

## Всемирный банк о проблемах и перспективах развития торгового флота

**На торговые суда приходится 85% мирового флота, а на перевозку морем – 75% всей торговли. С какими проблемами сталкивается отрасль и как они влияют на мировую экономику, исследовал Всемирный Банк и опубликовал в своем отчете.**

Мировой торговый флот состоит из: 1). балкеров, которые используются для перевозки неупакованных сыпучих грузов, 2). танкеров, предназначенных для транспортировки наливных грузов, 3). контейнерных судов. На все эти суда суммарно приходится 85% всего мирового флота. Остальные 15% – это специализированный флот: газовозы, автомобильные, рефрижираторные суда. При этом весь глобальный флот насчитывает сегодня около 50 000 морских судов общей грузоподъемностью около 1,4 млрд тонн. Экономическая продолжительность жизни торгового судна составляет, как правило, 25 лет. Еще в 1950 году тоннаж мирового флота исчислялся 0,5 млрд метрических тонн, а уже сегодня он приближается к 9 млрд тонн. Таким образом, объемы морской торговли с тех пор выросли в 18 раз, в то время как мировой ВВП вырос примерно в восемь или девять раз за тот же период. В натуральном выражении, согласно данным Lloyd's Marine Intelligence, 75% мировой торговли осуществляется морским путем, в то время как на долю железной дороги приходится 16%, на трубопроводные системы – 9% и воздушные перевозки – 0,3%. Рост мировой торговли в последние годы ускорился в связи с вступлением Китая во Всемирную Торговую Организацию. Судовладельцы и верфи отреагировали на это строительством большого количества новых судов, которые должны были стать ответом на рост спроса. Таким образом, с учетом ретроспективы, на данный момент мировой флот можно оценивать как вполне современный.

Если говорить о стоимостном выражении, то объемы морской торговли составляют сегодня более 60% мирового торгового оборота. В абсолютных значениях объем мировой торговли достигает 15 триллионов долларов, из которых 9 триллионов обслуживается морским путем. Что бы оценить перспективы глобального рынка, можно посмотреть на показатели мирового ВВП и динамики его роста. Сейчас он составляет 63 триллиона долларов. Понятно, что рост ВВП влияет на показатели мировой торговли. Но тот, в свою очередь, также зависит от таких факторов, как торговые барьеры, прямые иностранные инвестиции, развитие инфраструктуры. С 1950 года первым сегментом, который дал толчок развитию морской торговли, стали контейнерные перевозки. За последние 60 лет объемы транспортировки грузов в контейнерах выросли с нуля до 1,5 млрд тонн. В 2010 году в денежном выражении это составило 5,6 триллионов долларов, или 60% всей торговли морским путем. Остальные 3,4 триллиона долларов, или 40%,

пришлось большей частью на перевозку сырья, в первую очередь нефти и нефтепродуктов, а также железной руды, угля, зерновых и других менее массовых навалочных грузов.

Текущие расходы на транспортировку товаров морем и постройка судов Перевозка морем большинства видов сырьевых товаров сегодня обходится в разных регионах в 2 – 15% от их стоимости. Расстояние до места назначения – основной фактор, влияющий на уровень этих расходов. К примеру, доставка железной руды из Бразилии в Китай составит 15% стоимости самой руды, в то время как перевозка той же руды в Китай из Австралии обойдется только в 6% от цены груза.

По доставке контейнеров нет каких-то четко установленных расценок, поскольку ее стоимость зависит от содержимого, и это содержимое варьируется. Но для грубого расчета примерной стоимости можно поделить объем всей морской торговли в контейнерах – 5,6 триллионов долларов – на количество контейнеров (140 миллионов). Таким образом получаем цифру в 42 тыс долларов – такова средняя стоимость доставки одного контейнера. При этом контейнер может, скажем, с Дальнего Востока в Европу доставляться по цене 1 тыс дол за единицу, что составляет около 2,4% стоимости его содержимого.

Суточные затраты на перевозку основных видов сырья – железной руды и нефти – являются исторически достаточно высокими, хотя при этом доходы судовладельцев по операциям на спотовом рынке находятся ниже точки самоокупаемости. Согласно индексу Clarksons' ClarkSea, стоимость фрахта упала со своего исторического максимума середины 2008 года на уровне 46 000 пунктов до в среднем 8 761 по состоянию на 2012 год. Для сравнения – максимальное падение стоимости фрахта до этого произошло в 2002 году, когда индекс держался на уровне 10 341 пунктов. При этом средний уровень ставок на протяжении 2002-2011 годов составил 21 000 пунктов, в то время как на протяжении последних трех лет (2009-2011) – только 12 000 пунктов.

Помимо расстояния перевозки, на ее стоимость влияют и другие компоненты. Как показывают подсчеты, текущая стоимость топлива для транспортировки угля является ключевой составляющей в затратах по его доставке и даже достигает 80% стоимости самого этого груза. Тут стоит отметить, что в течение последних двух десятилетий расходы на топливо превышали стоимость фрахта при транспортировке грузов, и сейчас они продолжают расти. В последние десять лет средняя цена бункеровки равнялась примерно 340 долларов за метрическую тонну, сегодня же цена составляет более 700 долларов за тонну. На данный момент уровень цены для безубыточной транспортировки

такого груза как уголь превышает 30 000 долларов в день включая топливо, операционные расходы и амортизацию судна. При рентабельной перевозке расходы на топливо составляют около 60% ее общей стоимости.

Что касается стоимости постройки судов – еще в 2002 она составляла 64 млн долларов за танкер класса VLCC (very large crude carrier – танкер водоизмещением не менее 160 тыс тонн). На пике рынка в 2008 году эта цена достигала 150 млн долларов. Сегодня постройка аналогичного судна обойдется примерно в 90 млн долларов. Текущие цены на производство новых судов на 30-45% выше, чем в 2002 году. Такой рост расценок за последние 10 лет, принимая во внимание повышение мировых цен на сталь и ужесточения регуляторных требований к новому флоту, не является слишком интенсивным. По факту не исключено даже, что мы находимся сейчас на наиболее низкой точке кривой расценок на новые суда. **Правда, пропускная способность портов является одной из переменных, не поддающихся контролю со стороны судовладельцев, и именно она может в ближайшее время ограничивать развитие судостроительного рынка. Узкие места портовой инфраструктуры являются проблемой прежде всего для сухих грузов, таких, как железная руда и уголь. Сухогрузный флот сейчас тратит около 6% всего времени доставки на простаивание в портах в ожидании погрузки-выгрузки из-за недостатков инфраструктуры.**

Это соответствует примерно 20 дням потерянной эффективности. То есть в расчете на 9 000 танкеров стоимостью 10 000 долларов в день примерные годовые потери от такого снижения эффективности превысят 18 млрд долларов. А с учетом прогнозов по повышению спроса в будущем проблема узких мест портов будет только усугубляться.

Таким образом, в настоящее время фрахтовые ставки на рынке умеренно высоки, но не достаточны для рентабельной работы судовладельцев из-за высоких расходов на топливо. В результате спрос на новые суда снизился, размеры того, флота, что строится – сократились, общие расходы на постройку кораблей также пошли вниз.

Сейчас во всём мире происходит адаптация к высоким ценам на топливо. Вся промышленность приспособливается к высоким ценам на него путем снижения скорости (так называемый slowsteaming метод), в результате чего сокращается и потребление горючего. В целом похожие типы флота имеют также и достаточно похожие потребности по расходу топлива, даже независимо от их возраста. При замедлении судна с 15 до 11 узлов уровень потребления горючего можно сократить на 50%. На участке из Бразилии в Китай, к примеру, это обозначает увеличение времени пути туда-обратно с 65 до 86 дней. Для типичного балкера, который перевозит на этом маршруте железную руду, топливные расходы при этом будут сокращены примерно на 1 млн долларов. Стоимость самого груза при этом – около 25 млн долларов. Учитывая, что за счет расходов на хранение груза в течение 10,5 дней (время хода груженого судна на

данном маршруте) затраты на логистику увеличиваются примерно на 10%, дополнительные издержки грузовладельца могут составить около 80 000 долларов.

Стоимость груза для танкера VLCC при сегодняшних ценах на нефть (июнь 2012) на уровне 110 долларов за баррель – примерно 230 млн долларов. Суммарно весь груз контейнерного судна с 10 000 контейнеров на борту стоимостью 42 000 долларов каждый стоит около 420 млн долларов.

Замедление хода судна при такой высокой стоимости груза кажется выгодным даже при компенсации грузовладельцу его расходов, связанных с потерей времени из-за замедления скорости.

Рост цен на бункеровку совместно с внедрением новых регуляторных норм по контролю за выбросами заставляют участников рынка морских перевозок больше внимания уделять топливной эффективности. Уже сейчас новые разработки в судостроении обещают сокращение потребления топлива на 20%.

Так, для новых судов класса VLCC сокращение потребления горючего в сравнении с аналогичным судном, выпущенным на пять лет ранее, составляет до 20 метрических тонн топлива в день, что дает экономию в среднем 10 000 долларов в сутки. В годовом исчислении экономия доходит до 3,65 млн долларов. За 15 лет работы судна при условии постоянной цены на топливо и уровне дисконтной ставки в 9% судовладелец сэкономит примерно 30 млн долларов. Что составляет 33% стоимости нового судна, которая на данный момент близка к 90 млн долларов. Справедливо предположить, что судовладелец оставит себе в качестве прибыли как минимум половину сэкономленной суммы. При этом суда недавних поставок, построенные по технологиям прошлого года, не должны стоить более 75 млн долларов. Стоимость же судов со вторичного рынка, ожидаемых к поставке в текущем году (некоторые из них построены по старым технологиям), доходит до 85 млн долларов. Произведя аналогичные подсчеты для больших сухогрузов, получим ежегодную экономию в 1,8 млн долларов при текущей стоимости судна 18 млн долларов, или 37% объема инвестиций в новый флот. Для контейнеровоза на 10 000 TEU экономия на издержках составит 5,8 млн долларов в год, тогда как новое такое судно обойдется сегодня заказчику в 46 млн долларов (экономия за весь период эксплуатации – 42% текущей стоимости актива).

Таким образом, по разным отраслям флота экономия за счет улучшения экологических

характеристик судна составляет в среднем от 30 до 40% инвестиций в новый флот в текущих ценах. Важно отметить, что существуют отличия между конструкторскими разработками верфей и разработками отраслевых департаментов по развитию судостроения. Многие верфи традиционно сосредоточены на производстве флота с минимальными затратами, и они не уделяют достаточно внимания топливной эффективности. Поэтому на рынке сформировалась двух- и даже трехуровневая система качества. Скорее всего, разрыв по качеству между этими уровнями будет увеличиваться, поскольку заниматься разработкой судов с высокой топливной эффективностью смогут только верфи самых высоких категорий – те, которые имеют отличную исследовательскую и конструкторскую базу. Подводя итог, можно сказать, что проблема расходов на топливо будет иметь три основных последствия. Во-первых – снижение скорости доставки ради сокращения объемов потребления горючего. Во-вторых – сосредоточение на постройке более топливо-эффективных судов. В-третьих, можно прогнозировать утрату доли рынка менее топливоэффективными судами, при этом темпы их утилизации, скорее всего, будут возрастать.

По материалам UBR