Тенденции развития мировых рынков контейнерных перевозок

Попов Алексей Владимирович
Магистрант СФУ,
Россия, г. Красноярск
E-mail: sibtg2012@mail.ru

Научный руководитель: **Вчерашний П.М.**
Доцент, канд. экон. наук
Кафедра ЭУБП ИУБПЭ СФУ,
Россия, г. Красноярск

Аннотация: В настоящей статье представлен анализ тенденций развития мировых рынков контейнерных перевозок. Перспективы мирового экономического роста согласно прогнозу ЮНКТАД в ближайшее время довольно пессимистичны. Экономическое положение в развитых и развивающихся странах будет ухудшаться, темпы роста их экономик снизятся. Уровень конкуренции на контейнерных морских линиях остается достаточно высоким, что играет на руку крупным грузовладельцам. Несмотря на преобладание негативных прогнозов, отрасль контейнерных перевозок продолжит свое развитие и останется наиболее востребованным сегментом в международной логистической системе.

Ключевые слова: контейнеры, перевозки, логистическая система, грузовладельцы, альянсы, прогноз, сделки.

Student A. Popov

«Siberian federal University»

city of Krasnoyarsk

Trends in the development of global container transport markets

Abstract: this article presents an analysis of trends in the development of global container transport markets. According to UNCTAD's forecast, the Outlook for global economic growth in the near future is rather pessimistic. The economic situation in developed and developing countries will deteriorate, and the growth rate of their economies will decrease. The level of competition on container shipping lines remains quite high, which plays into the hands of large cargo owners. Despite the predominance of negative forecasts, the container transport industry will continue to develop and will remain the most popular segment in the international logistics system.

Keywords: containers, transportation, logistics system, cargo owners, alliances, forecast, transactions.

Перспективы мирового экономического роста согласно прогнозу ЮНКТАД в ближайшее время довольно пессимистичны. Экономическое положение в развитых и развивающихся странах будет ухудшаться, темпы роста их экономик снизятся. Прогнозируемой спад мирового ВВП, вероятно, негативно отразится на показателях международной торговли. Несмотря на это, можно предположить, что международные контейнерные перевозки сохранят положительную динамику роста [4].

Лидерами рынка международных контейнерных перевозок являются такие компании как: «Maersk Line», «MSC», «CMA CGM», «COSCO» (вкл. «OOCL») и «Hapag-Lloyd». По итогам

2019 г. на международном рынке присутствовало 67 судоходных контейнерных компаний [1].

Доли пяти крупнейших международных операторов в мировых контейнерных перевозках в 2019 г. представлена на рисунке 1.

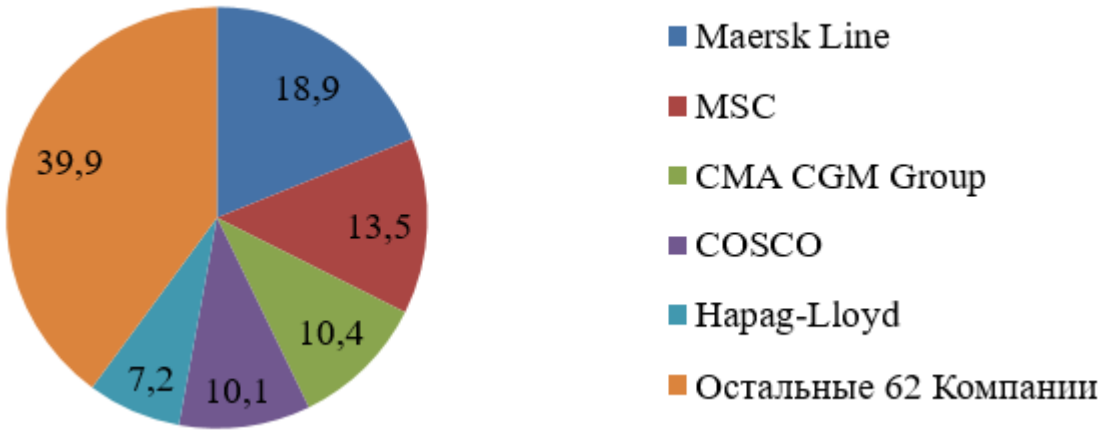

Рисунок 1 — Доли пяти крупнейших международных операторов в мировых контейнерных перевозках в 2019 г., %

Начиная с 2015 г. появилась устойчивая тенденция к объединению участников этого рынка, обусловленная стремлением игроков к увеличению рынков сбыта и соответственно повышения нормы прибыли. Как видно из рисунка 1, более 60 % доли рынка контролируются пятью наиболее крупными компаниями.

Несмотря на достаточно крупные доли в общем объеме контейнерных перевозок, с целью расширения собственных сегментов рынка и захвата новых, крупные операторы контейнерных перевозок дополнительно создают международные альянсы. Так, объединение самых крупных участников рынка привело к значительной потере влияния внеальянсовых участников рынка и снизило уровень конкуренции, фактически создав монополию. В 2019 году на рынке международных контейнерных перевозок существовало три альянса:

— 2M: Maersk, MSC;

— The Ocean Alliance: COSCO, CMA CGM, Evergreen, OOCL;

— The Alliance: NYK Line, MOL, «K» Line, Hapag-Lloyd, UASC, Yang Ming Line.

К концу 2019 было официально объявлено о завершении сделки по формированию альянса трех крупнейших японских судоходных компаний, в результате чего появилась судоходная линия ONE, занимающая на сегодняшний день 6-е место в мировом рейтинге.

Также создание альянсов позволяет игрокам четко разграничивать между собой сферы влияния и выдавливать с рынка мелких игроков. Доля альянса 2M превышает 33 % на рынке, The Ocean Alliance доминирует на транстихоокеанском трейде и направлении Азия-Европа (41,43 % и 34,86 % от общего объема перевозок соответственно). The Alliance обеспечивает 28,68 % на направлении Азия-Америка и 23,41 % на направлении Азия-Европа. На самых значимых маршрутах Азия-Европа участие внеальянсовых игроков практически незаметно и составляет лишь 1% от общей грузовой мощности, на транстихоокеанских — 11%, трансатлантических маршрутах — 7%.[2]

Кроме того, создание альянсов позволило компаниям-участникам расширить номенклатуру перевозимых грузов, оптимизировать загрузку судов, сократить расходы на обслуживание в портах партнерах, уменьшить ремонтные плечи и т.д. Рыночная доля трех основных альянсов

контейнерных перевозчиков по вместимости флота в настоящее время составляет 78%.

И тем не менее, уровень конкуренции на контейнерных морских линиях остается достаточно высоким, что играет на руку крупным грузовладельцам и этот фактор ими используется для снижения стоимости фрахта на предельно низкий уровень. [3]

Немаловажным фактором, позволяющим делать положительные прогнозы роста контейнерных перевозок, является расширение Суэцкого канала от первоначальных 60 км до 95 км, что приведет к росту пропускной способности до 97 судов в сутки. Завершение реконструкции Панамского канала также будет способствовать росту морских перевозок в связи с увеличением провозной способности судов и сокращением времени прохождения канала судами.

Одним из основных негативных факторов, вносящих неопределенность на рынок контейнерных перевозок, на сегодняшний день, является торговая война между США и Китаем, затронувшая практически все отрасли мировой экономики.

Другим негативным фактором является снижение темпов роста Китая. Однако, развитие мировой торговли контейнерами будет иметь положительную динамику при сохранении высокого уровня импорта со стороны Китая, который обусловлен высокими темпами роста стимулируемого внутреннего спроса.

В целом мировой рынок контейнерных перевозок состоит из дисбалансов. Высокая доля развивающихся стран в экспортно-импортных операциях в целом и высокий удельный вес Азиатского региона, в частности, говорит о том, что тенденция углубления международного разделения труда продолжает сохраняться, развивающиеся страны изменили свою роль в мировом производственном процессе, превратившись из экспортеров сырья в импортеров готовой продукции и полуфабрикатов. Эти факторы приводят к росту внешней торговли, что положительно отражается на динамике контейнерных перевозок, как самого дешевого вида транспорта, способного перевозить большие объемы грузов.

Таким образом, несмотря на преобладание негативных прогнозов, отрасль контейнерных перевозок продолжит свое развитие и останется наиболее востребованным сегментом в международной логистической системе [5].

Список литературы

1. Контейнерный рынок продолжает консолидироваться //Международный морской журнал «СУДОХОДСТВО» от 09.11.19. URL: https://sudohodstvo.org/kontejnernyj-rynok-prodolzhaetkonsolidirovatsya/
2. 10 крупнейших контейнерных компаний контролируют почти 90% всего рынка//Газета онлайн Морская правда от 25.02.18 г. URL: http://www.mtelegraph.com/top-10-containerconpanies.html
3. Бабурина О.Н., д.э.н, Аналитическая статья в Сборнике статей Международной научно — практической конференции, посвященной наукоемким технологиям и интеллектуальным системам в 21 веке. 03.11. 2017 г.
4. Review of Maritime Transport, 2019 // United Nations Conference on trade and development (UNCTAD), Geneva, November, 2019.
5. Центр раскрытия корпоративной информации. Интерфакс. Годовой отчет ПАО «Трансконтейнер» за 2020 https://www.e-disclosure.ru/ portal/files.aspx?id=11194&type=2