

*Иванцова Юлия Александровна, кандидат филологических наук, доцент  
кафедры «Иностранные языки», Севастопольский государственный  
университет, г. Севастополь, Российская Федерация*

*Братусь Олег Юрьевич, студент 5-го курса, кафедра «Судовождение и  
безопасность судоходства», Севастопольский государственный университет,  
г. Севастополь, Российская Федерация*

*Кравчук Ярослав Григорьевич, студент 5-го курса, кафедра «Судовождение и  
безопасность судоходства», Севастопольский государственный университет,  
г. Севастополь, Российская Федерация*

## **ГЛОБАЛЬНЫЙ ДЕФИЦИТ ГРУЗОВЫХ КОНТЕЙНЕРОВ**

**Аннотация:** Статья посвящена острой проблеме дефицита грузовых контейнеров, что в значительной степени спровоцировало кризис в сегменте товарных морских грузоперевозок. Данная проблема рассматривается в контексте распространения вирусной инфекции COVID-19, которая, по мнению авторов, и стала причиной «контейнерного дисбаланса». В работе раскрывают тенденции и степень изменения стоимости перевозки порожних контейнерных единиц по основным судоходным путям. Произведен сравнительный анализ работы крупных международных портов с учетом текущих обстоятельств, выделены основные аспекты перемещения контейнерных единиц, а также представлены некоторые перспективы решения заявленной проблемы дефицита грузовых контейнеров.

**Ключевые слова:** эпидемия, инфекция, контейнер, контейнерные перевозки, морской порт, суда-контейнеровозы, стоимость.

**Abstract:** The article deals with the critical problem of a shortage of freight containers providing an imbalance in the global maritime shipping industry. The

authors consider that the main reason is the spread of COVID-19 virus infection. The paper reveals the trends and the level of cost change of empty containers within the main shipping routes. A comparative analysis of major international ports in the current circumstances is made. The key aspects of container movement are highlighted. The authors present some prospects for solving the stated problem of freight container shortage.

**Key words:** epidemic, infection, container, container transportation, sea port, container ships, cost.

В течение многих десятилетий большая часть всей мировой товарной торговли приходится на транспортную морскую сферу, которая обеспечивает в среднем 75% грузоперевозок между разными странами. Как известно, контейнерные перевозки занимают лидирующую позицию в данной отрасли, так как обладают рядом оптимальных преимуществ, такими как надёжная защита груза от деформации и повреждений, лёгкость выполнения работ по погрузке и разгрузке, возможность подбора оптимального по вместительности контейнера и другое, что в свою очередь, позволяет увеличить рентабельность перевозимых товаров и прибыль компаний [1].

Такая положительная оценка в соотношении цены и надёжности способствует тому, что компании-грузоперевозчики транспортируют значительную часть потребительских товаров контейнерным способом, а именно, в двадцатифутовых металлических контейнерах (TEU). В то время как во всем мире насчитывают около 180 миллионов контейнеров, их годовой трафик охватывает перемещение 811 миллионов единиц в год [6]. По данным за 2021 год, 29% мировой морской торговли приходится на контейнерные перевозки, как самый динамично развивающийся сегмент морского грузооборота: они выросли почти втрое с 1998 года по 2019 год – с 60 млн TEU до 180 млн TEU [2]. Логично предположить, что любой сбой в данной налаженной системе контейнерных перевозок может привести к коллапсу мирового масштаба.

Последние годы самой очевидной причиной экономического и транспортного кризиса выступает коронавирусная инфекция (COVID-19). На сегодняшний день пандемия продолжает оказывать негативное влияние на морские грузовые перевозки, так как некоторые ограничения на вход иностранных судов в морские порты продолжают действовать.

Цель данного исследования заключается в том, чтобы рассмотреть конкретные последствия влияния эпидемиологической ситуации на статус, состояние и условия перевозок фрахта контейнерами, а также найти действующие пути решения рассматриваемой проблемы.

Важно отметить, что распространение инфекции началось в конце декабря 2019 года в г. Ухань, центральный Китай. Власти страны своевременно отреагировали и приняли меры по предотвращению заболевания, закрыв все границы и прервав любые торговые связи с внешним миром. В итоге к весне того же года количество новых случаев заболевания в Китае значительно снизилось. В то время как в других странах ситуация была еще неоднозначной, и они только вступили в активную борьбу с вирусом. Такое положение дел привело к очевидному дисбалансу глобальной рыночной и транспортной систем. С одной стороны – Китай, который уже был на пути восстановления и открывал свои торговые пути, а с другой – Америка и Европа, которые только начали вводить ограничения.

Очевидным последствием текущей ситуации стало возникновение мирового контейнерного кризиса, то есть острого дефицита порожних грузовых единиц. Важно понимать, что до пандемии контейнеры поставлялись из Азии в западные страны и возвращались обратно в соответствующем количестве, но с другим товаром, обеспечивая стабильную работу всей мировой торговли. К середине 2020 года в условиях ограничений из-за COVID-19 контейнеры складировались в портах Европы и Америки. Из десяти контейнеров обратно в Азию возвращались только 4. В итоге возник дефицит: цена за транспортировку одного контейнера уже в августе 2020 года превысила 2 000 американских

долларов, в сравнении с исходной стоимостью в 1 500 долларов США (См. Рисунок 1).



Рисунок 1. График стоимости перевозки одного контейнера

Как видно из графика выше, стоимость перевозки выросла почти в четыре раза по сравнению с периодом до пандемии. Для более масштабной оценки ситуации, необходимо анализировать конкретные пути следования судов (См. Рисунок 2), такие как Китай – Европа, Китай – США (восточная часть), Китай – США (западная часть), Китай – Средиземное море (через Суэцкий канал) [7].

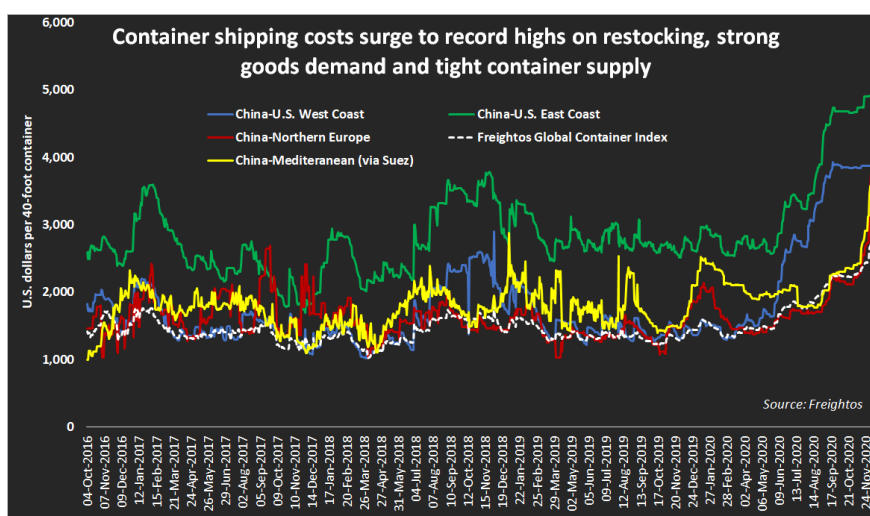


Рисунок 2. График стоимости перевозок контейнера из Китая по основным направлениям

Исходя из предложенной схемы, очевидно, что стоимость перевозки одного контейнера из г. Шанхай в г. Роттердам составляет 8 400 долларов США, а цена за обратное следование – в шесть раз меньше. Рассмотрим еще один пример: маршрут следования «Шанхай – Лос-Анджелес», стоимость в одну сторону 5 200 долларов, а обратно – 600. Такие показатели стали рекордные за всю историю морских грузоперевозок.

В текущих обстоятельствах следующая ситуация стала нормой для морского контейнерного флота. Каждое судно, идущее из Азии, загружается полностью, но из-за плотного графика и ограничения во времени, связанного с необходимостью вернуться в порт приписки, судно не дожидается полной погрузки пустых контейнеров и оставляют 5–8% единиц в порту. Что приводит к нарушению баланса в обороте контейнеров из-за отсутствия их экспорта в США и Европу, где только 4 контейнера из десяти возвращаются обратно в Лос-Анджелес, который является самым крупным портом США и 17 в мире по контейнерным перевозкам. На каждые три с половиной импортируемых контейнера обратно возвращаются лишь один экспортируемый.

Данная ситуация ухудшается еще и тем, что Азия поставляет огромные объемы товаров. Обработка контейнеров в порту Лос-Анджелеса побила рекорд и выросла на 113% по сравнению с мартом 2020 года (См. Таблица 1 и 2) [6].

Таблица 1. Сравнение обработки контейнеров в порту Лос-Анджелес

Объем обработки контейнеров в порту Лос-Анджелес			
TEU	2020	2021	Изменения в %
март 2020-март 2021	449,568	957,599	+113 %
Порт Лос-Анджелес обрабатывает более чем 957,599 контейнеров в марте			

Таблица 2. Сравнение импорта и экспорта контейнеров в порту Лос-Анджелес

Март Импорт/экспорт/пустые			
Импорт загруженных контейнеров	2020	2021	Изменения в %
март 2020-март 2021	220,255	490,115	+ 122,5 %

Экспорт загруженных контейнеров	2020	2021	Изменения в %
март 2020-март 2021	121,146	122,899	+ 1,5 %
Пустые контейнеры	2020	2021	Изменения в %
Март 2020-Март 2021	108,168	344,585	+ 218,6 %

Согласно данным Таблицы 2, из главного порта Америки экспортируется примерно столько же контейнеров, сколько до введения ограничительных мер в результате пандемии, тогда как импортируются чуть больше, чем в 2 раза, а между экспортом и импортом разница в четыре раза, а также на каждый экспортный контейнер отправляется три пустых единицы. Такая динамика объясняется введением дополнительной оплаты за порожние контейнеры, что, по мнению разных экспертов в области логистики, стало одним из эффективных решений контейнерного кризиса.

На наш взгляд, проблема кризиса могла быть решена также путем производства и внедрения новых контейнеров. Но 85% рынка по производству контейнеров занимает Китай, который осознавая условия дефицита, поднял цены на новые контейнеры больше, чем на половину [4].

Как вариант устранения дисбаланса между спросом и пропускной способностью портов может быть заморозка компаниями спотовых (текущих) цен на фрахт контейнера. Например, французская транспортная компания CMA CGM Group заявила о заморозке спотовых ставок до февраля 2022 года. Она приостанавливает повышение фрахтовых ставок на все услуги компаний, работающих под её брендом, и таким образом, отказывается от дополнительной прибыли.

Другим путем выхода из кризиса может быть поиск альтернативных маршрутов доставки. Если грузоперевозки воздушным транспортом являются слишком дорогими и наименее грузоподъемными, то железнодорожные перевозки еще могут рассматриваться как альтернатива. Здесь Россия оказывается в выгодном положении. Уже за первое полугодие 2021 года транзит контейнеров по маршруту Китай – Европа – Китай увеличился в 1,5 раза в

сравнении с первым полугодием 2020 года и составил 359 000 TEU.

Очевидно, что контейнерный кризис может продлиться еще несколько лет, так как факторы, повлиявшие на его развитие, такие как эпидемиологические ограничения, вызванные пандемией Covid-19, повышение стоимости морских грузоперевозок, дефицит контейнерных единиц и др. продолжают оказывать значительное воздействие на морскую индустрию. В то время как поиск способов его решения, по оценкам экспертов, например, оплата возврата пустых контейнеров, производство новых контейнеров, поиск альтернативных маршрутов доставки, имеют наименьшую эффективность.

### **Библиографический список:**

1. Оптимизация процесса грузоперевозок: контейнерный терминал [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://e-scio.ru/wp-content/uploads/2020/12Братусь-О.Ю.-Иванцова-Ю.А.pdf>(дата обращения: 15.11.2021).

2. Международные перевозки: вчера, сегодня, завтра [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.kp.ru/guide/mezhdunarodnye-gruzoperevozki.html> (дата обращения: 15.11.2021).

3. Best Shipping Container Manufacturers [Global Top List 2021] [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://container-xchange.com/blog/container-manufacturers-new-built-and-used-containers/> (date of access 15.11.2021).

4. Boxed out: China's exports pinched by global run on shipping containers [Электронный ресурс] – Режим доступа:<https://www.reuters.com/article/us-global-shipping-container-idUSKBN28K0UA> (date of access 15.11.2021).

5. Export of farming products down due to container shortage [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://vietnamnews.vn/economy/869646/export-of-farming-products-down-due-to-container-shortage.html> (date of access 15.11.2021).

6. Record February at the port of Los Angeles [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.portoflosangeles.org/references/2021-news->

[releases/news\\_031621\\_feb\\_teus](#) (date of access 15.11.2021).

7. This is an incredible visualization of the world's shipping routes [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.vox.com/2016/4/25/11503152/shipping-routes-map> (date of access 15.11.2021).