

РАБОТА БАЛКЕРНОГО ТОННАЖА В УСЛОВИЯХ МИРОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Нестеренко В.Б.,

Херсонский государственный морской институт

Статья касается работы балкерного тоннажа в условиях мирового экономического кризиса. Проанализированы и сравнены условия работы балкерного тоннажа в период, благоприятствующий торговому мореплаванию, и во время мирового экономического спада. Подробно описывается опыт работы автора в данных условиях. Определены дополнительные требования к судовладельцам и к качеству работы судовых экипажей в условиях мирового экономического кризиса. Статья представляет особый интерес для специалистов морского флота.

Ключевые слова: балкерный тоннаж, ставка фрахта, фрахтовый рынок, тайм-чартер.

Введение. Мировой экономический кризис вызвал падение производства в традиционно развитых районах планеты. Морской флот одним из первых ощутил холодное дыхание кризиса – резко упали объемы перевозок навалочных и насыпных грузов. В результате большое количество тоннажа осталось не востребованным. Судовладельцы вынуждены были выводить суда из эксплуатации и направлять их в отстой. В районах Сингапура, Шанхая, Пирея, Гибралтара и других мест скопления, количество судов в отстое исчислялось тысячами. Дорогостоящие современные суда оказались выброшенными кризисом из транспортного процесса.

Актуальность проблемы. Низкие ставки фрахта, переизбыток тоннажа, пополнение флота из ранее заказанного новостроя стимулировали процесс списания старых судов на слом. Высокая прибыльность балкерного флота в предыдущие годы вызвали рост заказов новостроя, которые начали реализовываться во второй половине 2009 года, что естественно повлияло на стабильность рынка судов этого типа. Резко оживился рынок металлолома и услуг разделочных баз. Цены на металлолом упали до уровня 270 долл. США за тонну. В 2009 г. неплохо наполнили свои мощности скраповыми судами все судоразделочные верфи. Особенно заметны успехи пакистанских, китайских и индийских верфей, сумевших в разы увеличить свои портфели заказов на разделку судов. Из 28,5 млн. т дедвейта судов, ушедших на слом за неполные 12 месяцев 2009 г., 9,7 млн. т или 34% приходится на балкерный тоннаж. Причем половину этой цифры составили ушедшие на слом балкера «хендисайз».

Обращает внимание тот факт, что Турция, специализирующаяся на разделке малых судов, отметилась первым судном класса «хендисайз», принятым к разделке.

В условиях роста цен на топливо, падения рынка, других неблагоприятных факторов судовладельцы были вынуждены снизить

зарплаты плавсоставу. Некоторые компании закрыли кадетские программы, сократили расходы на ремонт и техническое снабжение. В то же время значительно повысили требовательность к специалистам.

Автору пришлось работать на «панамаксах» в начале 2000-х годов, в благоприятное время для флота «навалочников». В ходе последней стажировки с августа 2009 года по январь 2010 года автору статьи случилось командовать «хэндисайзом» в сезон неустойчивой конъюнктуры рынка балкеров. Данная статья рассматривает, как изменились условия работы, насколько ужесточились требования к перевозчику в обстоятельствах сегодняшней ситуации, как усложнилась работа моряков в кризисных условиях, в каком направлении усилились требования к «человеческому фактору».

Постановка задачи.

1. Проанализировать и сравнить условия работы балкерного тоннажа в период, благоприятствующий торговому мореплаванью, и во время мирового экономического спада.

2. Определить дополнительные требования к судовладельцам и к качеству работы судовых экипажей в условиях мирового экономического кризиса.

Изложение основного материала. Согласно ожиданиям экспертов, фрахтовые ставки в третьем квартале 2009 года падали, так как спрос на сухогрузный тоннаж со стороны Китая снижался. Другие же страны не только не были способны это компенсировать, но и сами теряли потребность в нем.

В августе 2009 года Балтийский фрахтовый индекс (БФИ), являющийся барометром цен на перевозку таких грузов как железная руда, уголь, зерно и удобрения, продемонстрировал наиболее резкое падение – свыше 35% и составил 2500. Тем не менее, это все же почти в четыре раза выше, чем показатель декабря 2008 года, ставший минимальным за последние 22 года. Тогда ставки снизились ниже уровня безубыточности [1].

Специалисты отмечают, что в настоящее время фрахтовый рынок отражает реальную ситуацию в мировой экономике. По их мнению, в последнее время все более заметен разрыв между «бумажным» и реальным физическим рынком, также как и то, что основной причиной этого является деятельность хедж-фондов и различные спекуляции.

В первой половине 2009 года БФИ стремительно рос благодаря спросу со стороны Китая на железную руду и уголь – основное сырье для сталелитейной промышленности. Так, в июле страна импортировала около 55% объема мировой торговли железной рудой и около 10% – углем. Огромные очереди на рейдах основных портов погрузки/выгрузки осложняли поставки и привели к повышению фрахтовых ставок, однако такая ситуация вряд ли могла долго продолжаться [2]. Фактически большие скопления на рейдах портов погрузки и выгрузки продолжали образовываться. Причем возможности портовых терминалов погрузки (3-6-10 тысяч тонн в час) сдерживались техническими возможностями даже новых судов так же быстро откатывать балласт и принимать груз.

Автору пришлось задержаться на якоре в Южно-Африканском порту Ричардс-Бей на четырнадцать суток из-за большой очереди в порту погрузки. Угольный терминал работал бесперебойно. Весенний для тех мест октябрь не беспокоил плохими погодными условиями. Тем не менее, большое скопление судов на рейде обеспечило двухнедельный простой. За две недели ожидания пришлось наблюдать случаи, когда из-за проблем с откаткой балласта три почтенного возраста судна типа «кейпсайз» были в разгар погрузки выведены на рейд для завершения балластных операций, а одно судно таких же размеров для повторной мойки трюмов после перевозки клинкера. Терминал не мог позволить себе простой в ожидании, когда ошвартованное судно исправит систему и откатает балласт. Используя ситуацию скопления судов на рейде, когда предложение флота явно превышало его спрос, – терминал старался отгрузить больше угля. Здесь ощущалась диспропорция в производительности терминала и возможностях судов принимать груз.

Необычное скопление судов на рейдах портов стран экспортеров природных минеральных грузов подтверждает сужение рынка балкерных услуг флота и концентрацию судов в отдельных портах. В конце декабря 2009 автор стоял в очереди на погрузку в австралийском порту Гладстон, где скопилось на тот момент до полусотни судов, ожидающих груза.

Основная масса судов грузилась углем на порты Китая и Индии, и, только изредка, приходилось слышать в рапортах судов порт назначения Роттердам – крупнейший в Европе угольный порт. Падение уровня обработки угольных грузов в этом порту приведено ниже.

Экономический подъем в странах востока во многом поддерживает балкерный тоннаж работой. Экспорт руды практически из всех портов восточного и западного побережья Индии, кстати, в основном на порты Китая, и импорт угля удерживают Индию в ряду стран, успешно развивающихся в условиях мирового кризиса.

По словам аналитика инвестиционного банка «Barclays Capital», китайский спрос на железную руду сейчас самый мощный в мире, однако рекордные уровни импорта этого года пока еще не были поглощены соответствующим уровнем потребления [2].

Специалист инвестиционного банка «Citigroup», в свою очередь, считает, что сейчас рынок уже начал снижение цен, так как Китай, скорее всего, сократит объем своих «огромных закупок железной руды». По его мнению, ставки для судов «кейпсайз» будут продолжать уменьшаться. На четвертый квартал 2009 года он прогнозировал ставки в районе \$37 тыс. в сутки, а на 2010 год – около \$29 тыс. Перспективы 2010 года для сухогрузов выглядят вполне оптимистично, при условии, что сбудутся прогнозы по стабильному росту экономики КНР, а поставки нового балкерного тоннажа не обрушат рынок.

В первом квартале текущего года Китай наращивал импорт угля и руды, что обеспечило стабильный уровень или даже подъем фрахтового рынка.

Спрос на железную руду в основных европейских портах все еще низок из-за экономического спада. К примеру, в Роттердаме, крупнейшем

европейском порту, перевалка железной руды во втором квартале 2009 года снизилась на 76% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. Грузооборот железной руды порта Антверпен, второго по размеру в Европе, снизился на 97% во втором квартале 2009 года, по сравнению с апрелем-июнем предыдущего года.

В соответствии с этим объем мирового производства стали снизился в первом полугодии 2009 года на 21% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. При этом за 49% его объема ответственен Китай. Без учета роста этой страны падение составило бы 35%. При этом в июне 2009 года были отмечены самые высокие объемы производства – на уровне осени 2008 года. В основном же за первые шесть месяцев 2009 года все основные регионы показали спад объемов производства стали по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. Евросоюз (27 стран) сократил их на 43%; Европа (не входящие в ЕС страны) – на 21%; СНГ – на 32%; страны НАФТА (Североамериканского соглашения о свободной торговле) – 49%, Южная Америка – на 35%, Африка – на 22%, Средний Восток – без изменений, Океания – на 48%. Объем производства стали основных азиатских стран без учета Китая упал на 27%, с ним – на 8% [2].

Падение производства стали характеризует общее состояние мировой экономики. Примером этому может служить, например, тот факт, что в течение февраля 2009 года судостроительные верфи Японии получили всего пять новых экспортных заказов на суда суммарным тоннажем 293,3 тыс. брутто регистровых тонн. Это наименьший месячный показатель за последние 10 лет. В то же время, примечательно, что среди этих пяти заказов два контракта были заключены на строительство «хендимаксов» и один – на балкер «хендисайз».

Согласно данным Clarkson Research Services, в 2009 г., по сравнению с 2008 г., количество заказанных балкеров снизилось в 6,5 раз, контейнеровозов – в 30 раз, универсальных сухогрузов – в 15 раз, судов Ро-Ро – в 44 раза, а суда-рефрижераторы вообще не заказывались. И это при том, что контрактные цены на балкера, по данным того же источника, по сравнению с 2008 г., снизились на 23-36%, а на контейнеровозы – на 24-40%. В основе этого снижения, как отмечают аналитики, уменьшившиеся на 30-40% цены на комплектующее оборудование, а также снижение стоимости судостроительной стали.

В сезон юго-западного муссона 2009 года (май-сентябрь) в районе Нового Мангалура и Гоа (Западная Индия) имели место несколько аварийных случаев, когда влажность погруженной на суда железной руды превышала TML (Transportable Moisture Limit). В течение суток после отхода суда получили крен более 20 градусов и вынуждены были вернуться в порт погрузки. Из-за смещения груза две катастрофы избежать не удалось [4].

Результаты исследований. В мире морского бизнеса на сегодняшний день сложились определенные отношения: права оперативного управления флотом находятся в руках крупных компаний – операторов, которые закрепили за собой на условиях продолжительного тайм-чартера права диспозитивных судовладельцев. В связи с падением, в общем, фрахтовых

ставок, на рынке балкеров получила распространение практика фрахтования судна на условиях тайм-чартер на рейс. Это означает передачу дисponentным судовладельцем судна в аренду на время субфрахтователю (subcharterer). Особенностью его является то, что он заключается на один рейс, в котором предполагается перевозка груза между двумя или более портами [3].

Конечно, тайм-чартер более удобен судовладельцам, которые отфрахтовали судно на время по более-менее подходящей ставке (в условиях кризисных явлений), могут не беспокоиться за потерю дохода из-за простоя судна в ожидании причала погрузки или выгрузки. Продолжительность договора рассчитывается предварительно таким образом: от даты лейдейс/канцеллинг (дата предоставления судна в распоряжение фрахтователя); время перехода в порт погрузки; время ожидания причала; время погрузки; время перехода судна в грузе состоянии; время ожидания причала; время выгрузки.

Чтобы избежать простоев и ускорить грузовые работы, субфрахтователи, как правило, назначают своих агентов в портах погрузки/выгрузки, которым они доверяют и с которыми установлены тесные деловые и доверительные контакты. Агенты регистрируют приход судна, фиксируют очередь, нанимают стивидоров, часто организуют и контролируют грузовые операции, стимулируют выгрузку судна без задержек, а в сложных ситуациях стараются перебросить ответственность за любого рода задержки/проблемы на судовладельцев/судно и таким образом добиться выхода судна из временного чартера (off hire).

В процессе грузовых операций Судовые Агенты содействуют субфрахтователям в организации бункеровки, а судовладельцам – в организации снабжения, текущего или промежуточного ремонта судна, предъявления Классу и т.д. Цель – совместить вспомогательные операции с грузовыми, до минимума сокращая стояночное время.

Судовые Агенты, как представители субфрахтователя, выполняют также функцию контролирующего органа за всеми действиями судового экипажа в портах погрузки/выгрузки, а результаты этого наблюдения немедленно сообщают фрахтователю, особенно в случаях какой-либо задержки в обработке судна. Причем, стараясь оправдать доверие своих принципалов, Агенты нередко допускают непорядочные действия, ловко перекидывая ответственность даже за незначительные промахи в работе или потери времени даже по своей вине на судно, информируя об этом фрахтователей всех уровней и судовладельцев, зачастую перекручивая факты и события. Субфрахтователи немедленно объявляют судно выведенным из чартера (off hire), что влечет за собой неприятную необходимость судна оправдываться и перед судовладельцами, и перед фрахтователями. А у судовладельцев складывается негативное мнение об экипаже.

В таких условиях важно, чтобы экипажи судов контролировали действия портовых властей, все шаги стивидоров, обеспечивали безукоризненную работу судовых систем и устройств, протестовали против любых задержек в грузовых операциях, и обо всех отклонениях от

нормальной работы немедленно информировали всех участников перевозочного процесса: фрахтователей, судовладельцев и Клуб. В этих условиях невозможно переоценить заявление морского протеста. Судовладельцы имеют право и должны первыми узнавать от судовой администрации о любых претензиях в адрес их судна с тем, чтобы своевременно организовать достойную защиту своих интересов.

В условиях высокой конкуренции среди судовладельцев фрахтователи ревностно следят за выполнением судном чартерной скорости. Они нанимают независимые компании, занятые метеорологическим обеспечением судов на океанских маршрутах (ocean weather routes), для сопровождения судов на переходах между портами погрузки и выгрузки. Эти компании не только обеспечивают суда гидрометеорологическими рекомендациями по маршруту следования, но и контролируют скорость судна и расход топлива, стоимость которого, как правило, обходится за счет субфрахтователей.

Старание судовых экипажей угодить фрахтователям (агентам), бесконтрольное отношение к качеству груза и работе стивидоров, разрешение грузить рудные грузы с высоким процентом влажности, без выравнивания поверхности (штивки), несоблюдение технологии перевозки и другие промахи привели в 2009 году к двум катастрофам в районе Западного побережья Индии [4].

Прогноз развития фрахтового рынка 2009 года оказался для балкерного рынка не таким уж и плохим, как этого можно было ожидать по итогам первого квартала. Начиная уже со второго квартала, балкерный рынок показывал уверенный рост и весьма неплохие финансовые показатели.

Поставки нового балкерного тоннажа оказались меньше ожидаемого, и не смогли подорвать баланс спроса и предложения. Всего в 2009 году в строй вошли порядка 500 новых балкеров суммарным дедвейтом немногим более 40 млн. т, что составляет около 10% действующего балкерного флота. Вопреки пессимистичным прогнозам мировая морская торговля в 2009 году снизилась всего на 1,4%. Правда, без учета Китая это падение составило бы уже 3,5%, т.е. было бы достаточно ощутимым.

Основными рисками 2010 года остается ожидаемое резкое увеличение поставок нового балкерного тоннажа, что приведет к избытку флота и большой волатильности фрахтовых ставок. Чтобы хоть как-то себя обезопасить, многие операторы стараются получить стабильную загрузку своему флоту путем заключения долгосрочных контрактов на обслуживание (COA), продолжительных (более года) тайм-чартеров и фьючерсных сделок (FFA).

Впрочем, если даже весь запланированный к поставке в 2010 году балкерный тоннаж войдет в строй, избыток тоннажа будет достаточно неравномерен по типоразмерам балкеров. Больше всего этой проблемы стоит опасаться владельцам балкеров «кейпсайз» (дедвейтом свыше 100 тыс. т) и «суперхендимакс» (дедвейтом 52-56 тыс. т), в то время как балкеров «хендисайз» (дедвейтом 20-39 тыс. т) было заказано не так уж и много.

Объемы перевозок железорудного сырья, которые делают погоду на фрахтовом рынке балкерного тоннажа, из портов стран СНГ и Балтии в

апреле-мае 2010 г. имели четко выраженную тенденцию к снижению. Это напрямую связано со снижением спроса на металлы на мировом рынке. В свою очередь этому способствовало падение цен на сталь в Китае с середины апреля, связанное с принятием правительством КНР мер по сдерживанию рынка недвижимости. И, поскольку, лето традиционно характеризуется низким спросом на металл, то ждать роста как цен, так и объемов перевозок можно не ранее, чем осенью. Кроме того, дальнейший спрос на перевозки железной руды ограничивают и накопившиеся в портах Китая достаточно большие складские запасы.

Выводы. По мнению специалистов, пройдет еще много времени, прежде чем начнется настоящее восстановление рынка. Ситуация заставляет судовладельцев, зафиксировавших свой тоннаж, организовать эксплуатацию и обслуживание судна так, чтобы избежать даже незначительных простоев, задержек или потерь времени, а также всякого рода претензий в адрес судна. Судовладельцы вынуждены держать свой имидж на достаточном уровне с тем, чтобы устоять в условиях конкуренции. Решающее значение в этом принадлежит судовым экипажам, потому что именно четкая работа экипажей должна обеспечивать:

- соблюдение требований морских конвенций по безопасности мореплавания, МАРПОЛ, о грузовой марке и др., а также хорошей морской практики;
- надежную работу силовой установки, вспомогательных механизмов и всего судового оборудования, своевременные освидетельствования Классом и пролонгирование судовых документов;
- быструю и качественную подготовку трюмов к погрузке/выгрузке;
- откатку балласта со скоростью, соответствующей паспортной производительности балластных насосов;
- грамотный расчет карго-плана и последовательности погрузки/выгрузки;
- постоянный процесс контроля погрузки/выгрузки, дебалластировки и приема балласта;
- безукоризненную работу грузового устройства, особенно в портах выгрузки;
- грамотное окончание погрузки судна и откатки балласта с выходом на расчетные осадки и дифферент;
- минимизацию судовых запасов на предстоящий рейс с целью увеличения чистой грузоподъемности;
- недопущение перегруза судна;
- четкое соблюдение регламента порта погрузки/выгрузки в отношении соблюдения предельно допустимых осадок у причала, на акватории и в подходных каналах;
- контроль качества, влажности груза при погрузке, его пригодности к перевозке, четкое выполнение инструкций грузоотправителя и судовладельца в части выполнения транспортных и коммерческих условий перевозки и сохранности груза;

- выполнение технологии перевозки грузов, режима вентиляции, условий погрузки/выгрузки и т.д.;
- выполнение безопасного плавания, особенно в районах с высокой интенсивностью судоходства: Южно-Китайское, Восточно-Китайское, Желтое моря, а также Малаккский и Сингапурский проливы;
- фиксацию всех событий на борту судна и регистрацию их в судовом журнале, а также во всех имеющихся журналах по принадлежности.

Проанализировав весь перечень выводов, легко видеть, что все они успешно решаются тем самым «человеческим фактором», первичное, фундаментальное образование и воспитание которого находится в морских учебных заведениях, в руках преподавателей.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. <http://www.novosti.err.ee/index.php> 28.08.2009 – Балтийский фрахтовый индекс.
2. <http://www.lloydlistbulletin@lloydlist.com>, daily Bulletin.
3. Рылов С.И., Коскина Ю.А. Основы фрахтования судна: конспект лекций. – Одесса: ОНМУ, 2006. – 69 с.
4. UK P&I LP Bulletin. Addendum to Bulletin 546, Friday 17 July 2009, 1 pg.
5. IFW-Your Freight and Logistics News Service, daily Bulletin.

Нестеренко В.Б. РОБОТА БАЛКЕРНОГО ТОННАЖУ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Стаття стосується роботи балкерного тоннажу в умовах світової економічної кризи. Проаналізовано та порівняно умови роботи балкерного тоннажу в період, сприятливий торговому мореплавству, і під час світового економічного спаду. Детально описується досвід роботи автора у даних умовах. Визначено додаткові вимоги до судновласників і до якості роботи судових екіпажів в умовах світової економічної кризи. Стаття представляє особливий інтерес для фахівців морського флоту.

Ключові слова: балкерний тоннаж, ставка фрахту, фрахтовий ринок, тайм-чартер.

Nesterenko V.B. WORK OF BULK CARRIER TONNAGE IN THE CONDITIONS OF WORLD ECONOMIC CRISIS

The article deals with a work of bulk carrier tonnage in the conditions of world economic crisis. The conditions of work of bulk carrier tonnage in a period, playing in the favour of a trade seagoing, and during the world cutback of economic activity are analyzed and compared. It is spoken in detail about experience author in these conditions. Additional requirements to the shipowners and to quality of work of ship crews in the conditions of world economic crisis are determined. The article presents particular interest for the specialists of marine fleet.

Keywords: bulk carrier tonnage, rate of freight, chartered market, time-charter.