



Восточное региональное отделение
Общероссийской общественной организации
«Российская академия транспорта»
(FEBRAT)

КОНФЕРЕНЦИЯ

тринадцатая научно-практическая с международным участием

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

12 – 13 ноября 2019

Владивосток - Хабаровск



ОБОСНОВАНИЕ ВЫБОРА СУДНА БАЛКЕРНОГО ТИПА В КАЧЕСТВЕ БАЗОВОГО ДЛЯ САМООКУПАЕМОГО УЧЕБНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО СУДНА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Сергей Алексеевич Огай
Сергей Михайлович Затепякин

Стандарт подготовки моряков предусматривает обязательную практическую подготовку на судах



Международным стандартом подготовки моряков – Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты и одноименным Кодексом предусмотрена обязательная практическая подготовка на судах

Практическая подготовка осуществляется как на специальных учебных судах, так и на судах торгового флота.

По призыву Международной морской организации к судовладельцам расширяется практика обустройства на транспортных судах ограниченного числа практикантских мест (от 5 до 10) для проживания и обучения курсантов и наставников

Однако учебные суда с большим числом практикантов (100 – 200 человек) крайне важны для реализации программ обучения морских специалистов и занимают главенствующее место в национальных системах подготовки

Варианты исполнения учебно-производственного судна

Поиск оптимального УПС – это постоянно развивающаяся задача, которая не может иметь единственно обоснованного решения и зависит от многих факторов: национальных интересов, региональных особенностей бассейна эксплуатации судна, развития судостроительной промышленности, традиций морского учебного заведения и национальной системы управления морской отраслью

В качестве базы для УПС «примерялись» многофункциональные суда ледового класса, морские буксиры-спасатели, универсальные сухогрузные суда, в том числе имеющие ледовый класс, контейнеровозы, балкеры, пассажирские суда, рефрижераторные суда

Есть успешные практики строительства / переоборудования УПС на основе судна спасателя – пассажирского ролкера (США), контейнеровоза (Китай), балкера (Китай), военного корабля (США), пассажирского судна (Турция, Корея), универсального грузового судна (СССР).

Предпосылки для выбора балкера в качестве базового судна УПС

Внешнеторговые перевозки, связанные с портами Дальнего Востока России, представляют собой стабильную растущую грузовую базу. В экспортных перевозках доминируют перевозки угля (в 2018 году они составили более 100 млн. т.), которые растут опережающими темпами. Анализ развития инфраструктуры российских портов свидетельствует об устойчивой тенденции роста объемов отгрузок и увеличения доли угля на транспортном российском дальневосточном внешнеторговом рынке.

Постановка предполагаемого учебного тоннажа на обслуживание угольных контрактов продажи имеет несколько выигрышных элементов:

- (а) поставки груза угля навалом не имеют выраженной сезонности, плечо доставки – региональное (в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона), партионность груза позволяет использовать судно повышенного тоннажа;
- (б) предлагаемый типоразмер судна-балкера handysize (до 50 000 т DW) предполагает конструктивную возможность расширения надстройки для размещения необходимых помещений под проживание большого количества курсантов и наставников и для обучения (в случае шанхайского УПС m/v «Yu Mingя» заявлено 160 студентов);
- (в) в связи с постоянной востребованностью провозной способности можно рационально сочетать учебный и эксплуатационный аспекты (частота смена учебного экипажа);
- (г) удобство представляет ротация судна в рейсе (порты погрузки – Восточный, Находка, Владивосток, Ванино, запад Сахалина, новые порты и терминалы (Суходол, Восточный); порты выгрузки – Япония, Корея, Китай, возможность отгрузок на порты Вьетнама и Индии), когда возможно в любом из последовательных рейсов, при возвращении в порт погрузки, попутно зайти в базовый порт Владивосток для смены учебного экипажа;
- (д) особенность организации работы флота на экспортном угле, как правило, в форме последовательных рейсов, позволяет варьировать датами поставки тоннажа под погрузку и удобно сочетаться с учебным процессом.

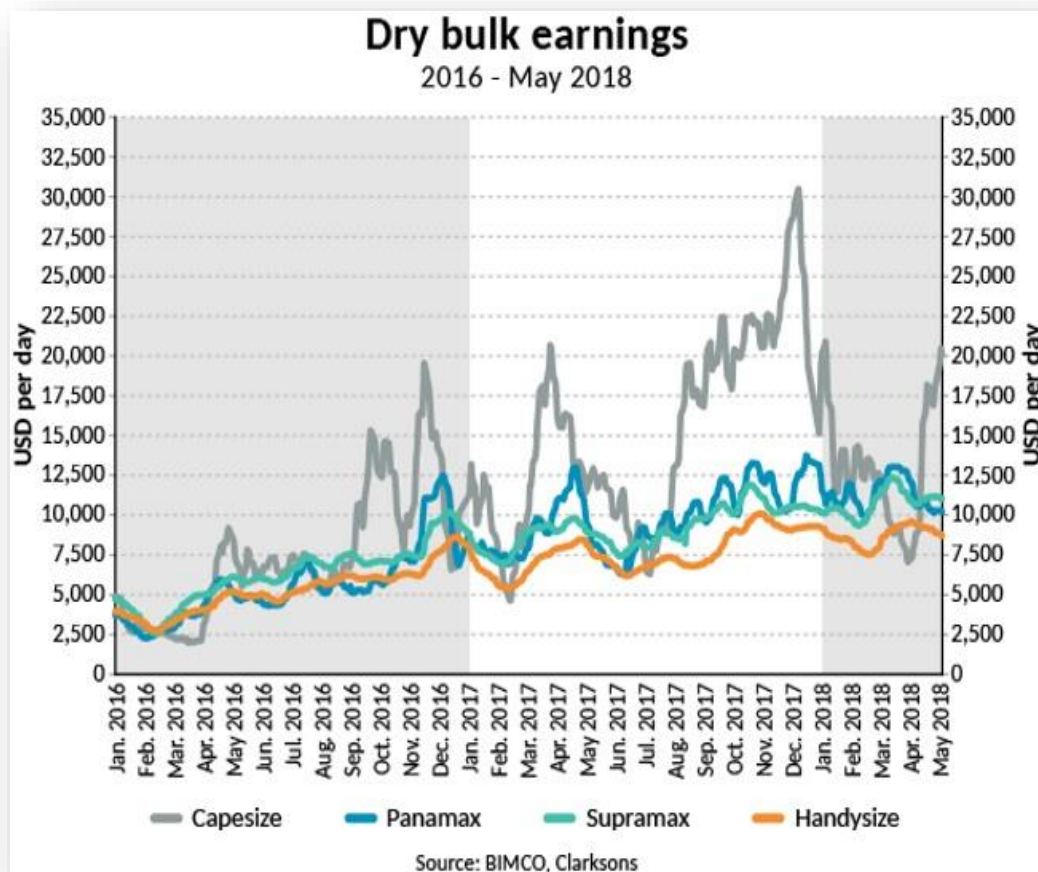
Негативные факторы выбора балкера в качестве базового судна УПС

Негативные факторы – факторы риска, для предлагаемого варианта создания УПС на базе балкера, в настоящий момент видятся в следующем:

- (a) ставки фрахта подвержены значительным конъюнктурным колебаниям от USD 7 до USD 32 за метрическую тонну в зависимости от условий рейса и внешнеторговой цены угля;
- (b) отечественные экспортеры угля предпочитают продавать на условиях FOB и не видят необходимости заключения CIF контрактов даже в том случае, если пользуются услугами российских фрахтовых брокеров;
- (c) тоннаж балкера более 26000 DWT не может быть поставлен под погрузку в ближайшем специализированном морском порту Посьет под экспортные перевозки АО «Мечел» (однако, 45-тысячные экспортные отгрузки могли бы быть организованы круглогодично из порта Ванино, при наличии на судне ледового укрепляющего пояса; кроме того, «Мечел» работает над созданием условий приема handysize балкеров на новом причале)

Наиболее значительным фактором риска проекта УПС-балкера являются рыночные колебания ставок фрахта, которые на российском дальневосточном рынке могут составлять 4-х кратную величину. Такие флуктуации дальневосточного угольного фрахтового рынка не указывают на его особенный характер, поскольку мировые ставки характеризуются противоречивой динамикой

Конъюнктура рынка угля



Низкий уровень заказов на новые балкеры согласуется с тем, что рынок находится на пути к восстановлению, низкий уровень сдачи балкеров на слом не подтверждает эту тенденцию

Слом балкеров за первые четыре месяца сократился на 73% по сравнению с прошлым годом. С приходом этих новых заказов возникает вопрос: не сорвется ли текущее восстановление рынка

Ответ на это таков: не сорвут – пока

Все новые заказы балкеров намечены к сдаче только в 2020 году. Обратная сторона ситуации такова, что на рынке больше не остается места для новых заказов, которые могли бы быть размещены до того, как рыночная ситуация изменится на противоположную

Основные результаты и обобщающие выводы

Выполнены расчеты рейса Шахтерск (о. Сахалин) – порты Японии – Владивосток – Шахтерск. Рассчитывался балкер handysize DWT 45000 с палубным грузовым крановым оборудованием, с грейферами, с укрепленным корпусом для плавания в умеренных льдах. Погрузка на рейде западного побережья Сахалина направлением на Внутреннее Японское море

Стоимость нового судна принята равной USD 32,4 млн., при варианте строительства на экономичных зарубежных верфях

На основании результатов расчета сделаны следующие обобщающие выводы:

в условиях «скачущей» конъюнктуры (как это, например, было в 2018 году) на экспортные перевозки угля и зависящие от этого ставки фрахта (от USD 7 до USD 16 за тонну), срок окупаемости проекта строительства нового судна (с учетом существующей на начало лета 2018 г. ставки фрахта USD 13 за т.) составляет 24 года;

безубыточность, а не только окупаемость, является критерием целесообразности проекта УПС-балкера. В нашем случае, ставка фрахта USD 9,2 за тонну (при курсе USD 1 = 63,11 руб.) обеспечивает безубыточность работы судна в режиме УПС (т.е. работу в «ноль»), когда весь комплекс эксплуатационных расходов (включая обеспечение практики) компенсируется фрахтом. При этом уровне доходности, однако, невозможно обеспечить возврат инвестиционных затрат на создание судна;

позитивное сочетание региональной фрахтовой конъюнктуры (ставка USD 16 за тонну) обеспечивает кроме финансового самообеспечения учебно-производственного процесса также и окупаемость беспроцентных инвестиций в строительную стоимость нового судна за 14 лет

Таким образом, эксплуатация коммерческого УПС-балкера на грузовой угольной экспортной базе является проектом, зависимым от конъюнктуры рынка. Фактические доходные ставки могут, в негативном сценарии, потребовать источника компенсации строительной стоимости судна и/или дотаций на фактическую ставку фрахта.

БЛАГОДАРЮ ЗА ВНИМАНИЕ

г. Владивосток

12 ноября 2019 г.