

MOORE MARITIME INDEX

ТРЕНДЫ В СФЕРЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ОБУСЛОВЛЕННЫЕ РАЗМЕРОМ ФЛОТА





СОДЕРЖАНИЕ

1. Размер флота и средний возраст судов	4
2. Размер флота и средняя грузоподъемность	4
3. Сектор сухогрузов	5
4. Танкерный сектор	6
5. Результаты наблюдений	7
6. Для получения более подробной информации посетите Moore Maritime index	7

Заявление об ограничении ответственности

Информация, содержащаяся в данном отчете, была предоставлена MOORE Greese в ознакомительных целях. Информация была подготовлена с использованием базы данных MOORE MARITIME INDEX. Несмотря на тщательный отбор и анализ информации, полученной преимущественно из финансовой отчетности, прошедшей аудиторскую проверку, мы не можем гарантировать отсутствие погрешностей или ошибок в представленных данных. Более того, мы не предоставляем прямых или косвенных заверений и гарантий относительно точности, полноты и корректности информации. В связи с этим мы рекомендуем с осторожностью относиться к данной информации и не исключаем необходимости в наведении дальнейших справок и поиске дополнительной информации для получения более точного представления о данной теме. Принимая решение полагаться на данную информацию, получатель берет на себя все риски. Ни при каких обстоятельствах компания Moore Greese и ее сотрудники не несут ответственности перед получателем данного документа за какие-либо убытки, ошибки, исковые случаи (включая,

среди прочего, допущенные по халатности), ущерб, понесенные любым лицом/лицами, и произошедшими из-за использования и/или невозможности использования настоящего документа или информации, а также из-за осуществления или неосуществления каких-либо действий на основании данного документа.

Настоящий отчет и содержащаяся в нем информация являются конфиденциальными и предназначены исключительно для внутреннего использования его получателями, в то время как любое копирование или распространение отчета и содержащихся в нем сведений строго запрещено без предварительного согласия компании MOORE Greese.

ТРЕНДЫ В СФЕРЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ОБУСЛОВЛЕННЫЕ РАЗМЕРОМ ФЛОТА

ВВЕДЕНИЕ

Отчет MOORE MARITIME INDEX (MMI) «Тренды в сфере морских перевозок, обусловленные размером флота» посвящен изучению возможных тенденций и взаимосвязей между «размером флота» и другими аспектами организации морских перевозок, такими как эксплуатационные расходы, чистая прибыль, возраст и грузоподъемность судов. В данном отчете определение «размер флота» означает общее количество судов, находящихся под контролем одной управляющей компании.

Данные были получены от более 150 компаний, в управлении которых находится более 1500 судов по всему миру. Данные сгруппированы по четырем категориям в зависимости от размера флота, находящегося в управлении: 1-5 судов, 6-10 судов, 11-20 судов, более 20 судов.

Исследование направлено на изучение сухогрузного и танкерного секторов с целью выявления потенциальной взаимосвязи между размером флота и операционными показателями судов.

Отчет содержит достоверные данные, основанные на специальных критериях, которые, по нашему мнению, являются важными и обеспечивают достаточную глубину информации, на которой основаны наши предварительные выводы. Однако, мы стремимся выступить в качестве делового компаньона, поэтому рекомендуем нашим партнерам самостоятельно делать запросы на MOORE MARITIME INDEX и осуществлять поиск информации для получения более точного представления по данной теме и сбора аналитических данных. Дополнительную информацию см. в разделе 6 на стр.7.

1. РАЗМЕР ФЛОТА И СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ СУДОВ

Как показано в таблице 1, существует обратная зависимость между возрастом судов и размером флота. Компании, управляющие большим количеством судов, имеют тенденцию к управлению более новыми судами. Анализ данных показывает, что при наличии более 20 судов их средний возраст значительно снижается. Так, в компаниях, обладающих от 1 до 5 судов, средний возраст флота составляет 9,9 лет, от 6 до 10 судов – 10,4 лет, от 11 до 20 судов – 10,2 лет, в то время как в компаниях, обладающих 20 и более судами, средний возраст флота составляет всего 7,6 лет.

Таблица 1: Средний возраст судна на размер флота

Размер Флота	Возраст (лет)
1-5 судов	9,87
6-10 судов	10,39
11-20 судов	10,24
> 20 судов	7,56

Источник: Moore Maritime Index

2. РАЗМЕР ФЛОТА И СРЕДНЯЯ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ

Средняя грузоподъемность судов компаний, управляющих до 20 судами, составляет 60 000 – 70 000 dwt, в то время как при наличии 20 судов и более среднее значение резко возрастает до 105 000 dwt. В таблице 2 представлено распределение средних значений грузоподъемности судов в компаниях, управляющих большим флотом.

«Согласно данным MOORE Maritime Index на сегодняшний день компании с большим флотом имеют в управлении более молодые и крупные суда».

Таблица 2: Средняя грузоподъемность на размер флота

Размер Флота	Средняя грузоподъемность (dwt)
1-5 судов	62 737
6-10 судов	62 156
11-20 судов	69 630
> 20 судов	105 063

Источник: Moore Maritime Index



“MMI data to date show that management companies with large fleets tend to manage younger and bigger vessels.”

3. СЕКТОР СУХОГРУЗОВ

Общий обзор

С увеличением размера флота тайм-чартерный эквивалент (ТСЕ) в секторе сухогрузов также возрастает. В среднем, флот до 20 судов приносит доход в размере от \$9 700 до \$10 800 в сутки, а если флот состоит из более чем 20 судов, то, в среднем, значение ТСЕ достигает \$12 347 в сутки.

В приведенной нами выборке операционные расходы (OpEx) снижаются при увеличении размеров флота, причем компании, управляющие 11-20 судами, сообщают о самых низких среднесуточных расходах в размере \$5 062 в день. Однако в компаниях, под контролем которых находится флот из более чем 20 судов, среднесуточные показатели OpEx достигают самых высоких значений, равных \$5 836.

Оптимальное соотношение ТСЕ к OpEx выявляется в компаниях, управляющих более чем 10 судами, достигая показателя, равного 2,12. Соотношение ТСЕ к OpEx показывает, во сколько раз заработанный тайм-чартерный эквивалент покрывает эксплуатационные расходы на судно.

Таблица 3:

Производственные показатели сухогрузов в зависимости от размера флота

По размеру флота (Ежедневно)	1-5 судов	6-10 судов	11-20 судов	>20 судов
Тайм-чартерный эквивалент (ТСЕ)	9 753	10 667	10 719	12 347
Эксплуатационные расходы (OpEx)	5 608	5 355	5 062	5 836
Соотношение ТСЕ к OpEx	1,74	1,99	2,12	2,12
Грузоподъемность (средн. знач.)	60 698	68 867	63 412	94 765

Источник: Moore Maritime Index

Исключение факторов “возраста” и “грузоподъемности”

Поскольку возраст и размер судна являются двумя наиболее важными параметрами в определении доходов и расходов, для детального изучения влияния размера флота на производительность мы исключили эти факторы и анализировали данные по сухогрузам, имеющим средний возраст 9 лет и среднюю грузоподъемность 55 000 dwt.

Результаты исследования представлены в Таблице 4

Таблица 4:
Сухогрузы в возрасте 9 лет грузоподъемностью 55 000 dwt - Операционные показатели в зависимости от размера флота

По размеру флота (В сутки)	1-5 судов	6-10 судов	11-20 судов	>20 судов
Тайм-чартерный эквивалент (ТСЕ)	10 280	9 429	9 950	10 849
Эксплуатационные расходы (OpEx) (*)	6 062	5 637	5 607	5 713
Соотношение ТСЕ к OpEx	1.70	1.67	1.77	1.90
Расходы на экипаж	3 040	2 730	2 821	2 944
Запасы	752	667	695	672
Ремонт и техобслуживание	857	862	949	685
Страхование	448	425	360	315
Административное управление	966	954	782	1 122
Возраст (средн.) на 2018 год	9,4	9,45	9,88	8,996
Грузоподъемность (средн.)	57 093	56 448	55 829	55 967

Источник: Moore Maritime Index
(Фильтры: Годы постройки 2006-2010, грузоподъемность: 40 000-70 000 dwt)

Самые высокие показатели операционных расходов в сутки были зафиксированы у компаний, управляющих не более чем 5 судами, в размере \$6 062, причем большую часть составляют расходы на экипаж. Флот, состоящий из 6-10 судов, имеет самые низкие суточные показатели ТСЕ и OpEx: \$9 429 и \$5 637, соответственно.

В компаниях, управляющих флотом из 20 судов и более, фиксируются самые высокие среднесуточные показатели ТСЕ, равные \$10 849. Также стоит отметить, что при управлении таким флотом затраты компании на ежедневный ремонт, обслуживание и страхование имеют самое низкое значение, а затраты на административное управление – самое высокое.

«Нет прямых доказательств тому, что операционные расходы снижаются при увеличении размера флота, хотя можно заметить такую тенденцию в некоторых секторах. Такие факторы, как квалификация персонала, непредвиденные события и целевые показатели рентабельности, оказывают влияние на показатели операционных затрат компаний».

4. ТАНКЕРНЫЙ СЕКТОР

Общий обзор

В таблице 5 обобщены результаты по танкерам с учетом размеров флота. В среднем, суточный ТСЕ для танкеров различных типов колеблется от \$ 8700 до \$13600. Самый низкий показатель ТСЕ зафиксирован у компаний с 6-10 судами, составивший \$8 766 в день, а самый высокий - у компаний с более чем 20 судами, составивший \$ 13 557 в день. Как и в случае с сухогрузами, данные выборки не показывают прямой или обратной зависимости между размером флота и операционными расходами. Управляющие компании с более чем 20 судами имеют самые высокие зафиксированные ежедневные операционные расходы, составляющие около \$ 7,236.

Таблица 5:
Операционные показатели танкерного флота в зависимости от размера

По размеру судна (в сутки)	1-5 судов	6-10 судов	11-20 судов	>20 судов
Тайм-чартерный эквивалент (ТСЕ)	11 861	8 766	12 840	13 557
Эксплуатационные расходы (OpEx)	6 399	6 864	6 486	7 236
Соотношение ТСЕ к OpEx	1,85	1,28	1,98	1,87
Грузоподъемность (средн.)	66 851	44 261	81 072	112 075

Источник: Moore Maritime Index

Компании с флотом, состоящим из 11-20 танкеров, достигают более высоких финансовых показателей, в то время как соотношение ТСЕ к OpEx компаний, управляющих 6-10 танкерами, имеет самое низкое значение.

Исключение факторов “возраста” и “грузоподъемности”

В примере приведены танкеры со средним возрастом в 10-11 лет и средней грузоподъемностью в 45 000 – 55 000 dwt с целью исключить эффект влияния факторов возраста и грузоподъемности на финансовые показатели, и сосредоточить свое внимание исключительно на влиянии размера флота на финансовые показатели судов.

Результаты исследования представлены в Таблице 6.

Таблица 6:
Танкера в возрасте 10-11 лет грузоподъемностью 45 000 – 50 000 dwt - Операционные показатели исходя из размеров флота

По размеру судна (в сутки)	1-5 судов	6-10 судов	11-20 судов	>20 судов
Тайм-чартерный эквивалент (ТСЕ)	10 358	10 794	11 547	10 109
Эксплуатационные расходы (OpEx) (*)	6 103	6 679	6 424	6 804
Соотношение ТСЕ к OpEx	1.70	1.62	1.80	1.49
Расходы на экипаж	3 633	3 578	3 790	3 904
Запасы	498	777	590	683
Ремонт и техобслуживание	542	1 278	825	979
Страхование	595	373	256	291
Административное управление	834	673	962	1 050
Возраст (средн.) на 2018 г	10.71	10	11.2	10.74
Грузоподъемность (средн.)	45 172	50 058	46 693	46 993

Источник: Moore Maritime Index
(Фильтры: Годы постройки 2006-2008, грузоподъемность: 40 000-60 000 dwt)

Эксплуатационные расходы судна варьируются не по линейному тренду. Суда, входящие во флот из 1-5 судов, обычно достигают более благоприятного уровня показателей расходов на эксплуатацию, тогда как суда из больших флотов имеют самые высокие затраты.

Флоты, состоящие из 11-20 танкеров, достигают лучшего соотношения между чистой прибылью и эксплуатационными затратами, причем соотношение ТСЕ к OpEx достигает показателя в 1,80, в то время как компании с флотом, состоящим из более чем 20 танкеров, фиксируют самое низкое значение соотношения ТСЕ к OpEx, равное 1,49.

(*) Общее значение OpEx не равно сумме всех затрат. Все значения вычисляются отдельно для каждого показателя, в соответствии с данными, которыми мы обладаем. Соответственно, значения для каждой категории расходов и значение OpEx вычисляются индивидуально.

5. РЕЗУЛЬТАТЫ НАБЛЮДЕНИЙ

Несмотря на то, что наши данные являются исчерпывающими и точными, показатели эксплуатационных затрат и прибыли зависят от многих переменных факторов, поэтому на данном этапе мы не можем сделать окончательные выводы, т.к. нам необходимо провести дальнейший анализ указанных переменных факторов. Однако следующие наблюдения применимы к нашим данным, что позволяет получить представление о том, как показатели затрат и прибыли меняются в зависимости от размера флота.

В заключение, наши данные указывают, что:

- Компании с большим флотом чаще имеют в управлении более молодые суда.

Аналогичным образом, средняя производительность выше у флотов, в состав которых входит более 20 судов.

- Большие флоты достигают более высоких показателей TCE.
- Нет прямого указания на то, что операционные расходы снижаются при увеличении размера флота, хотя можно заметить такую тенденцию в определенных категориях.
- Административные затраты выше у флотов, в состав которых входит более 20 судов.
- Затраты на операции по увеличению масштабов не меняются по линейному принципу

Мы продолжим отслеживать изменения в указанных данных и предоставлять обновленную информацию. Будем рады получить ваши замечания и пожелания, которые будут учтены при составлении будущих отчетов.

6. ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ БОЛЕЕ ПОДРОБНОЙ ИНФОРМАЦИИ ПОСЕТИТЕ MOORE MARITIME INDEX

Moore Maritime Index (MMI) – это инструмент для анализа и получения статистики операционных затрат и доходов в отношении базы, превышающей 1 500 судов. Мы получаем данные из финансовой отчетности компаний-судовладельцев, аудит которых проводили фирмы – члены сети MOORE Global, а также из различных достоверных и независимых источников по всему миру.

Анализ операционных затрат и доходов в зависимости от размера флота доступен на платформе Moore Maritime Index. Для получения подробной информации переходите по ссылке:

<https://www.moore-index.com/insights/byFleetSize>

MOORE ST

MOORE ST является представителем сети Moore Global в России – крупного объединения аудиторских, бухгалтерских и консалтинговых фирм. MOORE ST впервые начала предоставлять услуги в 1989 году, когда мы оказали содействие крупной государственной компании в программе ее реструктуризации. В 1991 году мы стали первой фирмой, которая провела аудит российского предприятия по международным стандартам аудита. С тех пор мы являемся одной из ведущих аудиторских и консалтинговых фирм в России. Будучи частью объединения Moore Global мы уделяем особое внимание качеству предоставляемых услуг. Для оказания услуг мы можем предложить Вам высокопрофессиональную команду, наш опыт и знание российского бизнеса, индивидуальный подход к каждому клиенту, высокую репутацию и разумное сочетание цены и качества.

MOORE GLOBAL

Цель объединения Moore – помощь в достижении успеха нашим клиентам, нашим сотрудникам и сообществу, в котором они живут и работают. Мы представляем международное бухгалтерское и консалтинговое объединение с численностью персонала более 30,000 человек, работающего в 110 странах в 260 независимых компаниях. Объединяясь и взаимодействуя, мы оказываем вам помощь на местном, национальном и международном уровнях.

Выбирая компании Moore, вы будете работать с людьми, которым важен ваш успех и у которых есть стремление и желание достичь реальных результатов для вас и вашего бизнеса. Вы будете иметь больший доступ к старшим партнерам и специалистам по сравнению с другими фирмами. Мы будем рядом, когда вы будете нуждаться в нас – чтобы помочь разобраться в лабиринте информации, направить вас в ваших решениях и убедиться, что вы используете каждую возможность. Мы поможем вам преуспеть в меняющемся мире.

СВЯЖИТЕСЬ С НАМИ

Мария Волкова

Директор

MOORE ST Владивосток

T +7 423 241 4554

E maria.volkova@moore-st.ru

Costas Constantinou

Global Head of Shipping

T +30 213 0186 100

E costas.constantinou@moore.gr

Athina Maggiorou

Audit and Assurance

T +30 213 0186 100

E athina.maggiorou@moore.gr



Для более подробной информации:
www.moore-st.ru