Доходи судноплавства б’ють рекорди, але ще не перевершили рівень 1970-х

Структура нинішнього буму значною мірою залежить від геополітичних криз, подовження маршрутів та обмеження ефективної пропозиції флоту.

Про це повідомляє Splash.

Середні доходи у світовому судноплавстві у 2020-х роках стали найвищими в номінальному вираженні, однак після коригування на інфляцію нинішній бум поступається показникам 1970-х і 2000-х років. Водночас галузеві ставки у вересні 2026 року продовжують встановлювати нові рекорди.

За даними аналітиків Clarksons, кроссекторальний індекс ClarkSea минулого тижня втретє поспіль оновив історичний максимум і досяг $66 421 на добу. Це більш ніж на 30% вище попереднього піку в $50 714 на добу, зафіксованого у грудні 2007 року. Поточний показник майже утричі перевищує довгострокове середнє значення індексу.

Основним драйвером рекордних показників зараз є танкерний сегмент. За даними Clarksons, минулого тижня середні доходи VLCC перевищували $600 тис. на добу, а на окремих маршрутах через Ормузьку протоку сягали $800 тис. – $1,5 млн на добу. Високі ставки також спостерігаються у газовозному, суховантажному, контейнерному та автомобілевозному сегментах.

Однак аналіз компанії Affinity Shipping показує, що порівнювати нинішній ринок із попередніми суперциклами лише за номінальними ставками некоректно. Середні добові доходи за всіма основними сегментами у 2020-х роках становлять близько $28 тис. У перерахунку на долари 2026 року цей показник перевищує $30 тис., але залишається нижчим за приблизно $55 тис. у 1970-х та $38 тис. у 2000-х.

За оцінкою морського економіста Мартіна Стопфорда, з 2021 року

судноплавна галузь накопичила близько $3,1 трлн грошових коштів. Це більше, ніж обсяг коштів, який галузь генерувала під час відомого суперциклу 2004–2008 років. Водночас сучасний світовий флот значно більший, а інфляція суттєво змінює порівняння прибутковості суден різних десятиліть.

Нинішній бум також відрізняється від попередніх циклів тим, що він сформувався не одночасно в усіх сегментах. Спочатку різко зросли контейнерні ставки, потім автомобілевози та газовози, а згодом – продуктові та нафтові танкери.

Значну частину зростання забезпечили не стільки темпи світової торгівлі, скільки скорочення ефективної доступності флоту через пандемію COVID-19, війну Росії проти України, обхід суднами Суецького каналу та порушення судноплавства в районі Ормузької протоки.

На відміну від класичних бумів, коли ставки переважно зростали через різке збільшення попиту на перевезення, нинішній цикл значною мірою підтримується саме подовженням маршрутів і геополітичними ризиками. Через обхід небезпечних районів судна проводять більше часу в рейсах, що фактично скорочує доступну пропозицію тоннажу.

Водночас масштаб замовлень нових суден поки не досяг рівнів попередніх суперциклів. За даними Affinity, глобальний портфель замовлень становить близько 22% чинного флоту, тоді як у 2008 році цей показник сягав 55%. Для танкерів співвідношення становить близько 26,5% проти 51,8% на піку 2007 року та рекордних 104,5% у 1971 році. (Splash247)

Водночас замовлення нових суден у 2026 році залишаються дуже високими. Clarksons оцінює обсяг укладених за січень–серпень контрактів у 2 128 суден загальною місткістю 59,7 млн CGT. За темпами це близько до рекордного 2007 року і приблизно вдвічі перевищує середній рівень останніх десяти років.

https://usm.media/doxody-sudnoplawstva-bjutj-rekordy-ale-szcze-ne-pereverszyly-rivenj-1970-x/