



Морское судоходство стран АТР в условиях экономического кризиса

Т.Д. Хузиятов

1. Спрос на услуги морского транспорта.

Индикатором спроса и предложения транспортных услуг для перевозки различных грузов международной торговли могут служить ставки фрахта на специализированные суда различных типов; в свою очередь, индикатором торговых потоков на определенных маршрутах является размещение судов. Здесь мы представим долговременные тренды трех основных сегментов морских перевозок – сухих насыпных¹ грузов, контейнеризованных² грузов и наливных³ грузов.

Перевозка сухих насыпных грузов

Спрос на сухогрузы может служить хорошим индикатором промышленного производства и экономического роста в целом, поскольку этими судами перевозятся те товары международной торговли, которые являются сырьем и энергоносителями для промышленного производства. В этом контексте Балтийский фрахтовый индекс⁴ (Baltic Dry Index, BDI) с недавних пор обратил на себя особое внимание, в том числе, потому, что несколько лет назад в одной из статей специализированного издания *The Shipping News*⁵ он был назван «лучшим экономическим индикатором, о котором вам доводилось слышать». С помощью BDI, базирующаяся в Лондоне, Балтийская биржа⁶ (Baltic Exchange) в ежедневном режиме оценивает стоимость морской перевозки основных сырьевых грузов (угля, железной руды, зерна и др.) по 26 маршрутам. Строго говоря, BDI является композитным индексом, формирующимся на основе четырех индексов для сухогрузов различной грузоподъемности⁷.

Однако интерпретация данных BDI требует осторожного отношения к оценке предложе-

ния. BDI – это свод ставок фрахта, отражающих не только изменения спроса на сырье, но и изменения предложения тоннажа. Предложение тоннажа оказывает влияние на BDI и, таким образом, несколько снижает его полезность как опережающего индикатора промышленного производства. На деле же, если изучить динамику BDI и его возросшую в последние годы волатильность (см. рис. 1), видимо, можно сделать вывод, что в настоящее время он не является таким превосходным показателем конъюнктуры, каким был в 1985 – 2002 гг. Каковы вероятные причины возросшей волатильности BDI?

Во-первых, существует общая циклическая динамика судоходства, которая не зависит от спроса. Судовладельцы заказывают новые суда во время благоприятной конъюнктуры, однако, поставка судов происходит двумя-тремя годами позднее. По данным на конец марта 2009 г., около 17,3 млн т дедвейта (совокупной полной грузоподъемности флота), или 9% сухогрузного флота, проставали⁸. Даже если бы спрос повысился, избыток тоннажа удерживал бы ставки фрахта от возвращения к высотам 2008 г. Портфель заказов на новые сухогрузы по состоянию на февраль 2009 г. состоял из 3387 судов, что по тоннажу равно 70% существующего флота⁹.

Во-вторых, в долгосрочном плане ставки фрахта должны покрывать средние совокупные издержки, тогда как в краткосрочном плане им достаточно покрыть только переменные издержки, причем доля последних уменьшается. Новые технологии и новые суда становятся дороже, однако они требуют меньших расходов на топливо и персонал. Таким образом, даже малые колебания спроса могут приводить к большим колебаниям цен.