

Контейнерные перевозки: сдерживающие факторы и перспективы



Д. А. Красильников,
руководитель комитета
по транспорту
Некоммерческого партнерства
«Гильдия профессиональных участников рынка оказания услуг в области таможенного дела и ВЭД»
(НП «ГПУ ВЭД»)

Под влиянием мирового экономического кризиса спрос на контейнерные перевозки снизился. Негативное влияние на отрасль оказывают также рост цен на топливо, увеличение парка судов и тоннажа, следствием которого может стать снижение фрахтовых ставок. В сложившейся ситуации залогом развития сегмента рынка является освоение его участниками эффективных методов управления. В России из-за недостаточно развитых логистической системы и инфраструктуры ситуация усугубляется и особую роль приобретает государственная заинтересованность в поддержке отрасли.

Пережив тяжелый, убыточный для судовладельцев 2011 год, на протяжении 2012 г. рынок контейнерных перевозок также испытывал трудности.

Из-за сохраняющейся нестабильности мировой экономики, несмотря на глобальный рост контейнерных перевозок, темп изменения этого роста ниже, чем в предыдущем году. Всемирный экономический кризис, особенно ухудшение экономических условий в странах Европейского союза, не способствуют развитию мировой торговли в целом и морских перевозок в частности.

Посткризисный синдром

В 2002–2007 гг., до начала мирового финансового кризиса, темп роста контейнерных перевозок в среднем в 3 раза превышал темп роста ВВП. Так, в течение данного периода грузооборот в контейнерах рос ориентировочно на 12,6 % в год, в то время как мировой ВВП — всего на 4,4 %.

В 2011 г. спрос на контейнерные перевозки замедлился, как и сама мировая экономика. Мировой ВВП в этом году вырос на 3,9 % (в 2010 г. данный показатель составлял 5,3 %), мировой контейнерооборот — на 6,5 % (в 2010 г. — на 10,9 %).

В 2012 г., по предварительным подсчетам независимых агентств, рост морских контейнерных перевозок составит 5,4 %, тогда как мировой ВВП, по прогнозам МВФ, вырастет на 3,5 % в 2012 г. и на 4,1 % в 2013 г. Объем мировой торговли в эти 2 года увеличится незначительно: на 4,0 % и 5,6 % в 2012 г. и 2013 г. соответственно.

Под нефтяным прессом

Важным фактором, который формирует ставку фрахта, является цена на топливо. Это одна из основных статей эксплуатационных расходов.

В 2011 г. растущие цены на нефть уже принесли огромные убытки перевозчикам, и продолжающийся рост в 2012 г., в период нестабильной экономики, оказал еще более негативное влияние на отрасль. В течение только первых 3 месяцев 2012 г. средняя цена на топливо увеличилась с 100,8 долл. до 115,5 долл. за баррель. По состоянию на август 2012 г. средняя цена выросла уже до 117,7 долл. за баррель (ср. с 82,4 долл. за баррель в январе 2011 г.). В настоящее время топливо стоит дороже, чем в кризисный 2008 г., и поводов ожидать ее снижения, по прогнозам экспертов, пока нет.

Быстрый рост цены на топливо отрицательно сказался на бизнесе контей-

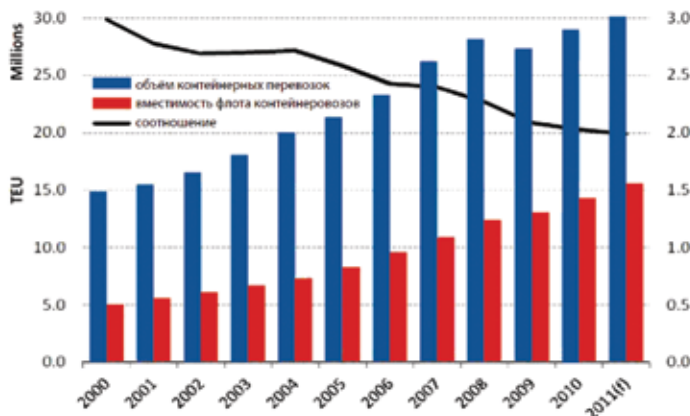


Рис. 1. Динамика объема контейнерных перевозок и вместимости флота контейнеровозов в 2000–2010 гг.

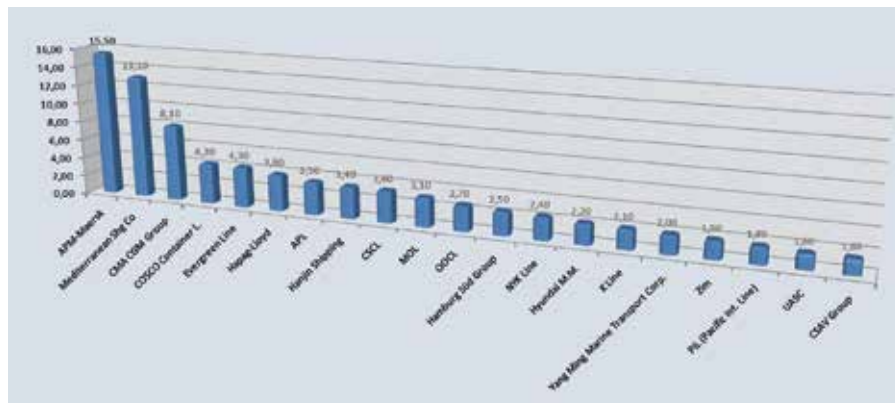


Рис. 2. Доли в общем объеме перевозок 20 крупнейших контейнерных операторов



Рис. 3. Динамика изменения ставки фрахта на доставку 40-футового контейнера по маршруту Шанхай – Санкт-Петербург

неровладельцев, и на фоне неблагоприятных рыночных условий негативное влияние на ситуацию сохранится.

Для того чтобы справиться с ростом цен на топливо, океанские перевозчики могут в ближайшее время поднять топливную надбавку. Естественно, что подобные меры не способствуют увеличению спроса на перевозки в целом.

Мощности в избытке

В настоящее время, с одной стороны, мировой контейнерный парк продолжает расти в связи с тем, что большие судоходные компании еще до кризиса заказали строительство более крупных судов, поэтому совокупный тоннаж флота увеличивается. С другой стороны, общий спрос на транспортные услуги слабеет. Таким образом, уже в 2011 г. компании были вынуждены либо совсем отказаться от инвестиций в новый флот, либо отложить их на пару лет.

По прогнозам специалистов, мировой контейнерный парк вырастет в среднем на 8,1 % в 2012 г., на 10,6 % в 2013 г. и на 3,2 % в 2014 г.

Дополнительно в течение 2012–2014 гг. в эксплуатацию будет введено 3,9 млн TEU, что составляет 26 % от мощностей 2011 г. Новые суда будут

в первую очередь больших размеров, вместимостью более 4 тыс. TEU. Крупные суда составят 67, 69 и 70 % от общих мощностей 2012, 2013, и 2014 г. соответственно.

В таких условиях разнонаправленных трендов перевозчики будут вынуждены более эффективно управлять растущими мощностями, в противном случае избыточный тоннаж и жесткая конкуренция спровоцируют снижение фрахтовых ставок.

Портовый рейтинг

Азиатский регион в целом и Китай в частности по-прежнему лидируют по объемам торговли. Так, по итогам 2011 г. Шанхайский порт по-прежнему удерживает первое место в мире по объемам контейнерных перевозок. За ним следуют Сингапур, Гонконг и Шэньчжэнь.

Стоимость фрахта

Колебания стоимости фрахта демонстрируют цикличность.

В посткризисный 2011 г., когда перевозчики в основном боролись за долю рынка, а не за прибыль, стоимость фрахта достигла своего минимума, а уже в I квартале 2012 г. операторы контейнерного флота смогли договориться и

выйти на повышение фрахтовых ставок.

Принимая во внимание это успешное повышение ставок в марте 2012 г., многие прогнозировали, что по итогам 2012 г. на восточноевропейском маршруте будет констатирован рост фрахтовых ставок (включая топливный сбор) на 13,7%. Однако в сложившихся условиях перевозчики должны прибегнуть к более эффективным методам управления потенциалом своего флота, чтобы в ближайшей перспективе обезопасить себя от возможного снижения ставок.

Несколько иная ситуация сложилась для перевозчиков, владеющих собственным флотом. Обычно они демонстрируют более высокий контроль и большую гибкость в планировании затрат, маршрутов и составлении расписания судозаходов. Однако этого недостаточно, и для поддержания флота в рабочем состоянии от перевозчиков требуются немалые инвестиции в бизнес. Флот должен постоянно модернизироваться, а суда — соответствовать требованиям международной безопасности и экологическим стандартам.

Оценки российского рынка

Чтобы оценить перспективы контейнерных перевозок в России, приведем в качестве примера оборот контейнеров за 8 месяцев 2012 г. Так, суммарный рост составляет порядка 7,5 %, оборот по всей стране — 3,3 млн TEU, оборот в весе равен 28,31 млн т.

Скорее всего, темпы роста перевозок в России будут ниже, чем в мире. Связано это прежде всего с неразвитостью логистики и нехваткой альтернативных способов доставки и обработки грузов. Уже сейчас контейнерные операторы сталкиваются с ограниченными возможностями инфраструктуры, что указывает на неотвратимость усиления негативных последствий для сегмента.

В сложившихся обстоятельствах контейнерные перевозки могут развиваться только при условии заинтересованности в этом государства.

В заключение отметим, что вскоре в связи с недавним вступлением России во Всемирную торговую организацию следует ожидать значительного роста импорта. Все вышеперечисленные тенденции в совокупности могут привести к весьма ощутимым проблемам или, как минимум, снизить гипотетический положительный эффект от вступления нашей страны в ВТО. ■