Россия	25	115	Нефть и нефтепродукты, зерно, уголь, лесоматериалы, металлы, удобрения
Швеция	6,62	0	Лесоматериалы и нефтепродукты

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4
Румыния	4,5	29	С/х продукция
Нидерланды	4,48	359	Чугун и сталь
Бельгия	1,9	205	Чугун и сталь
Финляндия	1,3	0,4	Лесоматериалы и минеральное сырье

Заключение.

Таким образом, морской транспорт всегда являлся мощным инструментом во внешнеторговой деятельности государства, осуществляя доставку внешнеторговых грузов и являясь источником поступления экспортных доходов страны. На формирование структуры и объемов фрахтового рынка оказывают влияние процессы, происходящие в международной торговле, мировой экономике и на транспорте. На данный момент основными географическими секциями современного открытого фрахтового рынка являются: атлантическая, основные грузопотоки – зерно из портов США и Канады на Европу и Японию, уголь из портов США, пиломатериалы из Канады; тихоокеанская – в основном руда и зерно из портов Канады на Японию и Европу; австралийская – руда, уголь, пиломатериалы; средиземноморская – удобрения из портов Северной Африки. Наливной рынок выделяет основные грузопотоки сырой нефти, а также перевозки темных и светлых нефтепродуктов.

Литература

1. Фрахтовый рынок // Российский внешнеэкономический вестник. – 2008. – № 7. – С. 7.
2. Орлов, О. В. Фрахтовый рынок / О. В. Орлов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2022. – Т. 12. – № 4-1. – С. 401-405.
3. Шиянская, К. Ф. Стратегия и динамика фрахтового рынка в транспортно-логистической системе / К. Ф. Шиянская, А. В. Волянская // Сборник научных статей национальной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова», Санкт-Петербург, 16 сентября – 25 2020 года. – Санкт-Петербург:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2020. – С. 387-390.

4. Пономарёв, Н. Е. Морская логистика и особенности морских перевозок / Н. Е. Пономарёв // Молодой ученый. – 2016. — № 1(105). – С. 464-466.

5. Тематический отчет по перевозкам «река-море» [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-WP3-2020-inf_02r.pdf. Дата обращения: 06.11.2022.

Представлено 06.11.2022