

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)



Дніпропетровський державний  
аграрно-економічний університет



№ 10, 2016

[Назад](#)

[Головна](#)

0 0 0 0 0 0 0 0

УДК 656.611:258.155

*Л. Л. Николаева,  
д. э. н., профессор, заведующая кафедрой «морских перевозок»  
Национального университета «Одесская морская академия»  
А. А. Липинская,*

*д. э. н., ведущий научный сотрудник института проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины*

## ФРАХТОВАНИЕ КАК ОСОБЫЙ ВИД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*L. L. Nikolaeva,  
Ec.D., Professor, Head of the Department "Maritime shipment"  
National University "Odessa Maritime Academy"  
A. A. Lipinskaya,*

*Ec.D., Leading Researcher of the Institute of Market Problems and Economic & Ecological Research of NAS of Ukraine*

### MARITIME CHARTERING AS A SPECIAL KIND OF ECONOMIC ACTIVITY

*Стоимость товара в значительной мере зависит от транспортной составляющей в его цене. Поэтому, фрахтовый фактор в судоходстве, имеет огромное значение для экономики в целом. В статье приводятся основные экономико-правовые моменты, влияющие на формирование стоимости морской перевозки. Учитывая что ситуация на фрахтовых рынках, а точнее уровень фрахтовых ставок, оказывают большое влияние и на товарные рынки и на конкурентное положение на них национальных товаропроизводителей развитию в стране фрахтового дела необходимо уделять особое внимание. В качестве обоснования этого в статье приводится динамика изменений уровня транспортных расходов в стоимости импортируемых товаров по группам стран и обосновываются состояния фрахтового рынка, которые обуславливают экономическую целесообразность для оператора локального фрахтового рынка периодически отфрахтовывать собственный и фрахтовать тоннаж других компаний для эффективного осуществления деятельности по морской перевозке грузов.*

*Product cost is largely dependent on the transport component in its price. Therefore, factor in shipping freight, is of great importance for the economy as a whole. The article presents the basic economic and legal aspects that affect the formation of the cost of maritime transport. Given that the situation in the freight market, and more specifically the level of freight rates, have an important impact on the commodity markets and the competitive position of their national producers to the development of the country's freight business should pay particular attention. The rationale of this article shows the dynamics of changes in the level of transport costs in the cost of imported goods by groups of countries. Justification state freight market, which determine the economic feasibility for the operator of the local freight market periodically let to freight and freight tonnage own other companies for the effective implementation of activities in the maritime transport of goods*

**Ключевые слова:** *фрахтование, транспортные расходы, рынок сбыта морских транспортных услуг, морские перевозки, локальный фрахтовый рынок.*

**Tags:** *chartering, shipping costs, market for maritime transport services, ocean freight, local freight market.*

**Постановка проблемы.** В мировой практике существуют две основные формы морской перевозки. Это перевозки в сфере производства и в сфере обращения. Их не следует смешивать с организационными формами судоходства: трамповым, линейным и др. Кроме того, если организационные формы судоходства формируют предложение тоннажа, то формы морской перевозки – спрос на него.

Таким образом, к цели данной статьи можно отнести к формированию теоретико-практических концептов в сфере морской перевозки.

**Основная часть.** Морские перевозки в сфере производства, т.е. внутрипроизводственные перевозки, осуществляются, как правило, собственным флотом промышленных предприятий. Характерным примером может служить танкерный флот крупнейших нефтяных компаний. Работа судов, принадлежащих промышленным предприятиям подчинена исключительно интересам производства. Эти суда обеспечивают доставку сырья и вывоз готовой продукции, можно сказать, по расписанию, согласованному с технологическим графиком производства.

В определенных ситуациях, когда снижаются объемы необходимых собственных перевозок, флот промышленных предприятий может использоваться и используется в сфере обращения, т.е. отфрахтовывается на перевозки, которые обычно осуществляет судами трампового и даже линейного судоходства. Вместе с тем, из-за больших затрат на приобретение и содержание морских судов промышленные предприятия не всегда имеют собственный флот, и для осуществления внутрипроизводственных морских перевозок они фрахтуют суда обычно на условиях тайм-чартера или бербоут-чартера на длительные сроки. В некоторых случаях прибегают к услугам судоходных фирм, фрахтуя их суда, и промышленные компании, имеющие собственный флот. Следует отметить, что на долю внутрипроизводственных приходится значительная часть общего объема мировых морских перевозок наливных и навалочных грузов.

Морские перевозки в сфере обращения осуществляются флотом общего пользования. При этом, как уже говорилось, по форме организации эти перевозки подразделяются на линейные и трамповые. Особенности этих форм судоходства детально описаны, например, в работе Л.К. Кендала [1]. Здесь мы отметим лишь некоторые, основные экономико-правовые моменты их осуществления.

На линейное судоходство приходится основная часть морских международных перевозок генеральных грузов. Организация работы линейного флота строится на принципах «common carrier» - общественного перевозчика. Поэтому линейный судовладелец обязан принять к перевозке любой законный груз от любого грузоотправителя с оплатой по заблаговременно объявленным тарифам Главной отличительной особенностью линейного судоходства является то, что суды в системе общего права, как правило, считают моментом заключения договора морской перевозки время, когда грузовладелец принял решение отправить груз на судне данной

линии. Поэтому, об изменении тарифов линейные компании объявляют заранее. В конвенции «О кодексе поведения линейной конференции» на вступление в силу изменений тарифов, связанных с их повышением был установлен период в 180 суток. По указанным причинам линейное судоходство не попадает в большинстве стран мира под действие антимонопольного законодательства. Никто никогда не проводил системных исследований на соотношение размеров линейных тарифов и фрахтовых ставок trampового судоходства. Это связано, по всей видимости, с тем, что доля фрахтовых сделок, заключенных на линейных условиях в общем объеме фрахтовых операций очень низка, а пересчет сделок с условий fios's/t является достаточно условным. Тем не менее, принято считать, что ставки линейных тарифов должны быть, по крайней мере, процентов на 20 выше аналогичных ставок рейсового фрахтования.

Трамповое судоходство базируется на перевозках судовых партий обычно однородного груза. Сроки перевозки, порты погрузки и выгрузки определяются условиями чартеров. Фрахтовые ставки трамповых перевозок определяются состоянием фрахтового рынка и согласовываются между судовладельцем и фрахтователем. К сфере трампового судоходства в основном относятся те перевозки, объемы которых подвержены существенным колебаниям, а географическое распределение - изменениям.

Конкретная потребность в морской перевозке определенного количества некоторого товара между конкретными портами отправления и назначения является по существу единичным элементом спроса на морские транспортные услуги. Совокупность однородных в определенном смысле таких элементов, т.е. потребностей на перевозки по роду груза, размеру судовой партии, и направлению, образуют спрос на услуги морского судоходства а, соответственно и тоннажа определенного назначения и размера. Каждый из них не является полностью рынком совершенной конкуренции. Некоторые рынки могут быть монополиями, другие не являются конкурирующими вследствие принятия различных соглашений и большого влияния на них линейного судоходства или работы флота промышленных компаний. Однако большое число таких рынков и их взаимные пересечения в форме отправок part cargo, сезонные изменения предложения определенных грузов делают многие такие рынки (по крайней мере, в определенные периоды) рынками совершенной конкуренции. Именно такие рынки сбыта морских транспортных услуг и образуют основу фрахтовых рынков, на которых независимо друг от друга действуют большое количество продавцов- фрахтовщиков и покупателей-фрахтователей.

Подвляющее большинство рынков сбыта морских транспортных услуг не входят непосредственно во фрахтовые рынки. Для значительной части рынков предоставления морских транспортных услуг характерны достаточно устойчивые связи между судовладельцами и фрахтователями их тоннажа. Большинство рынков транспортировки сухогрузного сырья являются закрытыми и морские перевозки там контролируются владельцами рудников. Тем не менее, на долю фрахтовых рынков приходится немалая доля рынков сбыта морских транспортных услуг. По данным ежемесячников Fairplay можно показать, что около 30% общего объема перевозок наливных и около 13% общего объема перевозок сухогрузов приходится на трамповое судоходство. Однако не только этим определяется роль мирового фрахтового рынка в международном судоходстве. Состояние фрахтовых рынков и, прежде всего, уровень ставок фрахта и аренды оказывают большое влияние на все другие рынки сбыта морских транспортных услуг, входящие в сферу внутрипроизводственных и линейных перевозок.

Каждое направление морских перевозок - это рынок сбыта морских транспортных услуг. Каждый грузоотправитель - это потребитель услуг судовладельцев. Характер спроса на морские перевозки многообразен. Партии различного груза могут быть большими и малыми, потребность в перевозках может быть постоянной, периодической или эпизодической. Однако, поскольку "... спрос определяет предложение, и, наоборот, предложение определяет спрос, производство определяет рынок и рынок - производство..."[2], можно сказать, что стремление наилучшим образом удовлетворить потребности в морских перевозках грузов стимулирует развитие и линейного судоходства и использование собственного или арендованного флота промышленными компаниями (торгово-промышленное судоходство), и к сохранению трампового судоходства как важнейшей составляющей системы международного разделения труда в сфере производства и обращения. При этом эффективность морского судоходства должна оцениваться не ростом объемов перевозок, не скоростью доставки грузов, а снижением доли фрахтовой составляющей в рыночной цене транспортируемых грузов. В таблице 1 представлены данные о транспортных расходах в стоимости товара.

**Таблица 1.**  
**Стоимость международных перевозок: транспортные расходы в процентах от стоимости импорта отдельных групп стр. 1985–2014 годы [3]**

	1985-1994	1995-2004	2005-2014
Африка (развивающиеся страны)	12,4	11,7	11,4
Океания (развивающиеся страны)	11,9	9,9	9,6
Азия (развивающиеся страны)	8,8	9,2	9,0
Америка (развивающиеся страны)	11,0	11,1	8,0
Страны с переходной экономикой	-	10,4	7,1
Развитые страны	9,5	7,2	6,8

Трамповые судовладельцы при определенных ситуациях могут реализовать свои услуги на всех направлениях морской перевозки грузов, т.е. на всех рынках сбыта морских транспортных услуг. Фрахтователями трамповых судов могут быть не только грузоотправители, но и линейные судоходные компании и промышленные предприятия.

К услугам фрахтового рынка линейные компании прибегают, например, в случаях, когда ожидается превышение обычных потребностей в перевозках на линии и возникает необходимость увеличения числа работающих на линии судов. Аналогично, промышленные предприятия могут не только фрахтовать суда в тайм-чартер на длительный срок, но и на единичные рейсы. Трамповые суда являются своего рода резервным флотом для внутрипроизводственных и линейных перевозок, когда возникают потребности в "дополнительных" перевозках, или когда по тем или иным причинам на больший или меньший срок снижается провозная способность собственного флота линейных компаний и промышленных предприятий.

По данным ЮНКТАД уже многие годы 92-94% общего объема морских перевозок, осуществляемых транспортным флотом под иностранными флагами, приходится на заграничное плавание. Годовые колебания объемов перевозок морским транспортом экспортных и импортных грузов, незначительная доля которых перевозится флотом под украинским флагом, обуславливают потребности в увеличении провозной способности отечественного флота, дефицит которой позволяет оценить необходимые объемы фрахтования судов, т.е. объемов фрахтовых операций в эксплуатации морского транспорта Украины. В тоже время флаг судна не всегда свидетельствует о его национальной принадлежности, по имеющимся оценкам [4], минимальный дефицит флота необходимый для обеспечения экономической независимости внешней торговли Украины оценивается в 2,5 млн. т. Как свидетельствует мировая статистика такой флот контролируется украинскими судоходными компаниями, правда в значительной своей части он зарегистрирован под иностранными флагами.

Не менее важным обстоятельством целесообразности и необходимости отфрахтования и фрахтования судов является несбалансированность объемов экспорта и импорта по странам и изменения их соотношений. В настоящее время общий объем экспорта Украины в тоннах в 15 раз превышает соответствующий объем ее импорта, хотя в стоимостном выражении их соотношение имеет обратную картину. Это свидетельствует о необходимости значительных фрахтовых операций по обеспечению оборота загрузи судов, перевозящих украинский экспорт и являются значительным сдерживающим фактором организации перевозок экспортно-импортных грузов на условиях фрахтования тоннажа украинской стороной.

Выполнение фрахтовых операций обусловлено рядом производственных ситуаций, которые периодически возникают у оператора локального фрахтового рынка:

1. Превышение в некоторые периоды провозной способности имеющегося флота над объемами перевозок грузов на некоторых направлениях обуславливает целесообразность отфрахтования судов под перевозки грузов на других направлениях перевозок или выведение судов в периодический отстой, как это делало, например, в свое время Укрферри..
2. Недостаток в отдельные периоды провозной способности имеющегося флота для обеспечения своевременной перевозки внешнеторговых грузов, доставка которых по условиям запродажных контрактов возложена на клиентуру оператора локального фрахтового рынка, с которым имеются заключенные долгосрочные договора или фрахтовые контракты, делает необходимым фрахтование судов на стороне.
3. Вследствие несбалансированности объемов перевозок по странам назначения и во времени часто возникает целесообразность, с одной стороны, отфрахтования имеющегося флота, а с другой - фрахтования судов со стороны.
4. Невозможность осуществления собственным флотом перевозок на некоторых направлениях по политическим, экономическим и другим соображениям обуславливает необходимость фрахтования судов под другим флагом.

**Выводы.** Изложенное позволяет заключить, что фрахтование и отфрахтование судов - это торговая деятельность, неразрывно связанная с международной морской торговлей и являющаяся самостоятельным видом экономической деятельности. Взаимосвязь фрахтовых операций и основной эксплуатационной деятельности морского транспорта вытекает также из того, что при осуществлении морских перевозок грузов фрахтователей, как правило, нет условия обязательного их обеспечения собственным тоннажем судоходной компании, так как часто бывает выгодно фрахтовать суда на фрахтовом рынке для перевозки грузов даже постоянным партнерам - фрахтователей. В связи с этим сформулированным выше четырем производственным ситуациям, обуславливающим фрахтовые операции в украинском морском судоходстве, необходимо добавить еще одну. Она заключается в том, что состояние мирового фрахтового рынка в отдельные периоды будет делать экономически целесообразным отфрахтование собственных судов под перевозки грузов на доступных рынках морских транспортных услуг и за счет этого фрахтовать флот для перевозки внутренних и внешнеторговых грузов Украины.

#### Литература.

1. Кендал Л.К. Экономика и организация работы флота: пер. с англ / Л.К. Кендал - М.: Транспорт, 1978. - 264 с.
2. Маркс К., Превращение прибыли в среднюю прибыль // Маркс К., Энгельс Ф. Соч: пер с англ. /2-е изд. - т. 25 ч. I. - С. 209.
3. UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by the Royal Netherlands Shipowners' Association (data for1984-2014) and conferences engaged in the respective trades (data for 1990–2015).
4. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні / О.М. Котлубай – Одеса:ШПРЕД НАН України, 2004 – 453 с.

**References.**

1. Kendall, L.K. (1978), Ekonomyka y orhanyzatsiya raboty flota [Economics and Organization of work fleet], Transport, Moscow, Russia.
2. Marx, K. and Engels, F. (1962), "The transformation came to an average profit", Sobranje sochynenyj [Collected works], 2-d ed., Vol. 25, Moscow, Russia.
3. UNCTAD (2015), UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by the Royal Netherlands Shipowners' Association (data for 1984-2014) and conferences engaged in the respective trades (data for 1990-2015), UNCTAD, Geneva, Switzerland.
4. Kotlubai, A.M. (2004), konomichni mekhanizmy rozvytku torhovel'noho moreplavannia v Ukraini [Economic mechanisms of merchant shipping in Ukraine], IPREED Sciences of Ukraine, Odesa, Ukraine.

*Стаття надійшла до редакції 20.10.2016 р.*



ТОВ "ДКС Центр"