

# Что происходит на рынке контейнерных перевозок?

Вероника Попова

Логистический кризис, который мир переживает уже несколько месяцев, связан с глобальной нехваткой морских контейнеров. Это приводит к тому, что поставщики не успевают вовремя доставлять свои товары и вынуждены переплачивать за транспортировку, что в свою очередь провоцирует дефицит отдельных товаров и увеличение их стоимости в разы.

## Рост цен на контейнерные перевозки

Как отмечало международное аналитическое агентство [Bloomberg](#), весной 2021 г. цена доставки товаров морем по маршруту Азия-Северная Америка увеличилась на 50% по сравнению с предыдущим годом. В начале августа стоимость перевозки контейнера на этом направлении [подскочила](#) на 500% по сравнению с уровнем на аналогичный период 2020 г. и достигла \$20,8 тыс. Аналогичный рост [наблюдался](#) в сентябре на маршрутах Шанхай – Роттердам, Шанхай – Генуя.

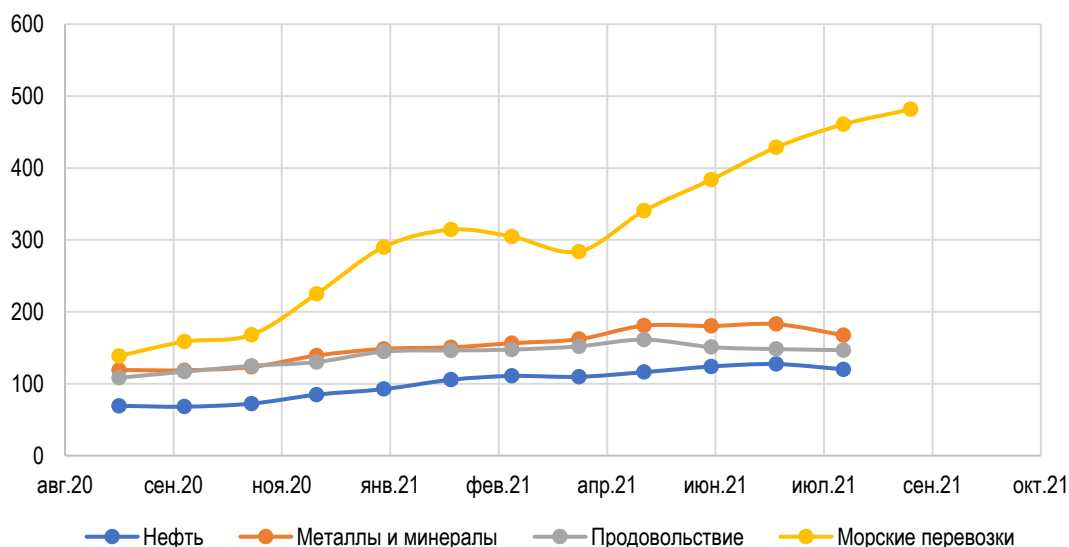
Такая ситуация может быть обусловлена несколькими факторами. Во-первых, сказывается [дефицит](#) контейнеров, вызванный остановкой работы производственных мощностей, закрытием морских портов в результате COVID-19. Во-вторых, дисбаланс мировой торговли: сейчас Китай отправляет больше грузов в США, чем наоборот, ввиду локдауна и торговых разногласий, в

результате чего на американской территории скопилось значительное количество пустых контейнеров (на каждые 100 прибывающих контейнеров из КНР в США обратно отправляют только 40, в среднем в месяц по пути Китай-США проходит примерно 900 тыс. контейнеров). В-третьих, сокращение объемов производства новых контейнеров из-за карантина и дополнительная нагрузка на морской транспорт: в результате сокращения международных авиарейсов некоторые дорогостоящие товары также начали отправлять по морю.

Китайские компании, доминирующие на рынке производителей контейнеров, активно наращивают темпы производства и увеличили цены на свою продукцию практически в два раза: стоимость одного нового стандартного грузового контейнера составляет [\\$2,5 тыс.](#) по сравнению с \$1,6 тыс. в 2020 г.

Согласно данным, опубликованным Международным аналитическим агентством [Drewry](#), в конце сентября 2021 г. средний тариф на транспортировку 40-футового контейнера достиг более \$10 тыс. (\$10,361). Был зафиксирован исторический максимум. В октябре - начале ноября значение индекса снизилось до \$9,192 по данным на 11 ноября 2021 г., но все равно остается на 250% выше, чем год назад.

## Динамика изменения индекса цены на товары и морские перевозки (относительно января, 2019 г)



Источник: составлено авторами на основе данных [ОЭСР](#).

## Рост цен на товары

Рост затрат на контейнерные перевозки спровоцировал **рост** цен на широкий спектр товаров. Розничные цены на бытовую электронику **могут возрасти** на 20-50% к началу следующего года. Уже начали расти цены на обувь и одежду, но особенно рост цен коснется крупногабаритных товаров, таких как мебель, техника и др. Поставщики холодильников считают, что если в один морской контейнер помещается 60-70 холодильников, а стоимость **перевозки** возросла с \$1,5 до \$9 тыс., то цена одного холодильника в среднем возрастает на \$100, в розничной цене это прибавка более чем 7 тыс. руб.

Согласно отчету **ОЭСР** на фоне значительного роста стоимости морских перевозок произошел рост цен на нефть, металлы и продовольствие (см. рисунок выше). Если в сентябре 2020 г. индекс цен на продовольствие составлял 108, то в текущем месяце данный показатель достиг значения 147. В докладе подчеркивается, что ситуация обусловлена неравномерным восстановлением экономик стран в результате борьбы с последствиями COVID-19, что приводит к дисбалансам в транспортно-логистической сфере, росту цен и увеличению соответствующих затрат.

## Перспективы развития торговых маршрутов

Блокировка Суэцкого канала делает актуальным вопрос о поиске нового альтернативного морского маршрута в целях снижения зависимости мировой торговли от подобных инцидентов. В качестве одного из возможных вариантов рассматривается Северный морской путь (СМП), его развитие позволит сократить расстояние и транзитное время для транспортировки грузов. В сентябре 2021 г. в рамках Восточного экономического форума, президент РФ В. Путин **призвал** с 2022 г. открыть регулярные грузовые рейсы по СМП между Владивостоком и Санкт-Петербургом, проработать вопрос развития и укрепления береговой, портовой инфраструктуры, наращивать сотрудничество с зарубежными партнерами при реализации проекта. Ожидается, что к 2024 г. объем перевозок по маршруту достигнет 80 млн т.

Другим возможным **вариантом** может стать маршрут в обход Африки через мыс Доброй Надежды, его основное преимущество – надежность транспортного сообщения.

Еще одним эффективным решением в поиске альтернативного пути является Евразийский транспортный маршрут. Основными транспортными **коридорами**, проходящими по территории ЕАЭС, являются коридоры «Север-Юг»,

## Суэцкий кризис

Суэцкий канал является одним из востребованных морских торговых путей в мире: по данным Всемирного судоходства, проходимость канала составляет в среднем более **50 кораблей** в день, на его долю приходится 12% всего мирового товарооборота. Суэцкий канал является главным **маршрутом** для перевозки нефти с Ближнего Востока в Европу и США, ежегодно через него проходит более 600 тыс. барр. нефти. Кроме того, в последние годы канал стал важным морским **транзитом** для перевозки российской нефти. По данным **Vortexa** с начала 2021г. Россия экспортировала в среднем более 500 тыс. барр. в сутки по каналу.

Несмотря на важность канала в качестве транзитного пути, в последнее время стал актуальным вопрос о необходимости поиска альтернативного маршрута. Отсутствие запасного варианта морского торгового пути провоцирует огромные риски для устойчивости глобального товарообмена, и ярким примером послужил инцидент, случившийся в марте 2021 г., когда судно Ever Given, следовавшее из Китая в Роттердам, село на мель в южной части Суэцкого канала и заблокировало движение с обеих сторон. По данным немецкой страховой компании **Allianz**, ежедневные потери для мировой торговли от блокировки канала составляли \$6-10 млрд. В начале ноября 2021 г. Администрация Суэцкого канала объявила о решении с февраля 2022 г. повысить транзитный тариф на 6% в отношении всех судов, за исключением круизных лайнеров и судов, перевозящих сжиженный природный газ. Такое **решение** обусловлено стремлением сохранить конкурентоспособность маршрута, а также поддержать отрасли, которые больше всего пострадали от кризиса, вызванного COVID-19.

Согласно **прогнозам** МВФ и ВТО, объем мирового рынка морских перевозок вырастет на 6,7% в 2022 г. С одной стороны, это означает сохранение высокого уровня грузоперевозок, с другой, – хорошие дивиденды для судоходных компаний.

В 2020-2021 гг. **доходы** Египта от Суэцкого канала увеличились до \$5,84 млрд., несмотря на происшествие в марте 2021 г.

«Восток-Запад», «Европа-Западный Китай». Конкурентным преимуществом коридора «Север-Юг», соединяющего Россию, Азербайджан, Иран и Индию, являются сокращение времени и стоимости доставки грузов (14-20 дней, потенциальный объем грузопотока оценивается в 25-40 млн т). Важным конкурентным преимуществом маршрута «Восток-Запад», в основе которого лежит Транссибирская железнодорожная магистраль, являются время следования груза и скорость его передвижения – существующая инфраструктура позволит доставлять грузы из Владивостока к западным границам России за 7 суток, на маршруте отсутствуют морские переправы, горные хребты,

государства, через которые проходит маршрут, политически стабильны. Иными словами, коридор оптимален с точки зрения как географических рисков, так и политических.

Конкурентным преимуществом маршрута «Европа-Западный Китай» являются сроки доставки: перевозка грузов из Китая в Европу занимает 10 дней, к тому же это кратчайший путь для перевозки товаров из КНР в Казахстан, страны Центральной Азии, западные регионы РФ и страны Европы