

ОБЗОР РЫНКА РЕФРИЖЕРАТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Составитель:

ЗАО «Юридическая компания «ИНМАР»

г. Владивосток, ул. Хабаровская, 8

тел.: +7 4232 457559

факс: +7 4232 446013

www.inmarlegal.com

г. Владивосток

2006 г.

Введение

В начале 2006 г. на мировом рынке рефрижераторных перевозок сложилась ситуация, при которой судовладельцам и операторам конвенционных рефрижераторных судов достаточно сложно эффективно эксплуатировать свой флот. Несмотря на то, что предыдущие три года были вполне благоприятные для отрасли и компании стали задумываться об обновлении флота, рыночные условия неожиданно изменились в худшую сторону. Падение фрахтовых ставок было вызвано, прежде всего, плохой погодой в Центральной Америке в 2005 г., когда банановым плантациям – на бананы приходится 20 – 25 % всего объема перевозок – был нанесен колоссальный ущерб многочисленными ураганами, и отсутствием желания у судовладельцев списывать физически устаревший флот.¹

Стоит также отметить, что за последнее десятилетие доля конвенционных рефрижераторов на рынке морских перевозок стремительно сокращалась, которые все больше не выдерживают конкуренции со стороны судов-контейнеровозов, оборудованных для перевозки рефрижераторных контейнеров.

Молодой и постоянно увеличивающийся флот судов-контейнеровозов по структуре выгодно отличается от сектора конвенционных рефрижераторов: по состоянию на начало 2005 г. из 1 284 конвенционных рефрижераторов только 22,5 % приходилось на суда постройки после 1990 г., в то время как 2/3 из 2 868 судов-контейнеровозов были введены в эксплуатацию после 1990 г.

Основные направления перевозок

Импорт рефрижераторной продукции морского происхождения в течение 1995 – 2002 гг. увеличился на 32 % и составил 63,5 млн. т. Несмотря на то, что точные данные за 2003 и 2004 гг. отсутствуют, по оценкам экспертов, в указанные периоды также наблюдался рост.

В течение 1995 – 2002 наиболее развивающимися секторами рефрижераторной продукции являлись: мясопродукты, рыба и морепродукты, бананы. Доля иных

¹ Здесь и далее использована статистическая информация из доклада Ocean Shipping Consultants “Refrigerated Trades and Outlook To 2015”, 2005 г. – 256 с.; издания Lloyd’s List, от 28 февраля 2006 г.

товаров либо осталась неизменной, либо уменьшалась; исключение лишь составили тропические фрукты, доля которых несколько увеличилась, что стало результатом развития технологий транспортировки, позволяющих перевозить большее количество скоропортящихся фруктов морем, а не воздушным транспортом.

Юго-Восточная Азия является крупнейшим импортером товаров, доставленных морским транспортом. Ее доля в мировой торговле возросла с 22,7 % в 1990 г. до 27,7 % и 29,5 % в 1995 и 2002 гг. соответственно.

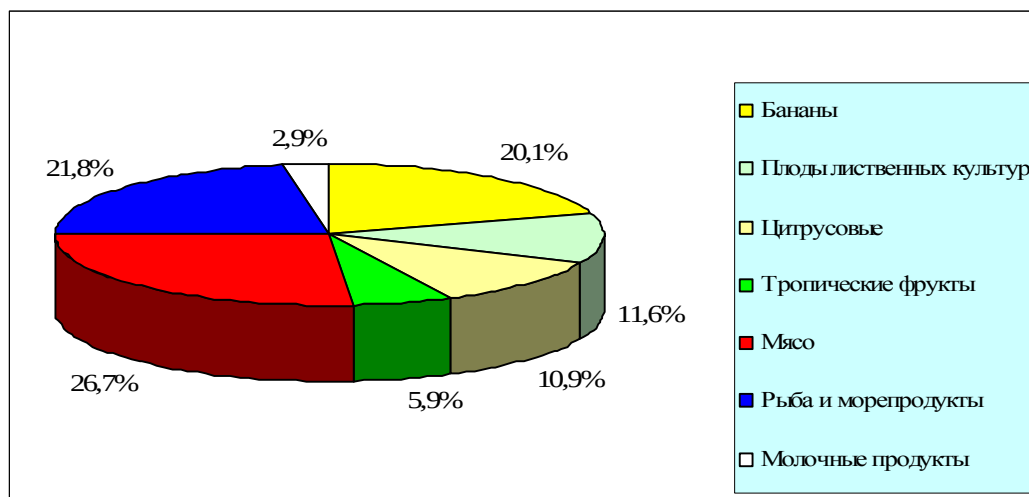


Рисунок 1 ♦ Структура импорта морского происхождения рефрижераторных товаров, 2002 г.

Флот

Значительный рост вместимости рефрижераторных складских ячеек на судах-контейнеровозах стал самым важным событием на рынке рефрижераторных перевозок и представлял одну из существенных проблем, с которыми столкнулись владельцы конвенционных судов, проявившихся в усилении конкуренции со стороны судов-контейнеровозов.

Многие суда-контейнеровозы оборудованы устройствами для перевозки рефрижераторных контейнеров, однако данные ячейки на судах можно использовать и для перевозки обычных контейнеров. Тем не менее, очевидно, что вместимость контейнерного тоннажа, которая может быть задействована наряду с конвенционными рефрижераторными судами, огромная и продолжает увеличиваться.

На протяжении 1990 – 2004 гг. валовая вместимость рефрижераторных складских ячеек увеличилась в 5,2 раза, достигнув 767 млн. куб. футов, и составила 69 % от валовой вместимости емкостей судов, предназначенных для перевозки

охлажденной и замороженной продукции. В этот же период средний объем рефрижераторных складских ячеек на судах-контейнеровозах вырос с 123 598 до 267 329 куб. футов. В течение 1990 – 2004 гг. вместимость конвенционных рефрижераторов увеличилась только на 2,3 % до 345 млн. куб. футов, причем, начиная с 1995 г., происходило ее снижение.

Средняя вместимость конвенционных рефрижераторных судов в конце 1990-х гг. составила 269 000 куб. футов и далее не изменялась. Пик строительства рефрижераторов пришелся на 1981 – 1985 гг., в 2004 г. Число судов этих годов постройки составляло 287 ед. вместимостью 77,8 млн. куб. футов.

83,4 % рефрижераторов, введенных в эксплуатацию после 1990 г., располагали подпалубной вместимостью более 200 000 куб. футов. Суда вместимостью 300 000 куб. футов составляют 38,9 % от числа судов и 67,7 % от валовой вместимости. 84 % из 307 судов вместимостью до 100 000 куб. футов построено до 1986 г.

Таблица 1 ♦ Структура флота, задействованного на перевозках рефрижераторных грузов

На начало года	Рефрижераторные суда		Суда-контейнеровозы		Итого
	Млн. куб. футов	Доля, %	Млн. куб. футов	Доля, %	
1981	268,3	80,1	66,7	19,9	335,0
1985	305,9	75,8	97,7	24,2	403,7
1990	337,2	69,6	147,1	30,4	484,3
1995	390,5	63,0	229,1	37,0	619,7
2000	367,4	46,7	418,7	53,3	786,1
2004	345,0	31,6	766,7	69,0	1 111,7

В течение последних лет флот рефрижераторных судов консолидировался среди крупнейших собственников и операторов, политика управления флотом которых сдвинулась к созданию альянсов.

Заключение

Несмотря на то, что флот конвенционных рефрижераторов испытывает острую конкуренцию со стороны судов-контейнеровозов, первый имеет ряд очевидных преимуществ, которые помогут сохранить позиции судовладельцев и операторов на рынке:

- по-прежнему конвенционные рефрижераторные суда задействованы на перевозках больших партий однородных грузов;
 - многие порты не имеют контейнерных терминалов, оборудованных для хранения рефрижераторных контейнеров;
 - в то время, как стоимость непосредственно транспортировки груза на судах-контейнеровозах дешевле, чем на рефрижераторах, перевозчики взимают дополнительные сборы за хранение, перемещение контейнеров, что заставляет грузоотправителей обращаться к услугам операторов конвенционных судов.
-