

АНАЛИЗ ДЕТЕРМИНАНТ КОНЪЮНКТУРЫ МИРОВОГО РЫНКА НЕФТИ И ИХ ВЛИЯНИЯ НА ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ КОМПАНИЙ ТАНКЕРНОГО ФЛОТА**Ольга Николаевна БАБУРИНА**

доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономической теории, экономики и менеджмента, Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, Новороссийск, Российская Федерация
olgababurina@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0003-1618-0483>
SPIN-код: 4867-8024

История статьи:

Получена 27.08.2018
Получена в доработанном виде 19.09.2018
Одобрена 05.10.2018
Доступна онлайн 14.12.2018

УДК 338.12

JEL: F40, R41, R43

Аннотация

Тема. В статье исследуется динамика конъюнктуры мирового нефтяного рынка и фрахтового рынка нефти и нефтепродуктов.

Цели. Выявление ключевых факторов трансформации конъюнктуры современного мирового рынка нефти и анализ их воздействия на финансовые результаты компаний мирового и российского танкерного флота.

Методология. В работе использованы системный подход, вероятностно-статистический и историко-сравнительный методы. Источником информации явились обзоры рынка нефти Международного энергетического агентства (МЭА) и обзоры морского транспорта ЮНКТАД.

Результаты. Определено, что на конъюнктуру мирового рынка нефти влияют фундаментальные и финансово-спекулятивные факторы. Новая технология добычи нефти, используемая на американской территории, сделала США первой в мире нефтедобывающей страной. Рост добычи и экспорта американской нефти – ключевой детерминант современного мирового нефтяного рынка. В условиях резкой волатильности мировых нефтяных цен динамика международных морских перевозок нефти и нефтепродуктов отличается устойчивой повышательной тенденцией. Решающее значение на финансовые результаты судоходных компаний оказывает конъюнктура фрахтового рынка и стоимость бункерного топлива. Индексы Балтийской биржи, отражающие доходность судоходных компаний, показывают реальный спрос на нефтеналивные суда.

Выводы. Глобальные манипуляции ценой на «черное золото» приводят к резким колебаниям фрахтовых цен и цен на бункерное топливо судоходных компаний, что препятствует устойчивому развитию отрасли. Наличие танкерного флота является императивом для экономики России как крупнейшей нефтедобывающей страны мира. Выявление детерминантов трансформации мирового рынка нефти служит базой для развития нефтеналивного флота России. В условиях геополитической напряженности неустойчивое финансовое положение крупнейшей танкерной компании ПАО «Совкомфлот» и регистрация ее судов под флагами иностранных государств представляют угрозу национальной безопасности России.

Ключевые слова:

мировой рынок нефти, танкерный флот, международные морские перевозки, ПАО «Совкомфлот»

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2018

Для цитирования: Бабурина О.Н. Анализ детерминант конъюнктуры мирового рынка нефти и их влияния на финансовые результаты компаний танкерного флота // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*. – 2018. – Т. 14, № 12. – С. 2340 – 2355.
<https://doi.org/10.24891/ni.14.12.2340>

Введение

Рынок нефти – один из важнейших в глобальной мирохозяйственной системе, оказывающий существенное влияние на развитие национальных экономик и мировых

товарных рынков. От цены на «черное золото» зависит динамика цен в промышленном и транспортном секторах, сельском хозяйстве и сфере услуг. На протяжении длительного времени мировой рынок нефти находится в

крайне нестабильной ситуации, что создает риски для развития многих смежных отраслей. Существенная часть нефти перевозится морским транспортом, что делает определение перспектив спроса на услуги танкерного флота актуальной задачей. Строительство нефтяного танкера – дорогостоящий проект с длительным сроком окупаемости, требующий экономического обоснования потребности в его приобретении судоходной компанией.

Для России, имеющей самую протяженную береговую линию в мире, омываемой водами трех океанов и 13 морей, являющейся крупнейшей страной мира по добыче и экспорту нефтегазовых ресурсов, актуален вопрос определения факторов, влияющих на конъюнктуру мирового рынка нефти и развитие танкерного флота. Волатильность мирового рынка нефти негативно сказывается не только на отраслях, связанных с ее добычей и транспортировкой, но и на всей экономике России, бюджет которой все еще продолжает зависеть от цены на нефть.

Динамика цен и особенности ценообразования на современном мировом рынке нефти (2008 г. – середина 2018 г.)

Нефть – уникальный энергетический ресурс, обладающий высокой энергоемкостью и удобством для морской транспортировки. Именно возможность доставки этого вида топлива морским транспортом, себестоимость перевозки которого существенно ниже, чем другими видами транспорта, позволяет перевозить нефть на большие расстояния не только внутри одного морского бассейна, но и с одного континента на другой с минимальными издержками.

По причине природного разнообразия нефтяных месторождений единой цены на нефть не существует. В мире насчитывается около 160 сортов нефти, различающихся между собой по плотности, вязкости, содержанию серы и другим качественным характеристикам [1]. Цена на нефть определяется как стоимость барреля базового вида нефти на рынке спот (реальная цена, по

которой продается нефть определенной марки на условиях немедленной поставки). В целях упрощения торговых сделок выделяют несколько стандартных (эталонных) сортов нефти:

- West Texas Intermediate (*WTI*) – маркерный сорт нефти, добываемый в штате Техас, США, торгуемый на Нью-Йоркской товарной бирже (*New York Mercantile Exchange, NYMEX*), основанной в 1882 г. (занимает 1-е место в мире по торгам нефтяными фьючерсами);
- Brent Crude Oil (с 1980-х гг. также называется Brent Blend, London Brent) – этот сорт представляет собой нефтяную смесь нескольких месторождений Северного моря (Великобритании и Норвегии), торгуется на Межконтинентальной бирже (*Intercontinental Exchange, ICE*) в Лондоне;
- Dubai Crude (с 2007 г. – также Oman Crude) – основной сорт нефти для азиатского рынка, торгуется на Дубайской торговой бирже (*Dubai Mercantile Exchange*). Сорт Dubai Crude, называемый также Fateh – это легкая нефть, добываемая в эмирате Дубай (ОАЭ).

Согласно различным источникам, на долю объемов добычи маркерных сортов Brent и WTI приходится незначительная (около 2%) часть от мировой добычи. На основе котировок цен на базовые сорта WTI и Brent определяются цены на различные сорта экспортируемой нефти. На территории одной страны могут добываться сильно различающиеся сорта нефти. Так, например, в Иране производится легкая Iran Light и тяжелая Iran Heavy. В России к экспортным сортам относится тяжелая нефть Urals, легкая нефть Siberian Light (добывается в Ханты-Мансийском АО) и восточно-сибирская нефть ESPO (*Eastern Siberian Pipeline Ocean*). Цена на все эти марки рассчитывается исходя из цен на марку Brent.

Сравнивая цены на сорта WTI и Brent, можно отметить, что изначально баррель нефти WTI был дороже барреля нефти Brent на 2–3 долл.

США. Быстрое истощение нефтяных запасов в Северном и Норвежском морях привело к тому, что цена сорта Brent стала возрастать. Так, на 14 июня 2018 г. эта разница достигла почти 10 долл., цена барреля нефти марки Brent составляет 76,17 долл. США¹, а сорта WTI – 66,52 долл. США². Менее чем через два месяца (5 августа 2018 г.) эта разница составила менее 5 долл. (73,21 и 68,48 долл. США соответственно).

Цены на нефть подвержены резкой волатильности, что иллюстрируется следующими данными. В июне – июле 2008 г. цены на нефть марки Brent достигли максимума – 133 долл. США/барр. В конце 2008 г., в условиях разразившегося глобального финансового кризиса, они упали в 3,8 раз – до 35 долл. США/барр. Среднегодовая цена на нефть этой марки в 2008 г. составила 97,7 долл. США/барр., в 2009 г. – 61,9 долл. США/барр. В 2011–2013 гг. цены восстановились и колебались на уровне порядка 110–120 долл. США/барр. В этот период началось освоение более дорогих и технологически сложных месторождений, что обосновывалось постепенным исчерпанием наиболее дешевых месторождений.

В период с января по август 2014 г. средняя цена на нефть марки Brent практически не отличалась от предыдущих трех лет и составляла 107–108 долл. США/барр. Максимум цены (115,19 долл.) был отмечен в июне 2014 г., в конце декабря этого года она снизилась в два раза от июньского значения (55,27 долл. США/барр.).

В 2015 г. на мировом рынке нефти продолжалось устойчивое снижение цены, в декабре баррель нефти стоил меньше 40 долл. США.

В январе 2016 г. цена за баррель нефти опустилась ниже 30 долл. США, минимум отмечался 21 января – 27,5 долл. США. В декабре 2016 г. цена поднялась вдвое – до 55 долл. США/барр.

¹ Цена на нефть Brent (Brent) онлайн сегодня.
URL: <https://calc.ru/kurs-Brent-online.html>

² Цена на нефть WTI онлайн сегодня.
URL: <https://calc.ru/kurs-Wti-online.html>

В декабре 2017 г. баррель нефти подорожал до 65 долл. США. В 2018 г. наблюдается тенденция к росту цены на нефть. Среднемесячная цена составила: в январе – 68,89 долл. США/барр.; в феврале – 64,65; марте – 69,34; апреле – 74,62; мае – 77,56, в июне – 79,23 долл. США/барр.³. Среднегодовые цены на нефть марки Brent в исследуемый период были следующими: в 2008 г. – 97,7 долл. США/барр.; 2009 г. – 61,9; 2010 – 79,6; 2011 – 111; 2012 – 121,4; 2013 – 108,8; 2014 – 98,9; 2015 – 52,4; 2016 – 44; 2017 – 54,4; в I полугодии 2018 г. – 72,37 долл. США/барр.

Анализ динамики цен на нефть показал, что на протяжении последнего десятилетия минимальный рост среднегодовой цены за баррель нефти отмечался в 2016 г. (рис. 1).

В условиях высокой турбулентности мирового рынка нефти актуален вопрос выявления детерминантов (определяющих показателей), оказывающих влияние на цену нефти. Вопросу изучения детерминантов, влияющих на мировой рынок нефти, и прогнозам цен на нее посвящено множество публикаций. Прежде всего это издания ведущих институтов глобальной экономики – Международного валютного фонда (МВФ), Международного банка реконструкции и развития (МБРР), Международного энергетического агентства (МЭА), транснациональной нефтегазовой компании British Petroleum (BP). Как правило, прогнозы этих международных институтов формируются с использованием целого ряда экспертных оценок. При определении цены на нефть первоочередное внимание со стороны экспертов этих институтов уделяется главным фундаментальным факторам: спросу, предложению, запасам нефти и сезонным особенностям [2]. Развивая метод экспертных оценок, в работе [3] в качестве инструмента прогнозирования изменения ценовых движений нефти предлагается использовать метод комитетов большинства на базе отчета МЭА (EIA).

³ Цена на нефть Brent (Brent) за 2018 г.
URL: <https://calc.ru/dinamika-Brent.html?date=2018>

В статье [4] число факторов расширяется. Отмечается, что в настоящее время на конъюнктуру мирового рынка нефти оказывают влияние, во-первых, геополитический фактор, носящий форму давления сильных государств на деятельность других стран; во-вторых, расширение и углубление интеграционных процессов на региональном уровне, целью которых является укрепление ведущих стран, например Китая, на стратегических территориях нефтяного рынка, и, в-третьих, так называемый «ресурсный национализм». Под ресурсным национализмом понимается политика государства, при которой использование нефтяных ресурсов осуществляется только в интересах данной страны, на территории которых они добываются. В качестве яркого примера проявления ресурсного национализма в работе [4] приводится политика в нефтяной отрасли Венесуэлы.

Динамика мирового рынка нефти определяется действиями крупнейших рыночных игроков и дальнейшим развитием возобновляемых источников энергии, отмечается в работе [5].

Необычный взгляд на проблему конъюнктуры нефтяного рынка просматривается в работе [6]. Автор, профессор Института энергетической стратегии В.В. Бушуев, выявил связь между циклической активностью Солнца и земных процессов с мировыми ценами на нефть. Бушуев выдвинул гипотезу, согласно которой цена на нефть, как и колебания солнечной активности, носят циклический характер. В работе приводятся расчеты, обосновывающие пики цен 1981, 1991, 2001 гг. и предсказывающие всплески цен в 2011 и 2021 гг. Статья была опубликована в 2005 г., и действительно прогноз на 2011 г. оказался точным. Справедливость прогноза на 2021 г. остается пока неясной.

Уже сейчас становится очевидным, что нефтяные кризисы стали чаще. В конце XX – начале XXI в. между пиками цен

наблюдались периоды их многолетнего спада. В настоящее время картина изменилась, период цикла сократился, а амплитуда возросла, что подтверждается данными цен на нефть за период с 2008 г. до середины 2018 г. Такая ситуация объясняется усилением давления финансового сектора и биржевых спекулянтов на мировой рынок энергоносителей. Биржевые механизмы продолжают оставаться главным инструментом формирования цен на нефть в краткосрочной перспективе.

Рынок нефти условно можно разделить на два сегмента – рынок реальных поставок нефти и финансовый рынок, предметом торговли которого являются фьючерсы на сырую нефть. Торговля нефтью на биржах привела к тому, что ее цена зависит от стоимости производных инструментов (фьючерсов, опционов), в основе которых лежит цена на нефть. С 2010 г. объем торгов на рынке нефтяных деривативов превосходит годовое потребление нефти в мире более чем в 10 раз [7].

В работе [8] отмечается, что причиной обвала нефтяных цен 2014 г. явился целый ряд факторов. К ним относятся как традиционные факторы – объективные тренды макроэкономического развития и конъюнктурные циклы мировой экономики, так и нетрадиционные – действия экономико-политических кругов США и Великобритании, преследующих свои геозкономические и политические интересы, а также коммерческие цели. Эти действия направлены на ослабление политических режимов России, Ирана, Венесуэлы и ряда других государств [8]. Можно предположить, что эти же факторы стали причиной обвала цен и в 2016 г.

С момента создания нефтяных бирж процессы формирования цены на нефть остаются предметом научных дискуссий. Себестоимость добычи нефти как любого товара зависит от прямых и косвенных затрат, связанных с ее извлечением. Это расходы на геологоразведку и освоение месторождений,

бурение, добычу, транспортировку и хранение нефти, заработную плату, амортизацию оборудования и т.д. Цена на нефть также зависит от ее химических показателей и качественных характеристик: плотности, вязкости, зернистости и т.д.

Анализ различных точек зрения на процесс формирования цены на мировом рынке показал, что их можно разделить на две группы.

Представители первой группы считают, что существенную роль в нефтяном ценообразовании играет соотношение между реальным спросом и предложением на рынке, а факторы финансового рынка не столь важны.

Мнения аналитиков второй группы сходятся к тому, что в современных условиях главные факторы воздействия на нефтяные цены – финансово-спекулятивные. Спекуляции с нефтяными фьючерсами они рассматривают как основную причину волатильности цен на нефть, поскольку лишь несколько процентов операций по нефтяным фьючерсам заканчиваются реальной поставкой активов.

На наш взгляд, в зависимости от длительности выбранного временного периода справедлив и тот и другой подход к структуре ценообразования на нефть. В долгосрочной перспективе цена на «черное золото» зависит от фундаментальных факторов (соотношения спроса и предложения нефти, себестоимости ее добычи, наличия запасов), в краткосрочной – от действий финансовых спекулянтов. Разрыв между биржевой ценой на нефть и себестоимостью ее добычи вызван движением громадного объема спекулятивного капитала.

Анализ фундаментальных факторов конъюнктуры мирового рынка нефти

К фундаментальным факторам ценообразования на мировом рынке нефти относятся добыча, спрос, предложение и существующие запасы нефти в нефтехранилищах и танкерах. Воспользовавшись данными Международного энергетического агентства, рассмотрим

динамику объемов добычи нефти за период с 2014 г. до середины 2018 г.⁴.

Согласно данным МЭА, во II кв. 2018 г. общемировая суточная добыча нефти по сравнению с показателем 2017 г. увеличилась на 1,13 млн барр. за счет увеличения ее производства в странах, не входящих в ОПЕК, и достигла 98,55 млн барр.⁵. Как и в предыдущие годы, существенная часть всей добычи нефти приходится на страны ОПЕК. Во II квартале 2018 г. объем добычи этого картеля составил 38,66 млн барр. в сутки, или 39,2% от общемирового показателя (*табл. 1*).

В настоящее время США являются крупнейшим производителем нефти в мире. Второе место занимает Россия, третье – Саудовская Аравия. Общемировой прирост добычи нефти обусловлен действиями США. Среднесуточная добыча нефти США во II кв. 2018 г. по сравнению с 2017 г. выросла на 1,7 млн барр. Среднесуточное производство нефти в России составило 11,38 млн барр., что лишь на 0,2 млн барр. больше значения 2017 г.

Приведенные в *табл. 1* данные показывают объемы производства добычи нефти в некоторых ведущих странах мира. Так, например, объемы добычи нефти в Венесуэле во II кв. 2018 г. по сравнению с 2017 г. снизились на 0,63 млн барр. – с 1,97 до 1,36 млн барр. После снятия санкций в отношении Исламской Республики Иран добыча нефти выросла с 3,55 млн барр. в 2016 г. до 3,81 млн барр. в середине 2018 г.

Главный фактор увеличения мирового производства нефти – рост ее добычи в США. В мире произошли кардинальные изменения, связанные с новыми технологиями добычи нефти и газа. В отличие от традиционного метода извлечения нефти, ее добыча методом гидроразрыва пласта позволяет нарастить объемы в ускоренные сроки. Объемы предложения американской сланцевой нефти оказали существенное влияние на мировое предложение.

⁴ Oil Market Report Template – International Energy Agency. Международное энергетическое агентство. Обзор рынка нефти. URL: <https://iea.org/media/omrreports/RussianOMR.pdf>

⁵ Там же.

Технология добычи сланцевой нефти позволяет как быстро остановить, так и быстро прекратить добычу нефти на любом нефтеносном участке, что дает возможность оперативно реагировать на конъюнктуру нефтяного рынка. При традиционном, скажем так, негибком методе извлечения нефти быстро изменить объемы ее добычи – достаточно трудновыполнимая задача. На мировом рынке постоянно наблюдаются либо дефицит, либо переизбыток нефти, что приводит к резким колебаниям ее цены.

Рассмотрим динамику мирового спроса на нефть. Во II кв. 2018 г. среднесуточный мировой спрос увеличился на 0,4%, с 97,7 млн барр. в 2017 г. до 98,8 млн барр./сут. Несмотря на то что за этот же период мировое предложение выросло на 1,13%, с 97,4 до 98,5 млн барр./сут., баланс между предложением и спросом на рынке достигнут не был, общемировой спрос превышал предложение на 0,3 млн барр./сут. (табл. 2, рис. 2).

Если рассматривать мировой спрос по отдельным странам, то можно отметить, что в Китае сохраняется тенденция к росту спроса на нефть. За период с 2015 г. по II квартал 2018 г. спрос вырос на 1,4 млн барр., или с 11,6 до 13 млн барр./сут. В США среднесуточный спрос вырос на 0,72 млн барр., с 19,53 до 20,25 млн барр. Спрос в пяти ведущих странах Европы (Франции, Германии, Италии, Испании и Соединенном Королевстве) увеличился на 0,1 млн барр., с 8,13 до 8,23 млн барр./сут. Из расчетов, проведенных по данным МЭА, следует, что во II кв. 2018 г. на долю США приходится 20,5%, Китая – 13,2%, пяти европейских стран – 8,3% мирового потребления нефти.

В 2014–2016 гг. наблюдалось превышение объемов предложения нефти над спросом. Нефтехранилища были близки к полному заполнению, страны-экспортеры жестко конкурировали, да и сейчас продолжают соперничать между собой. При этом себестоимость добычи нефти резко различается, начиная от 10 долл. США в

странах Персидского залива с традиционной технологией и от 40 до 50–60 долл. и выше с использованием метода гидроразрыва пласта. В случае если цена на мировом нефтяном рынке опустится ниже себестоимости добычи нефти, сланцевые нефтяные компании прекращают ее добычу, выше – возобновляют. Таким образом, новая технология позволяет манипулировать ценами на нефть в ускоренные сроки.

На предложение нефти на мировом рынке существенное влияние оказывают запасы нефти. В статистических данных МЭА приводятся показатели по коммерческим запасам и запасам, контролируемым правительством. С 2017 г. коммерческие запасы нефти стали снижаться. Так, в марте 2017 г. они составили 3 032 млн барр., в ноябре 2017 г. – 2 902,7 млн барр., а в марте 2018 г. – 2 818,7 млн барр. Динамика запасов нефти, контролируемых правительством, также имеет тенденцию к сокращению (табл. 3).

Сокращение запасов нефти и увеличение спроса на нее дают основание предположить, что на мировом нефтяном рынке в долгосрочной перспективе может возникнуть дисбаланс между реальным спросом и предложением.

Анализ динамики морских перевозок нефти и нефтепродуктов и финансовых результатов компаний нефтеналивного флота

Согласно статистике ЮНКТАД, выпускающей ежегодные Обзоры морского транспорта⁶, за период с 2007 по 2016 г. совокупные объемы морских перевозок сырой нефти, нефтепродуктов и газа увеличились на 11,2%, с 2 747 до 3 055 млн т. В 2016 г. по сравнению с 2015 г. объемы перевозок сырой нефти увеличились на 4,4%, а нефтепродуктов

⁶ Обзор морского транспорта, 2016. Конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD), Женева, июль 2017. 118 с. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf; Review of Maritime Transport, 2017. United Nations Conference on trade and development (UNCTAD), Geneva, October 2017. 114 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf

и газа – на 4% (табл. 4). Несмотря на рост физических объемов перевозки нефти и нефтепродуктов, доля сырой нефти в общем объеме морских перевозок снизилась с 22,6 до 17,9%, а нефтепродуктов и газа незначительно выросла – с 11,6 до 11,8%. Это связано с углублением международного разделения труда и более высокими темпами роста торговли готовой продукцией и полуфабрикатами по сравнению с сырьем. Несмотря на это, на перевозки нефти и нефтепродукты приходится около 1/3 от всего физического объема морских перевозок.

Финансовые результаты деятельности судоходных компаний зависят от многих факторов, ключевые из них – конъюнктура фрахтового рынка и стоимость бункерного топлива. В условиях высоких цен на нефть в целях снижения издержек на бункерное топливо танкеры перешли на снижение скорости хода, что привело к экономии топлива, но увеличило продолжительность рейса. В 2015 г. падение цен на нефть способствовало сокращению расходов на бункерное топливо и позволило увеличить скорость судна до традиционных значений. После глобального кризиса 2008 г. для рынка танкерного флота 2015 г. оказался одним из самых благоприятных. В условиях снижения цен на нефть и сокращения издержек на бункерное топливо фрахтовые цены оставались достаточно высокими. Объем перевозок сырой нефти в 2015 г. вырос до 1 761 млн т, что на 3,2% выше показателя 2014 г. Рост перевозок был вызван резким увеличением закупок нефти для пополнения ее запасов в условиях падения мировой цены.

Как уже упоминалось, в 2015 г. среднегодовая цена сырой нефти марки Brent упала на 47%, с 98,9 до 52,4 долл. США/барр. Высокие фрахтовые ставки и низкие цены на бункерное топливо способствовали росту доходности судоходных компаний. В Обзоре морского транспорта ЮНКТАД⁷ отмечается, что на рынке танкерного тоннажа в 2015 г. по сравнению с 2014 г. рост доходов вырос на

⁷ Там же.

73% и составил в среднем 31 тыс. долл. США в сутки. Максимум доходности приходился на очень крупные нефтяные танкеры, в декабре 2015 г. их среднесуточный уровень доходов превысил 100 тыс. долл. США. В секторе судов типа «суэцмак» средний уровень доходов составил 46,7 тыс. долл., «афрамакс» – 38 тыс. долл. США в сутки⁸.

В 2016 г. положение на рынке танкерного флота сырой нефти ухудшилось. В среднем доходы от танкеров составляли около 18 тыс. долл. США в сутки, что на 42% ниже показателя 2015 г.⁹ На падение доходов повлиял рост предложения танкерного флота, что привело к сокращению фрахтовых ставок.

В 2017 – начале 2018 г. неблагоприятная конъюнктура на рынке танкерного флота сохранилась. По данным ОПЕК, на конец 2017 г. запасы нефти в танкерах стран ОЭСР составляли 22,6% от общих запасов (997 млн из 4,42 млрд барр.). В IV кв. 2017 г. запасы в танкерах упали на 120 млн барр. Разгруженное судно возвращается на рынок, увеличивая тем самым предложение и снижая ставки. Падение ставок в 2018 г. по сравнению с 2017 г. составляет 50%, а в сравнении с 2016 г. – около 70%¹⁰.

Информация по договорам фрахтования танкеров публикуется в виде индексов Балтийской биржи, расположенной в Лондоне. Расчет индексов производится отдельно в зависимости от вида танкера, перевозимого груза и выбранного маршрута. Индексы рассчитываются отдельно по четырем типам танкеров: 1) сверхкрупный (*ultralarge crude carrier, ULCC* – 200 000 и более т дедвейта); 2) крупный (*suezmax*, 120 000–200 000 т); 3) средний (*aframax*, 70 000–120 000 т); 4) ниже среднего (*panamax*, 40 000–70 000 т). Танкеры для нефти и темных нефтепродуктов перевозят продукты более тяжелых фракций (тяжелое дизельное топливо или сырую нефть), танкеры для перевозки светлых

⁸ Там же.

⁹ Там же.

¹⁰ Танкеры возят убытки. «Совкомфлот» ушел в минус по итогам 2017 г. URL: <https://kommersant.ru/doc/3578207>

нефтепродуктов – бензин, керосин или авиационное топливо.

Отличительной особенностью индекса Балтийской биржи от других бирж, например нефтяных, является то, что он отражает реальный спрос на танкеры для перевозки нефти и нефтепродуктов и исключает спекулятивную составляющую. В торговле принимают участие собственники нефтеналивных судов и владельцы нефти, которую необходимо перевезти в определенный уголок планеты. Расчет индекса производится с учетом основных контрактов по перевозке нефтепродуктов по всем текущим маршрутам. Максимального значения индекс достигал в 2008 г. В 2009 г. отмечался резкий спад, а затем – медленный рост (табл. 5).

Как уже говорилось, при снижении цен на нефть танкерные компании сокращают издержки на покупку бункерного топлива, что увеличивает их доходность. Снижение цен стимулирует рост объемов запасов, и это поддерживает уровень фрахтовых ставок на услуги танкерных компаний. В условиях роста цен на нефть происходит увеличение расходов на бункерное топливо и уменьшение доходов за счет сокращения спроса на тоннаж, что приводит к падению фрахтовых ставок и отрицательно влияет на экономические результаты нефтеналивных компаний. Такая ситуация привела к выдвиганию гипотезы о наличии корреляции между ценой на нефть и доходами танкерных компаний. Определение доходов нефтеналивных компаний является сложной задачей по причине их конфиденциальности. При этом известно, что доходы нефтеналивных компаний зависят от индекса Балтийской биржи. Для определения зависимости мировой цены на нефть и доходами нефтеналивных компаний воспользуемся данными индексами.

Расчет коэффициента корреляции между ценой на нефть и индексом Балтийской биржи показал низкое значение: для танкеров нефти и темных нефтепродуктов он составил 0,134, для танкеров светлых нефтепродуктов – 0,368.

Проблема измерения эффекта от шокового изменения стоимости сырой нефти на доходы компаний танкерного флота не теряет своей актуальности на протяжении длительного времени. Результаты работ [9, 10] показали, что изменение цен на нефть в морском транспорте приводит к противоречивым результатам, и нет прямой зависимости между ценой на сырую нефть и доходами танкерных компаний.

Рост предложения со стороны танкерного флота и многочисленные риски со стороны спроса создают неопределенности при прогнозировании перспектив развития нефтеналивного флота. Строительство танкера – это дорогостоящий проект с длительным сроком окупаемости. Именно поэтому расчет экономической эффективности проекта – строительства танкера – вопрос стратегической важности для устойчивого развития нефтеналивной компании.

Одним из направлений сохранения высоких фрахтовых ставок является сокращение предложения танкерного флота, и к этому есть определенные предпосылки. В 2017 г. вступил в силу новый стандарт управления водным балластом ИМО (Международной морской организации), который требует от судов, участвующих в международных морских перевозках, внедрения модернизированной системы очистки балластных вод. Стоимость системы колеблется от 1 до 5 млн долл. США. Такая высокая стоимость может стать причиной для сдачи старых судов на слом, что несколько сократит предложение тоннажа.

Волатильность мировой цены на нефть оказывает существенное влияние на результаты крупнейшей танкерной компании России – ПАО «Совкомфлот». Флот компании насчитывает 146 судов общим дедвейтом 12,6 млн т и средним возрастом 8 лет, из них 119 судов танкерного флота, 13 – газового¹¹. При этом 1/3 судов компании имеют ледовый класс. Специализацией компании является морская перевозка сырой нефти и

¹¹ Список судов. 147 судов общим дедвейтом 12 739 630 т. URL: <http://scf-group.com/fleet/fleetlist>

нефтепродуктов, сжиженного природного газа (СПГ) и сжиженного нефтяного газа, в том числе в районах арктического шельфа.

В 2015–2016 гг. ПАО «Совкомфлот», как и другие танкерные компании мира, показало высокий уровень доходов и рентабельности. Так, в 2016 г. прибыль компании достигла 206,8 млн долл. США.

В 2017 г. выручка ПАО «Совкомфлот» в тайм-чартерном эквиваленте сократилась на 7,4% – до 1 млрд долл. США. Показатель EBITDA упал на 21%, до 544,9 млн долл. Чистый убыток ПАО «Совкомфлот» по МСФО составил 113 млн долл. США. Снижение показателей работы компании связано с ухудшением конъюнктуры танкерного рынка – фрахтовые ставки снизились почти на 50%¹².

Причиной ухудшения экономических показателей работы мирового флота являются диспропорции между темпами роста объемов морских перевозок нефти и газа (спрос) и дедевитом нефтеналивного флота (предложения) [11].

Для морского флота России по-прежнему не потеряла своей актуальности и проблема ухода судов под иностранные флаги. Так, в 2016 г. доля судов, зарегистрированных под иностранным флагом, составила 62,92% от всего тоннажа, принадлежащего российским судовладельцам. Дедевит российских судов в общем тоннаже мирового флота составляет 1,01%, по этому показателю Россия занимает 20-е место в мире [12].

Все суда ПАО «Совкомфлот» зарегистрированы под флагом Либерии, что в условиях геополитической напряженности может стать фактором риска для реализации национальных интересов России в области морской транспортировки углеводородов в Арктическом бассейне.

На долю морского флота ПАО «Совкомфлот» приходится более 5% общемировых перевозок

нефти и газа¹³, а перевозки нефти и нефтепродуктов морским флотом компании являются важным фактором развития внешней торговли России как крупнейшей нефтедобывающей страны мира.

Заключение

Необходимым условием снижения финансово-экономических рисков российских танкерных компаний является объективный анализ конъюнктуры мирового рынка нефти и прогноз спроса на ее перевозки морским транспортом. Выявление детерминантов трансформации мирового рынка нефти является обязательным условием для принятия решений по строительству новых танкеров и выбора стратегических альтернатив развития нефтеналивного флота России.

США, став первой в мире нефтедобывающей страной, увеличили возможности контроля над ценами мирового нефтяного рынка. Около 1/3 физического объема всей международной морской торговли приходится на нефть и нефтепродукты. Глобальные манипуляции ценой на «черное золото» приводят к колебаниям мирового спроса на морские перевозки, фрахтовых цен и цен на бункерное топливо судоходных компаний, что препятствует их устойчивому развитию. Наличие танкерного флота является императивом для экономики России как крупнейшей нефтедобывающей страны мира. В современных условиях геополитической напряженности неустойчивое финансовое положение крупнейшей танкерной компании ПАО «Совкомфлот» и регистрация ее судов под флагами иностранных государств представляют угрозу национальной безопасности России.

Нефть играла и продолжает играть ведущую роль в глобальной геополитике. Возможность оказывать влияние на мировые нефтяные цены – это мощный инструмент реализации национальных интересов. Анализ

¹² Чистый убыток «Совкомфлота» по МСФО в 2017 г. составил \$113 млн против прибыли годом ранее. URL: http://scf-group.com/press_office/news_articles/item96239.html

¹³ Совкомфлот. Виды деятельности. URL: http://scf-group.com/fleet/business_scope

фундаментальных факторов конъюнктуры и нефтегазовых ресурсов являются объективная оценка перспектив мирового обязательными условиями для выработки рынка нефти, выявление тенденций развития стратегии и тактики развития российских международных морских перевозок танкерных компаний.

Таблица 1

Динамика мирового производства нефти, млн барр./сут.

Table 1

Trends in the global oil production, million barrel per day

Показатель	2016	2017	I кв. 2018 г.	II кв. 2018 г.
Общемировая добыча нефти	96,95	97,42	98,33	98,55
Страны ОПЕК	39,59	39,21	38,9	38,66
Страны, не входящие в ОПЕК	57,36	58,16	59,43	59,89
США	12,53	13,22	14,39	14,92
Россия	11,34	11,36	11,34	11,38
Саудовская Аравия	10,42	9,96	9,95	10,14
Ирак	4,42	4,47	4,45	4,48
Китай	3,98	3,87	3,82	3,83
Иран	3,55	3,8	3,81	3,81
ОАЭ	3,05	2,93	2,84	2,88
Венесуэла	2,24	1,97	1,54	1,36

Источник: Международное энергетическое агентство. Обзор рынка нефти.

URL: <https://iea.org/media/omrreports/RussianOMR.pdf>

Source: Oil Market Report Template – International Energy Agency. Oil Market Review.

URL: <https://iea.org/media/omrreports/RussianOMR.pdf> (In Russ.)

Таблица 2

Динамика мирового спроса и предложения на мировом рынке нефти за период с 2014 г. по апрель 2018 г., млн барр./сут.

Table 2

Trends in the global demand and supply in the global oil market, from 2014 through April 2018, million barrel per day

Показатель	2014	2015	2016	2017	I кв. 2018 г.	II кв. 2018 г.
Общемировой спрос	93,1	95,1	96,2	97,7	98,4	98,8
Общемировое предложение	93,6	96,5	97	97,4	98,3	98,5
Общемировой баланс между предложением и спросом	0,5	1,5	0,8	-0,3	-0,1	-0,3

Источник: Международное энергетическое агентство. Обзор рынка нефти.

URL: <https://iea.org/media/omrreports/RussianOMR.pdf>

Source: Oil Market Report Template – International Energy Agency. Oil Market Review.

URL: <https://iea.org/media/omrreports/RussianOMR.pdf> (In Russ.)

Таблица 3
Запасы нефти в странах ОЭСР, млн барр.

Table 3
Oil reserves in the OECD countries, million barrel

Показатель	Март 2015 г.	Март 2016 г.	Март 2017 г.	Январь 2018 г.	Февраль 2018 г.	Март 2018 г.
Коммерческие запасы	2 792,3	3 038,7	3 032,9	2 870,4	2 845,5	2 818,7
Запасы нефти, контролируемые правительством	1 584,4	1 594,8	1 599,5	1 571	1 571,6	1 574,4
Мировые запасы	4 366,7	4 633,5	4 632,4	4 441,4	4 417,1	4 393,1

Источник: Международное энергетическое агентство. Обзор рынка нефти.

URL: <https://iea.org/media/omrreports/RussianOMR.pdf>

Source: Oil Market Report Template – International Energy Agency. Oil Market Review.

URL: <https://iea.org/media/omrreports/RussianOMR.pdf> (In Russ.)

Таблица 4
Динамика международных морских перевозок нефти, нефтепродуктов и газа за 2007–2016 гг.

Table 4
Trends in world seaborne transportation of oil, oil products and gas, 2007–2016

Показатель	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Морские перевозки, млн погруженных т										
Все грузы	8 034	8 229	7 858	8 409	8 785	9 197	9 514	9 843	10 023	10 287
Сырая нефть	1 813	1 785	1 711	1 788	1 760	1 786	1 738	1 707	1 761	1 838
Нефтепродукты и газ	934	957	931	984	1 034	1 055	1 091	1 118	1 171	1 218
Морские перевозки, %										
Все грузы	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Сырая нефть	22,6	21,7	21,8	21,3	20	19,4	18,3	17,3	17,6	17,9
Нефтепродукты и газ	11,6	11,6	11,8	11,7	11,8	11,5	11,5	11,4	11,7	11,8

Источник: Review of Maritime Transport, 2016. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), July 2016. Geneva: UNCTAD, 2016. 118 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf; Review of Maritime Transport, 2016. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). October 2017. Geneva: UNCTAD, 2017. 114 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf

Source: Review of Maritime Transport, 2016. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), July 2016. Geneva, UNCTAD, 2016, 118 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf; Review of Maritime Transport. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), October 2017. Geneva: UNCTAD, 2017, 114 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf

Таблица 5
Индексы Балтийской биржи для танкеров в 2008–2017 гг.

Table 5
Indices of the Baltic Stock Exchange for tankers, 2008–2017

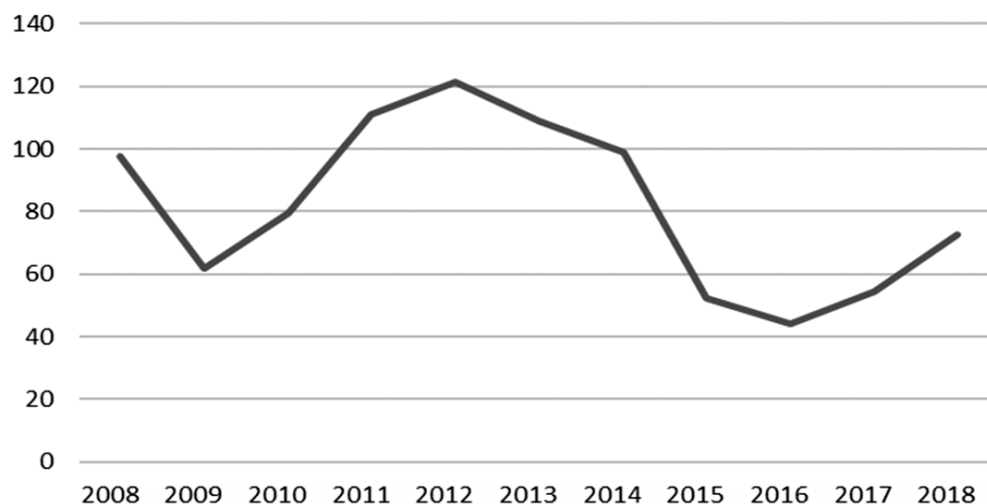
Показатель	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	I полугодие 2017 г.
Танкеры нефти и темных нефтепродуктов	1 510	581	896	782	719	642	777	821	726	838
Танкеры светлых нефтепродуктов	1 155	485	732	720	641	605	607	638	487	631
Среднегодовая цена на нефть	97,7	61,9	79,6	111	121,4	108,8	98,9	52,4	44	54,4

Источник: Review of Maritime Transport, 2016. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), July 2016. Geneva: UNCTAD, 2016. 118 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf; Review of Maritime Transport, 2016. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), October 2017. Geneva: UNCTAD, 2017. 114 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf

Source: Review of Maritime Transport, 2016. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), July 2016. Geneva, UNCTAD, 2016, 118 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf; Review of Maritime Transport. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), October 2017. Geneva: UNCTAD, 2017, 114 p. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf

Рисунок 1
Среднегодовые цены на нефть марки Brent в 2008–2018 гг., долл. США/барр.

Figure 1
Average annual prices for Brent crude oil, 2008–2018, USD per barrel



Источник: авторская разработка

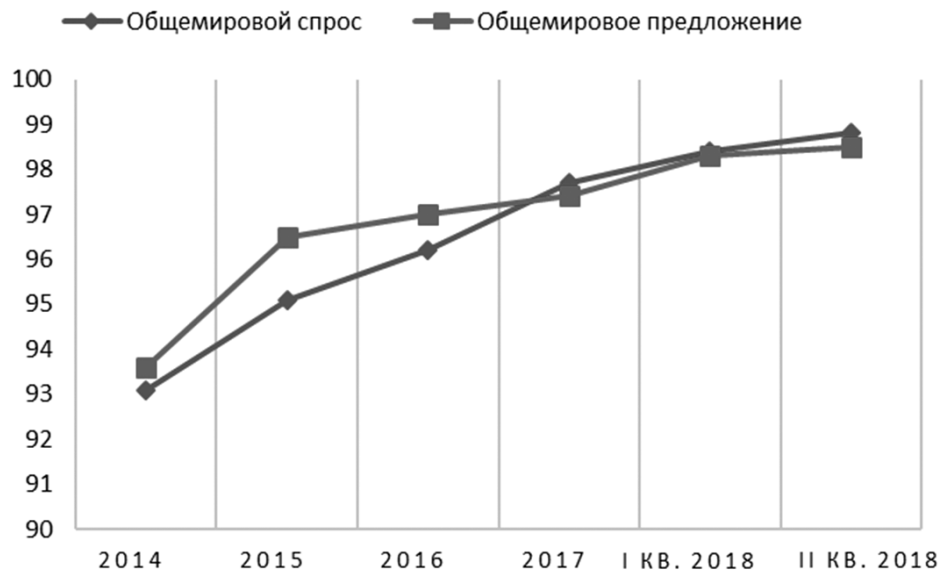
Source: Authoring

Рисунок 2

Динамика мирового спроса и предложения нефти с 2014 г. до середины 2018 г.

Figure 2

Trends in world oil supply and demand, from 2014 to the middle of 2018



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. *Гаранина О.Л.* Актуальные вопросы биржевого ценообразования на нефть // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2016. № 4. С. 98–113.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/aktualnye-voprosy-birzhevogo-tsenoobrazovaniya-na-neft>
2. *Швандар К.В., Плотников С.В., Бородин А.Д.* Возможности моделирования при прогнозировании конъюнктуры мировых товарных рынков (на примере рынка нефти) // *Деньги и кредит*. 2010. № 4. С. 63–69.
3. *Акбердина В.В., Чернавин Н.П., Чернавин Ф.П.* Применение метода комитетов к прогнозированию реакции цен на нефть на изменение в запасах нефти // *Финансы и кредит*. 2018. Т. 24. Вып. 5. С. 1079–1097. URL: <https://doi.org/10.24891/fc.24.5.1079>
4. *Харина К.* Анализ факторов, определяющих тенденции конъюнктуры на мировом рынке нефти на ближайшую и среднесрочную перспективу // *РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция*. 2012. № 3. С. 131–133.
5. *Окунева С.Е.* Тенденции и перспективы развития мирового рынка нефти // *Финансовая аналитика: проблемы и решения*. 2017. Т. 10. Вып. 8. С. 877–894.
URL: <https://doi.org/10.24891/fa.10.8.877>
6. *Савин В.А.* Циклические колебания конъюнктуры мирового рынка нефти // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2005. № 7. С. 21–30.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/o-hode-peregovorov-po-prisoedineniyu-rossii-k-vto>
7. *Масленников А.О.* Мировая система биржевой торговли нефтяными фьючерсами: новейшие тенденции // *Деньги и кредит*. 2015. № 3. С. 69–72.

8. *Логинов Е.Л., Логинова В.Е.* Стратегические финансовые операции на мировых рынках как инструмент оперирования ценами на нефть // *Финансовая аналитика: проблемы и решения*. 2015. № 11. С. 11–20. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/strategicheskie-finansovye-operatsii-na-mirovyh-rynkah-kak-instrument-operirovaniya-tsenami-na-neft>
9. *Poulakidas A., Joutz F.* Exploring the Link Between Oil Prices and Tanker Rates. *Maritime Policy & Management*, 2009, vol. 36, iss. 3, pp. 215–233.
URL: <https://doi.org/10.1080/03088830902861094>
10. *Shi W., Yang Z., Li K.X.* The Impact of Crude Oil Price on the Tanker Market. *Maritime Policy & Management*, 2013, vol. 40, iss. 4, pp. 309–322.
URL: <https://doi.org/10.1080/03088839.2013.777981>
11. *Бабурина О.Н., Хекерт Е.В.* Динамика морских перевозок нефтегазовых ресурсов в условиях великой рецессии XXI столетия // *Бюллетень транспортной информации*. 2017. № 5. С. 11–17.
12. *Бабурина О.Н.* Внешнеторговые перевозки нефти и нефтепродуктов морским флотом России: динамика дисбаланса // *Транспортное дело России*. 2017. № 2. С. 90–95.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/vneshnetorgovye-perevozki-nefti-i-nefteproduktov-morskim-flotom-rossii-dinamika-disbalansa>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

ANALYZING DETERMINANTS OF THE GLOBAL OIL MARKET ENVIRONMENT AND THEIR IMPACT ON FINANCIAL RESULTS OF ENTITIES OPERATING IN THE TANK CONTAINER FLEET

Ol'ga N. BABURINA

Admiral Ushakov Maritime State University, Novorossiysk, Russian Federation
olgababurina@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0003-1618-0483>

Article history:

Received 27 August 2018
Received in revised form
19 September 2018
Accepted 5 October 2018
Available online
14 December 2018

JEL classification: F40, R41,
R43

Keywords: global oil
market, tanker fleet,
international sea
transportation, Sovkomflot

Abstract

Subject The research examines trends in the global oil market and oil freight market.
Objectives The research is aimed to identify key factors in the transforming environment of the contemporary global oil market. I also analyze how they influence financial results of entities pertaining to the global and Russian tank container fleet.
Methods The research involves a systems approaches, methods of statistical probability and historical comparison. The data proceeds from IEA overviews of the oil market and UNCTAD overviews of maritime transport.
Results The global oil market is influenced by fundamental factors and speculative financial processes. The new oil production technology promoted the USA to the leadership positions. Growth in the U.S. oil production and export are determinants of the contemporary global oil market. Considering the high volatility of global oil prices, trends in global maritime transportation of oil and oil products demonstrates a stable upward trend. The situation in the freight market and bunker fuel price are critical for the financial results of shipping companies. The Baltic stock indices of shipping companies' yields reflect the real demand for oil tankers.
Conclusions and Relevance As the oil prices is globally manipulated, freight and bunker fuel prices fluctuate significantly, thus obstructing the sustainable development of the sector. The tank container fleet is an economic imperative for Russia as the largest oil producing country. It is important to identify determinants of the global oil market transformation. In the time of geopolitical tensions, the unstable financial position of Sovkomflot oil tank container company and registration of its ships under foreign flags pose a threat to the national security of Russia.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2018

Please cite this article as: Baburina O.N. Analyzing Determinants of the Global Oil Market Environment and Their Impact on Financial Results of Entities Operating in the Tank Container Fleet. *National Interests: Priorities and Security*, 2018, vol. 14, iss. 12, pp. 2340–2355.
<https://doi.org/10.24891/ni.14.12.2340>

References

1. Garanina O.L. [Recent trends in oil pricing]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian Foreign Economic Journal*, 2016, no. 4, pp. 98–113.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/aktualnye-voprosy-birzhevogo-tsenoobrazovaniya-na-neft> (In Russ.)
2. Shvandar K.V., Plotnikov S.V., Borodin A.D. [Modeling scope for forecasting the situation on the world oil markets]. *Den'gi i kredit = Money and Credit*, 2010, no. 4, pp. 63–69. (In Russ.)
3. Akberdina V.V., Chernavin N.P., Chernavin F.P. [Applying the committee machine method to forecast responses of oil prices to changes in oil reserves]. *Finansy i kredit = Finance and Credit*, 2018, vol. 24, iss. 5, pp. 1079–1097. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.24891/fc.24.5.1079>

4. Kharina K. [Analyzing factors determining trends in the global oil market in the nearest and mid-term run]. *RISK: Resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurenciya = RISK: Resources, Information, Supply, Competition*, 2012, no. 3, pp. 131–133. (In Russ.)
5. Okuneva S.E. [Trends and prospects of the world oil market]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2017, vol. 10, iss. 8, pp. 877–894. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.24891/fa.10.8.877>
6. Savin V.A. [Cyclic fluctuations in the conjuncture of the world oil market]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian Foreign Economic Journal*, 2005, no. 7, pp. 21–30. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/o-hode-peregovorov-po-prisoedineniyu-rossii-k-vto> (In Russ.)
7. Maslennikov A.O. [Global system of crude oil futures trading: Latest trends]. *Den'gi i kredit = Money and Credit*, 2015, no. 3, pp. 69–72. (In Russ.)
8. Loginov E.L., Loginova V.E. [Strategic financial transactions in the world markets as a tool for manipulating oil prices]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2015, no. 11, pp. 11–20. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/strategicheskie-finansovye-operatsii-na-mirovyh-rynkah-kak-instrument-operirovaniya-tsenami-na-neft> (In Russ.)
9. Poulakidas A., Joutz F. Exploring the Link between Oil Prices and Tanker Rates. *Maritime Policy & Management*, 2009, vol. 36, iss. 3, pp. 215–233. URL: <https://doi.org/10.1080/03088830902861094>
10. Shi W., Yang Z., Li K. X. The Impact of Crude Oil Price on the Tanker Market. *Maritime Policy & Management*, 2013, vol. 40, iss. 4, pp. 309–322. URL: <https://doi.org/10.1080/03088839.2013.777981>
11. Baburina O.N., Khekert E.V. [Dynamics of sea transportations of oil and gas resources under the conditions of the Great Recession of the XXI century]. *Byulleten' transportnoi informatsii = Bulletin of Transport Information*, 2017, no. 5, pp. 11–17. (In Russ.)
12. Baburina O.N. [External transportation of oil and oil products by maritime fleet of Russia: Dynamics of disbalance]. *Transportnoe delo Rossii = Transport Business of Russia*, 2017, no. 2, pp. 90–95. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/vneshnetorgovye-perevozki-nefti-i-nefteproduktov-morskim-flotom-rossii-dinamika-disbalansa> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.