

Marek Grzybowski¹
Akademia Morska w Gdyni

Transport morski w warunkach recesji gospodarczej

Recesja w gospodarce światowej i kryzysowa sytuacja w sektorze finansowym krajów rozwiniętych gospodarczo miała od połowy 2008 roku istotny wpływ na transport morski. Spadek głównych wskaźników makroekonomicznych odzwierciedlał spowolnienie gospodarki, co odbiło się negatywnie na konsumpcji oraz produkcji i spowodowało zmniejszenie podaży dóbr przewożonych drogą morską. Spowolnienie gospodarcze dotknęło również Chiny, które od lat 90. XX wieku generowały rozwój transportu morskiego między głównymi kontynentami. Spadek dynamiki produkcji i PKB w wiodących regionach gospodarczych odbił się na spowolnieniu gospodarek w subregionach, takich jak region Morza

Północnego, Morza Bałtyckiego, czy Morza Śródziemnego.

Zmiany w Baltic Dry Index

W wyniku zmniejszenia się globalnego popytu na przewozy transportem morskim, Baltic Dry Index (BDI), który na początku 2009 roku osiągnął swoje minimum spadając poniżej 1000 punktów, przez pierwsze pół roku rósł do około 4000 punktów, potem w sierpniu i wrześniu 2009 roku zmalał do 2 000 punktów, by w listopadzie ub. r. na krótko zbliżyć się do 5000 punktów, po czym 1 stycznia 2010 roku spaść do około 3400 punktów. Mimo, że poprawa koniunktury trwała przez pierwsze 6 miesięcy 2009 ro-

ku, ten okres armatorzy oceniają jako najgorszy w czasie recesji gospodarczej².

Mimo dużych spadków w drugiej połowie 2008 roku, jeszcze wtedy przewozy były większe o około 3,6%, niż w 2007 roku, w którym globalny poziom wzrostu wyniósł 4,5%. W efekcie, mimo silnego załamania podaży w połowie kolejnego roku (2008), przewieziono około 8,17 mld ton ładunków. Zmniejszenie produkcji w 2008 i 2009 roku spowodowało też obniżenie się popytu na ładunki masowe, w tym nośniki energii. Popyt na ropę naftową utrzymał się jedynie w Chinach. W pozostałych regionach nastąpił spadek od 1 do 1,5 mln baryłek dziennie. EIA (U. S. Energy Information Administration) prognozuje, że po dynamicznym spadku popytu na ropę naftową w 2008 roku i pierwszej połowie 2009 roku popyt się ustabilizuje i będzie w 2010 roku rósł³. International Energy Agency szacuje, że po popycie na poziomie 84,9 mln baryłek dziennie w 2009 roku nastąpi wzrost do 86,3 mln baryłek dziennie w tym roku. Dynamika popytu zmieni się z niekorzystnej w ub. r. (spadek popytu o 1,4 mln baryłek dziennie) na korzystną (wzrost popytu o 1,5 mln baryłek dziennie)⁴.

Zmiany w podaży powierzchni ładunkowej

Mimo spadku popytu na przeładunki masowe i drobnicę jeszcze w 2008 roku i na początku 2009 roku, rosła podaż statków i powierzchni ładunkowej. Na początku ub. r. flota światowa dysponowała 1,19 mld dwt i była większa o 6,7%, niż w styczniu 2008 roku. Mimo spadku globalnej produkcji w stoczniach prowadzono intensywną produkcję nowych jednostek realizując rozbudowane portfele zamówień na statki zakontraktowane w latach 2007 – 2008. Dostawy jednostek przekraczały nawet dwukrotnie ilość jed-



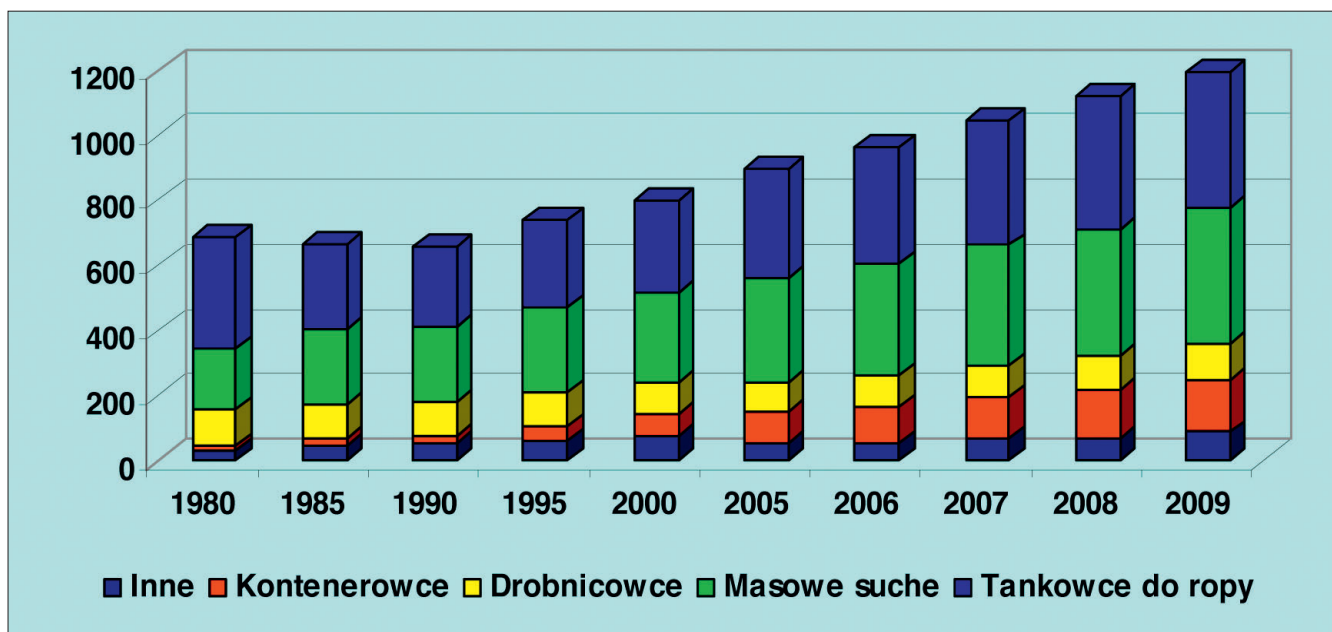
Rys. 1. Baltic Dry Index, zmiany w okresie styczeń 2002 – styczeń 2010. Źródło: http://investmenttools.com/futures/bdi_baltic_dry_index.htm#bdi [wgląd 10.01.2010].

¹ Dr hab. M. Grzybowski, prof. nadzw. Akademii Morskiej w Gdyni, jest Kierownikiem Katedry Ekonomii i Zarządzania na Wydziale Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa AM w Gdyni. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

² Daily Market Report, <http://www.dryships.com/pages/report.asp>, 2009-12-19.

³ EIA Short-Term Energy Outlook, <http://www.eia.doe.gov/emeu/steo/pub/contents.html> [wgląd 11.12.2009].

⁴ Highlights of the latest OMR, <http://omrpublic.iea.org/> [wgląd 11.12.2009].



Rys. 2. Flota światowa według podstawowych typów statków. Źródło: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry> [wgląd 10.01.2010].

nostek wycofywanych z eksploatacji, a pojemność floty w niektórych rodzajach jednostek rosła u niektórych armatorów w tempie około 20% rocznie. Już pod koniec 2008 roku zaczęto renegocjować kontrakty. Armatorzy starali się rezygnować z kontraktów lub przesunąć terminy odbioru nowych jednostek. W połowie 2009 roku Credit Suisse prognozował, że aby wyrównać podaż powierzchni ładunkowej z popytem należałoby zredukować zamówienia na jednostki masowe o 70%⁵.

W efekcie zmniejszania się popytu na przewozy masowe, w 2009 roku armatorzy zrezygnowali z budowy ponad 500 statków o nośności około 37,2 mln dwt, z czego około 325 statków do przewozu ładunków masowych o nośności około 28,2 mln dwt, 78 kontenerowców oraz 47 tankowców o nośności 4,9 mln dwt. Spadek popytu na przewozy masowe suche i płynne szczególnie odczuły stocznie chińskie, w których usytuowano połowę zamówień na masowce. Światowy portfel zamówień na masowce obejmuje jeszcze ponad połowę z całkowitej liczby 8 950 jednostek o nośności od 556,5 mln dwt. Czołowe firmy brokerskie prognozują, że stocznie ożywią się dopiero za 2 – 3 lata. W trzecim kwartale 2009 roku było wiadomo, że zrezygnowano z odbioru 282 jednostek zaplanowanych na 2010 rok oraz 306 masowców w 2011 roku. Stocznie Korei Południowej

sygnalizują zmniejszenie portfela zamówień o 194 jednostki, a stocznie chińskie o 161 jednostek⁶.

Podsumowanie

Mimo zmniejszenia ilości statków przekazywanych armatorom przez stocznie, utrzymująca się nadpodaż przestrzeni ładunkowej sprawia, że indeksy frachtowe utrzymują się wciąż na niskim poziomie. Spadły również ceny na nowe jednostki, a w efekcie zmniejszenia się popytu na stal, spadły również ceny na wyroby stalowe i komponenty do produkcji stali. Skutkiem tego, handel morski zarówno ładunkami masowymi jak i drobnicą w kontenerach od połowy 2008 roku wyraźnie malał. Dobra pierwsza połowa 2008 roku sprawiła, że przewozy kontenerów były o 4% wyższe niż w 2007 roku, jednak już na początku ub. r. armatorzy notowali 20% zmniejszenie się podaży towarów w kontenerach. W portach chińskich zanotowano ponad 22% spadek przeładunków, a w niektórych terminalach kontenerowych Europy przeładunki kontenerów spadały o 30%⁷.

Streszczenie

W artykule zaprezentowano wyniki badań rynku transportu morskiego w warunkach recesji gospodarczej w latach

2008–2009. Pierwszym symptomem recesji był spadek indeksu frachtowego BDI o 80% między majem a końcem 2008 roku w wyniku gwałtownego zmniejszenia podaży ładunków masowych. Również w transporcie kontenerów, który uzależniony jest od transportu dóbr konsumpcyjnych, nastąpiło załamanie rynku w wyniku zmniejszenia wydatków na konsumpcję. W efekcie o około 10% spadły przewozy towarów w kontenerach i przewiduje się, że ta tendencja utrzyma się w 2010 roku. Ta sytuacja spowodowała, że w przemyśle budowy statków zmniejszono zamówienia lub przesunięto terminy odbioru łącznie około 50% zamówionych statków.

Summary

Maritime Transport in Economy Recession Conditions

Author presents in the article research results of the maritime transport market in economy recession conditions 2008-2009. The Baltic Dry Index (BDI) has tumbled 80% percent in the end of 2008 from a record in May of 2009 as the global recession saps demand for shipments of bulk commodities. The container industry, which transports manufactured goods by sea, is in crisis situation as consumers in world economies rein in spending. At the same time, the container shipping segment was hardest hit and cargo volumes in containers may drop more than 10% in 2009 and show no growth in 2010. About 50% ship orders being cancelled or postponed in shipping industry.

⁵ 70% of bulker orderbook must be cancelled: Credit Suisse, <http://www.seatradeasia-online.com/News> [wgląd 30.06.2009].

⁶ Feature: 2010: shipping and beyond; https://www.bimco.org/Members%20Area/News/General_News [wgląd 09.12.2009].

⁷ Baltic Port Barometer 2009: Lowest cargo volumes already reached in the Baltic Sea Region? <http://www.bpoports.com/392.html> [wgląd 25.12.2009].