

Ситуация в Суэцком канале стала дополнительным триггером для ухудшения ситуации на рынке контейнерных перевозок, и будет иметь достаточно негативные последствия в ближайшие несколько месяцев.

Цепи поставок товаров по всему Миру, в которые интегрированы контейнерные перевозки, испытывают значительное давление из-за повышенного спроса со стороны отправителей и получателей грузов, и снижения предложений со стороны транспортно-логистических компаний.

Это обусловлено глобальным контейнерным кризисом, который развернулся в середине 2020 года и достиг своего апогея в начале 2021. Значительное увеличение экспорта из Китая и стран Юго-Восточной Азии на фоне снижения импорта в эти страны в период пандемии, спровоцировало перетёк большей части контейнеров в США и Страны Евросоюза, что привело к дефициту свободных контейнеров, прежде всего, в Китае.

В принципе, контейнерный экспорт из Китая всегда превосходил объемы импорта, однако в 2020 году беспрецедентные меры стимулирования в США и Европе подтолкнули граждан этих стран к дополнительному потреблению. Количество заказов товаров народного потребления из Китая (основной экспортер) в США и Европу в период пандемии вырос в разы. При этом, из-за практически полной остановки в Мире воздушного сообщения в период локдауна 2020 года, единственной альтернативой доставки грузов в США явился морской транспорт, а в Европу - морской и железнодорожный транспорт. Естественно, стоимость морских и железнодорожных фрахтов начала расти, а свободное контейнерное оборудование стало в дефиците.

Шанхайский контейнерный Индекс обновил все мыслимые и немыслимые максимумы за всю историю подсчета, а статистика отправленных контейнерных поездов из Китая в Европу по Новому Шелковому Пути (New Silk Way), который развивается и финансируется властями Пекина с 2012 года, в Августе 2020 года показала значение в 10 000 TEU.

За первые два месяца 2021 года количество отправленных из Китая контейнерных поездов в два раза превысило показатель за аналогичный период 2020 года. При этом стоимость фрахта одного контейнера морским и железнодорожным транспортом достигла пиковых исторических значений в феврале 2021 года.

Ситуация с контейнеровозом компании Evergreen в Суэцком канале, несмотря на успешное разрешение (судно село на мель 23 марта, а 29 уже было отбуксировано), явилась дополнительным триггером для ухудшения ситуации.

Во-первых, часть контейнерных морских перевозчиков вынужденно корректирует расписание движения морских судов, учитывая достаточно напряженный трафик в Суэцком канале. Некоторые морские Линии уже рассылают уведомления своим партнерам и агентам о сокращении приема букингов в ближайшие несколько недель, а стоимость морского фрахта пересматривается в сторону увеличения.

Во-вторых, первой реакцией участников глобального рынка на инцидент в Суэцком

канале явилась необходимость диверсифицировать риски для цепей поставки товаров. Большинство логистических операторов и отправителей обратились к сухопутной доставке грузов железнодорожным транспортом, который итак испытывает давление со стороны повышенного спроса.

В-третьих, учитывая тот факт, что авиаотрасль еще не восстановилась после пандемии (эксперты ИАТА прогнозируют, что восстановление произойдет не ранее 4-ого квартала 2022 года), и цены на воздушные перевозки бьют рекорды и в 4-5 раз превышают показатели до пандемии, у участников рынка опять остается выбор только между морским и сухопутным путем.

Учитывая все эти факторы, нормализации ситуации на контейнерном рынке в ближайшие 2-3 месяца ждать не приходится. Наоборот, скорее всего, из-за резкого смещения части грузопотока с морского на железнодорожный транспорт, перевозочные тарифы последнего опять пойдут в рост после незначительной стабилизации в марте текущего года. При этом, вакантные места на контейнерных поездах и количество свободного оборудования (контейнеров) опять начнет сокращаться.

В таких условиях рекомендуется:

Пересмотреть нормативные сроки поставки товаров из Китая и ЮВА и учитывать их в бизнес-модели;

Диверсифицировать доставку грузов, распределив часть грузов на морской, а часть на железнодорожный транспорт;

Для малотоннажных и малогабаритных грузов имеет смысл просчитывать их перевозку воздушным транспортом, если сроки поставки являются критичными;

Заложить дополнительные финансовые издержки на логистику в себестоимость товара, потому как ставки могут вырасти на 10%-30% к текущим;

Учесть дополнительные риски не поставки товара в срок, потому как на пограничных переходах Забайкальск и Наушки, могут возникнуть заторы