

Парадоксы рынка услуг морских контейнерных перевозок: попытка анализа ситуации

УДК:656.6

ББК:39.48

Г624

DOI: 10.24411/2072-8042-2021-5-59-66

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,

*кандидат экономических наук, доцент,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
кафедра международной торговли
и внешней торговли РФ - профессор,
e-mail: agolubchik@vavt.ru*

Аннотация

В конце 2020 в основных портах Китая неожиданно возникла нехватка контейнеров для отправки грузов в США, страны Европы и Россию, в декабре из-за отсутствия контейнеров отгрузки практически остановились. Одновременно в разы взлетела стоимость перевозки. Столь критическая ситуация на рынке услуг морских контейнерных перевозчиков сложилась впервые за все время существования этого вида перевозок. Только ли пандемия вируса COVID-19 стала причиной или это стечение самых разных обстоятельств? В предлагаемой статье автор постарался понять природу такого положения дел, а также предложил свое видение дальнейшего развития событий.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, ставка морского фрахта, морские контейнерные перевозки, индекс доступности контейнера, пандемия коронавируса.

Marine Container Paradoxes: an Attempt to Analyze the Market

Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,

*Candidate of Economic Sciences, Russian Foreign Trade Academy
(119285, Moscow, Vorobëvskoe shosse, 6A), Department of international trade
and foreign trade of RF - Professor, e-mail: agolubchik@vavt.ru*

Abstract

At the end of 2020, there was an unexpected shortage of containers for sending goods to the USA, European countries and Russia in the key ports of China, and due to the lack of containers shipments practically stopped in December. In the meantime, the cost of transportation has skyrocketed. The market for marine container services was experiencing such a critical situation for the first time since the existence of this type of transportation. But was the COVID-19 pandemic the only cause or was it a combination of various circumstances? In the article, the author tried to understand the nature of this state of affairs, and also offers his own vision of the further development of events.

Keywords: Transport services market, sea freight rate, sea container shipping, container availability index, COVID-19 pandemic.



Впервые потребители услуг морских контейнерных перевозок почувствовали что-то неладное в сентябре прошлого года, когда стала поступать информация из Китая о дефиците порожних контейнеров по некоторым морским линиям. Потом начали расти цены на контейнерные перевозки, так стоимость перевозки сорокафутового контейнера, повышенной емкости (high cube/ HC) на популярном маршруте Шанхай – Владивосток /Восточный, со ставших привычными USD800 увеличилась до USD1500, но это, как оказалось, ещё не предел. На сегодняшний день мы наблюдаем тотальный дефицит оборудования, обрушение расписания и неуклонный рост ставок морских контейнерных линий.

Так, компания MCC (дальневосточная локальная дочка крупнейшего в мире оператора контейнерных перевозок A.P. Møller-Maersk A/S) в конце января 2021 года объявила ставку в размере USD12800 (прописью: двенадцать тысяч восемьсот). Увеличение в 16 раз! Правда с гарантией предоставления контейнера. Потребители транспортных услуг пришли в шоковое состояние.

1 февраля 2021 года агентство РБК разместила на своем сайте аналитический материал на эту тему. Руководители внешнеторговых и логистических подразделений крупных отечественных ритейлеров единодушно прогнозируют рост стоимости импортной бытовой техники, обуви и одежды на 5-20%.¹

Справедливости ради мы должны отметить, что указанная ставка является максимальной из всех существующих на рынке, так, например, группа ФЕЕКО предлагает ставку в размере USD 5800 на тот же самый маршрут. Можем видеть, что представленная ставка ниже более чем в два раза, но перевозчик не гарантирует предоставление контейнеров. Точнее гарантирует, но в течение месяца со дня предоплаты. Ситуация у других линейных перевозчиков примерно аналогична, разброс цен составляет от 6400 до 8200 долларов США за сорокафутовый контейнер повышенной вместимости.

Участники рынка и потребители транспортных услуг в один голос заявляют о катастрофической нехватке контейнеров в портах Китая. Одновременно отмечается рост простоя судов-контейнеровозов под грузовыми операциями в портах США, стран Евросоюза и России. Опрошенные автором сотрудники экспедиторских фирм из Владивостока и Санкт-Петербурга в один голос заявляют о том, что контейнерные терминалы портов забиты контейнерами, в порту Владивосток, например, для складирования контейнеров используют любые пригодные площадки, включая парковки для машин сотрудников порта.

Тем не менее эти меры пока не дают желаемого результата. На терминале ВСК (порт Восточный) линейные суда стоят на рейде в ожидании выгрузки по 10-15 суток. Железная дорога и автоперевозчики не справляются с вывозом контейнеров из порта. Один из крупных московских автоперевозчиков в личной беседе сообщил автору о том, что с начала января они перестали справляться с заявками на перевозку контейнеров из порта Санкт-Петербург. Практически полностью загружены емкости сухих портов Шушары и Янино.

Не обошла эта тема и ближайшие к Москве железнодорожные станции, принимающие контейнерные поезда. Терминал в Ворсино (Калужская область) забит грузами до такой степени, что в конце прошлого года китайские железные дороги стали экстренно отменять контейнерные поезда на этом направлении.

Ситуация в портах Европы ненамного лучше. Однако ситуация в портах США близка к критической. На рисунке 1 представлены позиции тридцати судов контейнеровозов, ожидающих выгрузки в порту Лонг-бич (Лос-Анджелес), суммарная вместимость указанных судов 241 тысяча единиц ДФЭ.² Суда простаивают на рейде от 4 до 11 суток, в зависимости от терминала выгрузки. Разумеется, что в такой обстановке говорить о соблюдении расписания не приходится.

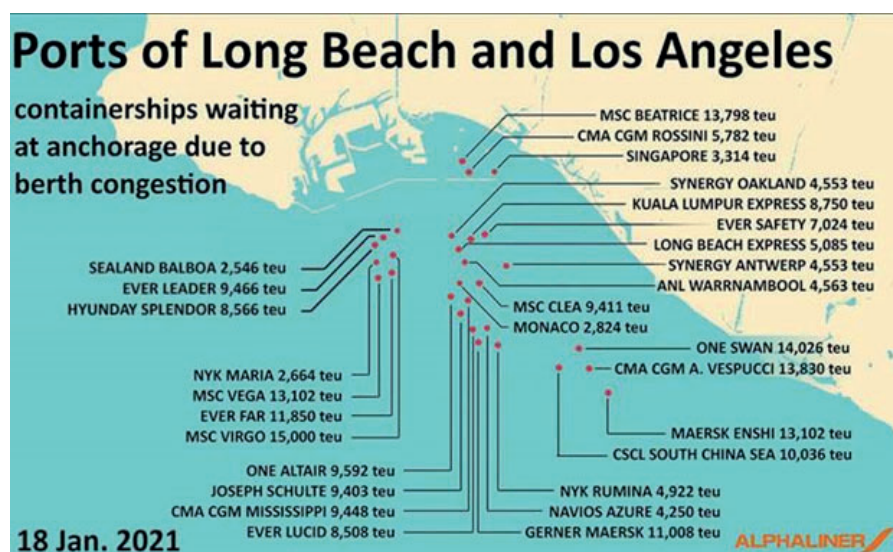


Рис. 1. Рейд порта Лонг-Бич, с указанием простаивающих в ожидании выгрузки судов.
Fig. 1. Raid of the port of Long Beach, indicating idle vessels awaiting unloading.

Источник: по материалам сайта www.alphasiner.com по состоянию на 18 января 2021 года.

Для понимания причины возникновения проблемы необходимо рассмотреть несколько факторов.

Аналитики электронной биржи Container Exchange³ оперируют понятием Индекс доступности контейнера (CAI/ Container Availability Index), который определяется отношением числа фактического предоставления контейнера под отправку груза в течении первой недели к числу запросов на получение контейнера. Не следует путать этот индекс с букингом (бронированием) контейнера у морского линейного перевозчика.



Фактически этот индекс показывает шанс на оперативное выделение контейнера. В идеале CAI должен быть равен единице. Нормой для портов Китая считается показатель от 0,5 и выше (ожидание до двух недель). В период мирового экономического кризиса 2008 года усредненное значение CAI в основных портах Китая, в конце 2008 – начале 2009 годов, достигало 1,28 – 1,34, что означало наличие значительного числа простаивающих без груза контейнеров, то есть потребность была значительно ниже предложения. [4]

На рисунке 2 представлен индекс CAI, рассчитанный специалистами биржи для каждой нечетной недели, начиная с первой недели 2020 года и заканчивая третьей неделей 2021. Это не прогноз, а отражение реального положения вещей.

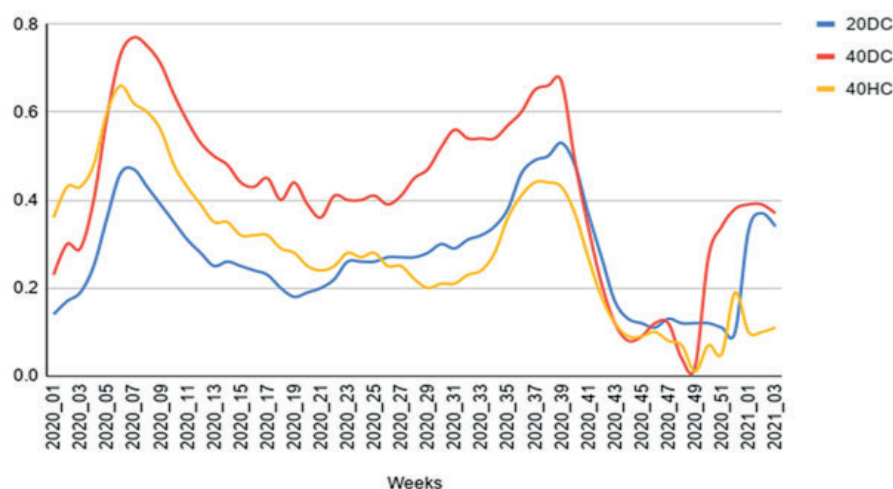


Рис. 2. Индекс доступности контейнеров для порта Шанхай.

Fig. 2. Index of container availability for the port of Shanghai.

Источник: <https://container-xchange.com> [6]

Мы будем рассматривать самый востребованный рынком тип контейнеров – со-рокафутовые, повышенной вместимости (40HC). Как мы можем видеть, пик наличия свободных контейнеров пришелся на середину февраля месяца, как раз в этот период власти Китая объявили массовый локдаун, связанный с пандемией вируса Ковид-19. Огромное количество мелких и средних производств остановилось, а крупные предприятия значительно снизили выпуск своей продукции. [3]

К середине весны Китаю удалось справиться с основной волной эпидемии, и страна постепенно начала возвращаться к нормальной жизни. Производства воз-

обновили работу, число свободных контейнеров начало снижаться и достигло своего минимума к началу июня (23 неделя).

Примерно в этот период времени уменьшилось число заболевших в странах Европы, США и России. Были сняты основные ограничения, экономика начала оживать. Предприятия начали освобождать прибывшие контейнеры от импортных грузов и они, порожние или с экспортом, начали возвращаться в Китай. Возврат шел очень неактивно, экономическое состояние стран Европы, США и России не достигло «доковидных» времен. Введенные ограничения привели к закрытию большого числа предприятий малого и среднего бизнеса, и, как следствие падению покупательской способности населения.

Наличие порожних контейнеров достигло пика к 39 неделе (конец сентября). Впрочем, даже в самый лучший в 2020 году период, обеспеченность самыми востребованными контейнерами (сорокафутовыми, повышенной вместимости) едва достигала 45%, а затем начался резкий подъем спроса на перевозки и к середине декабря 2020 в Китае практически не осталось сорокафутовых контейнеров.

Помочь в понимании этого феномена должно следующее обстоятельство – наступал конец года, масса компаний связана с поставщиками товаров контрактами, заключенными до наступления пандемии. Эти контракты требовали выполнения, иначе покупателям грозили серьезные штрафы и неустойки.

Ещё в марте 2020 года Международная торговая палата (ICC-WBO) обнародовала рекомендации – оговорки о форс-мажоре. [1]⁴ Согласно этим рекомендациям в тексты контрактов, в соответствующий раздел, следовало включать особую оговорку, которая позволяла отнести действия государственных властей, направленные на ограничение распространения COVID-19 к форс-мажору. Однако автору неизвестно ни одного случая, когда такая оговорка была бы интегрирована в контракт и стороны прибегли к ней. Тем более, что полный карантин не был объявлен ни в одной стране мира.

И так, начиная с конца ноября 2020 практически все контейнеры покинули территорию Китая. А вот с возвратом возникли сложности. С одной стороны, Китай сократил закупку товаров в США, значительная часть контейнеров осталась без обратного груза. Вывозить их в Китай порожними – крайне невыгодно для самих операторов линейных контейнерных перевозок. Кроме того, власти Китая обязывают подвергать дезинфекции все без исключения транспортные средства и контейнеры, прибывающие на территорию страны.

С другой стороны, автор об этом уже писал выше, морские порты США, Европы и России оказались переполненными груженными контейнерами. Многие из них стоят довольно давно и судьба находящихся там товаров неясна. Скорее всего хозяева за ними уже никогда не придут.

Пока нет никакой официальной реакции от властей, да и собственно сама ситуация с банкротством большого числа предприятий, ни в одной стране мира, актив-



но не обсуждается. По закону, невостребованные в течение отведенного законом срока товары подлежат конфискации, но процесс этот весьма бюрократичен, в результате чего очень неторопливый. Вопрос о необходимости оперативного освобождения портов и транспортных терминалов от «брошенных» грузов в научной литературе поднимался неоднократно, в том числе и автором этого материала, но принципиального решения пока нет. [4]

Кроме того, целый ряд фирм столкнулся с серьезными трудностями с реализацией своих товаров – падение покупательской способности населения очень сильно ударило по реализации, товарооборот сильно замедлился. Как следствие – складские комплексы, расположенные вне транспортных терминалов и портов, сегодня также имеют очень высокую степень заполнения, что в свою очередь сильно тормозит освобождение объектов транспортной инфраструктуры от стоящих там грузов.

В России ситуацию с освобождением контейнеров от хранящихся там грузов традиционно усугубили длинные новогодние праздники, когда на протяжении почти двух недель вывоз контейнеров из терминалов и портов практически равен нулю. В этот период времени таможня выпускает в свободное обращение исключительно скоропортящиеся грузы, в этом году список дополнили средства против эпидемиологической защиты, медтехника, а также лекарственные и дезинфицирующие средства.

Согласно нашим оценкам, по состоянию на конец января 2021 года количество контейнеров, простаивающих в портах, на железнодорожных терминалах, на бортах судов, ожидающих выгрузки, превысило полтора миллиона физических единиц. В такой ситуации морские перевозчики несут серьезные убытки и в качестве компенсационных мер начали активный рост ставок. С констатации этого факта автор и начал свой материал.

Чего следует ожидать рынку морских контейнерных перевозок в наступившем году?

В феврале-марте ситуация с катастрофическим дисбалансом контейнерных парков начинает нормализоваться. Есть все основания полагать, что к лету дисбаланс сойдет на нет, рынок морских контейнерных перевозок придет к своему привычному состоянию. Скорее всего даже возникнет некоторый профицит контейнерного парка.

Профицит будет вызван снижением объемов внешнеторговых перевозок, которое будет длиться до полного восстановления ведущих экономик мира. Примерно на 10-15% следует ожидать уменьшения числа судов на контейнерных линиях, связывающих Китай с США, Канадой и странами Европы. Нечто аналогичное уже происходило на рынке в период кризиса 2008 года. [5]

Цены на перевозки постепенно снизятся, но уже никогда не вернуться к «доковидному» уровню. Линейные перевозчики будут стараться всеми силами компен-

сировать убытки предыдущего периода. Кстати, проблемы, связанные с разбалансировкой рынка морских контейнерных перевозок, рассматривались ещё в 2004 году в работе «Современные тенденции международного морского судоходства начала XXI в.» [2]

За перевозку 40'НС из Шанхая во Владивосток или порт Восточный потребители станут платить 1600-2000 долларов США, таким образом ставка повысится не в 5-8 раз, а «всего» в 2,0-2,2 раза. Однако за приоритетную отправку контейнера придется доплачивать отдельно, уже сегодня многие перевозчики установили специальные сборы, известные как [SEA]PRIORITY. Величина такого сбора обычно достигает 40-60% от базовой ставки фрахта. Сбор за приоритетную отправку не будет отменять сбор за предъявление груза в высокий (пиковый) сезон – PSS (peak season surcharge).

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Морские перевозки между США и Китаем вызвали рост цен на товары в России https://www.rbc.ru/business/01/02/2021/6016624d9a794755dc0e2f8e?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop Дата обращения 01.02.2021
2. ДФЭ – единица двадцатифутового эквивалента, калька с английского: twenty feet equivalent unit/ TEU. Единица измерения вместимости контейнерных терминалов и судов-контейнеровозов, за единицу принят двадцатифутовый контейнер.
3. xChange Solutions GmbH – электронная биржа по аренде и продаже контейнеров, зарегистрированная в Германии в форме общества с ограниченной ответственностью.
4. The ICC Force Majeure and Hardship Clauses <https://iccwbo.org/publication/icc-force-majeure-and-hardship-clauses/> доступ свободный. Дата обращения 31.01.2021

БИБЛИОГРАФИЯ/ BIBLIOGRAPHY:

1. Оговорки МТП о форс-мажоре и трудностях ведения бизнеса. Март 2020. Публикация МТП (Ogovorki MTP o fors-mazhore i trudnostyax vedeniya biznesa. Mart 2020. Publikaciya MTP) <https://iccwbo.org/publication/icc-force-majeure-and-hardship-clauses/>
2. Холопов К.В., Соколова О.В. Современные тенденции международного морского судоходства начала XXI в. // Вестник транспорта. – 2004. №2, с. 30-36 (Xolopov K.V., Sokolova O.V. Sovremennyye tendencii mezhdunarodnogo morskogo sudoходstva nachala XXI v. // Vestnik transporta. – 2004. №2, s. 30-36);
3. Голубчик А.М., Фролов А.О. Транспорт в эпоху коронавируса: попытка анализа текущего момента// Вестник транспорта, 2020. №6, с.12-14 (Golubchik A.M., Frolov A.O. Transport v e`roхu koronavirusa: popy`tkа analiza tekushhego momenta// Vestnik transporta, 2020. №6, s.12-14)
4. Голубчик А.М. Транспорт в России в условиях кризиса // Вестник транспорта. 2009. №1, с.7-8 (Golubchik A.M. Transport v Rossii v usloviyax krizisa // Vestnik transporta. 2009. №1, s.7-8)



5. Холопов К.В., Соколова О.В. Эволюция отношений, связанных с доставкой грузов в международных сообщениях и экспортом транспортных услуг // Вестник транспорта, 2018, №2, с. 8-12 (Xolopov K.V., Sokolova O.V. E`volyuciya otnoshenij, svyazanny`x s dostavkoj Грузов v mezhdunarodny`x soobshheniyax i e`ksportom transportny`x uslug // Vestnik transporta, 2018, №2, s. 8-12)

6. Chinese New Year – End to Equipment Shortage. Публикация компании xChange Solutions GmbH https://container-xchange.com/blog/chinese-new-year-end-to-equipment-shortage-in-sight/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&mc_cid=622e4e3f57&mc_cid=93d76d4577

