

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА БАЛКЕРНОГО ТОННАЖА

Тостоган В.Г.

Розглядається стан ринку масових вантажів з 2003 по 2008 роки. Дано економічну оцінку факторам, що сприяли значному підвищенню фрахтових ставок у 2007-2008 роках диференційовано за основними дедвейт ними групами суден та основними напрямками перевезень. Проаналізовано попит та пропозицію тоннажу. Зроблено висновки відносно перспектив розвитку ринку перевезень масових вантажів.

Введение. На перевозки сухих массовых грузов приходится примерно 40% совокупного объема грузов, перевозимых морем. Понимание этого сегмента морских перевозок позволяет получить представление о состоянии сектора сырьевых товаров, который оказывает сильное влияние на нашу экономику, что, однако, зачастую ускользает от внимания большинства исследователей. Начиная от железной руды, которая после переплавки и восстановления превращается в потребительские товары, и заканчивая фосфатами, которые используются для удобрения сельскохозяйственных культур, употребляемых в пищу, данный сектор охватывает пять основных массовых грузов (железную руду, зерно, уголь, бокситы/глинозем и фосфаты) которые кроме всего прочего являются стратегическими группами товаров украинской экономики.

Исходя из изложенного, **целью настоящей статьи** является исследование тенденций и пропорций, сложившихся на рынке перевозок сухих массовых грузов непосредственно перед началом финансового кризиса.

Результаты. На протяжении последних четырех лет рынок сухих массовых грузов характеризовался существенным ростом, и в 2007 году, 1-й половине 2008 г. эта тенденция сохранилась. В 2007 году Китай импортировал 380 млн. т железной руды по сравнению со 148 млн. т в 2003 году. За тот же период спрос на уголь в Азии увеличивался примерно на 30 – 40 млн. т в год. Рассчитываемый компанией "Дрюри" индекс доходности балкерного тоннажа повысился с менее чем 4500 пунктов в начале года до более 11 000 пунктов в конце года. Год начался с увеличения объемов долгосрочного фрахтования, что во многом было связано со стабилизацией цен на железную руду. Эта уверенность рынка проявилась в увеличении портфеля заказов на новый балкерный тоннаж, объем которого составил примерно 5 млн. т дедвейта. О высоком спросе на балкерный тоннаж можно судить по повышению средних цен на пятилетние суда типа "Кейпсайз", которые возросли с 30,3 млн. долл. в 2003 году до 105,7 млн. долл. в 2007 году [1]. По сообщению, судно "Анангел хеппинесс" класса "Кейпсайз" было зафрахтовано по ставке, которая окупит стоимость судна всего за пять лет, хотя срок эксплуатации такого судна может достигать 25 лет. В апреле 2007 года средние показатели доходного для

современного судна класса "Кейпсайз" составляли 93 260 долл. в день, к маю они превзошли отметку 100 000 долл. в день и достигли 102 916 долл. в день, а к лету 2008 г. перевалили за 200 000 долл. в день. В некоторых случаях фрахтовые ставки в расчете на тонну груза превышали, по сообщениям, стоимость самого груза. Высокий спрос на суда типа "Кейпсайз" объяснялся ростом мирового производства стали, объем которого увеличился в первом квартале 2007 года на 10,2% по сравнению с предыдущим годом и достиг 318,3 млн. т. Сокращение производства стали в Северной Америке в марте 2007 года по сравнению с тем же периодом предыдущего года компенсировалось его увеличением главным образом в Азии в результате чего в первом квартале года уровень производства был на 16,3% выше, чем за тот же период 2006 года. В первом квартале 2007 года Китай импортировал в общей сложности 100,19 млн. т железной руды [3].

Задержки с отгрузкой угля в австралийских портах достигали 50 дней. Спрос на новые суда класса "кейпсайз" привел к тому, что объем портфеля заказов в 2007 году соответствовал 87% существующего флота. Резко возрос спрос на очень крупные рудовозы, в частности было заказано 65 новых таких судов, что в два раза превышало количество действующих судов. Спрос на новые балкеры привел к тому, что портфель заказов возрос с 90 млн. т дедвейта в начале года до 240 млн. т дедвейта в конце года.

Китайское правительство сначала в мае 2007 года, а затем в декабре повысило экспортные налоги на сталь, с тем, чтобы решить проблемы, касающиеся баланса торговли с Европой и Соединенными Штатами. Также в декабре китайское правительство ввело новый импортный налог на железную руду. В мае 2008 года конъюнктура на рынке судов типа "кейпсайз" была примерно такой же, как и в ноябре 2007 года, что предвещало еще один хороший год для судовладельцев. Бум на рынке балкерного тоннажа достиг беспрецедентного уровня: уровень ставок превысил 300 000 долл. в день при фрахтовании крупного судна класса "кейпсайз". Балкер "Чайна стил тим" 2006 года постройки дедвейтом 203 512 т был зафрахтован по ставке 303 000 долл. в день для перевозки железной руды из Бразилии в Китай. Эта ставка в три раза превышала ставку, по которой он был зафрахтован за месяц до этого компанией "Свисс марин" (95 000 долл. в день) [5].

Столь высокий спрос объяснялся неудачной попыткой китайских импортеров согласовать фрахтовые ставки для перевозки австралийского сырья. Горнодобывающие предприятия "Би-Эйч-Пи Биллитон" и "Рио Тинто групп" увязли в переговорах с китайскими металлургическими компаниями по поводу договорных цен на железную руду в 2008 году [2]. В частности, они настаивали на получении грузовой надбавки в связи с их выгодным географическим положением по сравнению с Бразилией, являющейся их основным конкурентом. Бразильская компания "Вале" ранее добилась повышения ставок на 65%, однако Австралия находится ближе к Китаю, чем Бразилия. Австралийские горнодобывающие предприятия хотели добиться более значительного повышения ставок, отражающего экономию на транспортных расходах; в конечном счете в июне 2008 года они добились этого, в частности повышения ставок на 96%. Данный довод можно проиллюстрировать следующим примером: перевозка железной руды из Австралии в Китай

обходится примерно в 45 долл. за тонну по сравнению со 107 долл. за тонну из Бразилии. Более длительное время в пути между Китаем и Бразилией, чем из Китая в Австралию, означает увеличение задействованного на данном маршруте общего тоннажа судов типа "кейпсайз", что приводит к еще большему повышению транспортных расходов. Круговой рейс между Бразилией и Китаем занимает в среднем около 74 дней по сравнению с примерно 30 днями между Австралией и Китаем. Для перевозки 1 млн. метрич. т в год из Австралии в Китай требуется 0,59 судна класса "кейпсайз" дедевейтом 170 000 т по сравнению с 1,27 судна при перевозке из Бразилии. Теоретически это означает, что одно судно класса "кейпсайз" может сделать либо 5 круговых рейсов из Бразилии в Китай в течение одного года или 12 круговых рейсов из Австралии в Китай. Несмотря на тупиковую ситуацию в переговорах между китайскими металлургическими компаниями и австралийскими экспортёрами сырья, в марте 2008 года Австралия экспортировала 26,5 млн. т железной руды, что на 30,4% больше, чем в предыдущем месяце, и на 57,7% больше, чем в том же месяце 2007 года. Совокупный объем экспорта железной руды из Австралии в первом квартале 2008 года возрос по сравнению с первым кварталом 2007 года на 26,4% до 74,1 млн. т. В первом квартале 2008 года поставки в Китай увеличились на 35,3% до 41,7 млн. т, что примерно 56% совокупного экспорта [5]. В то же время это не препятствовало существенному снижению фрахтовых ставок на балкерный тоннаж, главным образом в секторе судов класса "кейпсайз", в начале 2008 года. Данное снижение в основном было связано с периодом китайского Нового года, в течение которого ставки обычно снижаются, и закрытием на ремонт железорудного терминала в Бразилии. Однако наибольшее воздействие оказали переговоры о ценах между бразильским производителем железной руды компанией "Вале" и азиатскими металлургическими предприятиями, которые привели к задержкам в отправке ряда партий железной руды. Затянувшиеся разногласия привели к тому, что некоторые суда ушли в балласте из Китая на терминал компании "Вале" при отсутствии грузов к погрузке.

В условиях увеличивающегося спроса на перевозки массовых грузов провозная способность мирового балкерного флота возросла в конце 2007 года на 6,4% (23 млн. т дедевейта) и достигла 391,1 млн. т дедевейта. В общей сложности в 2007 году на воду было спущено 315 балкеров совокупным дедевейтом 24,7 млн. т. Совокупный тоннаж новых заказанных балкеров в конце 2007 года был больше, чем в случае судов любых других типов. Объем заказов на балкерный тоннаж соответствовал 57% действующего балкерного флота и 87% в секторе судов класса "кейпсайз" [4].

2007 год и первая половина 2008 г. стали одним из самых лучших периодов для сектора балкерного тоннажа: балтийский фрахтовый индекс балкерного тоннажа резко возрос: с 4421 пункта в январе до 9143 пунктов при максимальной отметке 11 039 пунктов в середине ноября. Повышательная тенденция продолжалась до мая 2008 года, когда данный индекс достиг беспрецедентно высокой отметки 11 793 пункта, но затем существенно снизился и в декабре 2008 года составил всего 6% от своего наибольшего значения. Средний уровень балтийского фрахтового индекса балкерного тоннажа за 2007 год составил 7276 пунктов, что более чем в два раза превышает

средний уровень 2006 года (3239 пунктов). Балтийский индекс для судов типа "панамакс" составил в среднем за 2007 год 7133 пункта по сравнению с 3070 пунктами в 2006 году. В случае судов класса "кейпсайз" балтийский индекс также существенно повысился: с 4385 до 10 299 пунктов [5] .

Как и в 2006 году, месячные индексы фрахтовых ставок на рынке сухогрузного трампового тайм-чартерного и рейсового тоннажа существенно повысились в течение 2007 года (см. таблицу 1). На протяжении большинства месяцев оба индекса возрастали по сравнению с предыдущим месяцем. В декабре 2007 года индекс фрахтовых ставок на рынке сухогрузного трампового тайм-чартерного тоннажа повысился по сравнению с январем 2007 года на 88% и достиг 926 пунктов. За тот же период индекс фрахтовых ставок на рынке сухогрузного трампового рейсового тоннажа практически удвоился и достиг 1251 пункта.

В отличие от 2006 года, ставки при фрахтовании судов типа "кейпсайз" для круговых рейсов на трансатлантических маршрутах продолжали повышаться на протяжении всего 2007 года. В начале года ставки находились на уровне 73 628 долл. в день и достигли максимальной отметки 187 045 долл. в день в ноябре, но затем снизились к концу года до в среднем 165 680 долл. в день. В конце года уровень ставок более чем в два раза превышал их уровень в январе 2007 года, и, согласно прогнозам, они сохранятся выше отметки 100 000 долл. в день на протяжении большей части 2008 года. На маршрутах между Сингапуром/Японией и Австралией динамика ставок была сходной с их динамикой на трансатлантических маршрутах. В секторе судов типа "кейпсайз", работающих на маршрутах между Сингапуром/Японией и Австралией, фрахтовые ставки существенно возросли в 2007 году, в частности суда этого класса отфрахтовывались по ставке 66 630 долл. в день в начале года по сравнению с 25 840 долл. в день в том же периоде 2006 года и по ставке 177 889 долл. к концу года. Наиболее существенный рост ставок был отмечен на маршрутах между Европой и Дальним Востоком, на которых ставки возросли на 185% с декабря 2006 года до конца 2007 года. В январе 2007 года ставки находились на минимальном за год уровне 85 040 долл. в день, а максимальной отметки 235 990 долл. в день они достигли в ноябре 2007 года, но затем снизились до 216 940 долл. в день в конце года. Фрахтовые ставки на суда класса "хэндимакс", работающие из портов Северной Европы на порты Дальнего Востока, существенно повысились в 2007 году: с 34 560 долл. в день в январе до 67 920 долл. в день к концу года.

В первой половине 2007 года расчетные ставки при фрахтовании судов на 12-месячный срок (с незамедлительной подачей судна) оставались довольно стабильными. Во втором полугодии они повысились, достигнув пиковой отметки в ноябре и немного снизившись к концу года. Суда типа "кейпсайз" дедвейтом 170 000 т и возрастом от одного до пяти лет отфрахтовывались по ставке 63 000 долл. в день в январе 2007 года по сравнению с 34 000 долл. в день в том же периоде 2006 года и достигли максимальной отметки 165 000 долл. в день в ноябре. С января 2006 года по январь 2007 года ставки на такие суда возросли на 98,4%. Для сравнения можно отметить, что повышение ставок в секторе судов дедвейтом 150 000 т и возрастом 10-15 лет составило лишь 50%, что отражает более высокий спрос на современные и более крупные суда.

Фрахтовые ставки на суда типа "панамакс" дедвейтом 70 000-75 000 т и возрастом от одного до пяти лет в январе находились на уровне 31 000 долл. в день (17 800 долл. в день в январе 2006 года) и повысились до 73 000 долл. в день в конце года. Фрахтовые ставки на суда класса "хэндимакс" возрастом от пяти до 10 лет составляли 24 500 долл. в день в январе 2007 года по сравнению с 14 000 долл. в день в том же месяце 2006 года. Средние фрахтовые ставки на суда этого типа достигли к концу года 50 375 долл. в день. Сходный тренд был характерен для ставок на десятилетние суда типа "хэндисайз": в начале года они составляли 15 500 долл. в день и практически удвоились к концу года до 29 500 долл. в день. В первой половине 2008 года ставки на суда всех размеров независимо от их возраста продолжали повышаться.

Таблица 1
Фрахтовые индексы сухогрузного тоннажа, 2005-2008 годы²

Период	Сухогрузный трамповый тайм-чартерный тоннаж (1972 = 100)				Сухогрузный трамповый рейсовый тоннаж (1985 = 100)			
	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год
Январь	505	302	491	812	677	294	632	1018
Февраль	481	298	480	657	715	292	577	908
Март	530	327	550	810	565	321	644	1221
Апрель	507	326	576	795	624	325	707	1080
Май	440	323	671	1055	552	304	712	1544
Июнь	373	331	626	1009	412	359	759	1250
Июль	313	360	673		342	421	875	
Август	290	417	718		285	475	920	
Сентябрь	328	447	828		352	518	1078	
Октябрь		450	985		391	522	1044	
Ноябрь		447	1013		376	463	1280	
Декабрь	320	484	926		332	594	1251	
Среднегодовой показатель	401	376	711	856	469	407	873	1 170

В 2007 году конъюнктура в секторе судов типа "кейпсайз" характеризовалась повышательной тенденцией при пиковых ставках в ноябре. Ставки на перевозку железной руды из Бразилии в Китай в начале года находились на уровне 35,50 долл. за тонну по сравнению с 22 долл. за тонну в январе 2006 года и повысились к концу года до 86,35 долл. за тонну. Повышение ставок между январем 2007 года и январем 2008 года составило чуть более 80%. Наиболее значительное повышение ставок было отмечено в перевозках зерна между портами Мексиканского залива и ренджа Амстердам/Роттердам/Антверпен, в частности ставки на суда дедвейтом 50 000-

² Секретариат ЮНКТАД на основе Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Reveiew*, различные выпуски. Все индексы округлены до ближайшей целой величины

60 000 т возросли за период с января 2007 года по январь 2008 года на 183%. В наименьшей степени ставки возросли в секторе балкеров дедвейтом 60 000-70 000 т, работающих между портом Ричардс-Бей и средиземноморскими портами, в частности ставки за год повысились на этом направлении на чуть более чем 20%. Таким образом, фрахтовые ставки на балкеры всех размеров, работающие на основных маршрутах, повысились так же, как и в 2006 году.

Выводы. Таким образом, ситуация сложившаяся на рынке балкерного тоннажа свидетельствует о том, что в преддверье предполагаемого сокращения рынка, которое предсказывалось еще в первой половине 2007 г. с началом в третьем квартале 2008, как результат массового спуска на воду значительного объема вновь построенных судов, и соответственного изменения соотношения между спросом и предложением, могут быть достигнуты абсолютные максимумы фрахтовых ставок. Кроме того ажиотажный спрос на сырьевые товары, «подогреваемый» падением курса доллара к евро и другим валютам, позволил рынку достигнуть по существу необоснованных значений, при которых фрахт на перевозку значительно превышал текущую цену сырья, но вложение средств в индексы, которые в перспективе должны были сделать такое соотношение несущественным играло наруку морским перевозчикам. Схожесть сегодняшней ситуации в мировой экономике позволяет надеяться, что урегулирование соотношения спроса и предложения тоннажа, посредством постановки на прикол или утилизации части флота, могло бы обеспечить рост фрахтовых ставок, по крайней мере до уровня, близкого к значениям 2006 года, что в конечном счете обусловило бы большие экономические выгоды судовладельцам.

Литература

1. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2007 Report by the UNCTAD secretariat // UNCTAD/RMT/2007 // UNITED NATIONS New York and Geneva, 2007 – 147 p.
2. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2008 Report by the UNCTAD secretariat // UNCTAD/RMT/2008 // UNITED NATIONS New York and Geneva, 2008 - 160 p.
3. Fearnleys, *Review 2006*; Clarkson Research Service, *Shipping Review and Outlook*, 2006 and 2007, и Clarkson Research Service, *Dry Bulk Trade Outlook*, May and June 2007
4. <http://fearnbulk.com/index.gan?id=146&subid=0>.
5. Clarkson's Dry Bulk Trade Outlook, Vol. 14, No.5, Dec. 2008: 50 p.

Abstract

V. Tostogan

Prospects of dry bulk shipping market

Article presents condition of bulk cargo market from 2003 to 2008. An economic evaluation is given to the factors which was instrumental in the considerable increase of shipping's rates in 2007-2008 years deadweight is differentiated after basic by them by the groups of ships and basic directions of transportations. Demand and supply of tonnage is analyzed. Conclusions are done in relation to the prospects of market of transportations of mass loads development.