

ВЛИЯНИЕ НА СВЕТОВНАТА ИКОНОМИЧЕСКА КРИЗА И ПОСЛЕДВАЛАТА РЕЦЕСИЯ ВЪРХУ РАЗВИТИЕТО НА СВЕТОВНОТО КОРАБОСТРОЕНЕ

инж. Иглика Красиминова Иванова-Славова

EFFECT OF THE WORLD ECONOMIC CRISIS AND THE FOLLOWING RECESSION ON THE WORLD SHIPBUILDING MARKET DEVELOPMENT

Eng. Igljka Krasimirova Ivanova-Slavova

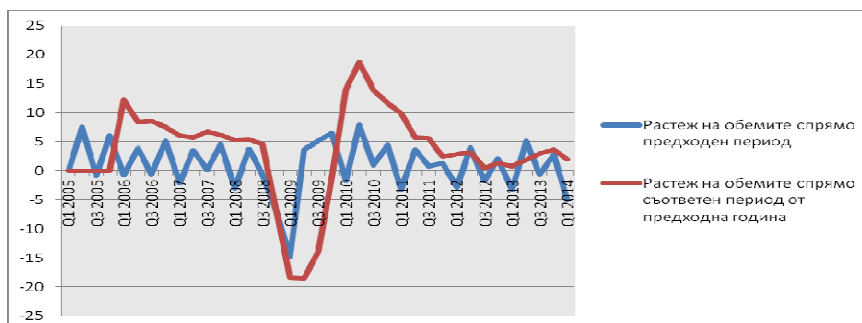
Резюме: Световната икономическа криза, която беляза всички сфери на обществения живот в последните години, неминуемо се отрази пряко и на световното корабостроене. Търсенето на морска транспортна услуга без съмнение е в непосредствена зависимост от световната динамика на търговските потоци. Настоящото тежко състояние на транспортния пазар дава своето отражение върху всяка една индустрия, която е в пряк досег с корабостроенето. Представената публикация има за цел да проследи какво е влиянието на отслабения транспортен пазар върху развитието на корабостроителния сектор. Проследява се какво е състоянието на най-мощните корабостроителни нации в световен мащаб. Анализират се индивидуалните стратегии за справяне с трудностите на всяка една от тях и се синтезират основните особености на развитие.

Ключови думи: корабостроене, световна икономическа криза, световен флот

Корабостроенето е тясно обвързано с международната търговия. Търсенето и предлагането на тонаж е в тясна връзка със състоянието на световните пазари. В резултат от динамичните процеси с световната икономика, на които бяхме свидетели в периода 2009 – 2011 година, наблюдавахме, а и все още е факт, драматичното свиване в ръста на световната търговия. Ефектът от тази ситуация върху корабостроенето беше, че силно намаля търсенето на тонаж, много кораби останаха без ангажираност и дори част от тях се наложи да бъдат вързани на кей в очакване на по-добри времена. Това напрежение на пазара неминуемо се отрази и на корабостроенето. Бумът, който корабостроенето изживяваше и се планираше да продължи и в следващите години, бе прекъснат и плановете за разширяване на флота на повечето компании се наложи да бъдат преосмислени драстично. Голяма част от поръчаните нови кораби бяха канцелирани, дори с цената на неустойки, други бяха разсрочени за по-дълги периоди от време. Тези действия, както и последвалото развитие на пазара предопределиха обстановката, която е и предметът на настоящото изследване.

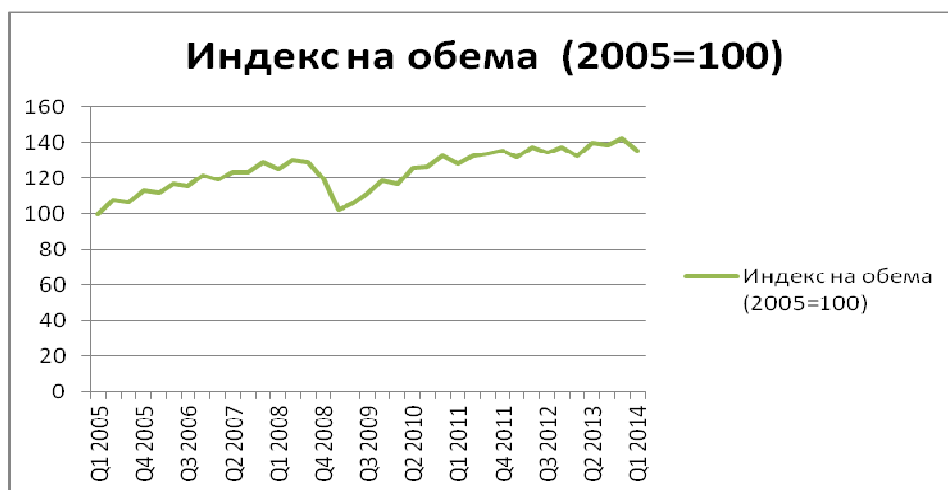
1. Състояние на световната търговия

Ръстът на икономиката е един от основните показатели за развитието на световния пазар. Той отразява увеличението на пазарната стойност на стоките и услугите, произведени от икономиката за определен период от време. Измерва се в пряка взаимовръзка от реалния брутен вътрешен продукт. Показателят дава реална представа за това до колко ефективно функционира пазара. Това, от своя страна, може да бъде индикатор за паричните потоци, които този пазар генерира. Фиг. 1 показва данните на ООН (UNCTAD) за ръста на обемите в световния търговски обмен на триместри, за периода 2005 – 2014 година.



Фиг. 1 Ръст на обемите в световната търговия 2005 – 2014

Диаграмата ясно посочва периода края 2008 – началото на 2010 като най-драматичен за световната икономика. За почти цялата 2009 година се наблюдава стабилна тенденция за драстично свиване в търговските обеми. Следва временен оптимизъм, че ситуацията се подобрява, за да се завърнем към по-реалистичните нива с по-слаб търговски обмен, в които се намират пазарите и в момента. Фиг. 2 ясно показва тенденцията за забавяне в ръста на търговията, дори и след възстановяване на относителното функциониране на световните пазари:



Фиг.2 Индекс на обемите на световната търговия спрямо първо тримесечие на 2005

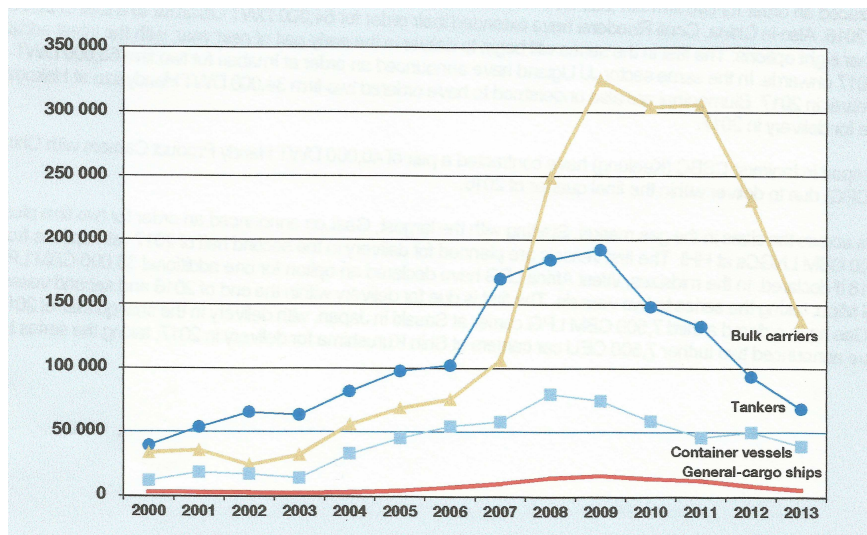
Графиката ясно посочва, че в периода 2008-2009 година, търговията се връща почти на нивата от 2005 година, като след възстановяването, ръстът не е с темповете, наблюдавани преди кризата.

Корабоплаването беше пряко повлияно от тези турбулентни явления. Търсенето на транспортна услуга по море е в пряка зависимост от световната търговия. Ако разгледаме състоянието на световния флот ще видим и ефектът, който се появи.

2. Световен флот – състояние и развитие в периода 2001 – 2014

Според данни от последния анализ на ООН за състоянието на морския транспорт [1], в периода 2001 – 2011 година въвеждането на нови кораби е все по-голямо и достига исторически максимум. Дори и след икономическия срив в края на 2008 година, тонажът в DWT, който ежегодно се въвежда в експлоатация продължава да се увеличава, основно заради построяването на кораби, които в по-голямата си част са поръчани преди 2008г. Едва през 2012 година, за пръв път от 2001 година, флотът, който е въведен в експлоатация на годишна база, е по-малко, отколкото този, който е въведен в експлоатация за предходния 12-месечен период. Въпреки забавянето на растежа му, световният флот продължава да нараства в тонаж и през 2012 година, въпреки че това става с по-слаби темпове. На годишна база, ръстът през 2012 е 6%, сравнен с 10% за предходната година. Към януари 2013 година световният флот достига до 1,63млрд тона DWT, което е повече от двойно спрямо 2001г.

Повратната точка за корабостроителния цикъл може допълнително да бъде видяна при анализ на възрастта на световния флот. През 2011 година се въвежда в експлоатация по-голям брой нови кораби, в сравнение с 2012. Такова голямо забавяне не е наблюдавано от средата на 90-те години на ХХ век. Освен това, данните сочат, че количеството новопоръчани кораби започва да намаля през 2009. Тази тенденция е ясно видима от графиката на фигура 3



Фиг.3 Новопоръчан тонаж за периода 2000 – 2013, според 4 основни типа кораби: насипни товари, танкери, контейнеровози и кораби за генерални товари

Статистиките, отнасящи се до световния флот, отразяват бавно променящата се икономическа среда. Докато забавянето по отношение на търсенето става видно през 2008г., данните за новопоръчани кораби показват спад през 2009г., броят на новите кораби, влезли в експлоатация намаля едва през 2012г., а съществуващия наличен флот продължава да нараства през 2013г. Въпреки това, броят на новите поръчки прогресивно намалява и настоящите прогнози сочат, че нивата от последните две години са валидни до началото на 2014г.

Към януари 2013година, световният флот се състои от 42% тонаж за сухи насипни товари, исторически връх за тази група товари. Тонажът за генерални товари, от друга страна, продължава своя упадък, общият му дял е по-малко от 5%, което е с 10% по-малко спрямо данните от 20 години по-рано. Танкерният флот, също показва своето намаляне, от близо 50% през 80-те години на ХХ век, до 30% в началото на 2013г.

3. Състояние на корабостроителния пазар

Три държави заедно – Китай, Корея и Япония, създават 92% от тонажа на световния флот за 2012 година. Почти 57% от въведения в експлоатация тонаж за същата година е съставен от сухотоварни кораби, следват танкери (18,4%) и контейнеровози (14,4%). Тази ситуация показва значителни различия от положението на пазара само 6 години по-рано. През 2006 година Република Корея е най-крупния корабостроител, следван от Япония, а Китай и Европа имат малък пазарен дял – по 15%.

Корабостроителите също така се специализират в различни типове кораби. Докато Китай и Япония произвеждат предимно сухотоварни кораби, Корея се специализира главно в контейнеровозите и нефтените танкери, а корабостроителниците от Европа и други райони имат по-голям дял при офшорните и пасажерски кораби. В допълнение към сухотоварните кораби, Япония се фокусира и върху по-тясно специализирани кораби, каквито са газозовите и автовозите. Четирите най-големи корабостроителни групи се намират в Корея, докато корабостроителната индустрия в Китай се разпростира върху повече на брой индивидуални предприятия.

След пикът през 2008 и 2009 година, през последните години новопоръчаният тонаж е намалял драстично. От започването на икономическата криза през 2008 година има направени много по-малко нови поръчки за постройки, а към края на 2013 година корабостроителните заводи все още произвеждат съдове, поръчани в предкризисните условия. Новите поръчки са намалели с 50% за контейнеровози, 58% за сухотоварни кораби, 65% за танкери и 67% за кораби за генерални товари, в сравнение с предходните пикове (фиг. 3).

Намалението в новопоръчания тонаж е още по-видно, ако се направи сравнение спрямо съществуващият световен флот. В края на 2008 година, новите поръчки за сухотоварни кораби съставляват близо 80% от съществуващият флот към момента, докато поръчаният тонаж за 2013 година е едва 20% от оперирания флот. При танкерите сравнителните данни са съответно 50% през 2008 към 10% през 2013.

Цялостно за основните типове кораби, броят нови поръчки е на исторически минимум, и продължава да намалява с бързи темпове. Данните брокерите обаче сочат, че в тази на пръв поглед неблагоприятна среда се появяват все повече контрациклични инвеститори, които очакват да се облагодетелстват от настоящите ниски цени на строежа и се надяват на съживяване на корабните пазари в близко бъдеще. Въпреки тези тенденции, от гледна точка на корабостроителите е видно, че има налична твърде голяма производствена мощност дори и за най-оптимистичния сценарий. Според някои изчисления дори капацитета на корабостроителната индустрия да бъде намален с 40%, тя въпреки това ще има достатъчно потенциал да посрещне нуждите си дори през 2015 година.

Друг фактор, който може индиректно да даде представа каква е позицията, в която се намират корабостроителните предприятия, е заетостта на световния флот. Корабите, по правило, са транспортни средства, които имат големи фиксирани разходи, но за сметка на това текущите разходи са относително ниски. Изключение от това правило е кораб, който е вързан на кей, временно изведен от експлоатация в чакане на по-добри пазарни условия. Наличието на голям процент такива кораби по света е индикатор, че световния флот към дадения момент е прекалено голям за нуждите на световната търговия. На подобни условия бяхме свидетели през 2009 година (заетостта на флота пада от 90% през 2008г, до 81%, което са най-ниските нива от 80-те години на XX век до момента [2]) В началото на 2013 година почти 99% от флотът има заетост. Тези данни ясно показват, че след отърсването от първоначалния шок и последвалите мерки за регулация, корабособствениците са намерили начин за реализация на флота си, въпреки по-малките печалби.

4. Мерки за подсигуряване корабостроенето на плавен преход към новата пазарна среда.

Логично е да се предположи, че предвид бързото развитие на обстоятелствата в негативна посока, всички участници в корабната индустрия бяха неприятно изненадани. Ситуацията беше непредсказуема и мненията и прогнозите варираха от краен негативизъм до силен оптимизъм. Първите мерки, които корабособствениците взеха с цел да намалят напрежението, породено от свръхпредлагането на тонаж беше да се обърнат към корабостроителниците и да предоговорят условията за вече поръчаните нови кораби, които в по-голямата си част неминуемо щяха да се въведат в експлоатация и да създадат допълнително напрежение в една вече напрегната среда. Данните на UNCTAD за 2009 година сочат, че в периода между януари 2008 и средата на 2009 година, са на лица 440 поръчки за нови кораби, които са прекратени по една или друга причина – главно поради прекратяване на поръчката, забавяния и прекъсвания на поръчките по взаимно съгласие, както и пропаднали договори. Под „пропаднали“ се има предвид договори, които са подписани, но поради една или друга причина тяхното изпълнение не е започнало. Забавянето на поръчките също има съществена роля. При тази тенденция поръчания голям флот, който е планирано да се реализира за кратко време се разсрочва през годините. Това е и основната причина до миналата 2013 година все още да се реализират съдове, поръчани преди кризата. Тези две бързи мерки доказват във времето, че гарантират на корабостроителите заетост поне в следващите няколко години. За канцелираните договори се дължи неустойка, която също носи позитиви за корабостроителните предприятия. Главното предизвикателство пред тях обаче, тепърва предстои, когато тези многобройни поръчки се изпълнят.

След като стана видно, че кризата ще се задържи за по-дълъг период, всяка една от водещите държави, установили водеща роля в корабостроенето, предприе свои собствени мерки. Стана очевидно, че държавната подкрепа е от първостепенна важност.

Япония

Можем да кажем, че като цяло, Япония успява да използва ситуацията в своя полза. Както е посочено в анализ [3], публикуван по-рано тази година „в резултат от въвеждането на пакет от мерки, целящ съживяването на японската икономика (в т.ч. закупуването на облигации и повишено държавно финансиране) йената се обезцени с около 1/3 спрямо долара за период от около 18 месеца. Тъй като повечето цени в корабостроенето са в долари, обезценяването на местната валута подобрява ценовите условия за купувачите.” По този начин Япония си осигурява цени, които са конкурентни спрямо другите крупни азиатски корабостроителни нации – Китай и Южна Корея. Но, предвид факта, че Япония е доказала качествата на своята индустрия през годините, сега на пазара тя предлага освен благоприятни ценови нива, и дългогодишно разработвани професионални умения. В допълнение към това, благоприятните условия за експортни кредити на японските банки допълнително допринасят за съживяването на този индустриален сектор в страната. Тези Мерки веднага дават своето отражение. Според информация на Yieh, цитирана от Hellenic Shipping News, за Първото тримесечие на 2014 година, новите експортни поръчки за кораби достигат 58 съда, които съставляват 27,72млн тона DWT. Това е с над 10 млн тона повече, в сравнение с предходната фискална година.

Република Южна Корея

Корабостроителният сектор в Южна Корея винаги се е радвал на лесен достъп до финансиране посредством експорт кредит агенции и банки за развитие, например Korea trade Insurance Corp (K-Sure), Export-Import Bank of Korea (Kexim), както и други банкови институции. Основен проблем към момента е текущата реформа на правителството, с която се предвижда консолидиране на някои от агенциите, които подкрепят корабостроителния сектор. Тази реформа, както и фалитът на STX Pan Ocean през 2013г. увеличават моментната несигурност по отношение на правителствената подкрепа. Но в дългосрочен план е сигурно, че тя ще остане силна. Тази увереност е отразена и в прогнозата за Република Корея на BNP Paribas за 2014, в която се посочва, че „...Докато икономическото възстановяване продължава и финансирането в корабоплаването се нормализира, новите поръчки за офшорно оборудване и търговски кораби се очаква да останат стабилни. Поръчките за кораби-газовози също се очаква да продължат, предвид диверсификацията на енергийните източници. Очаква се през 2014 година нивата на поръчките да се запазят в границите от 2013 година, когато достигат \$ 46млрд – второто най-високо равнище според статистическите архиви.”

Китай

Според изследване [4], публикувано в началото на 2014 година, основата на проблемите в китайското корабостроене се крие в забавените и канцелирани в началото на кризата поръчки. Така се променят или директно се анулират плащания, които вече са включени в плановете на съответното предприятие. Това, в комбинация с повишаването цената на труда в Китай, причиняват сериозни проблеми в ликвидността на предприятията, като по-малките от тях виждат като реална опасността да бъдат закрити. За да се предотврати разрастването на тази порочна практика, се предприемат редица мерки.

На първо място е необходимо реструктуриране и консолидиране на по-малките предприятия, с цел създаване на по-мощни и гъвкави компании, които да бъдат по-малко уязвими на пазарните явления. За да се постигне такава цел трябва да се реорганизира финансовия мениджмънт и да се подобри качеството на реализирания продукт. Изискванията към качеството от страна на корабособствениците са все по-високи, особено заради депресията на корабоплавателния пазар. Необходимо е да се реформира контрола върху финансите, за да се създаде по-ефективна бюджетна система и да се намалят разходите. Освен това, е необходимо да се обърне внимание върху механизмите за контрол на качеството, за да се обезпечи стабилното развитие на качествените параметри.

На трето място, трябва да се подобри бизнес структурата с цел намаляване на риска. Подробното пазарно проучване би подпомогнало диверсифицирането на продукцията на корабостроителната индустрия в Китай. Според изследванията за 2013 година на ООН,

продукцията на китайското корабостроене е около 70% в сектора на сухотоварните кораби. Това, обаче, е трудно постижима цел, предвид факта, че на пазара както корабостроителите, така и корабособствениците виждат развитието на традиции в строителството на определени видове кораби от определени държави с корабостроителна индустрия.

Европейски съюз

В ЕС особено значение при настоящата неблагоприятна среда имат редица фактори:

- Европейските корабостроителни компании са много малки и много по-уязвими на неблагоприятните условия;
- Банковата криза прекъсна достъпът до финансиране по-осезаемо в Европа, отколкото в Азия;
- Правителствата на азиатските държави реагираха много по-адекватно и навреме.

Европейските корабостроителници запазиха позициите си, като се преориентираха към различни морски дейности, в т.ч. риболов, офшор, туризъм, възобновяеми енергийни източници, различни изследователски начинания. Обещаващ сектор е туризмът, почти всички круизни кораби на световния пазар са построени в европейски корабостроителни заводи. Въпреки това, в транспорта, секторът на морския туризъм се разглежда повече като опериране на бизнес с плаващи хотели, отколкото реално търговско корабоплаване. Поради тази причина, в глобален план, към момента европейските корабостроителници имат малък принос към строителството на търговски кораби.

Според изследване [5], европейските заводи се концентрират върху създаването на сложни технологии за морска дейност, като по този начин улесняват създаването на Европейска мрежа за сложни морски технологии. Близо 85% от поръчките на заводите в Европа са за такива сложни съоръжения.

На базата на проведеното изследване може да се заключи, че пазарната обстановка, в която корабостроителните предприятия, като субекти, оперират е комплексна и неблагоприятна. Свръх капацитетът на световния флот поражда напрежение и силна конкуренция между самите субекти. Вижда се, че за да се запазят и развият доказаните позиции на държавите – протагонисти в този пазар, е необходимо да има макрорамка за реструктуриране и подкрепа на този пазарен сегмент. Всички разгледани държави имат своя уникална стратегия за справяне с конкуренцията, но обединяващото между тях е именно държавната политика и подкрепа за корабостроенето от най-високо държавно ниво. Единствено времето и развитието на пазарите могат да докажат коя стратегия ще бъде успешна в дългосрочен план.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1]. UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013, United Nations, New York and Geneva, 2013
- [2]. UNCTAD, Review of Maritime Transport 2009, United Nations, New York and Geneva 2009
- [3]. Panigrahi S, Asian Shipbuilding – a Dynamic Market, GTR Export Finance Supplement 2014, www.gtreview.com
- [4]. HE Yujing, QIAN Xinhua, Analysis of the Life Cycle of China Shipbuilding Industry, Canadian Research & Development Center of Sciences and Cultures, International Business and Management, vol.8, No2, pp 174-178, 2014
- [5]. Cornel G, Filip N, Catalin P, Crisis Effects on Shipbuilding Market, “Ovidius” University Annals, Economic Sciences Series, Vol XIII, Issue 2, 2013

За контакти:

Инж. Иглика Иванова-Славова, ФМНЕ към ТУ-Варна
Ул. Студентска 1, 9010 ВАРНА, БЪЛГАРИЯ
тел: +39-0888-744-839,
E-mail: ik_ivanova@yahoo.it