

Рынок контейнерного тоннажа в феврале-марте 2013 года

Тайм-чартерный рынок

Февраль - март 2013 года ознаменовались некоторым улучшением ситуации в тайм – чартерном секторе контейнерных перевозок, о чем свидетельствует динамика соответствующих контейнерных индексов. Только за последний месяц рассчитываемый лондонскими брокерами *Braemar Container Index* вырос на 1,93 пункта или 3,5%.

Динамика Braemar Container Index в феврале-марте 2013 года

Контейнеро- вместимость тоннажа, TEU	Наличие грузовых средств	Контейнерный индекс			
		25.02.13	04.03.13	11.03.13	25.03.13
700	GL	3.20	3.20	3.28	3.28
1043	GL	4.58	4.64	4.67	4.74
1100	GR	7.27	7.67	7.67	7.67
1700	GR	7.27	7.45	7.45	7.45
1714	GR	4.86	4.86	4.86	7.47
1740	GR	7.35	7.47	7.47	4.86
2500	GR	3.76	3.84	3.97	4.19

Контейнеро- вместимость тоннажа, TEU	Наличие грузовых средств	Контейнерный индекс			
		25.02.13	04.03.13	11.03.13	25.03.13
2800	GL	3.18	3.18	3.18	3.23
3500	GL	1.61	1.61	1.61	1.61
4250	GL	2.92	2.92	3.00	3.08
5500	GL	3.42	3.42	3.42	3.46
6500	GL	4.19	4.25	4.38	4.50
Итого		53.59	54.49	54.94	55.52

GR – с грузовыми средствами

Источник: Braemar Container Shipping & Chartering Ltd.

GL – без грузовых средств

Динамика контейнерных тайм-чартерных ставок в январе-марте 2013 года

по оценкам гамбургских брокеров *ConTex*

USD/сум.

Контейнеро- вместимость, TEU	03.01.13	05.02.13	05.03.13	28.03.13
1100	5385	5478	5640	5794

Контейнеро- вместимость, TEU	03.01.13	05.02.13	05.03.13	28.03.13
1700	6271	6323	6484	6675
2500	8597	8599	8642	9011
2700	8405	8350	8281	8481
3500	9299	9315	9268	9370
4250	12506	12322	12264	12549
Индекс <i>ConTex</i>	351	352	354	364

Источник: Fairplay

По оценкам гамбургских брокеров индекс *ConTex* за тот же период вырос на 11 пунктов или 3,7%. Благодаря относительно высокому спросу в Атлантике и на Средиземном море в наиболее выгодной ситуации сегодня находятся фидерные контейнеровозы вместимостью 1000 – 1200 TEU, для которых ставки нередко достигают 6000 USD/сут. в среднесрочном периоде. Это на 7 - 10% выше, чем в марте прошлого года. Относительно неплохо чувствовали себя и контейнеровозы вместимостью 1700 TEU, ставки на которые благодаря востребованности в Карибском бассейне и Средиземноморье выросли до 6600 USD/сут., что также немного выше прошлогоднего уровня. При этом, чтобы заполучить такие суда, фрахтователи вынуждены были платить премию в размере 500 – 1000 USD/сут. по сравнению с дальневосточным сегментом рынка.

Несмотря на наметившийся рост фрахтовых ставок брокеры из *Hamburg Shipbrokers' Association* считают, что говорить о кардинальном изменении рыночной ситуации, как минимум, преждевременно. В тяжелом положении оказались контейнеровозы класса «панамакс» вместимостью 2500 – 3500 TEU, имеющие повышенный расход топлива. Для них фрахтовые ставки по сравнению с двумя годами ранее снизились почти в три раза. Более того, они остаются на 11 – 18% ниже, чем в прошлом году.

**Уровень контейнерных тайм-чартерных ставок по состоянию
на середину марта 2010-2013 гг. по оценкам гамбургских брокеров ConTex**

USD/сут.

Контейнеро- вместимость, TEU	16.03.10	15.03.11	15.03.12	14.03.13
1100	4325	9518	5375	5738
1700	4671	11136	6517	6563
2500	6696	15589	9883	8822
2700	6652	17245	10213	8386
3500	8129	20992	10796	9347
4250	13708	27860	12796	12407
Индекс ConTex	294	692	388	359

Источник: Fairplay

В наихудшей ситуации оказался старый тоннаж, который можно отфрахтовать только с большим дисконтом к и без того низкому уровню ставок. Даже выдавших виды брокеров удивила ставка в 6000 USD/сут. на отфрахтовку 3-х контейнеровозов вместимостью 4000 TEU постройки 1999 – 2000 гг. Подобный уровень ставок характерен для судов с вместимостью в 4 раза меньше. Понятное дело, судовладельцы согласились с таким низким уровнем ставок только для того, чтобы вывести суда из

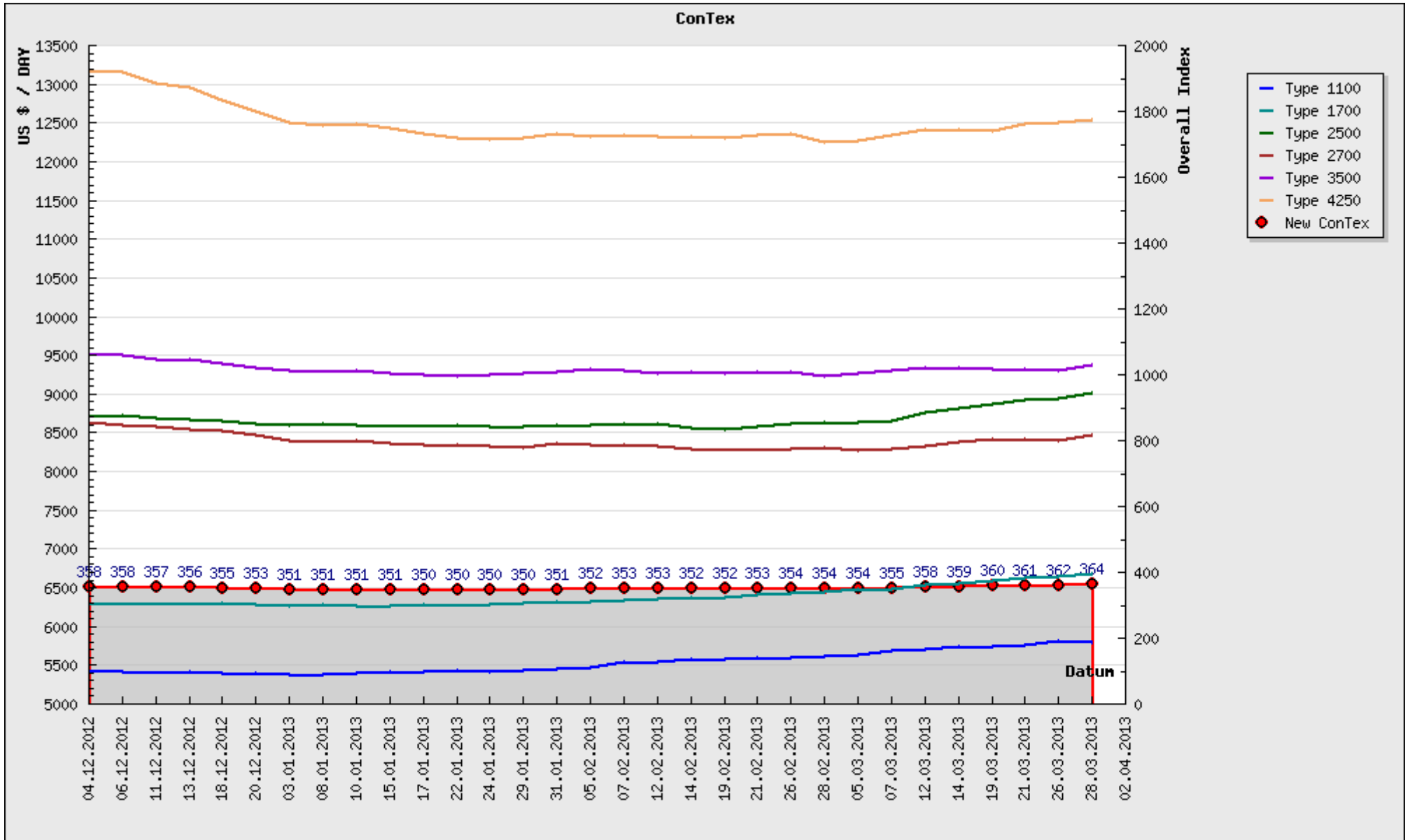
отстоя. Более комфортно чувствовали себя на рынке владельцы контейнеровозов вместимостью 4250 TEU. У них фрахтовые ставки выросли в среднем до 12400 USD/сут., хотя в ряде случаев *Hapag-Lloyd* и *CMA CGM* удавалось зафрахтовать их по ставкам 8500 – 9000 USD/сут. на период от 3-х до 12-ти месяцев. В более выгодном положении находились контейнеровозы вместимостью 5500 TEU, владельцы которых стремились перешагнуть рубеж ставок в 20000 USD/сут. Брокеры отмечали также высокий спрос на контейнеровозы класса «постпанамакс» вместимостью 6500 TEU, для которых только за первые две недели марта ставки выросли почти на 5%. А вот для контейнеровозов вместимостью 8500 TEU поставили себе целью уже в этом году превзойти в среднесрочных и долгосрочных чартерах уровень ставок в 40000 USD/сут.

Представительные сделки на контейнерный тоннаж в феврале-марте 2013 года

Контейнеро- вместимость, TEU	Период отфрахтования, мес.	Тайм-чартерная ставка, USD/сут.	Фрахтователь
660	2-3	6150	SEABOARD MARINE
862	3-6	7000	MAERSK
862	5-6	EURO 5200	UNIFEEDER
1036	36	9100	DELPHIS
1114	6	6200	PIL
1300	3	7600	CMA CGM
1388	12	6500	MSC
1732	8	6500	UASC
1970	12	7500	WEC LINES
2546	12	9000	HAPAG-LLOYD

Контейнеро- вместимость, TEU	Период отфрахтования, мес.	Тайм-чартерная ставка, USD/сут.	Фрахтователь
2556	7-8	7000	NILE DUTCH
2564	12	7250	PIL
2602	6	7000	NILE DUTCH
2758	12	6250	GOTO
2758	12	7350	CMA CGM
3091	6-7	8500	CMA CGM
3635	9-13	9500	NILE DUTCH
4024	36	25550	HANJIN
4112	7-10	9500	HAPAG-LLOYD
4132	12	9250	CMA CGM
4334	12	8950	KMTC
5570	6 - 7	20000	UASC
5762	6-12	20000	MSC
8500	3	25000	MSC
8500	7	34000	MSC

Источник: *Fairplay, Freight World*



Линейные перевозки

В преддверии заключения годовых контрактов на перевозки с основными контейнерными грузоотправителями (как правило, в начале мая), контейнерные линии предприняли массированную атаку по повышению тарифов. О своем намерении повысить с 15 марта с.г. ставки на 600 - 775 USD/TEU в направлении Азия–Европа официально объявило порядка 20-ти крупнейших линейных перевозчиков, в числе которых *Maersk Line, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Emirates Line, APL, Wan Hai Lines, COSCON, OOCL, Evergreen Line* и многие другие. При этом главная интрига в преддверии этой даты заключалась в том, в какой мере рынок способен воспринять это повышение. С одной стороны, этому способствовал январский рост объемов контейнерных перевозок. Более того, в преддверии китайского Нового года коэффициент загрузки судов из Азии на Европу в среднем составлял 95%, а в некоторых случаях – и 100%. С другой стороны, в конце февраля - начале марта ситуация стала складываться уже не в пользу судовладельцев, о чем свидетельствовало регулярное падение рассчитываемых Шанхайской фрахтовой биржей (*SSE*) контейнерных индексов – *CCFI* и *SCFI*. Основные споры разгорались вокруг того, в каком процентном отношении удастся провести повышение.

Динамика *Shanghai Containerised Freight Index*

в январе – марте 2013 года

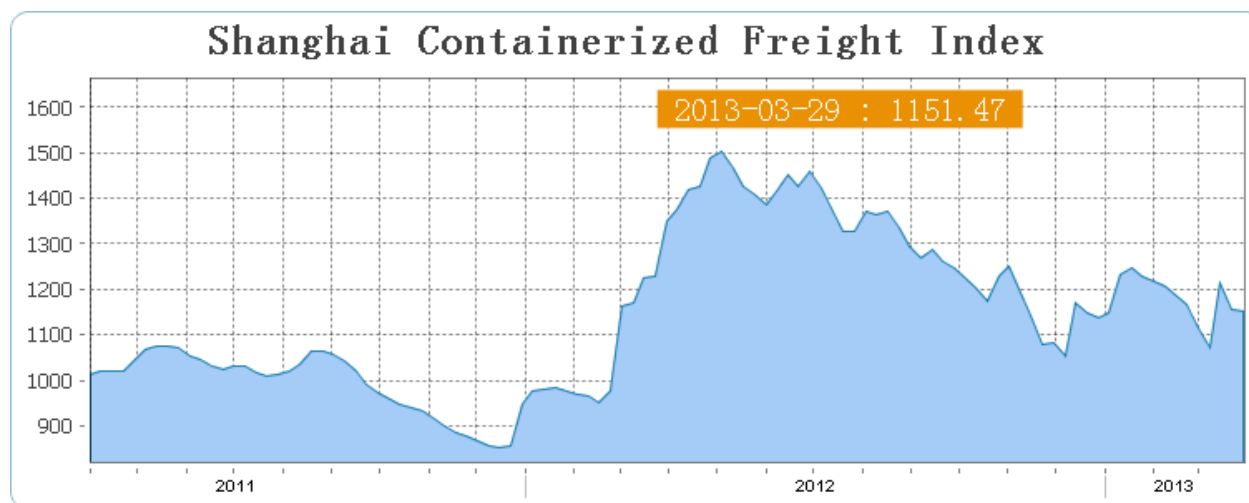
Направление контейнерных перевозок	14.01.13	01.02.13	01.03.13	15.03.13	29.03.13
Шанхай - Северная Европа (Гамбург, Антверпен, Феликстоу, Гавр)	1418*	1316*	1104*	1423*	1140*
Шанхай - Средиземноморье (Барселона, Валенсия, Генуя, Неаполь)	1356*	1285*	1033*	1366*	1128*

Направление контейнерных перевозок	14.01.13	01.02.13	01.03.13	15.03.13	29.03.13
Шанхай – ЗП США (Лос-Анжелес, Лонг Бич, Оклэнд)	2341**	2475**	2287**	2122**	2264**
Шанхай – ВП США (Нью-Йорк, Саванна, Норфолк, Чарльстон)	3525**	3630**	3447**	3279**	3411**
Композитный индекс <i>SCFI</i>	1232,35	1219,39	1117,04	1213,31	1151,47

* - USD /TEU; ** - USD /FEU

Источник: SSE

Как показывает динамика *SCFI*, результат, можно сказать, оказался ничейным. По сравнению с началом марта спотовые ставки на направлениях Шанхай – Северная Европа и Шанхай – Средиземное море, выросли на 319 (+28,9%) и 333 (+32,2%) USD/TEU. Но, если сравнивать с началом 2013 года, то ставки просто вернулись к тому же уровню. Более того, вслед за отмеченным в середине марта повышением уровня *SCFI*, последовало его ступенчатое снижение. В результате в конце марта индекс *SCFI* вернулся на исходные позиции.



Еще более парадоксальную картину показал индекс *CCFI*, снизившийся в середине марта по сравнению с началом месяца на 81,54 пункта или (-5,9%) для североевропейских сервисов и на 128 пунктов или (-9,7%) – средиземноморских сервисов. Укрепление индекса *CCFI*, рассчитываемого не для спотовых ставок (как *SCFI*), а для линейных перевозок, последовало только в начале третьей декады марта. В результате по сравнению с началом года индекс *CCFI* для североевропейских сервисов остался на том же уровне, а для средиземноморских повысился почти на 100 USD/TEU. Уровень композитного индекса *CCFI* в конце марта практически совпал с началом года, что дает основания говорить о пробуксовывании предпринимаемых линиями попыток существенно повысить ставки. Но, линии не оставляют надежды и, многие из них вновь попытаются поднять ставки с 1 апреля с. г. Скорее всего, с тем же самым успехом. О том, что ставкам в направлении Азия–Европа вряд ли суждено в этом году значительно взлететь, свидетельствует и тот факт, что фрахтовые фьючерсы, заключенные на 2-ой и 3-ий кварталы 2013 г., не превышают 1425-1500 USD/TEU. Уместно вспомнить, что большую часть прошлого года спотовые ставки в направлении Азия–Европа также уравнивались редкими взлетами и следовавшими за ними постепенными снижениями. В этом году, по оценкам *Drewry Consultants*, рост может составить порядка 2 - 4%.

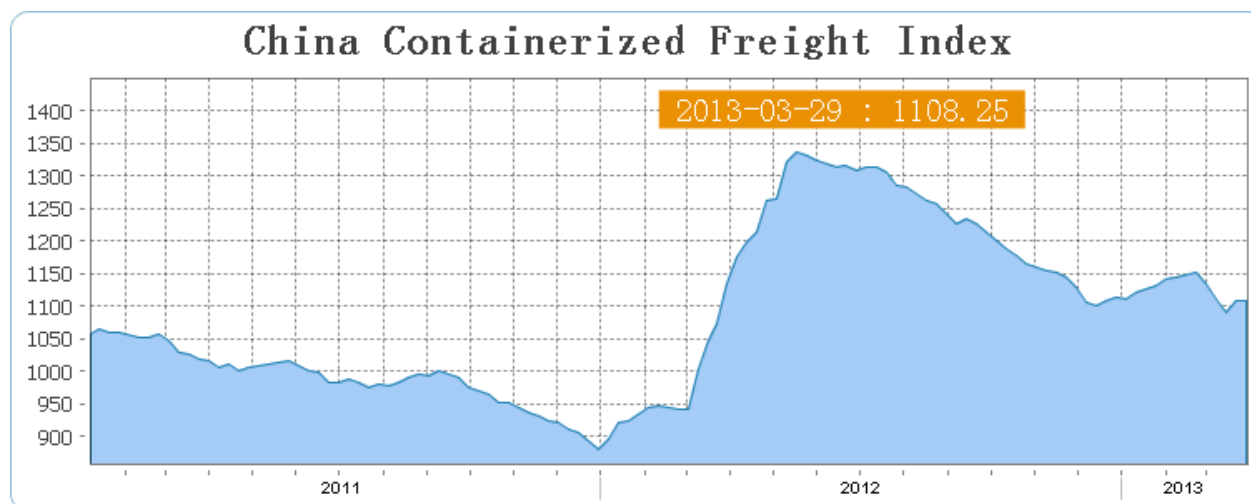
Не забывают ведущие контейнерные линии и обратное направление: Европа – Азия, на котором в силу традиционной несбалансированности грузопотоков перевозится порядка 40% порожних контейнеров. Так, компания *OOCL* вводит с 1 апреля с. г. генеральное повышение ставок из Европы на Азию на 200 USD/TEU и 300 USD/FEU, поскольку существующие

ставки не покрывают даже себестоимость перевозки на данном направлении. Компания *Mediterranean Shipping Company (MSC)* повышает с той же даты ставки своих тарифов на 200 USD/TEU и 300 USD/FEU, а компания *Hapag-Lloyd* – на 100 USD/TEU. Повышение распространяется на все грузы и все типы контейнеров из Северной Европы, Скандинавии, Балтики, Великобритании и Ирландии, а также Средиземноморского региона, включая Черное море, на Дальний Восток, включая Японию, Владивосток и Восточный. Обращает внимание и тот факт, что компания *MSC* объявила с 1 апреля 2013 года *GRI* на сервисах из Восточного Средиземноморья и Черного моря к Западной Африке. При этом ставки из портов Болгарии, Румынии, Украины, Грузии, Новороссийска (РФ), Египта и Израиля вырастет на 100 USD/TEU, а из Турции - на 200 USD/TEU и 300 USD/FEU.

Динамика *China Containerised Freight Index*

в декабре 2012 - январе 2013 года

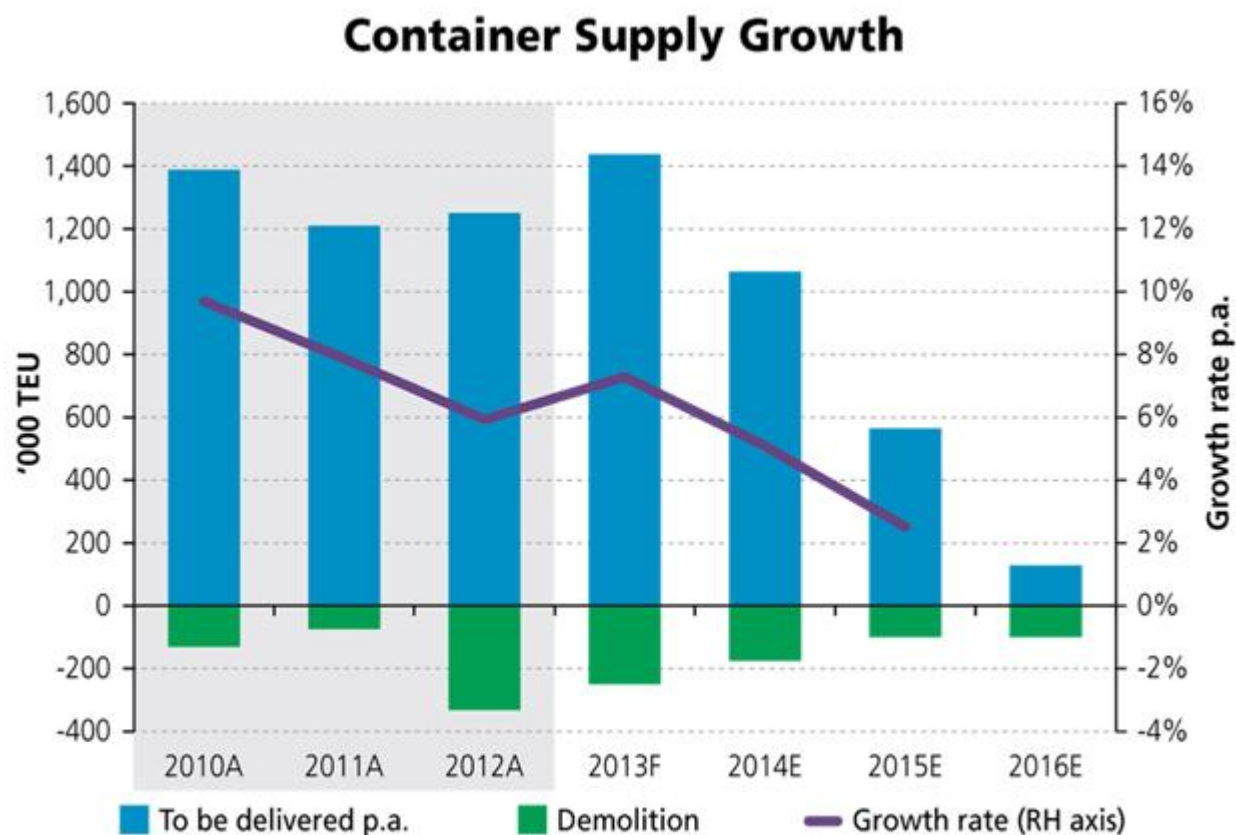
Направление контейнерных перевозок	04.01.13	01.02.13	01.03.13	15.03.13	29.03.13
Североевропейские сервисы	1449,96	1508,38	1473,97	1392,43	1444,03
Средиземноморские сервисы	1317,38	1463,67	1446,22	1318,22	1410,70
Композитный индекс <i>CCFI</i>	1109,89	1142,40	1134,82	1090,92	1108,25



Новая фрахтовая интрига должна разрешиться 1 мая с. г., когда должно войти в силу генеральное повышение ставок (*GRI*), рекомендованное 15-ти контейнерным линиям, входящим в *Transpacific Stabilisation Agreement*. Размер повышения должен составить 400 USD/FEU в направлении Азия – Западное побережье США и 600 USD/FEU – на Восточное побережье. Успех данного *GRI* опять-таки будет напрямую зависеть от степени утилизации вместимости контейнеровозов, обслуживающих данные направления. В преддверии Нового года по Лунному календарю этот коэффициент так же, как и на европейских сервисах, повысился до 95%, но затем начал стремительно падать, о чем опять-таки свидетельствует динамика индекса *SGFI* на соответствующих направлениях перевозок. Так, по сравнению с началом года для направления Шанхай - Западное побережье США индекс *SGFI* снизился на 77 USD/FEU или 3,4%, а на Восточное побережье – на 114 USD/FEU или 3,3%. Поэтому брокеры *ACM Shipping* считают, что для реализации хотя бы 50% предстоящего повышения, коэффициент загрузки судов должен находиться на уровне не ниже 95%. А это уже напрямую будет зависеть от складывающегося баланса спроса и предложения на контейнерные перевозки.

Баланс спроса и предложения

Толчком для, в целом, успешного проведения генерального повышения ставок из Азии в Европу (вернувшего их на прежние позиции) послужил выросший впервые за почти годовой период товарооборот в январе 2013 г. Кроме того, немаловажную роль сыграло и то, что по подсчетам аналитиков *Drewry* за период между октябрем 2012 г. и февралем 2013 г. на транстихоокеанских сервисах и трейде Азия – Европа в общей сложности было сокращено 150 судоотходов, что составляет 7% провозной способности.



По последним данным, объемы перевозок контейнеров из Азии в Европу выросли на 2,5% в годовом исчислении, достигнув в январе отметки 1,3 млн. TEU. Это достаточно позитивная тенденция, если вспомнить что по итогам прошлого года по сравнению с 2011 годом здесь наблюдалось падение на 4,8%. При этом наиболее позитивные тренд доставки контейнеров из Азии в Европу наблюдался в торговле со странами восточной части Средиземного моря и Черного моря, где объемы выросли на 6,8% – до 225,8 тыс. TEU. На линиях, обслуживающих Северную Европу, рост был гораздо скромнее – 2,3%, но фактические объемы гораздо больше – 850,2 тыс. TEU. Согласно прогнозам Международного центра судоходства в Шанхае грузооборот портов мира в 2013 г. может вырасти более чем на 5%. Рост грузооборота азиатских портов ожидается на уровне 7%, а европейских – менее, чем 3%. Контейнерооборот, по данным того же источника, в 2013 г. будет расти быстрее, чем в предыдущем, главным образом, благодаря Латинской Америке и Африке. По более оптимистичным оценкам аналитиков *Baltic & International Maritime Council (BIMCO)* прирост может составить 6 – 8%. Аналитики *IHS Global Insight* прогнозируют рост объемов контейнерных перевозок всего на 3% с увеличением в последующие годы до 6%. Есть и более пессимистичные прогнозы, например, аналитиков *Kouhne+Nagel*, по мнению которых объем контейнерных перевозок в 2013 г. вырастет всего на 2-3%. Большинство аналитиков рост спроса на контейнерные перевозки в 2013 г. оценивается все же на уровне 3 – 5%. Если опираться на эти цифры, впрочем, так же, как и на самые оптимистичные, учитывая огромные поставки новых контейнеровозов, в нынешнем году просто нереально ожидать восстановления баланса спроса и предложения на контейнерные перевозки.

Контейнерооборот некоторых портов мира за январь-февраль 2013 года

Порт / страна	Контейнерооборот январь-февраль 2013 г., TEU	Изменение (+) (-), 2013/2012, %
------------------	---	------------------------------------

Порт / страна	Контейнерооборот янв.-февр. 2013 г., TEU	Изменение (+) (-), 2013/2012, %
Морские порты Китая	14000,0	+14,4
Сингапур	4990,0	+2,1/+3,4*
Шанхай (КНР)	4930,0	+2,5/+11,4*
Гонконг (Китай)	3480,0	-4,3/-11,3*
Лонг Бич (США)	1060,0	+26,3/+17,5*
Лос-Анджелес (США)	669,0*	-4,25*
С.-Перетбург (РФ)	177,7*	+3,9*
Хэмптон Роадс (США)	158,8*	+2,9*
ОМТП (Украина)	76,5	+24,6/+19,6*
ВМТП (РФ)	70,0	н.д.
Клайпеда (Литва)	62,9	+8,3/+10,6*
Рига (Латвия)	61,3	+9,2/+11,2*
НМТП (РФ)	61,2	н.д.
Таллинн (Эстония)	38,8	+6,1
Мууга (Эстония)	38,6	+7,0/+13,0*

*- январь 2012/январь 2013

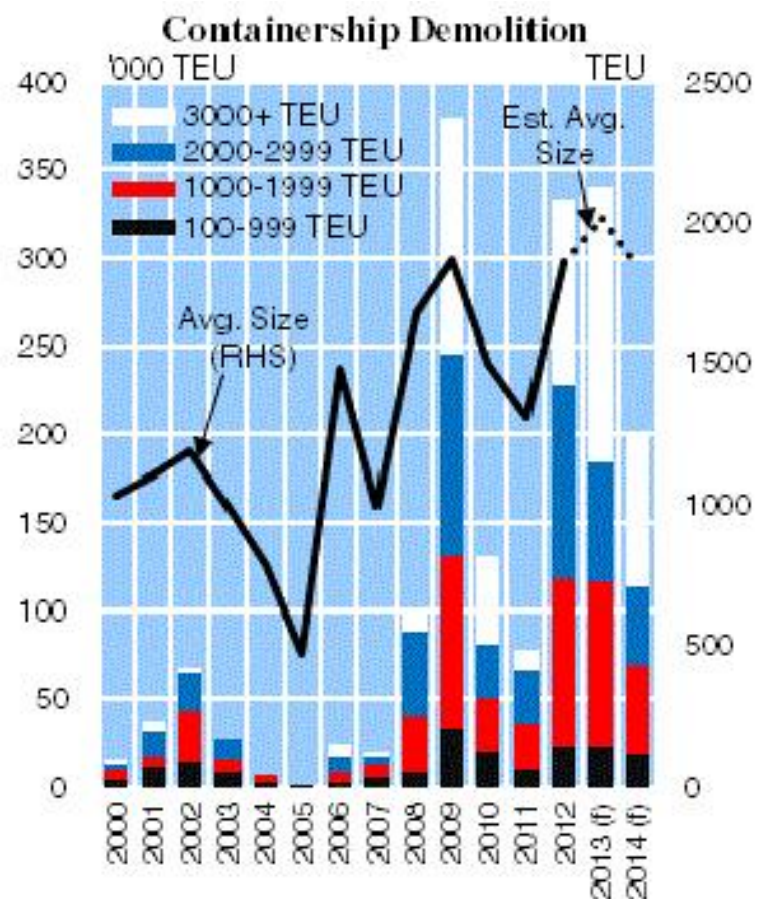
Источники: Fairplay, SeaNews, PortNews

**Представительные поставки нового
контейнерного тоннажа в феврале-марте 2013 года**

Название судна	Судостроительная верфь	Судовладелец/ оператор	Контейнеро- вместимость TEU
STARSHIP LEO	HYUNDAI MIPO	NAM SUNG	1850
HANJIN TURKEY	HYUNDAI SAMHO	PIL	3600
MAERSK CARDIFF	HYUNDAI ULSAN	A P MOLLER - MAERSK	4496
HANJIN AQUA	HYUNDAI SAMHO	HANJIN	4532
WAN HAI 515	CSBC TAIWAN	WAN HAI	4532
HYUNDAI PRESTIGE	HYUNDAI GUNSAN	CAPITAL MARITIME	5023
ALEXANDRA	HYUNDAI SAMHO	TECHNOMAR	6700
APL LATVIA	KOYO	NISSEN KAIUN	8102
MAERSK LAMANAI	DAEWOO	A P MOLLER - MAERSK	8700
COSCO BELGUIM	NANTONG COSCO	COSCO	13350

По данным *Braemar Seascope* в 2013 г. в строй должен войти флот контейнеровозов суммарной вместимостью 1,7 млн. TEU против 1,3 млн. TEU в 2012 г. и ранее рекордных 1,5 млн. TEU – в 2008 г. Таким образом, рост вместимости флота в 2013 г. ожидается на уровне 11%. Поэтому в любом случае прирост вместимости мирового контейнерного флота будет значительно превышать рост объема перевозок, что окажет дополнительное давление на и без того разбалансированный рынок. В этой связи небезынтересно мнение руководства крупнейшего в мире контейнерного перевозчика – *Maersk Line*, ожидающего, что в 2013 году контейнерная отрасль, скорее всего, будет утилизировать на скрап больше судов, предпримет дальнейшее уменьшение скорости судов и будет вынуждена поставить на отстой большее число контейнеровозов.

По оценкам *Maersk Line* в 2013 году на скрап может уйти порядка 2% мирового контейнерного флота. Очевидно, это недалеко от истины, учитывая, что только за неполные два с половиной месяца 2013 г. на скрап ушли 40 контейнеровозов суммарной вместимостью 86,7 тыс. TEU. Для сравнения за весь 2012 г. было разделано 179 единиц общей вместимостью 332,9 тыс. TEU. Следует также отметить, что 52 контейнеровоза, ушедших на разделку в прошлом году, не достигли 20-ти лет, а средний возраст составил 23 года по сравнению с 29-ти летним возрастом годом ранее. Показательно, что в последнем аналитическом обзоре *Optima Research* за 11-ю неделю 2013 г. приведены 5 ушедших на слом контейнеровозов дедеветом от 20-ти до 36-ти тыс. т, которые были построены в 1994 – 1998 гг., в то время как отправленные на разделку 8 балкеров той же тоннажной группы поступили в эксплуатацию в 1978 – 1986 гг., а три многоцелевых сухогруза – в 1980 – 1987 гг. То есть возраст уходящих на слом контейнеровозов сегодня значительно ниже, чем других типов сухогрузного тоннажа. Другой вопрос, как долго это сможет продолжаться, поскольку средний возраст находящихся в эксплуатации контейнеровозов и так гораздо ниже, чем других типов транспортного флота.



Source: Clarkson Research Services

Находящийся на приколе контейнерный тоннаж с середины января по середину февраля 2013 г. по данным *Alphaliner* вырос с 739 до 804 тыс. TEU. В удельном отношении – это половина показателя в 10%, имевшего место в разгар кризиса 2009 г. По оценкам *Maersk Line* процент судов в отстое может вырасти с сегодняшних 4,6% до 6%. Но, неизвестно, окажется ли этого достаточно, чтобы сбалансировать рынок. Поэтому контейнерные линии пытаются смягчить углубляющийся дисбаланс между спросом и предложением и путем отсрочки поставок нового тоннажа. Именно по этой причине *APL/NOL* ведут

переговоры с верфями о переносе срока поставок на более поздний период ранее заказанных контейнеровозов общей вместимостью 74 тыс. TEU. Всего же, по данным *CIMB Securities*, согласно контрактам, дочерняя и родительская линии должны были получить в 2013 г. 10 контейнеровозов вместимостью 14000 TEU и 9 судов по 9000 TEU. Компании *Harpag-Lloyd* удалось договориться с верфью о переносе сроков поставки 3-х оставшихся и полностью профинансированных контейнеровозов вместимостью 13200 TEU со второй половины 2013 г. на март – апрель 2014 г. Компания *Zim Integrated Line*, испытывающая в последнее время значительные финансовые трудности, вообще отменила заказы на пять судов. Сдача еще нескольких контейнеровозов отложена на 2016 год. Кроме того, у компании есть опцион на отмену еще четырех заказов, которым она и воспользуется, если ситуация не улучшится.

Представительные сделки по продажам контейнеровозов

на скрап в феврале-марте 2013 года

Название судна	Год построй-ки	Дедвейт/TEU	Цена	
			млн. USD	USD/ ldt
HANSA LONDON	1992	12530	2,00	395
CONCORD	1994	20088/1452	3,08	453
RENATE SCHULTE	1994	20275/1354	3,04	445
ISMINI	1993	20326/1512	2,99	430
HEIM	1998	20840/1550	3,24	445
MASOVIA	1995	22183	3,38	418
TENORA	1993	22281/1304	3,37	442

Название судна	Год построй-ки	Дедвейт/TEU	Цена	
			млн. USD	USD/ ldt
DORIAN	1994	22426	3,04	412
SUNSET BAY	1998	22800	3,28	408
MSC NORMANDIE	1983	28413/1346	3,87	424
ALBERT RICKMERS	1998	30721/2226	2,99	405
POLONIO	1990	33221	6,15	463
E.R.PERTH	1998	35798	5,30	450
FELIZ L	1984	37489	3,12	410
INDEPENDENCE	1986	38624/3045	4,49	465
HENRY	1986	44837/3065	6,23	440
PRIDE	1988	45037/3129	6,63	444
BANJO BRIDGE	1998	51759/3484	8,18	465
VAN AMAZONAS	1998	51805/3484	8,16	465
HLL BALTIC	1995	62441/4565	8,30	425

Источник: *Fairplay*

Лишь используя все перечисленные выше инструменты, возможно относительно сбалансировать спрос и предложение в 2013 г. Если же разумный баланс между ростом спроса и предложением контейнерного тоннажа не будет достигнут, не исключено начало новой фрахтовой войны для обеспечения загрузки своих судов, как это имело место в 2010 г.

Экономика контейнерных перевозок

Линейные компании, как правило, объясняют предпринимаемые ими повышения ставок неудовлетворительными финансовыми показателями за прошлый год, вызванными снижением фрахтовых ставок и выросшими расходами, в первую очередь, на бункерное топливо. На сегодняшний день уже опубликованы финансовые отчеты некоторых линейных компаний за 2012 г. и представляет интерес разобраться, как перечисленные факторы повлияли на итоговые результаты их деятельности в минувшем году.

Как показали годовые отчеты, прибыль компании *Maersk Line* за 2012 г. составила 461 млн. долл. против убытка в размере 553 млн. долл. США годом ранее. Причем рост прибыльности перевозок был достигнут отнюдь не за счет фрахтовых ставок, которые увеличились в среднем всего на 1,9%, а в основном – за счет экономии расходов. Расход судового топлива в расчете на один сорокафутовый контейнер в 2012 г. был сокращен на 11%, благодаря замедлению скорости хода судов и поступлениям тоннажа большей вместимости. Не чуралась компания и сдачи старых судов на scrap, а также постановки судов на прикол там, где это было экономически оправдано. Кроме того, компания пошла на значительное сокращение персонала своего головного офиса. Положительную прибыль в 2012 г. зафиксировала и компания *CMA CGM*. Но и здесь главенствующую роль сыграли сократившиеся на 800 млн. долл. США расходы, а не фрахтовые ставки, которые выросли в среднем всего на 0,7% при росте объемов перевозок контейнеров в 2012 г. на 6%.

Но далеко не всем линейным компаниям удалось завершить прошлый год с прибылью. Например, компания *HANJIN Shipping* закончила 2012 г. с суммарным убытком в размере 565,7 млн. долл. США, из которых 144,4 млн. дал контейнерный дивизион. С чистым убытком в размере 419 млн. долларов США завершила 2012 г. и компания *Neptune Orient Line (NOL)*,

большую часть которых принес неблагоприятный 1-й квартал минувшего года. Несмотря на увеличение средних фрахтовых ставок на 3,2% и объемов перевозок на 1,1% по итогам 2012 г. чистый убыток в размере 128 млн. Евро получила и компания *Norag-Lloyd*. Причиной тому стали резко увеличившиеся расходы, особенно на бункерное топливо. В крайне тяжелом финансовом положении находится и компания *Mitsui O.S.K. Lines (MOL)*. По прогнозам, компания в текущем фискальном году вновь получит убыток. Для выхода из кризисного состояния предполагается снижать объем свободного тоннажа путем утилизации флота, его продажи и переноса сроков поставки уже заказанных судов. Кроме того, планируется максимальное сокращение издержек на всех уровнях бизнеса компании.

Однако, даже убытки не останавливают контейнерных операторов от заказов на новые крупнотоннажные контейнеровозы ультра класса. Чилийская компания *CSAV*, имевшая по итогам 9-ти месяцев 2012 г. чистые убытки в размере 290 млн. долл. США, тем не менее, заказала семь ультра контейнеровозов вместимостью 9000 TEU. Стоимость одного контейнеровоза даже по сегодняшним минимальным ценам составляет порядка 85 млн. долл. США, а всего пакета – около 600 млн. долл. США. Показательно, что заказанные *Seaspan* контейнеровозы вместимостью 10000 TEU стоили 90 млн. долл. США за единицу, что на 8 млн. долл. США ниже цен еще годичной давности.

Японская *K-Line* в марте с.г. заказали на верфи *Imabari Shipbuilding* 5 ультра контейнеровозов вместимостью 13870 TEU с поставкой в течение весны-лета 2015 г. Стоимость контейнеровозов не разглашается, но известно, что аналогичные контракты для компании *Seaspan* при постройке на верфи *Hyundai HI* обошлись ей в сентябре с.г. в 120 млн. долл. США за единицу.

Таким образом, в последнее время заказывается все больше и больше контейнеровозов мега вместимости. Достаточно сказать, что их доля (по вместимости) на сегодняшний день составляет 73,5% всего мирового портфеля заказов на контейнеровозы. Об изменении структуры мирового контейнерного флота в сторону крупнотоннажных судов свидетельствует и тот факт, что *Braemar Container Shipping & Chartering Ltd.*, рассчитывающие известный контейнерный

индекс *VOXI* с конца февраля с.г. изменили методику его расчета, исключив целый ряд категорий тоннажа малой вместимости и, наоборот, добавив контейнеровозы вместимостью 5500 и 6500 TEU.

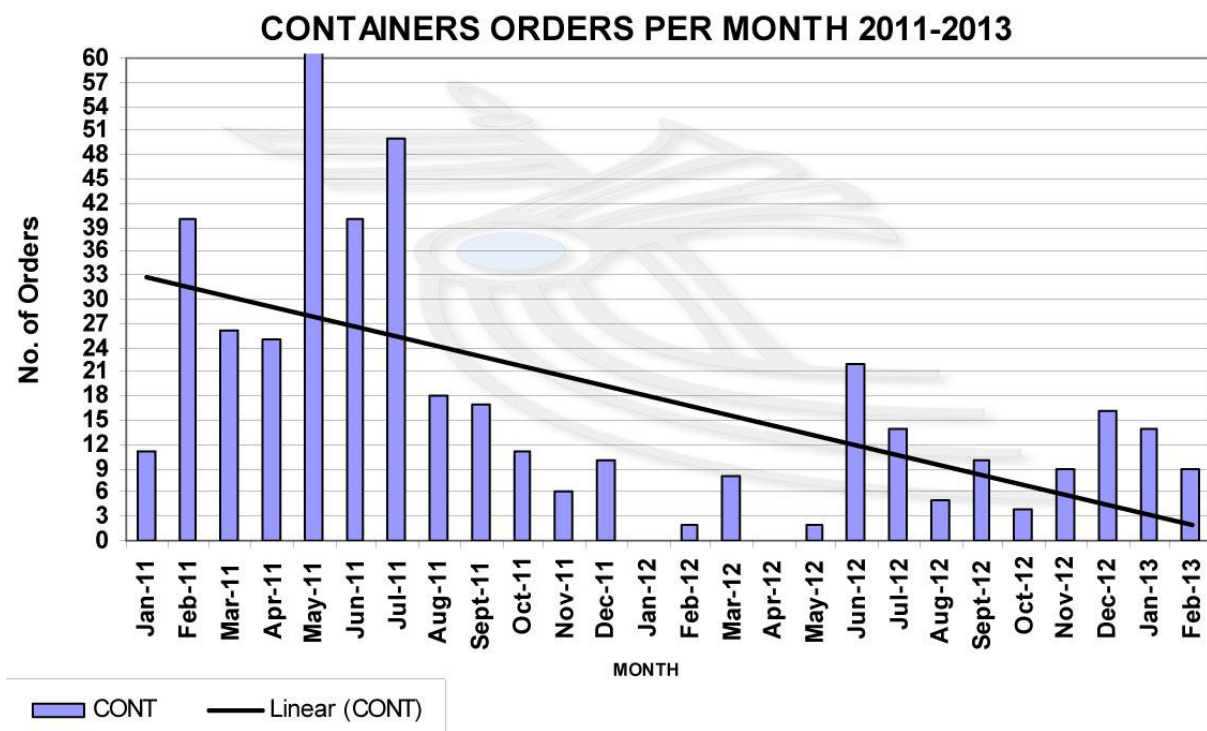
Состав существующего контейнерного флота и мировой портфель заказов на контейнеровозы по состоянию на 01.03.13

Размер тоннажа по вместимости, TEU	Состав флота		Портфель заказов		Доля заказов, %
	количество судов, ед.	вместимость, тыс. TEU	количество судов, ед.	вместимость, тыс. TEU	
100 – 999	1180	717,0	12	10,1	1,4
1000 – 1999	1246	1754,1	58	84,4	4,8
2000 – 2999	671	1706,2	32	79,9	4,7
3000 + (панамаксы)	937	3890,4	23	91,4	2,3
3000 – 7999 (постпанамаксы)	590	3473,9	131	643,6	18,5
8000 + (ультра большие)	478	4780,2	216	2511,1	52,5
Всего	5102	16321,8	472	3420,5	21,0

Источник: *Clarkson Research Services*

Справедливости ради отметим, что само число заказов на контейнеровозы за последние два года имеет ярко выраженный понижающийся тренд. Однако, он с лихвой компенсируется резким ростом вместимости заказываемых судов. Главным

побуждающим мотивом строить контейнеровозы ультра класса является их более высокая экономичность на единицу вместимости по сравнению с меньшими судами. К примеру, контейнеровозы вместимостью 13000 TEU имеют удельный расход топлива на 9% ниже, чем суда вместимостью 8000-9000 TEU. В свою очередь, контейнеровоз вместимостью 18000 TEU класса *Triple-E* на 35% экономичнее судов вместимостью 13000 TEU и т.д.



Если сегодня гигантские контейнеровозы вместимостью более 10000 TEU имеют девять линейных компаний, то к 2015-му, по прогнозам аналитической компании *Alphaliner*, уже 16 из 20 крупнейших контейнерных перевозчиков обзаведутся судами вместимостью свыше 12000 TEU. Если в начале 1980-х максимальная вместимость контейнеровозов составляла 1600 TEU, то на сегодняшний день средняя вместимость работающих контейнеровозов составляет 3200 TEU. Если спущенный на воду в 2006 году контейнеровоз *Emma Maersk* способен транспортировать 15550 TEU, то в 2012 году в строй вошел контейнеровоз

Marco Polo вместимостью 16000 TEU, заказанный компанией *CMA CGM*. И это не предел, поскольку уже на подходе заказанные *Maersk Line* суда класса *Triple-E vessel (Economy of scale + Energy efficiency + Environmentally improved)* вместимостью 18000 TEU.

В стадии переговоров с различными верфями на постройку ультра контейнеровозов находятся компании *MSC, USAC* и *China Shipping*.

Неуемный аппетит контейнерных линий к заказам новых контейнеровозов повышенной вместимости подрывает не только сегодняшний рынок, но и ставит под угрозу ожидавшееся в 2014 - 2015 гг. его восстановление.

Модернизация сервисов

Неотъемлемой частью работы по повышению эффективности линейных перевозок является модернизация сервисов. На протяжении всего 1-го квартала многие линейные операторы проводили реструктуризацию своих сервисов, направленную на обеспечение как минимизации затрат самого перевозчика, так и повышение качества обслуживания клиентуры. Как правило, проводимая в рассматриваемом периоде реструктуризация сервисов заключалась в изменении ротации портов захода (исключения либо ввода новых), перехода к прямым заходам вместо транзитных, изменения состава флота (как правило, в сторону увеличения вместимости задействованных судов), заключения слот-чартерных соглашений, открытия новых (собственных либо совместных) сервисов и т.д. Например, компания *Zim Integrated Line* изменила ротацию портов захода на сервисе *AME*, обслуживающем направление Азия – Восточное Средиземноморье / Черное море. Новая ротация портов захода включает: Сямэнь – Шанхай – Шеньжен – Порт-Келанг – Нхава Шева – Мундра - Александрия – Ашдог – Хайфа – Мерсин – Хайфа – Порт-Келанг – Сямэнь.

Дальневосточная компания *FESCO* открыла прямой сервис между Инчон (Ю.Корея), Восточный и Владивосток путем добавления этого порта в ротацию северной ветки сервиса *FESCO China Direct Line* в дополнение к заходам судов в порты Сянган, Циндао и Шанхай. Также, запланировано увеличение вместимости судов на данном направлении почти на 700 TEU.

Компания *Hapag-Lloyd* в конце марта – начале апреля 2013 г. запускает новый еженедельный сервис *Finland Express (FIX)* на Финляндию и Россию. Ротация портов захода предусматривает: Бремерхафен – Гамбург – порт в районе С.-Петербурга (*TBN*) – Котка – Раума – Евле (Швеция). До этого в мае 2012 года *Hapag-Lloyd* запустил еженедельный сервис *Russia Express Service (REX)*, который в настоящее время успешно работает на С.-Петербург.

Альянс *G6*, в который входят *APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Nippon Yusen Kaisha (NYK Line)* и *Orient Overseas Container Line (OOCL)* с мая с. г. начинает совместную работу на перевозках между портами Азии и Восточного побережья Северной Америки. При этом маршруты существующих сервисов предполагается объединить либо перестроить, плюс открыть еще один новый сервис. Хотя ротации портов захода пока не объявлены, уже известно, что три сервиса будут работать через Панамский и три – через Суэцкий каналы. Основной смысл изменений заключается в том, что время транзита на скоординированных сервисах будет короче, чем на тех, что действуют сейчас. Всего на 6 сервисах, которые свяжут около 30 портов Азии, Восточного побережья США и Канады, Карибского бассейна, Центральной Америки и Индийского субконтинента, планируется задействовать 50 контейнеровозов вместимостью от 4500 до 8000 TEU. По данным руководства *Hapag-Lloyd* предпринимаемая альянсом *G6* реорганизация сервисов позволит только этой компании предложить клиентуре на 40% больше портов захода и на 70% увеличить число еженедельных отходов на трейде Азия – Восточное побережье Северной Америки.

На пике рефрижераторных перевозок из Израиля и Египта в феврале с. г. судоходные компании *MSC* и *Zim Integrated Line* открыли новый совместный сервис со следующей ротацией портов захода: Феликстоу - Роттердам - Гамбург - Антверпен - Гавр - Ашдод - Александрия - Хайфа - Ашдод - Валенсия - Феликстоу. На сервисе задействовано 5 контейнеровозов вместимостью по 5500 - 6000 TEU. По данным *Ships Register* один из обслуживающих данный сервис контейнеровозов – *MSC Fiammetta* вместимостью 5762 TEU имеет 632 рефрижераторные розетки.

Компании *HMM* и *OOCL* будут совместно участвовать на сервисе *ASAL*, заключив слот-чартерное соглашение. Растущий объем контейнерных перевозок на/из стран Персидского залива заставил *Maersk Line* включить порты Даммам, Джубейл и Абу Даби в расписание сервиса *ME2*, соединяющего Средний Восток и Средиземноморье.

Предполагается, что новый контейнеровоз класса *Triple-E* вместимостью 18 тыс. TEU, сдача которого намечена на июнь с.г., *Maersk Line* поставит на сервис *AE10*, соединяющий в настоящее время 13 портов захода в направлении Азия – Северная Европа. На этом же направлении планируется использовать 5 контейнеровозов вместимостью 14000 TEU, заказанных *APL* на *Hyundai Samho HI*, и 4 контейнеровоза вместимостью 13000 TEU, заказанных *OOCL* на верфи *Samsung HI*, и четыре 10-титысячника, заказанных *Seaspan* на верфи *Xangzijiang* и т.д. То есть именно трейд Азия – Северная Европа, благодаря современным глубоководным терминалам, становится основным прибежищем высокоэкономичных контейнеровозов ультра класса. Важно только, чтобы основные игроки рынка, заказывая все новые и новые мега контейнеровозы, не переоценили возможности этого направления, поскольку ставить подобные суда на прикол весьма дорогое удовольствие, которое вряд ли под силу даже очень крупным компаниям.

Резюмируя все вышеизложенное отметим, что несмотря на определенные положительные сдвиги в феврале – марте с. г., ситуация на рынке морских контейнерных перевозок остается сложной и непредсказуемой. Фундаментальные основы оставляют мало надежд на то, что рынок существенно улучшится в 2013 г. по сравнению с предыдущим весьма непростым годом. Так же, как и в прошлом году, рынок ожидает чрезвычайно высокая волатильность фрахтовых ставок, когда каждый их подъем будет сопровождаться неизбежным последующим падением. По прогнозам ведущих аналитиков средняя доходность контейнерных перевозок в 2013 г. может вырасти не более, чем на 2 – 4%. В этих условиях в более выгодном положении будут находиться компании, оперирующие современным высокоэкономичным флотом, максимально оптимизировавшие свои сервисы и добившиеся существенного сокращения расходов.

По материалам морской периодики

Фрахтовый обозреватель, к.э.н. В. Войниченко