

МИРОВОЙ ФРАХТОВЫЙ РЫНОК И ГЛОБАЛЬНЫЙ КРИЗИС

Дебель С.И.

Обґрунтовано роль морського судноплавства у світовій економіці. Аналізуються вплив світової фінансової кризи на стан фрахтового ринку суховантажів та ринку новобудови суден та обґрунтовуються заходи зі зменшення вводу в експлуатацію суден для покращення стану фрахтового ринку.

Введение. Морской флот обеспечивает примерно 90 % мировой торговли, это более 7,5 млрд. тонн грузов перевозимых морем ежегодно или более 30 трлн. тонно-миль в год транспортной мощности. Эти цифры слишком велики и безотносительны, чтобы могли сказать о действительных масштабах морской отрасли. Если отнести эти объемы на все население нашей планеты, а это примерно на 6,5 млрд. человек, ее населяющих, то получится, что в среднем один ее житель потребляет в год 1 100 – 1 200 кг грузов, перевезённых морем. За прошедшее десятилетие грузопоток в тонно-милях увеличился почти на 50%, а пятьдесят лет назад наши предки морем возили примерно в 9-10 раз меньше, чем мы теперь [1].

Таким образом, прирост морского грузопотока объясняется не только и не столько ростом численности населения, сколько ростом уровня потребления, а также международным разделением труда или, как это принято сейчас говорить – глобализацией. Последний фактор переоценить невозможно, он не только увеличил количество грузов, но и существенно удлинил среднюю дальность их перевозки. Процесс международного разделения труда привел к тому что сегодня практически все так называемые товары народного потребления, потребляемые в высоко и не очень развитых странах происходят из Юго-Восточной Азии (ЮВА). Сегодня только каждый пятый контейнер, выгружаемый в Европе прибыл не из ЮВА, а только каждый третий – не из Китая. Доля отдельных товаров в общем объеме мировой морской торговли [1] представлена на рис. 1

Еще в середине прошлого века потребление грузов перевозимых морем составляло на душу населения всего около 250 кг в среднем в год.

Претерпела изменение и структура перевозок, если в 70-ые годы нефть и нефтепродукты доминировали в морской торговле и составляли около 60 %, то сейчас их доля менее 35% от суммарного грузопотока морем. Можно сказать, что в целом рынок морских перевозок растёт в основном благодаря сухим грузам. Их доля значительно увеличилась как за счёт увеличения объёма перевозок готовой продукции (в контейнерах, накатной техники, металлопродукции и проч.), так и за счёт сохранения роста перевозок руд и углей. Такое значительное увеличение сухогрузных составляющих является прямым следствием не только роста, но и «глобализации» мировой экономики – глубокой взаимной интеграции экономик всех континентов, приводящей к

превышению роста объема морских перевозок над ростом производства и потребления.

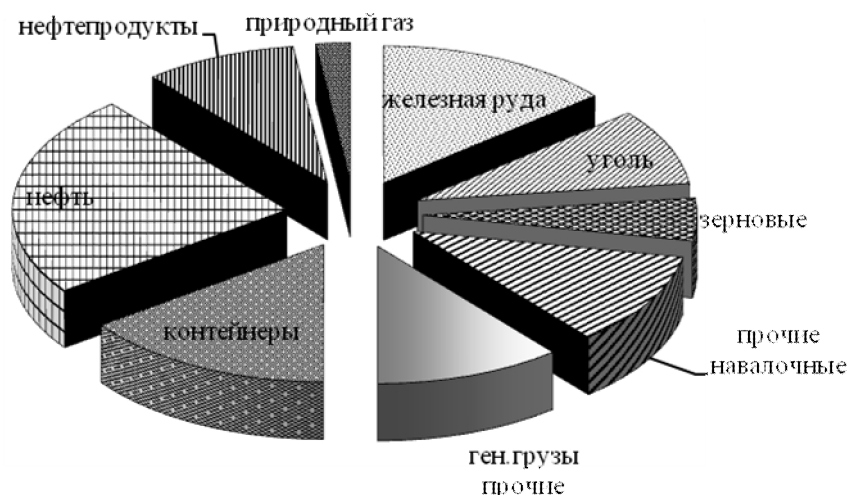


Рис.1. Доля отдельных товаров в общем объеме мировой морской торговли

Все это как нельзя лучше свидетельствует, что мировая экономика стала критически зависимой от перевозок грузов морем, и в количественном, и в качественном отношении. Морской транспорт – это уже не романтика эпохи чайных клипперов, не роскошь колониальных товаров, и не «ещё одна отрасль народного хозяйства», развитие которой надо бы включить в план пятилетки, это – поистине кровеносная система нашей цивилизации. И эта кровеносная система за вторую половину 2008 года «рухнула» более чем на 90%.

Исходя из этого, **целью данной статьи** является экономическая оценка современного состояния и перспектив развития мирового фрахтового рынка, в первую очередь сухогрузов, что является нормального функционирования мировой экономики. Для реализации поставленной цели в работе решаются следующие **основные задачи**:

- исследование современного состояния мирового фрахтового рынка сухогрузов после наступления финансового кризиса;
- исследования мирового рынка строительного рынка балкеров, как основного фактора формирования предложения тоннажа на фрахтовом рынке.

Результаты. Спад балкерного рынка прогнозировался аналитиками ещё в первой половине 2007 г и его начало как раз должно было прийти на 3-4 квартал 2008 г, а окончание коррекции рынка – на 2010 гг. Однако, эти прогнозы основывались не на ожидании глобального кризиса, а просто на сопоставлении ожидаемого спроса (по прогнозам – всё ещё растущего) и резкого ожидаемого роста предложения тоннажа за счёт ввода в эксплуатацию исторически рекордного количества новых судов-балкеров в течение последних и предстоящих несколько лет. Глобального падения спроса на всё, стагнации экономики и финансового кризиса в прогнозы никто не закладывал. И без того уже несколько пессимистичный прогноз развития балкерного рынка (который начал сбываться падением ставок фрахта в конце июля – августе 2008 г)

наложился прошлой осенью на факт финансового кризиса и последовавшие за ним стагнацию производства и торговли, и, таким образом, падение балкерного рынка выглядело наиболее драматично (в сравнении с другими типами судов), - скорее как обрушение, крах, когда в течение месяца дневные заработки балкеров упали на порядок и продолжили затем падение до значений, отличие которых от нуля стало меньше, чем ещё летом была погрешность прогноза дневных заработков этих судов.

В период глобального кризиса природа такого падения заработков судов очевидна: при проблемах с финансированием закупок товаров трейдерами (банки отзывают кредитные линии), при падении производства (падение спроса на уголь, руды, нефть) и при падении выпуска готовой продукции — нет грузовой базы, достаточной для загрузки торгового флота. Фрахтователи, естественно, пользуются этим и судовладельцам приходится везти груз по ставкам, с трудом покрывающим только прямые издержки. Если прибавить к этому размещенные заказы на новострой, которые надо финансировать, собственные кредиты и т.д., становится понятным реальный трагизм сложившейся ситуации.

Первый квартал 2009 г. для морских перевозчиков был самым тяжелым. Однако, "Оптимизм возвращается", полагает аналитик норвежской компании Lorentzen & Stemoco AS Н. Ханстеен, обращая внимание на рост стоимости промышленных металлов в Лондоне и промпроизводства в Китае. Он добавляет, что экономические показатели указывают на укрепление спроса на морские перевозки полезных ископаемых. На мировом рынке морских перевозок балкерных грузов наблюдается увеличение активности и рост фрахтовых ставок. Индекс BDI за апрель 2009 г. увеличился почти 20%, а за первую половину мая т.г. прибавил еще 34,7% (с 1806 до 2432 пунктов).

Аналитик компании Astrum Investment Management А. Попович также полагает, что негативный тренд на рынке морских перевозок прерван. Он отмечает, что индекс BDI считается опережающим индикатором для цен на сырье, его рост свидетельствует о стабилизации спроса на сырье для металлургической промышленности, в первую очередь на железную руду и уголь.

По мнению ряда британских экспертов, период выведения балкерного флота из эксплуатации завершился. В качестве аргументации приводится тот факт, что грузопотоки в Китай восстанавливаются и ставки фрахта повышаются.

Средние ставки тайм-чартера судов Panamax в начале декабря 2008 г. составляли \$3500/день, а в настоящее время - \$12500 (по сост. на 7.05.2009 г.). Эксплуатационные затраты для таких судов составляют около \$5200/день.

Для судов Capesize ставки выросли за этот же период с \$3500/день до \$22000/день.

Главными факторами роста стали увеличение экспорта ЖРС в Китай и активизация отгрузок зерновых из Южной Америки в Азию.

Деловая активность в производственном секторе Китая выросла в апреле т.г. впервые за последние 9 месяцев на фоне ослабления темпов сокращения экспортных заказов и увеличения инвестиций за счет

правительственных мер по стимулированию экономики, сообщает агентство Bloomberg.

Индекс менеджеров по закупкам в Китае, рассчитываемый CLSA Asia-Pacific Markets, вырос в апреле т.г. до 50,1 пункта по сравнению с 44,8 пункта в марте т.г. Значение индекса выше 50 пунктов свидетельствует об увеличении деловой активности в секторе.

Фондовый индекс Shanghai Composite поднялся начала 2009 г. на 39%.

"Правительство Китая значительно преуспело в стимулировании экономического роста, отмечает глава исследовательского подразделения CLSA в Гонконге Э. Фишвик. По его мнению, резкое улучшение ситуации в сфере экспорта также способствовало восстановлению активности в производственном секторе.

Индекс, отражающий объем промпроизводства, вырос в апреле т.г. до 51,3 пункта с 44,3 пункта в марте т.г., индекс экспортных заказов - до 48,8 пункта с 41,4 пункта.

Китайский импорт железной руды в апреле 2009 г. достиг нового рекорда - 53,5 млн т, что на 24,2% выше аналогичного периода 2008 г.

Три крупнейших в мире экспортёра ЖРС (Vale, Rio Tinto и BHP Billiton) зафрахтовали в апреле т.г. 69 судов Capesize для перевозок руды. Это больше, чем число судов, зафрахтованных железорудными гигантами в апреле и мае и 2008 г., на пике балкерного рынка. В т.ч. Vale наняла 25 судов Capesize, Rio Tinto – 20, BHP Billiton - 24.

При этом положительным моментом является тот факт, что это – реальный, а не "виртуальный спрос", и большая часть руды используется для внутренних потребностей КНР, а не просто накапливается в портах, как это бывало ранее. Но есть и отрицательный аспект значительное увеличение перевозок руды из Бразилии в Китай уже начинает сказываться на простоях судов в портах этих стран, а это дополнительные расходы и фрахтователей и фрахтовщиков, которые отнюдь не способствуют стабилизации и развитию фрахтового рынка [2].

В начале апреля т.г. компания Rio Tinto предложила временное 20%-е сокращение цен на железную руду, а также сообщила, что может увеличить свои продажи, используя прямые поставки железной руды мелким и средним китайским стальным компаниям.

"Даже если общее количество импортной руды по долгосрочным контрактам будет меньше, сырьевые компании попытаются увеличить продажи за счет мелких и средних компаний. Кроме того, растущий импорт - это явный сигнал того, что китайский спрос на сырье продолжает расти и текущие цены на руду уже достигли "дна", – отмечают аналитики из Sinosteel Corporation [3,4].

Помимо этого, активизировались поставки в Китай угля. Это, в свою очередь, благоприятно сказалось на тихоокеанском сегменте перевозок судами типа Panamax. Ожидается, что в 2009 г. Китай импортирует около 40 млн т, что соответствует показателям 2008 г.

Также позитивным образом на фрахтовом рынке сказались отмены заказов на судостроительных верфях.

Как подсчитали в норвежском классификационном обществе Det Norske Veritas, глобальный финансовый кризис привел к тому, что верфи потеряли

заказы почти на 500 судов суммарным дедвейтом 37,2 млн т, в т.ч. около 325 балкеров (28,2 млн т или 9,6% заказов), 78 контейнеровозов и 47 танкеров [5,6].

Британское классификационное общество Lloyd's Register зафиксировало отмену 2,3% заказов, а французское Bureau Veritas сообщает об отмене заказов на постройку 40 судов.

Столь большое расхождение в цифрах отражает тот информационный вакуум, который сложился в судостроительной отрасли. Верфи крайне неохотно сообщают общественности об аннулировании контрактов. Да и компании-заказчики, как правило, не торопятся делать это.

Кроме того, многие судостроительные заводы в Китае и Южной Корее намереваются строить суда даже не имея покупателя на них. Они планируют привлечь банковские кредиты или использовать косвенные госсубсидии, чтобы все-таки достроить суда, а затем, когда, возможно, сложится более благоприятная ситуация на рынке, продадут их самостоятельно.

Такие планы верфей вызывают серьезную озабоченность у многих перевозчиков, поскольку судостроители, не желая терять свою прибыль, будут фактически способствовать продолжению кризиса на глобальном фрахтовом рынке. Ведь у заказчиков не просто нет денег на постройку судов, а эти суда вообще будут не востребованными, поскольку заказывались они в расчете на бурный рост мировой торговли.

В апреле т.г. около 20 судов Panamax и Capesize вернулись к перевозкам, но значительное количество старых балкеров все еще не востребовано, так как фрахтователи предпочитают нанимать новый тоннаж.

По состоянию на 30.04.2009 г. без работы оставалось 5% мирового флота суммарным дедвейтом 14,4 млн т (в конце марта т.г. доля недействующего тоннажа составляла 9%, суммарный дедвейт – 17,3 млн т). Из них 146 - суда типа Handysize, 101 - Handymax/Supramax, 44 - Panamax, 23 - Capesize.

Всплеск активности, который наблюдается на глобальном балкерном рынке, похоже, начинает влиять и на коастерный рынок Европы.

По информации норвежских брокеров, тайм-чартерные ставки для коастеров на протяжении апреля т.г. в большинстве сегментов были на минимальном уровне.

Но уже в первой половине мая произошло небольшое увеличение фрахтовых ставок.

Так, фрахт судов дедвейтом 1250–2500 т подорожал в среднем на EUR100. Судно на 1250 т теперь стоит EUR900/день, 1700 т – EUR1100/день, 2500 т – EUR1250/день. Фрахт судна дедвейтом вырос в цене на EUR250 (до EUR1650/день), а дедвейтом 6500 т – на EUR150 (до 2350/день).

Уровень ежедневных доходов судовладельцев при осуществлении обратных рейсов в апреле т.г. все еще оставался ниже уровня операционных затрат. В частности, при перевозках из Восточного и Центрального Средиземноморья, если не найти груз для обратного рейса, едва можно покрыть 40-50% операционных затрат. Поэтому судовладельцы, которым предлагают рейс в порты Черного моря без груза, вступают в жесткий торг с фрахтователями для того, чтобы все-таки покрыть средние расходы.

Однако, как показывает практика, позиции фрахтователей часто берут верх, и многие судовладельцы, оставив свои надежды на увеличение ставок фрахта, пытаются снизить издержки. В результате, в регионе Мраморного моря число выведенных из эксплуатации судов по состоянию на конец апреля т.г. составляло около 145 ед..

Выводы. Таким образом, мировое судоходство, в принципе, преодолело наихудшие негативные последствия падения фрахтового рынка. Сегодняшние уровни фрахтовых ставок позволяют «оставшимся на плаву» судовладельцам в целом вести неубыточный бизнес. Однако остается нерешенной проблема новостроя, который с конца 2009, начала 2010 годов должен начать массово вводиться в эксплуатацию и здесь необходима правительственная поддержка, которая бы стимулировала верфи максимально увеличить срок строительства флота. Понятно, что полностью отказаться от него невозможно, ибо это те же перевозки руды в Китай, но найти «золотую середину» необходимо для того, чтобы обеспечить хотя бы минимальный уровень функционирования морского судоходства.

Литература.

1. UNCTAD/ Trade and Development Report, 2009 (/TDR/2009) – UN, Geneva, 2009, 218 p.
2. Amy Lovelock Blocked Ports, Rising Rates; Diagnosis – Dry Bulk Flu!// http://www.clarksons.net/markets/feature_display.asp?section=&news_id=29451&title=Blocked+Ports%2C+Rising+Rates%3B+Diagnosis+%96+Dry+Bulk+Flu%21
3. Martin Stopford China - One Tonne per-capita Imports in 2009. http://www.clarksons.net/markets/feature_display.asp?section=&news_id=29377&title=China+-+One+Tonne+per-capita+Imports+in+2009%3F
4. Calum Kennedy A Home for Chinese Steel Production...? http://www.clarksons.net/markets/feature_display.asp?section=&news_id=29340&title=A+Home+for+Chinese+Steel+Production%85%3F
5. Martin Stopford Shipbuilder's Ships Keep Slip Sliding Away http://www.clarksons.net/markets/feature_display.asp?section=&news_id=29293&title=Shipbuilder%92s+Ships+Keep+Slip+Sliding+Away
6. Martin Stopford Too Much Orderbook - But How Much Too Much? http://www.clarksons.net/markets/feature_display.asp?section=&news_id=29182&title=Too+Much+Orderbook+-+But+How+Much+Too+Much%3F

Abstract

S. Debel

World Freight Market and global crisis

Article presents basis role of shipping in a world economy, analyses the influence of world financial crisis on a chartered market of dry-cargo ships and market of vessel's new building condition and basis measures on diminishing of putting ships into exploitation for the improvement of chartered market condition.