



Морское судоходство стран АТР в условиях экономического кризиса*

Т.Д. Хузиятов

Перевозка готовой продукции

Готовая продукция перевозится преимущественно контейнеровозами или специализированными судами, например, автомобилевозами. Аналогично Балтийскому фрахтовому индексу BDI, ставки фрахта контейнеровозов определяются по соответствующим индексам, например, по Гамбургскому индексу NIX¹¹, который формирует котировки ставок тайм-чартера¹² контейнеровозов по данным Гамбургской ассоциации судовых брокеров. Согласно индексу NIX, снижение ставок чартера для различных типов контейнеровозов за период с февраля 2008 г. по февраль 2009 г. составило от 24 до 75%¹³. На рисунке 2 показано изменение ставок тайм-чартера отдельных типов контейнеровозов в 1996 – 2009 гг.

Издержки фрахта контейнеровозов, очевидно, влияют на тарифы на перевозку контейнеров, устанавливаемые судоходными компаниями для грузовладельцев. Например, в начале 2009 г. некоторые судоходные компании предлагали перевозку контейнера из Китая в Дубай по ставке 250 долл. США, тогда как в сентябре 2008 г. она составляла около 1000 долл. США.

Однако, как и в сегменте перевозок сухих насыпных грузов, глобальное снижение ставок фрахта контейнеровозов объясняется не только падением спроса, но и избыточным предложением тоннажа. В настоящее время портфель заказов контейнеровозов на судовых поверхностях мира составляет почти 50% существующего контейнерного флота (по контейнеровместимости), а

по состоянию на конец февраля 2009 г. от 9 до 11% флота простаивало¹⁴. Более того, ставки фрахта на конкретных маршрутах зависят от многочисленных факторов, которые не обязательно связаны с мировым экономическим кризисом. Они могут определяться характеристиками порта конкретной страны, дисбалансом в торговле, эффектом масштаба, уровнем конкуренции, вопросами безопасности и др.

Глобальный экономический кризис, конечно, оказывает влияние на размещение контейнерного флота и на объемы грузооборота портов. Хотя мировой контейнерный флот продолжает расти в связи со спуском на воду ранее заказанных судов, все больше контейнеровозов снимаются с линий или размещаются на других маршрутах. Если сравнить данные по размещению флота в июле 2008 г. и в феврале 2009 г., то, в частности, произошло сокращение флота (по контейнеровместимости) на чилийских (на 22%), барбадосских (33%), индийских (2%), китайских линиях (5%)¹⁵. Данные по грузообороту портов дают дополнительную информацию о спаде контейнеризованной торговли. Сравнение показателей января 2008 г. и января 2009 г. показывает, что контейнерный оборот Сингапура снизился на 19%, Гонконга – на 23%, Лонг-Бич – на 14%, Гавра – на 25%¹⁶.

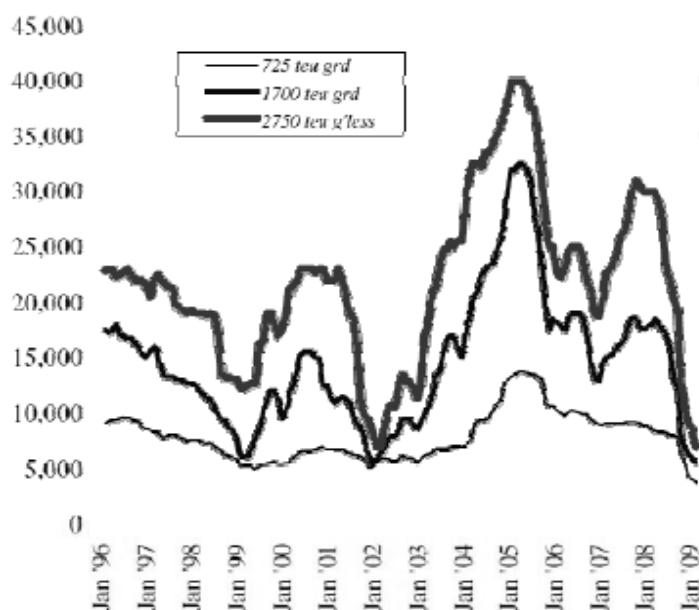
Что касается торговли транспортными средствами, то экономический кризис вызвал снижение спроса, что привело к появлению избыточного тоннажа специализированных автомобилевозов, которые теперь нередко используются как хранилища для нераспроданных автомобилей.

*Окончание статьи. Начало в №12 за 2009 г.



Рисунок 2

Ставки тайм-чартера контейнеровозов (долл. США в сутки, 1996 – 2009 гг.)



Примечания: teu – контейнер в 20-футовом эквиваленте; grd – контейнеровоз, оснащенный кранами; g'less – контейнеровоз без кранов.

Источник: Container Intelligence Monthly (2009 March) // Clarkson Research Services. – www.crsi.com

Перевозка нефти и нефтепродуктов

Ставки фрахта танкеров также находятся на историческом минимуме, правда, в отличие от балкерного сегмента, опускались они не с рекордных высот. Экономический кризис привел к сокращению спроса на энергоносители, хотя ранее прогнозировалось увеличение перевозочных мощностей в 2009 г. на 13%¹⁷. На Рис. 3 и Рис. 4 показана динамика индексов фрахтовых ставок на нефтеналивные танкеры («грязные танкеры», перевозящие сырую нефть) и нефтепродуктовоы («чистые танкеры», перевозящие дизельное топливо, газойль и керосин).

2. Предложение: компоненты морского бизнеса.

Морской транспорт как основа мировой торговли товарами, сам, вероятно, является наиболее глобализированной отраслью. Типичная торговая сделка может вовлекать поставщи-

ков товаров и услуг из двух десятков разных стран. О взаимозависимости участников международных морских перевозок можно судить по следующему (гипотетическому, но вполне вероятному) примеру. Контейнер, изготовленный в Китае, и наполненный товарами из Непала, экспортируется через индийский порт. Портом оперирует концессионер из Дубаи, он использует краны, собранные в Малайзии, и программный продукт, разработанный в Бельгии. Контейнеровоз, построенный в Корее, находится в собственности немецкого инвестиционного фонда, управляется кипрской компанией, оператором при этом является датский перевозчик, а судно несет флаг Панамы. Судно сертифицировано классификационным обществом из США, экипаж сформирован из граждан Филиппин на основе глобальных конвенций, принятых Международной организацией труда. Судовой агент в порту принадлежит норвежской сети, экспедитор – из Швейцарии, компания взаимного страхования – из Великобритании. По пути в Голландию судно отбивается



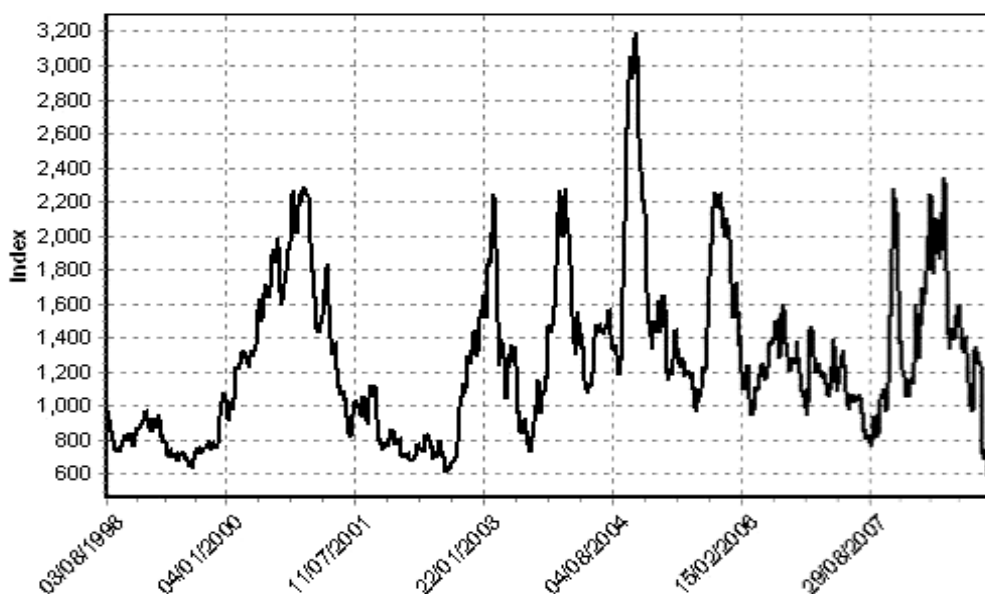
от сомалийских пиратов, платит сбор за прохождение Суэцкого канала Египту, бункеруется топливом в Испании, применяет правила Международной морской организации, чтобы избежать разлива нефти у берегов Франции.

Чтобы понять, какие компании и страны в

наибольшей степени пострадали от экономического кризиса, имея в виду спад спроса на услуги морских перевозок, представим конфигурацию и взаимосвязь отдельных сегментов данной отрасли и их значение с точки зрения доли рынка.

Рисунок 3

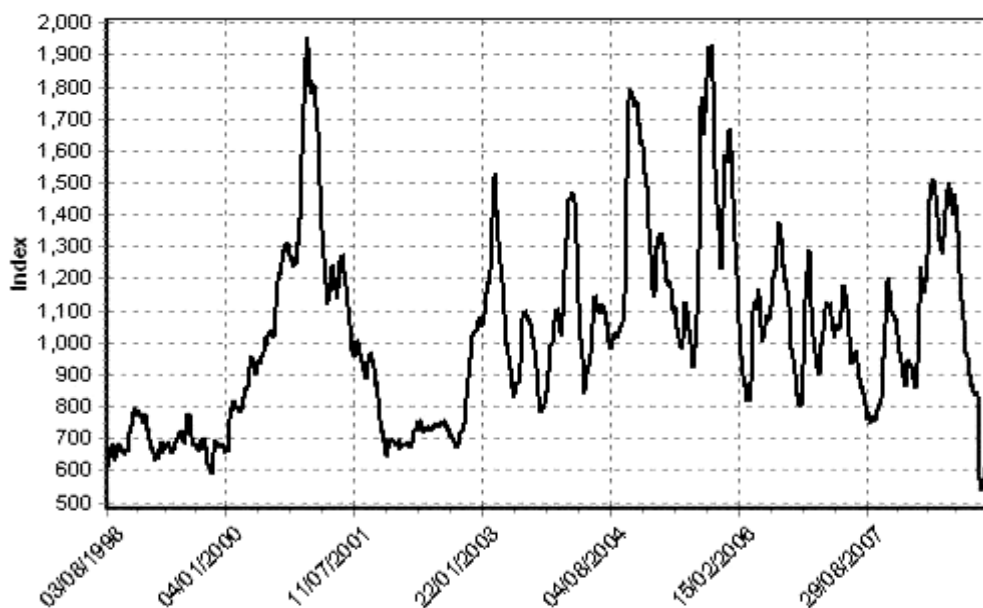
Балтийский фрахтовый индекс для нефтетанкеров (1985–2009 гг.)



Источник: The Baltic Exchange. – www.balticexchange.com

Рисунок 4

Балтийский фрахтовый индекс для нефтепродуктовозов (1985–2009 гг.)



Источник: The Baltic Exchange. – www.balticexchange.com



Линейный флот

20 ведущих перевозчиков обеспечивают около 70% контейнеровместимости флота (см. таблицу 1). 4 из 10 крупнейших компаний базируются в Европе, 6 – в Азии. Компании-операторы склонны брать значительную часть судов во фрахт; при этом их собственники часто являются «неоперирующими», т.е. не занимаются непосредственным ведением данного бизнеса. Владение контейнерным флотом менее сконцентрировано, чем оперирование им. Три крупнейших собственника контейнерного флота являются «оперирующими» (Maersk, MSC и Evergreen). Самым большим «неоперирующим» собственником является немецкая компания C-P Offen, которая контролирует 90 судов вместимостью 355 тыс. TEU. В Европе владение и оперирование судами, как правило, в большей степени разделены между различными компаниями, чем в Азии, где компании владеют сравнительно большей частью оперируемого ими флота. Крупнейшие собственники контейнерного флота из числа развивающихся стран базируются в Китае, на Тайване, в Сингапуре, Корее, Гонконге, Малайзии, Турции, Объединенных Арабских Эмиратах (ОАЭ) и Иране¹⁸.

Балкерный флот

Мировой балкерный флот контролируется, кроме группы развитых стран, такими странами, как Китай, Республика Корея, Гонконг, Тайвань, Турция, Индия, Сингапур, Иран, ОАЭ, Вьетнам, Хорватия и Таиланд.

Танкерный флот

Крупными контролирующими странами в сегменте танкерного флота являются Китай, Сингапур, Саудовская Аравия, Гонконг, Россия, Республика Корея, Индия, Малайзия, Иран, ОАЭ, Тайвань, Кувейт, Турция, Индонезия и Бразилия.

Судостроение

Крупнейшие верфи по строительству контейнеровозов расположены в Азии, в частности, в Республике Корея, на Тайване, в Китае и на Филиппинах. Четыре крупнейшие судостроительные компании находятся в Республике Корея, где строится почти две трети контей-

неровозов, а также около 40% крупных танкеров. Япония является крупнейшим судостроителем в сегменте балкеров, опережая Республику Корея, Китай и Тайвань.

Классификационные общества

Классификационные общества – организации, присваивающие класс судам по соответствующим классификационным требованиям и осуществляющие надзор за ними во время строительства и эксплуатации. Десять крупнейших классификационных обществ образуют Международную ассоциацию классификационных обществ (МАКО). В совокупности они контролируют около 90% рынка¹⁹. Эти компании базируются в Великобритании, Германии, Италии, Китае, Корее, Норвегии, России, США, Франции и Японии. Растущий мировой флот (даже простаивающий) означает расширение бизнеса классификационных обществ.

Компании взаимного страхования

Большинство компаний взаимного страхования (Protection and Indemnity Clubs, P&I Clubs), образованных судовладельцами, базируются в Великобритании; часть клубов расположена в странах Скандинавии, Азии и Северной Америки. В совокупности основные клубы, формирующие Международную группу компаний взаимного страхования, контролируют 95% тоннажа мирового флота²⁰. Доходы страховых компаний образуются не только из страховых премий, но и в значительной мере из инвестиций, однако из-за повсеместного снижения рыночной стоимости акций эта часть дохода сведена к минимуму. Поскольку большинство таких клубов находятся в совместном оперативном управлении, их члены (судовладельцы), скорее всего, столкнутся с необходимостью внесения дополнительных взносов в фонды взаимного страхования.

Комплектование экипажей

Крупнейший поставщик моряков – Филиппины (28% общей численности экипажей мирового торгового флота). Кроме того, в значительной мере экипажи формируются за счет граждан Индии, Индонезии, Китая, Польши, России и Украины. С целью измерения масштабов влияния мирового экономического спада на судоходство на Филиппинах создана сис-



тема еженедельного информирования о ситуации с наймом моряков. Около 270 тыс. филиппинцев заняты на судах мирового флота, и сокращения рабочих мест могут оказать заметное влияние на состояние экономики страны. Денежные переводы моряков составляют пятую часть из общей суммы поступлений (16,4 млрд. долл. США) от филиппинцев, занятых на работах за рубежом.

Разделка судов

99% разделки судов на металлолом (т.е. утилизации старых судов) осуществляется в странах Азии. Наибольшая доля на этом рынке принадлежит Бангладеш, за которой следуют Индия, Китай, Пакистан и Турция. Разделка судов на металлолом – один из небольшого

числа сегментов, связанных с судоходством, которые выигрывают от кризиса. В 2008 г. было разделано судов дедвейтом более 7,5 млн т (для сравнения: в 2007 г. – 4,8 млн т, в 2006 г. – 7,4 млн т). Сегмент разделки судов на металлолом переживает самый высокий рост в истории, вызванный резким снижением ставок фрахта на многие типы судов под влиянием экономического кризиса. В 2009 г. ожидается трехкратное увеличение масштабов разделки; более 1000 судов ждут своей очереди на разделочных площадках, которые не справляются с объемом работ²¹. С другой стороны, разделочные площадки с горами металлолома тоже страдают от экономического кризиса, поскольку за неполный год цены на стальной лом снизились с 700 до 200 долл. США за тонну.

Таблица 1

Крупнейшие операторы контейнеровозов (по состоянию на январь 2009 г.)

<i>Начало 2009 г.</i>	<i>Середина 2008 г.</i>	<i>Оператор</i>	<i>TEU</i>	<i>Судов</i>	<i>Изм. за 5 мес., TEU</i>	<i>Изм. за 5 мес., судов</i>
1	1	APL-Maersk	2 029 142	538	-11 725	-9
2	2	MSC	1 468 982	428	137 262	19
3	3	CMA CGM	985 351	378	34 463	-14
4	4	Evergreen Line	622 805	174	-11 702	-8
5	5	Hapag-Lloyd	495 681	131	-5 647	-6
6	6	COSCO Container L,	489 440	150	5 465	-5
7	7	APL	482 702	133	25 308	2
8	8	CSCL	446 678	142	17 750	6
9	9	NYK	424 126	117	7 291	-5
10	11	MOL	379 427	111	4 180	-3
11	10	Hanjin / Senator	368 825	88	-10 456	-4
12	12	OOCL	360 928	85	3 744	1
13	13	K Line	317 547	95	12 232	3
14	16	Hamburg Süd	314 683	119	25 462	2
15	15	Yang Ming Line	298 694	80	4 195	-4
16	17	CSAV Group	294 541	95	14 408	3
17	14	Zim	261 770	98	-39 746	-20
18	18	Hyundai M,M,	249 060	57	-5 085	-1
19	19	PIL	187 042	110	-7 998	-9
20	21	UASC	153 530	47	15 822	2

Примечание: TEU – контейнеры в 20-футовом эквиваленте. Источник: Информационно-аналитическое агентство Infranews. – www.infranews.ru



3. Влияние кризиса на поставщиков услуг, связанных с морским судоходством.

За исключением нескольких стран Южной и Восточной Азии, активно занимающихся разделкой судов, ряд стран АТР оказались под серьезным воздействием падения спроса на услуги морских перевозок. Крупнейшие судостроители региона – Китай, Республика Корея и Вьетнам – столкнутся со значительными объемами отмены уже заключенных контрактов и сокращением до минимума новых контрактов. В странах-поставщиках портовых услуг (особенно в контейнерном сегменте) – Гонконге, Китае, Малайзии и Сингапуре – неизбежно произойдет снижение объемов портового оборота. Страны, получающие валютные переводы от моряков (Филиппины, Россия), также пострадают.

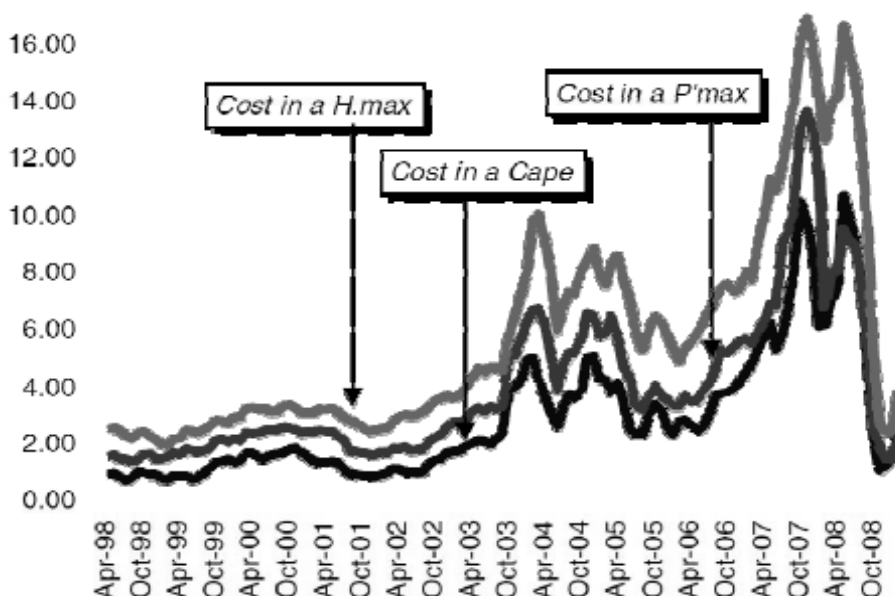
Сильнейшее влияние кризис, вероятно, окажет и на те страны, которые контролируют значительный торговый флот (Гонконг, Китай, Республика Корея, Сингапур и Тайвань). В совокупности на их долю приходится около 20% мирового флота балкеров, контейнеровозов и танкеров. Видимо, в худшем положении окажется

Республика Корея с ее значительным флотом балкеров, контейнеровозов и танкеров, большим объемом портового контейнерного оборота и крупными мощностями судостроительных верфей.

Если поставщики транспортных и связанных с ними услуг страдают от низких ставок фрахта, то грузовладельцы (импортеры и экспортеры) выигрывают от снижения транзакционных издержек. До середины 2008 г. высокие ставки фрахта, дефицит судов и «пробки» в портах все с большим беспокойством рассматривались как препятствия росту торговли. В настоящее время транспортные издержки грузовладельцев существенно сократились. Как видно на рисунке 5, в октябре 2008 г. перемещение 1 т насыпного груза на 1000 миль на небольшом сухогрузе класса Handymax (дедвейтом 15000 – 35000 т) стоило экспортеру или импортеру около 3 долл. США, тогда как в феврале 2008 г. – около 16 долл. США. Однако, волатильность транспортных издержек повышает риски для поставщиков транспортных услуг, которые мало что могут предпринять в отношении колебаний стоимости фрахта.

Рисунок 5

Транспортные издержки для насыпных грузов
(в долл. США за перемещение 1 т груза на 1000 миль)²²



Источник: Clarkson Research Services. – www.crsi.com



Риунок 5 показывает также значение экономики, основанной на масштабах оказываемых услуг, для международных перевозок. Издержки перевозки единицы груза на крупных судах значительно ниже, чем на малых. Сходные отличия характерны и для контейнеровозов, и для танкеров. Более того, экономия, основанная на масштабах оказываемых услуг, применима к портам и поставщикам других транспортных услуг. Страна, которая торгует больше, при равных прочих условиях получает выгоды от более низкой стоимости транспортных услуг, что, в свою очередь, усиливает конкурентоспособность страны в международной торговле.

Примечания:

¹¹ Гамбургский индекс НИХ – индекс ставок тайм-чартера контейнеровозов. Публикуется Гамбургской ассоциацией судовых брокеров. Единственный в мире независимый индекс, основанный на анализе тайм-чартерных ставок контейнеровозов. Основан на обширной базе данных, предоставляемых примерно 30 судовыми брокерами, базирующимися в Гамбурге (гамбургские брокеры контролируют около 75% тоннажа контейнеровозов, доступных на свободном рынке). Индекс публикуется ежемесячно и учитывает такие факторы, как размерные категории судов (их 10), наличие кранов на борту судна, стоимость аренды ячейки под контейнер и др.

¹² Тайм-чартер – в торговом мореплавании договор фрахтования судна с экипажем на время.

¹³ Hamburg Index Containership Time-Charter-Rates. - http://www.vhss.de/containership_time-charter-rates_eng.php; Hoffmann, Jan, and Valentine, Vincent. The Global Economic crisis – Linkages to Shipping // UNCTAD Transport Newsletter No. 42 (2009). – P. 11.

¹⁴ Containerisation International Online, 28 February 2009. – www.ci-online.co.uk; Journal of Commerce. 27 February 2009. – www.joc.com

¹⁵ Containerisation International Online, 20 February 2009. – www.ci-online.co.uk

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Lloyd's List, 25 February 2009. – www.lloydslist.com

¹⁸ Review of Maritime Transport 2008. Report by the UNCTAD Secretariat. United Nations. New York and Geneva, 2008. – PP. 45-48, 79-87.

¹⁹ www.iacs.org.uk

²⁰ International Group of P&I Clubs. – www.igpandi.org

²¹ Lloyd's List, 4 March 2009. – www.lloydslist.com / The Baltic Exchange. – www.balticexchange.com / The Shipping News (www.shipping-news.net). Valentine, Vincent. Declining freight rates: Opportunities and challenges for developing economies // UNCTAD Transport Newsletter No. 41 (2008). – P. 15-19.

²² Сухогрузы классов Capesize, Panamax, Supramax, и Handysize. Capesize – судно дедвейтом (полной грузоподъемностью) более 80 тыс. т. Типичные сухогрузы этого класса имеют дедвейт 175 тыс. т, хотя специализированные рудовозы могут быть до 400 тыс. т. Этимология названия данного класса грузовых судов связана с ограничениями на прохождение Суэцкого канала, в связи с чем крупные суда вынуждены были проходить либо мимо Мыса Горн, либо мимо Мыса Доброй Надежды. В настоящее время суда этого класса, если их осадка не превышает 18,91 м, могут проходить через Суэцкий канал.

Panamax – суда грузоподъемностью 60 тыс. – 80 тыс. т. Название класса связано с Панамским каналом, и означает максимально возможные размеры судна, необходимые для прохождения Панамского канала.

Supramax (Handymax) – суда грузоподъемностью 35 тыс. – 60 тыс. т.

Handysize - сухогрузы грузоподъемностью 10 тыс. – 35 тыс. т (официального определения с точки зрения тоннажа не существует). Наиболее многочисленный класс сухогрузов.

Библиография:

Информационно-аналитическое агентство Infranews. – www.infranews.ru

BDI no longer indicator of world economy // Lloyd's List. www.lloydslist.com

Container Intelligence Monthly (2009 March) // Clarkson Research Services. – www.crsl.com

Containerisation International Online, 28 February 2009. – www.ci-online.co.uk; Journal of Commerce. 27 February 2009. – www.joc.com

Containerisation International Online. – www.ci-online.co.uk

Dry Bulk Trade Outlook // Clarkson Research Services. – www.crsl.com