

Urszula LORENZ*, Majola GRZELAK**

Transport morski jako ważny element międzynarodowego handlu węglem

STRESZCZENIE. W 2004 r. na świecie przewieziono drogą morską około 6,5 mld ton ładunków, z czego przewozy węgla stanowiły ponad 10% (666 mln ton). Węgiel jest najważniejszym suchym ładunkiem masowym w handlu morskim, zarówno w świecie, jak i w Polsce. W międzynarodowym handlu węglem aż 95% obrotów realizowanych jest drogą morską. W artykule przedstawiono pozycję węgla na rynku przewozów morskich, podano informacje o rodzajach statków oraz stanie floty (światowej i polskiej). Zanalizowano powody zmian stawek frachtowych w ostatnich latach, podano również ocenę perspektyw dla rozwoju rynku frachtowego w najbliższym okresie.

SŁOWA KLUCZOWE: transport morski, międzynarodowy handel węglem, frachty, stawki frachtowe, Bałtyckie indeksy frachtowe

Wprowadzenie

Rozwój międzynarodowego handlu węglem rozpoczął się w połowie lat sześćdziesiątych XX w. na skutek rosnącego w świecie zapotrzebowania na stal, a co za tym idzie — na węgiel koksowy. Wtedy to rozpoczęto budowę wielkich terminali węglowych zarówno u produ-

* Dr inż. — Instytut Gospodarki Surowcami Mineralnymi PAN, Kraków; e-mail: ulalo@min-pan.krakow.pl

** Mgr — Polfracht Sp. z o.o., Gdynia; e-mail: majola@polfracht.pl

Recenzent: prof. dr hab. inż. Eugeniusz MOKRZYCKI

centów, jak i u importerów węgla, a także budowę masowców, pozwalających na transport kilkudziesięciu tysięcy ton ładunków. Jednak kluczowe znaczenie dla rozwoju morskich przewozów węgla miały kryzysy naftowe lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Problemy na rynku ropy naftowej i produktów naftowych spowodowały dynamiczny wzrost przewozów węgla energetycznego potrzebnego w elektrowniach w miejsce stosowanych tam paliw ropopochodnych.

W międzynarodowym handlu węglem transport morski odgrywa bardzo ważną rolę, gdyż około 95% obrotów węglem realizowanych jest drogą morską. Od 1991 roku, kiedy to transport węgla drogą morską przewyższył ilość transportowanej rudy żelaza, węgiel stał się dominującym ładunkiem mającym znaczący wpływ na kształtowanie się rynku frachtowego.

Ze względu na usytuowanie złóż węgla, zarysowała się wyraźnie regionalizacja dostaw tego surowca. Zwyczajowo wyróżnia się dwa rejony — rynek Pacyfiku i rynek Atlantyku.

Z uwagi na położenie geograficzne węgiel australijski odgrywa dominującą rolę w krajach rejonu Pacyfiku. Australia eksportuje na ten rynek ponad 60% — około 70 mln ton — swojego węgla koksowego. Drugim ważnym dostawcą jest Kanada. Głównymi importerami w tym rejonie są: Japonia, Korea Płd., Indie i Tajwan. Najważniejszymi eksporterami węgla energetycznego w rejonie Pacyfiku są Australia, Indonezja i Chiny, a głównymi odbiorcami (podobnie jak w przypadku węgla koksowego) — Japonia, Korea Płd. i Tajwan.

W rejonie Atlantyku odbiorcami węgla są kraje Europy Zachodniej i basenu Morza Śródziemnego. Wśród dostawców węgla koksowego na ten rynek czołową pozycję zajmują: Australia, USA, Kanada i Polska. Natomiast węgiel energetyczny, dostarczany drogą morską, pochodzi głównie z Republiki Południowej Afryki i Kolumbii, a także z Indonezji i Wenezueli (oraz w mniejszym stopniu w ostatnich latach ze Stanów Zjednoczonych). Ważnymi dostawcami są także Polska i Rosja.

Pozycja węgla na rynku przewozów morskich

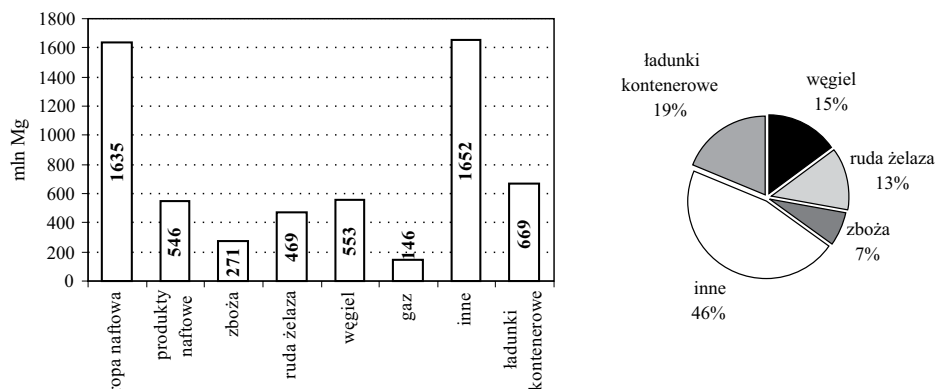
Według danych ONZ (*Review of maritime... 2003*) w 2002 r. drogą morską przewieziono prawie 5,9 mld ton ładunków, z czego węgiel stanowił 553 mln ton (9,4%). Węgiel jest jednym z pięciu głównych suchych ładunków masowych transportowanych drogą morską. Do grupy tej w kolejności zalicza się: węgiel, rudę żelaza, zboże, boksyty i fosforyty.

Rysunek 1 ilustruje światowy rynek przewozów morskich (wykres słupkowy) oraz strukturę przewozów ładunków suchych (wykres kołowy) w 2002 r.

W 2004 r. ilość ładunków przewiezionych drogą morską wzrosła do około 6,5 mld ton ładunków, z czego udział węgla stanowił około 10,2% (666 mln ton) (dane Clarkson Research Studies — lipiec 2005). W stosunku do 2003 roku przewozy węgla były wyższe o 32 mln ton: zanotowano wzrost przewozów węgla energetycznego z 453 do 463 mln ton, a koksowego z 179 do 204 mln ton. Aż 70% wszystkich przewozów węgla przypadło na węgiel energetyczny. Przewozy rudy żelaza w 2004 r. wynosiły 589 mln ton, a zboż — około

Rynek przewozów morskich

Struktura przewozów ładunków suchych



Rys. 1. Rynek przewozów morskich oraz struktura przewozów ładunków suchych w 2002 r.

Źródło: Review of maritime transport 2003

Fig. 1. Seaborne trade of commodities and composition of dry bulk, 2002

266 mln ton. W 2005 roku dalszy wzrost przewozów węgla ocenia się na około 3%, rudy na 7%, a zboża — 1%.

Dla porównania — w tabeli 1 zestawiono wielkości przeładunków w portach polskich (dane za 2004) w grupach towarowych.

Dane te wskazują, że także w polskim handlu morskim węgiel jest najważniejszym suchym ładunkiem masowym, a jego udział w obrotach ładunkowych polskich portów morskich wynosi około 24%. Największy udział ma w przeładunkach w portach Szczecin–Świnoujście — 32%, w Gdańsku — około 25%, a w Gdyni — około 10%.

TABELA 1. Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2004 roku [tys. ton]

TABLE 1. Bulk cargo turnover in Polish seaports in 2004 [thousand tons]

Wyszczególnienie	Gdańsk	Gdynia	Szczecin– Świnoujście	Razem	Udziały [%]
Węgiel	5 924	1 072	6 105	13 101	24,2
Ruda	47	1	2 684	2 732	5,0
Inne masowe	2 808	1 575	2 300	6 683	12,4
Zboże	407	940	1 255	2 602	4,8
Drewno	6	151	34	191	0,4
Drobnica	2 696	6 951	6 414	16 061	29,7
Paliwa płynne	12 190	97	442	12 729	23,5
Ogółem	24 078	10 787	19 234	54 099	100,0

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie, Centrum Statystyki Morskiej — kwiecień 2005

Rodzaje statków, stan floty światowej

W żegludze światowej, w ciągu ostatnich kilkadziesiąt lat, notuje się bardzo szybki wzrost floty masowców. Jednym z ładunków masowych przewożonych tego rodzaju statkami jest węgiel.

Masowce ze względu na ich nośność dzieli się na:

- ❖ statki capesize — o nośności powyżej 100 000 dwt, przy czym dominują w tej klasie statki powyżej 150 000 dwt,
- ❖ statki panamax — o nośności od 50 000 do 80 000 dwt,
- ❖ statki handymax — o nośności od 40 000 do 50 000 dwt,
- ❖ statki handy — o nośności od 10 000 do 30 000 dwt.

Panamaxy są statkami, których maksymalna wielkość — z powodu ograniczeń wynikających z szerokości śluz — pozwala na przejście przez Kanał Panamski, natomiast statki typu cape są masowcami, których rozmiary uniemożliwiają przejście przez Kanał Panamski i w związku z tym są zmuszone do pływania wokół Przylądka Horn.

Około 76% przewozów węgla na świecie realizuje się statkami o tonażu powyżej 50 tys. dwt, a w przewozach węgla z Ameryki Północnej, Australii i Afryki Południowej udział tych statków jest jeszcze większy i wynosi 91%.

Stan światowej floty transportowej na początku stycznia 2005 r. przedstawia tabela 2.

W 2004 r. w stosunku do roku 2003 światowa flota wzrosła o 34,8 mln dwt (o 5,7%) do 637,5 mln dwt, z czego na masowce przypadło 17,8 mln dwt (219 statków), na zbiornikowce — 17 mln dwt (161 statków), natomiast spadł udział statków wielozadaniowych z 12,0 mln dwt do 11,6 mln dwt (o 3 statki).

W grupach tonażowych masowców obserwuje się spadek ilości statków o nośności 10–30 tys. dwt oraz 100–150 tys. dwt, rośnie natomiast ilość statków w grupie 30–60 tys. dwt, 60–100 tys dwt oraz powyżej 150 tys. dwt.

TABELA 2. Stan światowej floty transportowej (styczeń 2005)

TABLE 2. Bulk Fleet Status, January 2005

Wyszczególnienie	Liczba statków	Nośność [mln dwt]
Zbiornikowce	3 100	305,7
Masowce	5 830	320,2
Wielozadaniowe	117	11,6
Inne	30 740	225,5
Ogółem	39 787	863,0

Źródło: Fearnleys Review 2004

Stały wzrost udziału w międzynarodowych obrotach morskich ładunków masowych, przewożonych na coraz większe odległości stworzył potrzebę dalszego wzrostu floty masowców w takich rozmiarach, by jej potencjał był w stanie zaspokoić wzrost popytu na przewozy. Stan i strukturę tonażu światowej floty masowców można przewidzieć dzięki szczegółowej analizie portfela zamówień stoczni światowych.

Sytuacja na rynku żeglugowym jest odzwierciedleniem sytuacji w gospodarce światowej, a więc w głównej mierze zależy od zapotrzebowania na surowce, ale istotny wpływ mają również decyzje armatorów dotyczące złomowania starych i budowy nowych statków.

Wysokie zapotrzebowanie na towary i przewozy przekracza obecne możliwości światowej floty. Według prognoz Niemieckiego Stowarzyszenia Importerów Węgla, w odniesieniu do masowców konieczne byłoby wprowadzenie na rynek następującego dodatkowego tonażu (tab. 3).

TABELA 3. Zapotrzebowanie na nowe masowce

TABLE 3. Demand for new bulk vessels

Rok	Capesize		Panamax	
	mln dwt	%	mln dwt	%
2003	98,1		75,4	
2004	103,1	5,1	79,9	6
2005	110,3	7	84,5	5,8
2006	120,7	9,4	89,6	6

Źródło: Verein der Kohlenimporteure. Jahresbericht 2003

Ceny nowych statków w 2004 r. osiągnęły rekordowy poziom: ceny zbiornikowców i masowców wzrosły o 30–40%, a kontenerowców o 25–30%. W związku w tym również na rynku tonażu używanego ceny osiągnęły nie notowany dotąd poziom. Poniżej przedstawiono przykłady, jak w ostatnich trzech latach rosły ceny statków używanych przeznaczonych do dalszej eksploatacji (tab. 4).

Jak już wspomniano, większość przewozów węgla w relacjach oceanicznych realizowana jest statkami capesize i panamax. Mogą one być ładowane i rozładowane tylko w dużych portach o odpowiedniej głębokości i długości nabrzeża.

W Polsce potrzeby lat siedemdziesiątych wykazały niedobór zdolności przeładunkowych w krajowych portach morskich, toteż na początku tych lat zbudowano terminale węglowe w porcie gdańskim (Port Północny) i w porcie Świnoujście. Terminale te są przeznaczone wyłącznie do obsługi załadunku węgla energetycznego i koksowego, wyposażone są w specjalistyczne linie technologiczne, systemy samowyładowcze (obrotnice wagonowe), instalacje rozmrażające, taśmociągi, wagi automatyczne, urządzenia załadunkowe na nabrzeżach. Specjalistyczne zautomatyzowane linie załadunkowe, oferujące raty

załadunkowe 27–28 tys. ton na dobę, znacznie zwiększyły sprawność i efektywność obsługi statków:

- ✧ w Porcie Północnym terminal węglowy umożliwia obsługę statków o wielkości do 150 000 dwt (długość 280 m, szerokość 40 m, zanurzenie 15 m, roczna zdolność przeładunkowa 12 mln ton),
- ✧ w Świnoujściu terminal węglowy umożliwia obsługę statków o wielkości do 65.000 dwt (długość 240 m, szerokość 32 m, zanurzenie 12,8 m, roczna zdolność przeładunkowa 10 mln ton).

Polska morska flota transportowa (tab. 5) według stanu na koniec 2004 r. liczyła 118 jednostek, z czego 111 to statki towarowe. W tej ilości 99 jednostek to statki do przewozu ładunków stałych, w tym 79 masowców o łącznej nośności 2,1 mln dwt.

TABELA 4. Ceny statków używanych [mln USD]

TABLE 4. Second-Hand Bulk Prices [million USD]

Rok budowy	Tonaż [dwt]	Cena sprzedaży w grudniu		
		2002 r.	2003 r.	2004 r.
1990	27 000	7,5	9,5	14,0
	70 000	10,0	15,0	23,5
	150 000	17,0	26,0	39,5
1995	27 000	10,5	12,5	18,0
	73 000	15,0	24,0	34,0
	170 000	26,5	39,0	53,0
2000	28 000	13,5	16,0	23,0
	73 000	20,0	30,0	41,5
	170 000	33,0	50,0	66,0

Źródło: Przegląd rynku frachtowego, grudzień 2004. Polfracht Gdynia

TABELA 5. Polska morska flota transportowa w 2004 roku (stan na 31 XII)

TABLE 5. Polish marine fleet in 2004 (as of 31 December)

	Liczba [szt.]	Nośność [tys. dwt]
Statki towarowe	111	2 349,00
✧ Statki do przewozu ładunków stałych	99	2 321,80
✧ w tym masowce	79	2 114,50
✧ Zbiornikowce	12	58,00
Promy	7	27,20
Razem	118	2 407,00

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie, Centrum Statystyki Morskiej — kwiecień 2005

Frachty morskie

Rynek frachtowy jest kategorią dynamiczną, charakteryzującą się ciągłą zmiennością jego elementów — popytu na usługi przewozowe i dostępnej podaży tonażu. Najaktywniejszym czynnikiem decydującym o poziomie rynku są zmiany popytu.

Koszt transportu węgla jest znaczącym elementem wpływającym na poziom finalnej ceny węgla dostarczanego do odbiorcy: np. w czerwcu br. stawka za transport węgla w partiach od 100–150 tys. ton z Richards Bay do Rotterdamu wynosiła 11 USD/Mg i stanowiła 18% ceny finalnej.

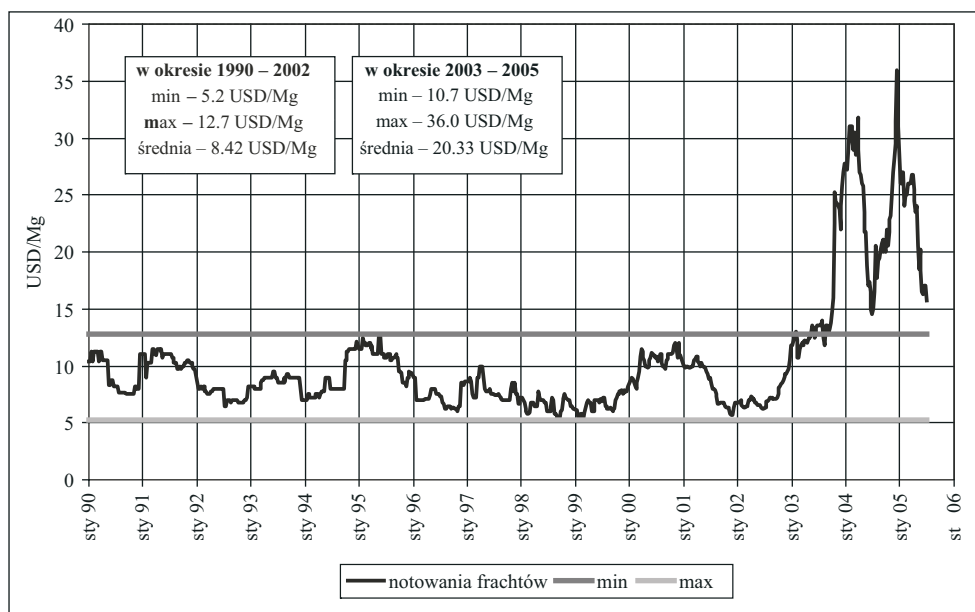
Przewoźnik lub frachtujący, dokonując oceny opłacalności transakcji przewozowej, analizuje różnorodne elementy wpływające na kształtowanie się stawki frachtowej. Przyrównać on może kwotowaną na rynku stawkę frachtową do wysokości kosztów własnych, jakie będzie musiał lub będzie mógł ponieść w celu realizacji określonego przedsięwzięcia. Dolna granica stawki frachtowej determinowana jest kosztami własnymi armatora. W warunkach depresji frachtowej stawka może spaść nawet poniżej kosztów własnych. W warunkach rynkowych stawka frachtowa oscyluje wokół ceny równowagi, wyznaczonej przez aktualny układ podaży i popytu na rynku.

Stawki frachtowe w aspekcie kosztów eksploatacyjnych uzależnione są m.in. od wielkości statku, partii ładunku, rat załadunkowych i wyładunkowych w portach, od czasu trwania podróży, od relacji przewozowej, od typu umowy przewozowej, od koniunktury frachtowej, a także od możliwości znalezienia ładunku powrotnego. Na koszt eksploatacyjny istotny wpływ mają też ceny bunkru (czyli paliwa do napędu silników okrętowych).

Ilustrację tendencji zmian stawek frachtowych w ciągu ostatnich 15 lat — na przykładzie frachtów z południowoafrykańskiego portu Richards Bay do zachodnioeuropejskich portów ARA dla statków panamax przedstawia rysunek 2.

W okresie 1990–2002 stawki frachtowe za transport węgla wahały od 5,20 do 12,70 USD/Mg. W roku 2002, z powodu recesji gospodarczej, spadł popyt na stal, a w związku z tym mniejsze były też przewozy rudy żelaza, mniejszy był również eksport zboża argentyńskiego, spowodowany wprowadzeniem przez prezydenta Busha zwiększonych dotacji dla amerykańskich farmerów, a więc i oczekiwanych na światowych rynkach obniżek cen za pszenicę, kukurydzę, soję i ryż.

Jednakże już w II połowie 2002 r., zdaniem analityków rynków frachtowych, pojawiło się wiele sygnałów wskazujących, że sytuacja ta niebawem może się zmienić. Zapowiedzią możliwości wzrostu stawek frachtowych była m.in. analiza stanu floty światowej: wielkość tonażu do przewozu ładunków suchych (węgiel, rudy, zboża) w 2002 roku w zasadzie nie zmieniła się i także nie przewidywano jej wzrostu w 2003 r. (uwzględniając nowe statki oddane do eksploatacji i przeznaczone do złomowania). Fakt ten w powiązaniu ze wzrostem międzynarodowego handlu węglem oraz — wbrew wcześniejszym obawom — również wzrostem przewozów rudy żelaza, musiał znaleźć odbicie we wzroście stawek frachtowych, który wystąpił w trzecim kwartale 2002 r.



Rys. 2. Zmiany stawek frachtowych z RPA do ARA w okresie 1990–2005 (koniec czerwca)
 Źródło danych: ICR

Fig. 2. Freight rates from RSA to ARA, 1990–2005 (end of June)

Gwałtowny wzrost cen frachtów rozpoczął się w październiku 2003 r., kiedy to stawki frachtowe osiągnęły poziom nie notowany od lat osiemdziesiątych. W ostatnim okresie podstawowym czynnikiem kształtującym rynek frachtów jest nie tylko silny (40%) wzrost popytu na rudę żelaza w Chinach, ale także znaczący wzrost koniunktury gospodarczej w Japonii i Korei Południowej. Niedostateczna przepustowość chińskich portów w stosunku do ilości przeładowywanych towarów powoduje, że niekiedy przez wiele tygodni na rozładunek czeka kilkadziesiąt statków.

Na większe zainteresowanie masowcami wpływa także wzrost przewozów węgla z Pacyfiku na Atlantyk i jesienny sezonowy wzrost eksportu zbóż.

Co prawda wysoki rynek zawsze skłania armatorów do zakupu nowych statków, jednakże nowy statek, ze względu na czas cyklu produkcyjnego, z reguły do eksploatacji wchodzi dopiero po około trzech latach.

Bałtyckie indeksy frachtowe

Bałtycki Indeks Frachtowy (*Baltic Freight Index — BFI*) był jednym z najbardziej uznanych na świecie wskaźników charakteryzujących rynek przewozów masowych ładunków suchych. Indeks ten był opracowywany i publikowany przez *Baltic Mercantile and*

Shipping Exchange w Londynie — najstarszą i o największym prestiżu giełdę frachtową i towarową.

Członkami Baltic Exchange jest ponad 520 kompanii żeglugowych z całego świata i 1600 indywidualnych brokerów. Nadal na giełdzie realizuje się znaczną część przewozów ładunków suchych i płynnych. Firma ta, o ponad 250-letniej tradycji, rozstrzyga kwestie sporne w obszarze swego działania, opracowuje i dostarcza informacje rynkowe, w tym publikuje codzienne notowania bałtyckich indeksów frachtowych. Przy określaniu indeksów uwzględniane są m.in. elementy, wymienione w tabeli 6 (wg wersji z 02.02.1996 r.).

Relacje, ich udział procentowych i wielkości statków są poddawane rewizji i stałej ocenie przez ekspertów. Szczegółowo określone są nie tylko relacje przewozowe, wielkość partii, rodzaj ładunku, koszty, ale również inne podstawowe warunki decydujące o stawce frachtowej (czas dozwolony na załadunek, wyładunek, wysokość prowizji, ale także termin podejścia statku pod załadunek).

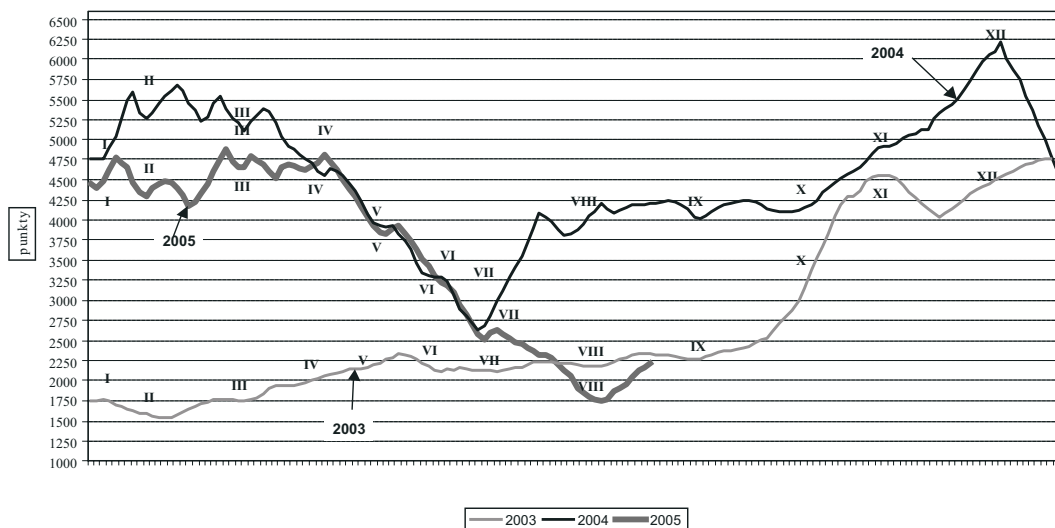
Zaufanie do obiektywizmu indeksów ma istotne znaczenie dla funkcjonowania giełdy. Stąd ustalono specjalny tryb sporządzania danych przyjmowanych do komputera. Eksperti codziennie przedstawiają dla każdej relacji swoją szacunkową ocenę. Odrzucane są najwyższe i najniższe, a pozostałe wielkości są uśredniane przy wykorzystaniu przyjętych wskaźników i współczynników, określających udział danej relacji w indeksie. Wynik podaje się w punktach, a suma punktów dla poszczególnych relacji daje wartość indeksu na dany dzień.

TABELA 6. Trasy uwzględniane przy określaniu Bałtyckiego Indeksu Frachtowego

TABLE 6. The Baltic Freight Index (BFI) routes

Nr trasy	Wielkość ładunku lub tonaż statku	Opis	Rodzaj czarteru: na podróż/na czas	Waga [%]
1	55 000	zboże	z Zatoki Meksykańskiej (US Gulf) na kontynent	10,0
1a	70 000	dwt	Panamax, transatlantycka podróż okrężna, czarter na czas	10,0
2	52 000	zboże	z Zatoki Meksykańskiej (US Gulf) do Japonii Płd.	10,0
2a	70 000	dwt	Podróż okrężna z kontynentu przez Zat. Meksykańską do Japonii	10,0
3	52 000	zboże	z USA (płn. Pacyfik) do Japonii Płd.	10,0
3a	70 000	dwt	Panamax podróż okrężna — płn. Pacyfik, czarter na czas	10,0
6	120 000	węgiel	z Hampton Roads (USA)/Richards Bay (RPA) do Japonii Płd.	7,5
7	110 000	węgiel	z Hampton Roads do Rotterdamu	7,5
8	130 000	węgiel	z Queensland (Australia) do Rotterdamu	7,5
9	70 000	dwt	z Dalekiego Wschodu na kontynent, czarter na czas	10,0
10	150 000	ruda żelaza	z Tubarao (Brazylia) do Rotterdamu	7,5

Źródło: The Baltic Exchange London



Rys. 3. Zmiany Bałtyckiego indeksu ładunków suchych (BDI) w latach 2003, 2004 i 2005 (sierpień)
 Źródło: Przegląd rynku frachtowego

Fig. 3. Baltic Dry Index — 2003, 2004 and 2005 (August)

Bałtycki Indeks Frachtowy był podstawą do zawierania i rozliczania terminowych transakcji frachtowych (futures) na *Baltic and International Freight Futures Exchange*, jednak od listopada 1999 roku indeks ten przestał istnieć.

Obecnie Baltic Exchange publikuje: Bałtycki indeks ładunków suchych — *Baltic Dry Index* (BDI), który jest średnią 3 indeksów — Bałtyckiego indeksu dla tonażu cape — *Baltic Capesize Index* (BCI), Bałtyckiego indeksu dla tonażu panamax — *Baltic Panamax Index* (BPI) i Bałtyckiego indeksu dla tonażu handy — *Baltic Handy Index* (BHI), który od stycznia 2001 roku zastąpiony został przez indeks tonażu handymax (BHMI).

Rysunek 3 przedstawia zmiany indeksu BDI w latach 2003–2005 (sierpień): wykres ten ilustruje kształtowanie się ogólnej sytuacji na rynku frachtowym ładunków suchych, bowiem — jak powiedziano wyżej — notowania *Baltic Dry Index* są średnią 3 indeksów: dla statków cape, panamax i handymax.

Prognozy wysokości frachtów

Oceniając perspektywy rozwoju sytuacji na rynkach przewozów morskich i stawek frachtowych można zacytować opinię zawartą w opracowaniu „*Freight Price Outlook: Dry Bulk Rates to 2007*” (Global Insight): prawdopodobnym jest, że mocny rynek frachtowy utrzyma się nawet do 2006 roku. Na taki stan wpływ mieć będą następujące okoliczności:

- ✧ ani południowoafrykański port Richards Bay, ani Puerto Bolivar w Kolumbii, obsługujący produkujące na eksport kopalnie w zagłębiu Cerrejon, nie zwiększą w znaczący sposób zdolności przeładunkowych aż do roku 2006,
- ✧ liczne zamówienia armatorów realizowane w stoczniach całego świata dotyczą głównie tankowców; ze względu na ograniczenia zdolności produkcyjnych stocznie te nie mają możliwości równoległej budowy większej ilości masowców. Taka sytuacja utrzyma się jeszcze przynajmniej w 2005 r.
- ✧ w związku z tym ceny węgla CIF w imporcie utrzymają się na wysokim poziomie do 2006 roku, kiedy nowe statki powiększą flotę i poprawi się dostępność węgla na rynku atlantyckim,
- ✧ na azjatyckim rynku węgla Australia ma co prawda odpowiedni potencjał do konkurowania z eksporterami z Chin i Indonezji, ale jest bardzo prawdopodobne, że nie będzie znacząco zwiększała wydobycia uzyskując wysokie zyski z utrzymania wysokich cen.

W tabeli 7 pokazano prognozowane na najbliższe miesiące wskaźniki cen frachtów do ARA z dwóch najważniejszych portów w eksporcie węgla energetycznego do Europy (Richards Bay i Puerto Bolivar). Notowania te (w górnej części tabeli) pochodzą z 30 czerwca 2005 r. Aby pokazać, jak zmienność sytuacji rynkowej wpływa na przewidywania i oceny maklerów i ekspertów, pokazano również wielkości prognozowanych stawek frachtowych sprzed kilku miesięcy (na koniec marca 2005 i koniec grudnia 2004).

TABELA 7. Prognozowane wskaźniki cen frachtów morskich na podstawie notowań transakcji futures

TABLE 7. Forecast freight rates based on futures transactions

Frachty (capesize) do ARA [USD/Mg]				
okres	z RPA — Richards Bay		z Kolumbii — Puerto Bolivar	
	oferta kupna	oferta sprzedaży	oferta kupna	oferta sprzedaży
Notowania z końca czerwca 2005 r.				
Lipiec 2005	10,50	11,50	11,75	12,75
Sierpień 2005	11,00	12,50	11,75	13,00
Październik05	12,00	13,65	12,70	14,00
Styczeń 2006	12,00	13,80	13,00	14,00
Rok 2006	12,90	13,75	12,00	13,00
Notowania z końca marca 2005 r.				
Lipiec 2005	19,50	19,00	17,50	18,65
Rok 2006	15,15	15,75	14,00	14,75
Notowania z końca grudnia 2004 r.				
Lipiec 2005	16,75	18,00	16,25	17,00
Rok 2006	14,75	15,00	13,00	14,00

Źródło: CTI

Jak już wcześniej wspomniano — zmiany na rynku frachtowym zależą przede wszystkim od tempa rozwoju gospodarczego poszczególnych państw, rozwoju światowych obrotów handlowych drogą morską oraz od popytu i podaży statków na światowym rynku żeglugowym. Jednak szereg innych nie wymienionych czynników może działać w określonej sytuacji na wzrost lub spadek stawek frachtowych. Czynniki te są trudne do przewidzenia w dłuższym okresie czasu, w związku z czym prognozowanie zmian na rynku frachtowym jest szczególnie trudne. Nawet wyspecjalizowane firmy brokerskie, takie jak Clarkson i Drewry w Londynie oraz Fearnleys w Norwegii ograniczają swoje prognozy do krótkich, zaledwie kilkumiesięcznych szacunków, a londyńska Giełda Bałtycka zawiesiła na pewien czas notowania indeksów „futures”.

W czerwcu 2005 r. stawki frachtowe na światowym rynku przewozów morskich spadły do najniższego od kilkunastu miesięcy poziomu, a bałtycki indeks frachtowy dla ładunków suchych (BDI) spadł do poziomu z połowy roku 2004. Na najważniejszej relacji transportowej dla węgla — czyli z Richards Bay (RPA) do Rotterdamu, stawki frachtowe dla statków cape spadły pod koniec II kwartału do około 11 USD/Mg, a dla statków panamax do około 18,00 USD/Mg. Podobny trend wystąpił także rok temu, chociaż spadek stawek był mniejszy.

Upatruje się główne dwie przyczyny takiego stanu rzeczy: mniejsze zapotrzebowanie Chin na przewozy rudy żelaza oraz zmniejszenie kolejek statków oczekujących na rozładunek w australijskich portach Dalrymple i Newcastle, gdzie jeszcze niedawno zdarzały się kolejki statków oczekujących na przeładunki liczące nawet 40–50 jednostek. Natomiast zapotrzebowanie na statki panamax do przewozu rudy z Indii do Chin jest uważane za najważniejszy czynnik wpływający na rynek frachtów w tym regionie świata. Rozpoczynająca się pora monsunów w Indiach, która zazwyczaj trwa do września, powoduje znaczne zmniejszenie przewozów i ruchu statków, a więc wpływa na spadek stawek frachtowych.

Innym czynnikiem, który może przyczynić się do utrzymania jeszcze przez jakiś czas niskich stawek, jest wzrost stanu floty, zarówno dzięki wzrostowi liczby nowych jednostek oddanych do eksploatacji, jak i ograniczeniu złomowania starych statków (z powodu dobrej koniunktury).

Wśród analityków oceniających sytuację na rynku frachtowych (np. ICR nr 716 z 23.05.2005) panuje zgodna opinia, że w związku z sezonowym wzrostem przewozów stawki powinny wzmocnić się w IV kwartale br. Zdania są jednak podzielone, co do wielkości tego wzrostu: czy może on osiągnąć tak wysoki poziom jak w grudniu 2004 r., czy będzie to tylko wzrost umiarkowany. Nie przewiduje się jednak, aby stawki spadły do poziomu z pierwszej połowy 2003 roku. Uważa się bowiem, że dopóki utrzymywać się będzie dynamiczny wzrost gospodarki chińskiej i indyjskiej, powinien także utrzymać się dobry rynek dla frachtów.

Podsumowanie

Perspektywy wzrostu zapotrzebowania na węgiel są podstawą dla opracowywania prognoz światowych przewozów morskich. Koniunkturę na światowym rynku węgla stymulo-

wać będą dwa kraje azjatyckie — Chiny i Indie, na które przypada 33% globalnego przyrostu konsumpcji energii i 90% przyrostu zapotrzebowania na węgiel. Spadkowe tendencje konsumpcji obserwowane będziemy na rynku europejskim. Związane one będą z zaostrzeniem norm ochrony środowiska, konkurencją ze strony gazu ziemnego i zamykaniem nierentownych kopalni.

Na zachodnioeuropejskim rynku węgla energetycznego w najbliższym 5-leciu umocnią swoje wpływy dostawcy z Republiki Południowej Afryki i krajów Ameryki Południowej, podczas gdy spadną dostawy z Polski, a na tym samym poziomie utrzymają się z USA i Australii. Europejski import węgla koksowego do 2020 roku utrzyma się na ustabilizowanym poziomie. Amerykańscy eksperci oceniają go na 56 mln ton rocznie, przy czym ponad 80% dostaw pochodzić będzie z USA i Australii, reszta z Polski i krajów Wspólnoty Niepodległych Państw. Przez następne lata Australia umocni swoją dotychczasową pozycję lidera w światowym handlu węglem, zwiększając udział w globalnych obrotach z 17% w roku 1980 i 33% w 1997, do około 38% w 2020 r.

Ogniwem pośrednim, łączącym odległe od siebie rejony wydobycia i użytkowania węgla jest transport morski. Rozwój koniunktury na światowym rynku przewozów węgla widoczny jest w zmianach stawek frachtowych za przewozy tego ładunku w podróżach pojedynczych. Jednak ilość zafrachtowań na podróże pojedyncze (wolny rynek) zdecydowanie się kurczy, ponieważ przewozy drogą morską to w zdecydowanej większości przewozy kontraktowe, realizowane przez koncerny. Według ostatnich danych (The Drewry Monthly, marzec 2005) w roku 2004 przewozy w podróżach pojedynczych wynosiły tylko 34 mln ton, podczas gdy w 2002 r. — jeszcze około 46 mln ton, czyli w przypadku stale rosnących przewozów drogą morską maleje udział przewozów wolnorynkowych, w oparciu o które ocenia się tendencje rynkowe. Nadal dominującą pozycję na rynku węglowym posiadają koncerny węglowe po stronie eksportu, a koncerny stalowe po stronie importu.

Na rynek frachtowy (a co za tym idzie — na poziom stawek frachtowych) oddziałuje szereg czynników, począwszy od stanu floty oraz zapotrzebowania na towary i przewozy w różnych rejonach świata, poprzez poziom produkcji przemysłowej i rolniczej, aż po warunki pogodowe (np. sztormy, zamarzanie portów, poziom wód w kanałach i rzekach itp.), ale także wpływ pogody na zbiory zbóż, będących ważnym towarem przewożonym drogą morską), czy ceny paliw (bunkru).

Transport morski uważany jest za tańszy, bezpieczniejszy i bardziej ekologiczny, powodujący mniejsze zanieczyszczenie środowiska naturalnego od pozostałych rodzajów transportu. Coraz częściej mówi się więc o potrzebie bardziej powszechnego jego wykorzystania, zwłaszcza w warunkach europejskich. Wobec znacznego obciążenia dróg wewnętrznych krajów Unii Europejskiej coraz większego znaczenia nabiera więc hasło: „from road to sea”.

Literatura

- Clarkson — Dry Bulk Trade Outlook — July 2005.
CTI — Coal Trader International, 2005 (wybrane numery).
Fearnleys — World Bulk Trades 2003.

Fearnleys Monthly Reports — June 2005.
Fearnleys Review 2004.
Freight Price Outlook: Dry Bulk Rates to 2007. August 2004 — prezentacja (www.globalinsight.com).
ICR — International Coal Report, tygodnik (wybrane numery z okresu 1990–2005).
Przegląd rynku frachtowego. Polfracht Gdynia sp. z o.o. — biuletyny miesięczne (numery z okresu 2003–2005).
Review of maritime transport 2003. Report by the UNCTAD secretariat. ONZ, Nowy Jork — Genewa 2003, 140 s.
The Baltic (The Official Magazine of the Baltic Exchange) — March 2005.
The Drewry Monthly.
Urząd Statystyczny w Szczecinie, Centrum Statystyki Morskiej — kwiecień 2005.
Verein der Kohlenimporteure. Jahresbericht 2003.
www.balticexchange.com
www.seanet.co.uk

Urszula LORENZ, Majola GRZELAK

Maritime transport as an important element of international coal trade

Abstract

In 2004, total cargo of 6 500 million tons was transported by sea and in this amount the share of coal was over 10% (666 Mt). Coal is the most important dry bulk cargo of sea-borne trade, both in the world and in Poland. As much as 95% of coal traded internationally is transported by sea. Paper presents the position of coal in sea-borne trade and gives some information on types of ships, and the status of world- and Polish fleet. Reasons of freight rates changes during last years have been analysed and the assessment of prospects of freight market development has been also given.

KEY WORDS: maritime transport, international coal trade, freight, freight rates, Baltic Freight Index