



УДК 656.022

DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-74-78

РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

Ю. И. Васильев, Т. А. Живило, Т. С. Макарова

Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова

В статье рассмотрено влияние распространения коронавирусной инфекции COVID-19 на интермодальные перевозки. В результате анализа было выявлено, что наиболее серьезной проблемой стал дефицит порожнего контейнерного оборудования, который, в свою очередь, привёл к торговому дисбалансу.

Ключевые слова: контейнеры, порожнее оборудование, SOC-контейнеры, торговый дисбаланс, фрахтовые ставки.

Для цитирования:

Васильев Ю. И., Живило Т. А., Макарова Т. С. Регулирование морских контейнерных перевозок в период пандемии // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №1(27), ISSN 2077-5687. – СПб.: ГУАП., 2021 – с. 74-78. РИНЦ. DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-74-78.

REGULATION OF MARITIME CONTAINER CARRIAGE DURING PANDEMIC PERIOD

Y.I. Vasilyev, T.A. Zhivilo, T.S. Makarova

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

This article is about the spread of the coronavirus infection COVID-19 and its consequences for intermodal transportation. As a result of the analysis, it was found that the most serious problem is the lack of empty containers and the global trade imbalance.

Key words: containers, empty equipment, SOC containers, trade imbalances, freight rates.

For citation:

Vasilyev Y. I., Zhivilo T. A., Makarova T. S. Regulation of maritime container carriage during pandemic period // System analysis and logistics.: №1(27), ISSN2077-5687. – Russia, Saint-Petersburg.: SUAL., 2021 – p. 74-78. DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-74-78.

Введение. Основные события на рынке контейнерных перевозок с начала 2020 года

В последний год в морских перевозках остро стоит проблема наличия порожнего оборудования (контейнеров).

Первая волна нехватки порожних контейнеров была выявлена в конце февраля – начале марта 2020 года, когда из-за эпидемии COVID-19 Китай практически полностью закрылся от остального мира, работа большей части китайской экономики приостановилась. В результате контейнерные суда стали задерживаться в портах Китая из-за карантинных мер, а порожние контейнеры стали скапливаться в городах по всей территории страны.

В середине марта доступность контейнеров в крупнейших портах Европы (Антверпен, Гамбург, Роттердам), а также в одном из крупнейших портов США (Лонг-Бич) достигла исторического минимума. Это привело к спаду экспорта промышленной и сельскохозяйственной продукции из стран Европы, Канады и США, а контейнерные линии стали сокращать количество судозаходов и повышать фрахтовые ставки [1].

В настоящее время ситуация изменилась: с осени большая часть порожних контейнеров оказалась сосредоточена в Северной Америке и Европе, а в Китае наблюдается серьезная их нехватка. Это вызвано торговым дисбалансом между производителями в Южной Азии и потребителями в Северной Америке и в Европейском Союзе. Объем контейнерных перевозок из Китая в США значительно превышает объем перевозок в обратном направлении. Кроме этого, экспорт из Китая вырос на 12%, а импорт из США сократился на 14%. Сейчас наблюдается следующий дисбаланс: из 100 пришедших в Северную Америку контейнеров только 40 уходят



обратно загруженными.

Как следствие, контейнерные морские линии вынуждены поднимать фрахт на отправки грузов на некоторых направлениях. На ноябрь морской фрахт вырос на 200-300% по сравнению с фрахтовыми ставками октября [2].

Отмечается, что фрахтовые ставки на перевозки из Китая в Россию выросли почти в 10 раз. В феврале можно отправить груз только по ставке 10 000 – 20 000\$ за 40-футовый контейнер, но при условии, что на судах будет место, так как большинство из них уже перебукованы. Некоторые линии отключают возможность размещения букинга онлайн, а некоторые заранее прекращают приём букингов на ближайшие месяцы. Также у перевозчиков появился дополнительный сбор за срочность («Priority Go»), который составляет порядка 1 000 \$ за контейнер, что еще больше увеличивает стоимость перевозки [3].

В целом, ситуация с отправками грузов из Китая сейчас выглядит следующим образом. Когда судно приходит в порт, количество груза, заявленного к погрузке на него, уже в два раза больше, чем планировалось изначально. Соответственно, часть контейнеров переносят на следующее судно. Таким образом, на каждое последующее судно переносится около половины груза, запланированного к погрузке на предыдущее, плюс ещё столько же. И уже на одно судно заявлено количество груза, втрое превышающее его вместимость. С каждым судозаходом положение усугубляется. Ситуация стабильно сложная на протяжении уже 7 недель (сроки могут варьироваться в зависимости от порта).

Рост фрахтовых ставок сказывается и на производителях экспортируемых из Китая товаров. Мелкий и средний бизнес вынуждены приостановить отправки, так как стоимость перевозки для них уже неподъёмная и приведёт к работе в убыток. Касательно тех грузов, которые всё-таки отправляются, стоимость их для конечных потребителей увеличивается до 10-20%.

Изначально наблюдалась нехватка 40-футовых контейнеров, и фрахтовые ставки на них росли. Сейчас же отмечается, что стоимость фрахтовых ставок на 20-футовые контейнеры начала расти еще быстрее из-за ещё большей их нехватки. Но на дефицит контейнеров оказывает влияние не только торговый дисбаланс между странами Средней Азии и США. Производство контейнеров сократилось, что было заметно ещё в 2019 году, когда выпустили около 3 млн контейнеров против 4.5 млн в 2018 году; в 2020 же году объём произведённых контейнеров составил всего около 2 млн штук. В то же время число выведенных из оборота контейнеров стало выше (примерно на 1 млн штук), чем количество построенных. Это случилось впервые за несколько лет.

Пути решения возникшей проблемы

1. Действия, предпринимаемые контейнерными линиями

Контейнерные линии со своей стороны пытаются изменить ситуацию не только с помощью повышения фрахтовых ставок непосредственно за саму перевозку, но и также с помощью изменения условий по предоставлению расширенного свободного периода по демереджу/детеншену в порту выгрузки. Так во многих азиатских странах свободный период сокращается с 14 дней до 7-10 дней, а для его продления принимаются более дорогие ставки. В некоторых же портах расширенный свободный период по использованию контейнеров вообще отменяется и применяется только стандартный, который в разных странах составляет всего 3-5 дней. Это делается для того, чтобы порожние контейнеры быстрее возвращались в стоки линии для передачи их на затарку новым отправителям.

2. Действия, предпринимаемые производителями контейнеров

Лидером по производству морских контейнеров является Китай, который и сейчас заявляет, что предпринимаются шаги по устранению дефицита контейнеров. Для этого производится 300 тысяч TEU в месяц, рабочий день на заводах увеличен до 11-12 часов. Но и здесь есть сложности. Цены на железную руду возросли, стоимость фрахта для её импорта также выросла, а поставки древесины для полов контейнеров ограничены в осенне-зимний сезон. Ранее заказанное сырьё будет доставлено не раньше марта-апреля, хотя обычно доставка составляла около трёх недель. Из-за этих факторов



стоимость контейнеров будет выше, чем обычно [5].

3. Привлечение к перевозкам SOC-контейнеров

Контейнеры, не принадлежащие перевозчику (судоходной линии), в логистике называются SOC-контейнеры (shipper's owned containers).

Компании-собственники контейнерного оборудования отправляют порожние контейнеры из портов России (чаще через порты Дальнего Востока) в Китай для сдачи их там в аренду под затарку и дальнейшую отправку на экспорт. Это позволяет собственнику оборудования получить арендную плату за использование контейнеров, линиям собрать фрахт за перевозку (так как отправляются не «линейные» порожние контейнеры), а производителям в Китае получить контейнеры под затарку и отправку [6].

Из-за острой нехватки собственных (линейных) контейнеров некоторые перевозчики принимают SOC-контейнеры. Однако линии не ожидали, что желающих отгрузиться в SOC-контейнерах будет так много. В итоге некоторые морские перевозчики просто перестали принимать букинги из Китая с отгрузкой SOC-контейнеров (MSC, SeaLend Asia, FESCO, ONE), а несколько линий (НММ, СМА СГМ) были вынуждены поднять ставки (при этом ситуация с линейным оборудованием не стала лучше). Все ставки применяются по actual sailing date. Никаких официальных писем о повышении ставок морские линии не предоставляют – это запрещено на уровне глобального руководства перевозчиков. Фрахтовая политика формируется, исходя из ситуации на рынке, которая сейчас меняется стремительно. Информирование клиентов об изменениях в тарифной политике происходит после получения уведомлений региональными представительствами Линий от Головных офисов.

Порожние контейнеры собственники выдают по всему Китаю. Это своего рода бизнес – есть предложение и есть спрос, который растет в геометрической прогрессии с каждым днем. Также плюсом является то, что условия по свободному использованию собственники подтверждают более, чем на 60 дней. А если вдруг поставка задержится и пойдет платное использование, то оно не будет очень дорогим. В нынешних условиях это очень выгодно. Кроме этого, фрахтовые ставки в таком варианте значительно дешевле.

4. Разработка транспортно-логистических схем с использованием других видов транспорта

В условиях нехватки порожнего оборудования и перебуковки морских судов производители и отправители различных видов грузов пытаются осуществлять отправки другими видами транспорта, но там также наблюдается рост ставок на перевозку. Так автомобильные перевозки подорожали в 2-10 раз в зависимости от направления, а погранпереходы делают такие отправки более сложными. Некоторые товары отправляются авиатранспортом для уменьшения сроков доставки, но стоимость перевозки этим видом транспорта остаётся высокой, а величина отправляемой партии ограничена. Железнодорожные сервисы по отправке грузов ускоренными контейнерными поездами также начинают отмечать проблемы с наличием порожнего оборудования и повышают стоимость перевозки. Но даже если можно получить контейнер под загрузку, он попадает в очередь на формирование состава на железнодорожной станции отправления и не всегда отправляется ближайшим поездом. Кроме того, все эти виды транспорта (даже вместе взятые) не могут обеспечить такую провозную способность, которую обеспечивает морской транспорт.

5. Экспорт груза в составе сборной отправки

Ещё один шаг со стороны китайских экспортёров – практика сборных отправок в контейнерах для обеспечения полной загрузки контейнера и разделения стоимости фрахта между несколькими отправителями.

Заключение

Обобщая всё вышесказанное, можно сделать следующие выводы.

Итоги 2020 года:

1. линии резко сократили провозную способность в первом квартале;



2. в конце второго квартала количество букингов резко возросло;
3. в третьем квартале спрос продолжил стремительный рост и значительно превысил мощности перевозчиков;
4. образовался дефицит порожних контейнеров (обеспечено 50% запросов);
5. резко выросла загруженность портов (в особенности США);
6. ставки фрахта достигли рекордно высокого уровня.

Ситуация в начале 2021 года:

1. спрос на перевозки из Азии по-прежнему очень высок;
2. дефицит порожнего оборудования остается серьезной проблемой;
3. фрахтовые ставки по-прежнему находятся на исторически высоком уровне;
4. океанские перевозчики объявляют о рекордных финансовых результатах;
5. перегрузка портов в США создает серьезную проблему с оборотом контейнеров и судов, влияющую на перевозки по всему миру;
6. никаких признаков замедления роста рынка и стабилизации ситуации в 1 квартале не видно.

Прогноз на 2021 год:

1. пиковая ситуация сохраняется на протяжении первого полугодия;
2. скорее всего, во втором квартале спрос начнет снижаться;
3. дополнительные мощности будут развернуты весной (наращиваются объёмы строительства новых контейнеров, готовятся к спуску на воду новые суда);
4. торговый дисбаланс должен вернуться в нормальное состояние;
5. морские перевозчики будут жестко контролировать сроки оборачиваемости контейнерного оборудования;
6. ставки фрахта останутся на высоком уровне.

Новая реальность:

1. пропускная способность портов, провозная способность флота, наполняемость стоков линий будут требовать более частого оперативного вмешательства и регулирования.
2. надежность графика движения судов останется проблемой;
3. возможность спрогнозировать сроки поставок будет оставаться на низком уровне.

Все вышеперечисленные факторы создали новую реальность в логистике.

Таким образом, проблема нехватки порожних контейнеров оказывает сильное влияние на экономику всех стран. Особенно это заметно сейчас, когда страны восстанавливаются после последствий локдаунов из-за эпидемиологической ситуации в мире. Никто не может дать точных прогнозов на тему того, когда ситуация стабилизируется и проблема разрешится. Некоторые специалисты-аналитики считают, что после китайского нового года, то есть в конце февраля – начале марта, можно будет увидеть смягчение проблемы; другие думают, что первые заметные успехи будут достигнуты только к лету.

В любом случае, устранение последствий торгового дисбаланса занимает много времени, поэтому проблема нехватки порожних контейнеров будет решаться силами всех участников международных торговых отношений – отправителями, получателями, производителями и собственниками контейнеров, перевозчиками и экспедиторами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Мигунов Д.С.* Грузите апельсины бочками: дефицит контейнеров обрушил торговлю / Д.С. Мигунов // Известия. – 2021. - № 2. – С. 1 – 5.
2. *Скорлыгина Н.В.* Грузите все товары бочками. Мировая торговля столкнулась с нехваткой



- контейнеров / Н.В. Скорлыгина // Коммерсантъ. – 2020. – № 222. – С. 1.
3. *Балашова А.А.* Цены с плавающей запятой / А.А. Балашова // РБК. – 2021. – № 001. – С. 1 – 2.
 4. Из-за дефицита контейнеров стоимость их аренды для морских перевозок выросла до 10 раз [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.newsvl.ru/society/2021/02/04/196754/> (дата обращения: 15.02.2021).
 5. Китай обещает решить проблему дефицита контейнеров [Электронный ресурс]. – URL: <https://chinalogist.ru/news/kitay-obeshchaet-reshit-problemu-deficita-konteynerov-19714> (дата обращения: 15.02.2021).
 6. Главные новости морских контейнерных перевозок [Электронный ресурс]. – URL: <https://maritime-zone.com/news/view/glavnye-novosti-morskih-kontejnernih-perevozok> (дата обращения: 17.02.2021).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Васильев Юрий Иванович –

Доцент, к. т. н., профессор кафедры Портов и грузовых терминалов
Государственный университет морского и речного флота адмирала С.О. Макарова
199106, Россия, Санкт-Петербург, Косая линия, д. 15, лит. А
E-mail: yuvas890@gmail.com

Живило Татьяна Андреевна –

студент направления «Технология транспортных процессов»
Государственный университет морского и речного флота адмирала С.О. Макарова
199106, Россия, Санкт-Петербург, Косая линия, д. 15, лит. А
E-mail: zhivilo.tanya@yandex.ru

Макарова Татьяна Сергеевна –

студент направления «Технология транспортных процессов»
Государственный университет морского и речного флота адмирала С.О. Макарова
199106, Россия, Санкт-Петербург, Косая линия, д. 15, лит. А
E-mail: tanyamakarova1997@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Vasilyev Yury Ivanovich –

Associate Professor, Candidate of Technical Sciences, Professor of the Department of Ports and Cargo Terminals
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
199106, Russia, St. Petersburg, Kosaya Line., bld. 15, lit. A
E-mail: yuvas890@gmail.com

Zhivilo Tatyana Andreevna –

student of the department «Technology of transport processes»
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
199106, Russia, St. Petersburg, Kosaya Line., bld. 15, lit. A
E-mail: zhivilo.tanya@yandex.ru

Makarova Tatyana Sergeevna –

student of the department «Technology of transport processes»
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
199106, Russia, St. Petersburg, Kosaya Line., bld. 15, lit. A
E-mail: tanyamakarova1997@mail.ru