
Зависимость финансирования судоходства от конъюнктуры грузового рынка и возможностей грузовых терминалов

Маковская Юлия Андреевна,
аспирант кафедры «Коммерческая эксплуатация водного транспорта» ГУМРФ имени Адмирала
С.О. Макарова
alex199e@gmail.com

Произведен анализ финансирования судоходства на протяжении всех этапов его развития, дан анализ финансовых вложений, произведена оценка объемов вложений, а также определены тенденции развития рынка судоходства начиная с 1960 годов. Предложена классификация ценных бумаг.

The analysis of the finance Shipping for all phases of its development, the analysis of financial investments, assessed the volume of investments, as well as the tendencies of the development Shipping market since 1960. The classification of negotiable paper.

Ключевые слова: финансирование судоходства, грузовой терминал, оптимизация, логистика, развитие.

Keywords: finance shipping, cargo terminal, optimization, logistics, development.

Перед Второй Мировой Войной прямые инвестиции являлись основным источником финансирования покупки судов. Высокие риски, связанные с судоходной отраслью, можно было наглядно увидеть на колеблющейся прибыли и стоимости активов, они лишали финансовые учреждения притязаний на долю. Значительные изменения в сфере финансирования судоходства произошли в последующие десятилетия. Рост ведущих экономик мира, характеризующийся увеличением пропускной способности портов с последующим за этим ростом провозной способности судов, наряду с потребностью в больших грузовых ёмкостях увеличил размер необходимого инвестиционного капитала до суммы, находящейся за пределами возможностей прямых инвестиций. Сфера финансирования судоходства стала приобретать все большее значение в 1960-х годах. Сотрудничество с владельцами крупных нефтяных компаний в течение продолжительного количества времени позволяло покрыть большую часть периода погашения задолженности. [1]

На сегодняшний день, владельцы судов переживают не лучшие времена, по подсчетам специалистов на приобретение нового флота было потрачено \$ 207 млрд. в течение шести лет (за 2002-2007 гг.). Причина этого заключается в том, что мощным развитием терминальных услуг возникает спрос на крупнотоннажные перевозки.

Финансирование судоходства всегда развивалось параллельно с потребностями коммерческого рынка, т.е. чем больше грузоподъемность судна, тем более технологически совершенный должен быть терминал, чтобы обеспечить высокую скорость погрузки. Наибольшая потребность финансирования в размере \$ 41 млрд. ожидается от морских контейнерных перевозок, что обеспечивается возможностями контейнерных терминалов, в то время как танкеры и балкеры оцениваются в \$ 34 и \$ 33 млрд. соответственно. Остальная часть морских перевозок, по прогнозам, будет покрыта газовозами, пассажирскими лайнерами и так далее.

1970-е годы встретили нефтяной кризис, а в 1980-х произошел спад. 1990-е годы были нестабильны с точки зрения инвестиций. Пожалуй, наиболее интересным фактом является то, что с наступлением каждого этапа коммерческих изменений, характеристики финансового рынка менялись.

Денежные активы В 1950-х годах лизинг рассматривался как признак нестабильной экономической ситуации, поэтому греческие компании наряду с европейскими судовладельцами, твердо присоединились к политике, основанной на нераспределенной прибыли. Там не было необходимости занимать, так как наличных денег было много; единственная проблема заключалась в поиске выгодных инвестиций.

Чартеры По мере того как европейская и японская экономика начала расширяться в 1950-х и 1960-х годах, торговля быстро росла, и наличные деньги уже не работали. Крупным корпорациям с растущим объемом грузов были крайне необходимы большие суда и порты способные их обрабатывать, и они были готовы заключать долгосрочные договоры. Независимые владельцы использовали эти договоры в качестве обеспечения финансирования новых терминалов и судов, которые они регистрировали под наиболее выгодным с точки зрения налогообложения флагом. Банкиры, которые в то время имели доступ к расширяющемуся евторынку, были рады предложить очень высокие технологии в отношении безопасности тайм-чартера и лизинга судна. К концу 1960-х годов около 80% независимого танкерного флота было использовано на основе тайм-чартеров и с высокой долей заемных средств. [2]

Поскольку торговля, а также возможности морских портов и терминалов быстро развивались, в конце 1960-х годов владельцы запретили использование тайм-чартеров и начали заказывать суда за собственные средства, чтобы ощутить прибыль экономического бума на новом рынке. К сожалению, банкиры посчитали, что обеспечение судового лизинга будет достаточно и отказались от тайм-чартера. Именно это изменение в банковской стратегии пошатнуло устойчивый баланс между спросом и предложением. Эффект был катастрофическим, и согласно доктору Мартине Стопфорд, мы все еще, 25 лет спустя, переживаем последствия всего этого. Все это демонстрирует сочетание избыточного производства и катастрофического снижения спроса [3]. *Бедствие* В 1980-х годах, понимание риска доставки сообществом банковского сектора полностью изменилось. Видимым индикатором кризиса было количество современных танкеров на простое, которое составляло 25% флота в 1984 г. Отсутствие благоразумия в 70-х годах отразилось в последствиях в 1980-х годах. Сумма депозита, который был внесен либо в США, либо в иностранном банке или отделении банка, расположенном в любом месте за пределами США, называется евродолларовым депозитом до тех пор, пока он обозначается в долларах США.

В течение четырех лет, с 1983 по 1987 год заемщики прекратили платежи на сумму в 10 миллиардов долларов судоходных кредитов. Сумма аннулированных долгов банками и лизинговыми компаниями из-за неплатежей судоходных компаний в этот период составляла от \$ 3 млрд. до \$ 4 млрд.

Опытные судовые финансовые учреждения каждый год аннулировали 1-5% общего объема обязательств и остальные учреждения на целых 10%. Несколько банков прекратило работу с финансированием перевозок груза.

Три японских банка аннулировали кредиты одной судоходной компании в размере \$ 700 млн.

По мере развития этих событий, банковские сотрудники столкнулись с проблемами, к которым работа в коммерческой банковской системе вряд ли их подготовила. Банкиры были научены работе с рисками, связанными с финансированием судов в наиболее возможной драматической форме.

Оживление Так называется следующий период. В 1990-е гг. банкиры и владельцы должны были практиковать «реабилитацию». Никто не знал, как потребности в новых инвестициях будут удовлетворены. Альтернативные методы были «вытащены из старого шкафа, взбиты от пыли и переложены на практику». Судовые фонды, первичное публичное размещение акций, облигации, лизинговые схемы, частные размещения ценных бумаг, венчурные и судоходные кредиты

составляли более 60% капитала, привлеченного для финансирования инвестиций 90-х годов. [4]

Капитал судоходных компаний стал сращиваться с терминалами. Контейнерная линия это и суда и терминалы.

На самом деле, в течение 90-х годов появилась гораздо более изощренная группа банкиров для финансирования судоходного бизнеса, все банкиры имели огромный опыт за плечами. Из методов, используемых в 90-х годах, некоторые из них были успешными, а другие потерпели неудачу. Именно в этот период воздействие ударной волны потускнело, и финансовый пейзаж снова зацвел, инвестиции переродились. Старые методы финансирования заменяются новым поколением менеджеров, чтобы продолжить свою работу. С другой стороны, банкиры, будучи в курсе кредитных рисков начинают свою работу, чтобы адаптировать бизнес согласно более сложной структуре.

Это именно вышеуказанный статус держит исследование в области финансирования морских перевозок их квалификационным критериям, введенное финансовыми институтами.

Судоходная отрасль всегда считалась рисковым бизнесом, поэтому финансисты настаивают на ценных бумагах. В первую очередь, они также рассматривались в качестве защиты банка, но они также являются фактором превращения владельцев более осторожных и взвешенных людей. Наиболее известной ценной бумагой считается первая закладная. Банкир 60-х годов был бы счастлив, если бы он обеспечил только 60% стоимости актива в соответствии с первой закладной. Однако кризис 70-х годов не только способствовал развалу финансирования судоходных учреждений, но он и поставил банк на место владельца (флота и портов) потому что заложенные суда были переданы в банк, и, как минимум, прежде чем продавать их, банк осуществлял все обязательства судовладельца. [5]

Наряду с кризисом, весь финансовый рынок изменился, и начали использоваться более сложные подходы. Следовательно, существует множество ценных бумаг, которые владелец должен включать в свой бизнес-план, впоследствии тщательно изучаемый банком. Тем не менее, не все владельцы должны были предоставлять те же ценные бумаги.

Занятость

Банк нуждается, или требует, или стремится к долгосрочной занятости судна обеспечивающего устойчивую работу грузовой линии соединяющей ряд терминалов и портов. Договор фрахтования, тайм чартер судна, обеспечение занятости в целом является очень важным фактором для банкира, так как можно прогнозировать доход судна в первые годы, когда выплаты значительно выше. Особенно, когда рынок слаб или есть признаки того, что рынок будет в упадке, такая безопасность может оказаться решающим фактором.

Первая закладная: первый лизинговый кредит является формой негативной безопасности. Практически это означает, что банк, кредитор (залогодержатель) имеет приоритет в последовательности претензий, и, что он может принять во владение актив, если заемщик (залогодатель) не сможет выполнить свои заранее согласованные финансовые обязательства. Залогодатель может либо управлять активами своего счета до того момента как суммы займа не будут погашены или продать актив, чтобы погасить просроченные платежи.

Повторная закладная – это дополнительная закладная на актив, отданная кредитору, который обеспечивает дополнительное финансирование, помимо основного. Эта ценная бумага не желательна для банка, но если в бизнес план включена гарантированная занятость, то она может быть бесценным инструментом для судовладельца, чтобы улучшить свою финансовую мощь.

Переуступка дохода – это соглашение, в котором заемщик присваивает кредитору часть

дохода. В случае если судно имеет учредительный договор времени, то определенный процент от проката может быть нанесен непосредственно на счет банка по уставу.

Присвоение страхования – это соглашение, где в случае утраты или повреждения, страховая компания и Клуб Пи-энд-Ай покроем все оставшиеся платежи. Это соглашение является более сложным, так как гарантирование размещения ценных бумаг риска рассчитывается в виде премий и включает в себя третьих лиц.

Корпоративные или личные гарантии – это соглашение, в котором кредитор требует гарантий от компании-владельца или самого владельца. В виду большой состоятельности владельца, это соглашение может быть очень важным для обеих сторон, поскольку владелец является связывает план со всем, что ему принадлежит и со своей репутацией, а банк обеспечивает личную заинтересованность и разумное управление имуществом владельца.

Обеспечение безопасности положения – есть некоторые оговорки в договоре, которые защищают банк, в случае, когда последняя цена актива меньше суммы кредита. Чаще всего, такие положения включают также личные или корпоративные гарантии. Конечно, есть много других ценных бумаг, положений и форм, сильно зависящих от плана и репутации заемщика. Хотя в большинстве случаев, ценные бумаги могут быть классифицированы так, как описано выше. [6]

Список литературы:

1. Shepherd, W.G., Shepherd, J.M.: The economics of industrial organization. Renmin University of China Publishinghouse, Beijing (2007)
2. Shipping and Maritime Transport ResearchProgramme
3. Stopford M. "Maritime Economics". 3rd Edition, Routledge, NY, 2009
4. Stopford M. "Maritime Economics". 3rd Edition, Routledge, NY, 2009
5. Talley, W.K. Maritime Transport Chains: Carrier, Port and Shipper choice effects / W. K. Talley // Production Economics – Elsevier B.V. –
6. United Nations (1983) The Law of the Sea: Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index (London: Croom Helm)