

УДК [656.07:338.49](447)

**ВСТАНОВЛЕННЯ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ ФРАХТОВОГО РИНКУ БАЛКЕРНОГО ФЛОТУ**

• **Сотниченко Людмила Леонідівна**, д. е. н., доцент, Одеська національна морська академія, м. Одеса, e-mail: terra.scorp@yandex.ua, тел: +380674351529

**Ludmila Sotnichenko**, Ph. D., Associate Professor, Odessa National Maritime Academy, Odessa, e-mail: terra.scorp@yandex.ua, tel: +380674351529

***L. Sotnichenko. Establishment of directions of development of the charter market bulker fleet.***

*In article it is proved that the main forming elements of a conjuncture of the charter market as any free market, demand, the offer and cost for services of sea transport acts. Importance of the information concerning a conjuncture of the world charter market bulker fleet and its tendencies as one of the basic export goods of Ukraine is grain, coal, clay, metal rolling of ferrous metals and other which are transported basically bulker by fleet is proved. The data of sea transportations of the basic mass cargoes, deadweight bulker fleet and average time charter rates of the freight for principal views of bulk ships are analysed. It is established that rates of the freight of different kinds of bulk ships have the similar tendency, level of rates answers deadweight of a vessel. Methods of mathematical statistics are used. On the basis of the data of the average charter rate and average cost of bulk ships it has been spent korreljatsionno-regressionnyj the analysis of influence of factors on charter rates bulker fleet. Indicators of operational loading bulker fleet are defined. The data of time charter rates of the freight for principal views of bulk ships and average cost of bunker fuel is resulted and analysed. The analysis of a conjuncture of the charter market bulker fleet has shown that a maximum level charter rates on transportation of the basic mass cargoes have reached in 2007-2008, and as a whole the period of high rates is necessary on 2003-2008. But financial crisis of 2008-2009 in economic has led to crisis in the charter market of sea transportations. It is underlined that the world charter market had two tendencies: gradual growth of charter rates before financial crisis of 2008-2009, and gradual decrease in rates after it.*

***Сотниченко Л. Л. Встановлення напрямків розвитку фрахтового ринку балкерного флоту.***

*У статті доведено, що головними формуючими елементами кон'юнктури фрахтового ринку, як будь-якого вільного ринку, є попит, пропозиція і вартість на послуги морського транспорту. Проаналізовано дані з морських перевезень основних масових вантажів, дедвейту балкерного флоту та середніх тайм-чартерних ставок фрахту для основних видів балкерів. Встановлено, що ставки фрахту різних видів балкерів мають схожу тенденцію, рівень ставок відповідає дедвейту судна. Підкреслено, що світовий фрахтовий ринок мав 2 тенденції: поступове зростання фрахтових ставок до фінансової кризи 2008-2009 років, та поступове зниження ставок після неї.*

***Сотниченко Л. Л. Установление направлений развития фрахтового рынка балкерного флота.***

*В статье доказано, что главными формирующими элементами конъюнктуры фрахтового рынка, как любого свободного рынка, выступает спрос, предложение и стоимость на услуги морского транспорта. Проанализированы данные морских перевозок основных массовых грузов, дедвейта балкерного флота и средних тайм-чартерных ставок фрахта для основных видов балкеров. Установлено, что ставки фрахта разных видов балкеров имеют похожую тенденцию, уровень ставок отвечает дедвейту судна. Подчеркнуто, что мировой фрахтовый рынок имел две тенденции: постепенный рост фрахтовых ставок до финансового кризиса 2008-2009 лет, и постепенное снижение ставок после нее.*

**Постановка проблеми.** Головними формуючими елементами кон'юнктури фрахтового ринку, як будь-якого вільного ринку, є попит, пропозиція і вартість на послуги морського транспорту. Попит на послуги балкерного флоту визначається обсягами перевезень основних масових вантажів, пропозиція – провізною здатністю балкерного флоту, вартість – фрахтовими ставками на перевезення. Інформація про кон'юнктуру світового фрахтового ринку балкерного флоту та тенденції, які мають місце на цьому ринку на теперішній час та очікуються в майбутньому, мають велике значення для українських підприємств, тому що одними з основних експортних товарів

України є зерно, вугілля (до подій 2014 року), глина, металопрокат чорних металів та інші, які перевозяться в основному балкерним флотом.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням стану фрахтового ринку балкерного флоту приділяється велика кількість статей українських та зарубіжних авторів: В.Войніченко, М.Шевченко, Т.Дмитрієва, Х.О.Хайберг, О.Романенко [1, 3-5]. Але, не зважаючи на це, потрібно більш детально розглянути події, які сталися за останні 16 років на фрахтовому ринку балкерного флоту, тому що фрахтові ставки, які до фінансової кризи 2008-2009 років постійно зростали, після кризи і відновлення ринку не можуть досягти докризового рівня і продовжують знижуватися.

**Метою дослідження** є аналіз кон'юнктури та тенденцій розвитку світового фрахтового ринку балкерного флоту.

**Виклад основного матеріалу.** Фрахтовий ринок – це вільний (конкурентний) ринок послуг морського судноплавства. На фрахтовому ринку, як і на будь-якому вільному ринку, є попит і пропозиція, їх взаємодія визначає, що і в якій кількості виробляти і за якою ціною реалізовувати. Найбільш загальною причиною змін в співвідношенні «попит-пропозиція» є загальноекономічна ситуація в світі, зокрема, в основних розвинених країнах. Більш конкретним фактором виступає обсяг міжнародної торгівлі, його зростання або скорочення. Міжнародна торгівля зумовлює обсяги морських перевезень і, відповідно, попит на тоннаж.

Основною якісною характеристикою вільного фрахтового ринку, що оцінює його стан, є кон'юнктура. Як ринкова категорія кон'юнктура означає конкретний стан ринку у всьому різноманітті і взаємному зв'язку формуючих його елементів і чинників. Або інакше, кон'юнктура фрахтового ринку - це сукупність створених на ньому в даний момент економічних умов, що характеризуються певним співвідношенням попиту, пропозиції та вартості перевезень, а також сукупністю ринкових зв'язків, при яких відбувається процес реалізації послуг морського транспорту.

Пропозиція ринкових послуг морського флоту означає можливість судовласника забезпечити перевезення своїм тоннажем якихось видів вантажів. Кількісним показником пропозиції може служити провізна здатність транспортного флоту.

У порівнянні з пропозицією тоннажу, яка визначається провісною здатністю флоту, з попитом справа дещо складніша. Якщо пропозиція тоннажу володіє відомою жорсткістю вже хоча б тому, що флот не може працювати в запас, то попит на тоннаж більш рухливий, більш еластичний. Але і в його основі лежить величина цілком певна - це сукупний обсяг зовнішньоторгівельних зв'язків всіх країн світу, обсяг міжнародного товарообігу, здійснення якого пов'язане з морськими перевезеннями, тобто обсяг світової морської торгівлі.

На відміну від флоту, який не може простоювати в очікуванні вантажу поза межами розумних строків, не приносячи своїм власникам відчутних збитків, багато товарів можуть зберігатися на складах протягом невизначено тривалого часу без значного збитку для власників. В силу вже цих чисто технічних причин еластичність попиту на тоннаж значно вище, ніж еластичність пропозиції. Попит чіткіше реагує на рівень фрахтів і просто на відсутність пропозиції тоннажу. Вже одна лише недостатня пропозиція може зумовити перенесення попиту на більш віддалений термін.

Балкер (англ. Bulker, від англ. bulk - навалювальний) – спеціалізоване судно для перевезення вантажів насипом (навалом) великими партіями. Основні масові вантажі – це залізна руда, зерно, вугілля, боксити/глинозем і фосфатна руда. Балкери за розмірами поділяються на: міні-балкери – дедвейт до 10 тис. тонн; балкери «Handysize» - дедвейт 10-35 тис. тонн; балкери «Handymax» і «Supramax» - дедвейт 35-50 та 50-60 тис. тонн відповідно; балкери «Panamax» і «New Panamax» - 60-80 тис. тонн;

балкери «Capesize» - 80-150 тис. тонн; дуже великі та ультра великі балкери – дедвейт більше 180 тис. тонн. В останні роки обсяги перевезень основних масових вантажів зростають. Зростання обсягів перевезень потребує зростання балкерного флоту. Обсяг перевезень вантажів, як було зазначено вище, це попит на послуги торговельного флоту. Проаналізуємо зміни у 2000-2016 роках в обсягах морських перевезень основних масових вантажів і відповідні змін у світовому торговельному флоті, який здійснював ці перевезення. Для оцінки змін в пропозиції світового балкерного флоту використаємо показник дедвейту судна – величини, яка дорівнює сумі мас змінних вантажів судна, яка вимірюється в тоннах, тобто сума маси корисного вантажу, що перевозиться судном, маси палива, масла, технічної та питної води, маси пасажирів з багажем, екіпажу і продовольства. В якості ціни виступають фрахтові ставки. Дані з морських перевезень основних масових вантажів, дедвейту балкерного флоту та середніх тайм-чартерних ставок фрахту для основних видів балкерів приведені в табл. 1 [2]

Таблиця 1. - Морські перевезення основних масових вантажів у 2000-2016 роках

Рік	Обсяги морських перевезень, млн. тонн	Дедвейт балкерного флоту, млн. тонн	Середня ставка 1-річного таймчартеру, тис. USD/доба		
			Capesize	Panamax	Handymax
2000	1295	274,4	17,9	11,0	9,2
2001	1331	281,7	12,7	8,6	7,7
2002	1352	294,6	16,2	10,3	8,4
2003	1475	300,1	43,8	28,5	22,5
2004	1587	307,7	57,2	34,4	29,2
2005	1711	320,6	49,8	25,5	15,4
2006	1814	345,9	45,4	22,1	15,9
2007	1953	367,5	106,9	52,0	28,4
2008	2065	391,1	110,2	55,9	29,3
2009	2085	418,3	33,1	18,2	10,2
2010	2335	456,6	32,0	24,7	15,2
2011	2486	532,0	17,1	15,2	10,7
2012	2742	623,0	14,1	10,2	8,0
2013	2923	686,6	15,6	10,3	7,8
2014	2985	728,3	21,9	12,2	8,7
2015	2951	761,8	11,4	8,4	6,6
2016	3007	778,9	8,2	6,3	5,7

З даних таблиці можна побачити, що ставки фрахту різних видів балкерів мають схожу тенденцію, рівень ставок відповідно дедвейту судна. Визначимо, як впливають на ставки фрахту обсяги перевезень основних масових вантажів та дедвейт суден балкерного флоту. Для складання середньострокових прогнозів на світовому фрахтовому ринку використовується багато даних, таких як: портфель заказів світового тоннажу, списання суден на злам, вартість нових та раніше використовуваних суден та інші. Аналіз динаміки вище приведених показників дозволяє судновласникам вирішувати питання встановлення фрахтових ставок, укладання довгострокових контрактів на перевезення вантажів, продаж або придбання суден та інше.

Для прогнозування використовуються методи математичної статистики. Умовно її поділяють на описову та аналітичну. Описова статистика пов'язана з плануванням дослідження, збором інформації та поданням результатів у виді статистичних показників. Інформація подається у табличній та графічній формах. Задача аналітичної статистики - встановити причинні зв'язки, які дозволяють оцінити вплив досліджуваних факторів і зробити належні висновки, на базі яких можна приймати рішення.

Для розв'язання такої задачі рекомендується використання елементів статистичних методів – кореляційно-регресійного аналізу. Їх застосування дає можливість виражати зв'язок між ознаками аналітично – у вигляді рівняння – і надавати їй кількісне вираження. Оскільки на показник обсягів перевезень вантажів

впливає більше однієї незалежної перемінної, будемо застосовувати методи множинної кореляції.

При кореляційній залежності будь-якому значенню однієї змінної величини може відповідати декілька чи навіть безліч різноманітних значень іншої змінної величини.

Використовуючи методику кореляційно-регресійного аналізу, визначимо, зміна яких чинників причинить за собою зміни фрахтових ставок балкерного флоту.

За чинники приймемо: обсяг перевезень основних масових вантажів, дедвейт балкерного флоту, заказ нових суден, поставка нових суден, скільки флоту продано на злам, вартість бункерного палива, вартість нових балкерів та балкерів, що були у використанні.

На основі даних щодо середньої фрахтової ставки та середньої вартості балкерів [2] було проведено кореляційно-регресійний аналіз впливу чинників на фрахтові ставки балкерного флоту (табл. 2).

Методом кореляційного аналізу, проведеного в Microsoft Excel, було виявлено, що показник  $X_7$  має дуже сильний кореляційний зв'язок з результируючим показником,  $X_8$  – сильний зв'язок, а  $X_2$ ,  $X_4$ ,  $X_5$  – помітні зв'язки,  $X_3$  та  $X_6$  – майже не мають зв'язку.

Отримані результати розрахунку коефіцієнта кореляції ( $r_{\text{роз}}$ ) порівнюємо з табличним показником  $r_{\text{крит}}$ . Для рівня значущості  $\alpha=0,05$  та числа вимірювань  $n=17$  табличне значення  $r_{\text{крит}}=0,482$ . Для усіх показників, крім  $X_3$  та  $X_6$ ,  $|r_{\text{роз}}| > r_{\text{крит}}$ . Тому з 95% ймовірністю можна вважати, що між числовим рядом  $Y$  та числовими рядами  $X_1$ ,  $X_2$ ,  $X_4$ ,  $X_5$ ,  $X_7$ ,  $X_8$  відповідно існує значущий кореляційний зв'язок. Між рядом  $Y$  та  $X_3$  та  $X_6$  значущого зв'язку не має, тому надалі чинники  $X_3$  та  $X_6$  не використовуємо для побудовування регресійного рівняння.

Отже, з метою визначення форм і напрямків зв'язку, було виведено рівняння регресії:

$$Y(X_i) = -30,60 + 0,03 \cdot X_1 - 0,10 \cdot X_2 - 0,16 \cdot X_4 + 0,08 \cdot X_5 + 1,57 \cdot X_7 - 0,17 \cdot X_8 \quad (1)$$

Коефіцієнт детермінації рівняння (1)  $R^2=0,99$ . Математична модель з точністю 99% описує результат. Тобто значення  $Y$  з 99% імовірності залежить від чинників, які були прийняті для розрахунку рівняння регресії. Лише 1% варіації пояснюється іншими причинами. Таким чином, найбільший вклад в зміни фрахтових ставок вносить показник вартості нових суден. Це можна підтвердити зміною середнього віку балкерного флоту: у 2008 році середній вік балкерів становив 17,22 роки, а у 2015 році – 9,04 роки.

Але необхідно відмітити, що цей показник крім позитивного впливу (з рівняння 1) має також неочевидний негативний вплив – поява нових суден призводить до збільшення дедвейту балкерного флоту, чий показник у рівнянні негативний.

Якщо оцінювати ситуацію на фрахтовому ринку балкерного флоту з позиції зростання фрахтової ставки, то за визначеним емпіричним рівнянням (1) для зростання фрахтових ставок потрібна така ситуація, при якій обсяги перевезень основних масових вантажів зростали, але при цьому дедвейт флоту не збільшувався. Необхідно, щоб дедвейт нових балкерів, які надходять на світовий ринок не перевищував дедвейт балкерного флоту, який відправляється на злам. В умовах низьких фрахтових ставок судовласники крім ліквідації старих суден використовують також методи постановки суден на прикол та зниження експлуатаційної швидкості судна. Ці методи дозволяють штучним чином знизити обсяги пропозиції суден на фрахтовому ринку або знизити витрати на експлуатацію судна.

З цих методів слід виділити метод зниження експлуатаційної швидкості судна. Він дозволяє за рахунок економії бункерного палива та судових масел досягати збільшення прибутку від експлуатації судна. Оцінити зміни експлуатаційної швидкості можливо за допомогою показників експлуатаційної продуктивності флоту, які

розраховуються як обсяги перевезень і вантажооборот віднесені до тонни дедвейту флоту.

Вантажооборот – це один з варіантів визначення попиту на морські перевезення вантажу, якій крім обсягів перевезень включає в себе також відстань, на яку потрібно перевезти вантаж. Розраховується він за формулою (2)

$$\Delta Q_i L_i = Q_1 L_1 + Q_2 L_2 + \dots + Q_n L_n \quad (2),$$

де  $Q_1, Q_2, Q_n$  – маса різних товарів, тонн;  $L_1, L_2, L_n$  – відстань перевезення товарів, миль.

Таблиця 2. - Вплив різних факторів на фрахтові ставки балкерного флоту у 2000-2016 роках

Рік	Середня ставка фрахту, тис. USD/доба	Обсяг морських перевезень, млн. тонн	Дедвейт балкерного флоту, млн. тонн	Заказ на нові судна, млн.т. дедвейту	Поставки нових суден, млн.т. дедвейту	Продано на злам суден, млн. тонн дедвейту	Середня вартість бункерного палива марки 380cst, USD/тонна	Середня вартість нового балкера, млн. USD	Середня вартість б/в Ср. балкера, млн. USD
	Y	X <sub>1</sub>	X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub>	X <sub>4</sub>	X <sub>5</sub>	X <sub>6</sub>	X <sub>7</sub>	X <sub>8</sub>
2000	12,6	1295	274,4	33,7	11,9	4,6	149,8	26,4	18,0
2001	9,6	1331	281,7	35,8	21,3	8,4	143,3	25,9	15,9
2002	11,6	1352	294,6	24,1	11,4	5,9	138,5	21,3	19,4
2003	31,6	1475	300,1	32,1	10,9	3,3	167,8	29,6	30,3
2004	39,9	1587	307,7	55,8	13,4	0,5	173,0	40,0	43,7
2005	30,3	1711	320,6	68,8	26,2	0,9	213,5	38,9	36,0
2006	28,2	1814	345,9	76,0	22,9	1,3	318,3	43,7	51,9
2007	64,4	1953	367,5	106,9	23,7	0,1	328,8	58,7	99,7
2008	69,1	2065	391,1	249,3	30,3	3,1	554,1	49,4	30,3
2009	22,0	2085	418,3	322,9	46,8	8,5	341,2	40,8	36,4
2010	25,9	2335	456,6	302,8	83,1	7,7	467,5	35,3	35,7
2011	15,2	2486	532,0	306,5	112,8	21,8	606,6	29,7	28,9
2012	11,4	2742	623,0	232,1	98,8	35,2	686,0	26,8	18,2
2013	12,1	2923	686,6	139,5	64,4	22,7	634,4	26,9	19,1
2014	15,5	2985	728,3	172,5	49,7	16,2	614,8	26,9	16,6
2015	9,3	2951	761,8	169,7	47,5	30,4	367,6	26,9	15,3
2016	7,0	3007	778,9	126,3	49,0	29,0	219,7	25,7	14,5

Визначимо показники експлуатаційного навантаження балкерного флоту (табл. 3). Зміст цих показників: обсяг перевезень вантажів у розрахунку на тонну дедвейту означає скільки разів в середньому судно повністю завантажувалось протягом року; вантажообіг у розрахунку на тонну дедвейту означає скільки в середньому морських миль одиниця провізної здатності в тоннах дедвейту транспортувала одну тонну вантажу протягом року, за допомогою її можливо розрахувати відстань, на яку транспортувалась 1 тонна вантажу в 1 добу.

Таблиця 3. - Експлуатаційні навантаження балкерів у 2000-2016 роках [2]

Рік	Дедвейт балкерів, млн. тонн	Обсяги морських перевезень, млн. тонн	Обсяг перевезень в тоннах на тонну дедвейту	Вантажооборот, млрд. тонно-миль	Вантажооборот в тис. тонно-миль на тонну дедвейту	Середня відстань транспортування за 1 добу, миль
2000	274,4	1295	4,7	6896	24,5	67,0
2001	281,7	1331	4,7	7158	25,4	69,6
2002	294,6	1352	4,6	7331	24,9	68,2
2003	300,1	1475	4,9	7852	26,2	71,7
2004	307,7	1587	5,2	8527	27,2	75,7
2005	320,6	1711	5,3	9107	28,4	77,8
2006	345,9	1814	5,2	9745	28,2	77,2
2007	367,5	1953	5,3	10503	28,6	78,3
2008	391,1	2065	5,3	11028	28,2	77,0
2009	418,3	2085	5,0	11400	27,3	74,7
2010	456,6	2335	5,1	12824	28,1	76,9
2011	532,0	2486	4,7	13596	25,6	70,0
2012	623,0	2742	4,4	14691	23,6	64,4
2013	686,6	2923	4,3	15312	22,3	61,1
2014	728,3	2985	4,1	15768	21,7	59,3
2015	761,8	2951	3,9	15790	20,7	56,8
2016	778,9	3007	3,9	15918	20,4	55,8

Приведемо дані тайм-чартерних ставок фрахту для основних видів балкерів та середню вартість бункерного палива (табл. 4).

Таблиця 4. - Середні ставки 1-річного таймчартеру на балкерний флот у 2000-2016 роках [2]

Рік	Середня ставка таймчартеру, тис. USD/доба			Вартість бункерного палива марки 380cst, USD/тонна
	Capesize	Panamax	Handymax	
2000	17,9	11,0	9,2	149,75
2001	12,7	8,6	7,7	143,25
2002	16,2	10,3	8,4	138,50
2003	43,8	28,5	22,5	167,75
2004	57,2	34,4	29,2	173,00
2005	49,8	25,5	15,4	213,50
2006	45,4	22,1	15,9	318,25
2007	106,9	52,0	28,4	328,75
2008	110,2	55,9	29,3	554,05
2009	33,1	18,2	10,2	341,16
2010	32,0	24,7	15,2	467,48
2011	17,1	15,2	10,7	606,56
2012	14,1	10,2	8,0	686,00
2013	15,6	10,3	7,8	634,44
2014	21,9	12,2	8,7	614,81
2015	11,4	8,4	6,6	367,55
2016	8,2	6,3	5,7	219,69

З даних табл. 4 можна побачити, що ставки фрахту різних видів балкерів мають схожу тенденцію, рівень ставок відповідно дедвейту судна. Надалі в аналізі використовуємо дані для балкерів Panamax. Визначимо, як впливають на ставку фрахту обсяги перевезень основних масових вантажів та дедвейт суден балкерного флоту.

У період 2000-2002 років ставки фрахту балкерів Panamax залишалися на досить низькому рівні (біля 10 тис. USD/доба). Обсяги перевезень та дедвейт флоту зростали за цей час низькими темпами, експлуатаційні навантаження на судна також мають близькі значення. Ситуація на фрахтовому ринку була доволі стабільною. У 2003-2004 роках ставки фрахту балкерів значно зросли, тому що обсяг перевезень основних масових вантажів зростав значно швидше, ніж дедвейт флоту. Експлуатаційні навантаження на судна також зростали. Це свідчить про нестачу пропозиції балкерного флоту в цей період. У 2005-2006 роках прибутки судовласників знизилися, у порівнянні з 2004 роком. Основна причина цього – зростання ціни на бункерне паливо з 173 USD/тонну у 2004 році до 213,5 USD/тонну та до 318 USD/тонну у 2006 році. До того у 2006 році дедвейт зростав швидше, ніж обсяги перевезень. У 2007 та першій половині 2008 року ставки фрахту, обсяги перевезень зростали, але при цьому ставки фрахту зростали переважаючими темпами. Це свідчить про нестачу флоту на фрахтовому ринку. Обсяги перевезень зростали швидше вищими за дедвейт флоту. Криза 2008-2009 років призвела до падіння обсягів перевезень та ставок фрахту. Але, при цьому, дедвейт балкерного флоту продовжував зростати, тому що будівництво суден було замовлено ще в докризовий період. У 2011-2015 роках на ринку з'явилась велика кількість нових балкерів, будівництво яких було замовлено до кризи. Пропозиція дедвейту значно переважала попит на перевезення. Ставки фрахту різко знизились. Судновласники змушені були знизити експлуатаційну швидкість суден для того, щоб хоча б частково компенсувати величезне зростання балкерного флоту та знизити експлуатаційні витрати судна, тому що в цей період ціни на бункерне паливо були дуже високими. Тому фрахтовий ринок балкерного тоннажу починаючи з 2011 року знаходиться в досить скрутному стані – фрахтові ставки впали до дуже низького

рівня, велика кількість суден на ринку призводить до зростання конкуренції, і, відповідно, до подальшого зниження фрахтових ставок.

**Висновок.** Аналіз кон'юнктури фрахтового ринку балкерного флоту виявив, що максимального рівня фрахтові ставки на перевезення основних масових вантажів досягли у 2007-2008 роках, а в цілому період високих ставок приходить на 2003-2008 роки. В цей час на фрахтовому ринку балкерних суден відчувалась нестача пропозиції тоннажу балкерного флоту. Але фінансова криза 2008-2009 років в світовій економіці призвела до кризи на фрахтовому ринку морських перевезень. Обсяги перевезень вантажів, ставки фрахту рекордно впали. Але, не зважаючи на падіння ринку, до складу флоту продовжували надходити нові судна, будівництво яких було замовлено до кризи під час високих фрахтових ставок. Тенденція нестачі пропозиції тоннажу змінилась на протилежну. Починаючи з 2009 року на фрахтових ринках відчувається надлишок пропозиції тоннажу, що призводить до подальшого поступового зниження фрахтових ставок. Таким чином, можна стверджувати, що світовий фрахтовий ринок мав 2 тенденції: поступове зростання фрахтових ставок до фінансової кризи 2008-2009 років, та поступове зниження ставок після неї.

#### **Список використаних джерел:**

1. *Мировой фрахтовый рынок.* [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://studopedia.su/10\\_117920\\_mirovoy-frahtoviy-rinok.html](http://studopedia.su/10_117920_mirovoy-frahtoviy-rinok.html)
2. *Статистика ЮНКТАД.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://stats.unctad.org/lsci/>
3. *Фрахтование судов: законы рынка.* [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/frahtovanie\\_sudov\\_zakony\\_rynka/](http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/frahtovanie_sudov_zakony_rynka/)
4. *Фрахтование морских судов.* [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.answer-logistic.ru/baza-znanij/stati/frahtovanie-morskih-sudov.html>
5. *The World Merchant Fleet.* [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.unigraphcs.com/project/world-merchant-fleet/>

#### **References (BSI):**

1. *Marovoy fraxtoviy rinok.* [The world charter market]. Retrieved from: [http://studopedia.su/10\\_117920\\_mirovoy-frahtoviy-rinok.html](http://studopedia.su/10_117920_mirovoy-frahtoviy-rinok.html) [in Ukrainian]
2. *Statistika UNKTAD* [Statistics UNKTAD]. Retrieved from: <http://stats.unctad.org/lsci/> [in Switzerland]
3. *Fraxtovanie sudov: zakoni rinka* [Chartering of courts: market laws]. Retrieved from: [http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/frahtovanie\\_sudov\\_zakony\\_rynka/](http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/frahtovanie_sudov_zakony_rynka/) [in Russian]
4. *Fraxtovanie morskix sudov* [Chartering of sea-crafts]. Retrieved from: <http://www.answer-logistic.ru/baza-znanij/stati/frahtovanie-morskih-sudov.html> [in Russian]
5. *The World Merchant Fleet.* Retrieved from: <http://www.unigraphcs.com/project/world-merchant-fleet>. [in Switzerland]

**Ключові слова:** фрахтові ставки; дедвейт; кон'юнктура фрахтового ринку; основні масові вантажі; експлуатаційна швидкість судна.

**Ключевые слова:** фрахтовые ставки; дедвейт; конъюнктура фрахтового рынка; основные массовые грузы; эксплуатационная скорость судна.

**Keywords:** freight rates; deadweight; the freight market conditions; the main bulk cargoes; vessel operational speed.