

КОНТЕЙНЕРНЫЙ КРИЗИС

Лушников Леонид Леонидович

студент, кафедра информационно вычислительные комплексы, Ульяновский Государственный Технический Университет, РФ, г. Ульяновск

Игнатьев Дмитрий Сергеевич

студент, кафедра информационно вычислительные комплексы, Ульяновский Государственный Технический Университет, РФ, г. Ульяновск

Зотов Глеб Владиславович

студент, кафедра информационно вычислительные комплексы, Ульяновский Государственный Технический Университет, РФ, г. Ульяновск

Зотов Илья Владиславович

студент, кафедры самолетостроения, Институт авиационных технологий и управления, Ульяновский Государственный Технический Университет, РФ, г. Ульяновск

Филиппова Ирина Александровна

научный руководитель, канд. экон. наук, доц. кафедры "Экономическая теория", Ульяновский Государственный Технический Университет, РФ, г. Ульяновск

Начнём с того, о чём вы, вероятно, никогда не задумывались. Вся мировая торговля проходит в океане, а если быть точнее 90% товаров вашего потребления идут морем. Мебель, электроника, рис, бананы, одежда, животные семена и т.д. Практически всё перевозится в контейнерах, 20-ти футовых железных ящиках, вмещающих в себе 22 тонны груза. Буквально вся мировая торговля зависит от того, как скоро экипаж из 20 человек, приведет корабль с около 20000 контейнеров из одной страны в другую. Морские рейсы окутали весь морской шар и стали буквально кровеносной системой всей мировой экономики. Во всем мире насчитывают около 180 миллионов контейнеров, которых, вдруг, стало резко не хватать!

Куда делись эти контейнеры? Причем здесь Китай? Как это может отразиться на ценах в магазинах? И почему эту проблему люди будут решать десятками лет? Эта статья станет вашим путеводителем в этих вопросах.

Главной причиной нехватки контейнеров стала пандемия 2020 года, правильнее сказать, что локдаун стал причиной кризиса. Китай справился с пандемией быстрее всех и уже к весне того же года был готов продавать свои товары, в то же время весь мир настигла строгая изоляция. По понятным на то причинам снизился спрос на дорогие рестораны, фастфуд, путешествия и развлечения, в свою очередь повысился спрос на домашнюю технику, средства гигиены и товары для дома, этим и вызвано изменение баланса. Вся суть заключается в том, что большинство товаров, на которые увеличился спрос, производятся именно в главном экспортере Азии, в Китае. В мае 2020 года Китай оправился от пандемии и начал торговлю с другими странами, миллионы контейнеров отправились из Гонконга, Шанхая и других крупных портов в США и Европу. Но, есть одна проблема, контейнеры уходят из Китая, а вот обратно уже не возвращаются! Все дело в том, что из-за ограничений, в морских портах просто не хватает рабочих, в порту просто некому выгрузить весь товар вовремя, поэтому

разгрузка сильно замедлилась. В то время, из 10 отправленных из Китая контейнеров, возвращалось всего 4, именно поэтому товары из Азии, главного мирового экспортера, некуда упаковывать, что неизменно приводит к нестабильности цен, усложнению их прогнозирования, оказывает влияние на климат внутри компании, интересе потенциальных инвесторов и конечно же сказывается на конечном потребителе, нас с вами.

До пандемии было так: товары, которые покупает США у Китая, упаковывались в контейнеры и отправлялись в Лос-Анджелес, тем временем из Лос-Анджелеса отправлялись товары, которые покупал Китай, сохранялся баланс контейнеров. Китай понял, что ему выгоднее отправить судно с пустыми контейнерами назад, а то и вообще оставляют их в порту, чтобы быстрее вернуться в Азию и заработать на рейсе в Америку.

"Несколько наших основных клиентов сообщают, что каждое судно, идущее из Азии загружено под завязку, но из-за жесткого графика и необходимости вернуться обратно, они не могут дождаться полной погрузки пустых контейнеров и оставляют в порту где-то 5-8% ящиков"

Брайан Сондей

генеральный директор Triton international ltd, крупнейшего арендодателя интермодальных контейнеров

В итоге, как мы сказали ранее, контейнеров стало не хватать, а дефицит, как известно, вызывает увеличение цены за транспортировку одного ящика.

World Container Index

assessed by Drewry

Weekly weighted freight rate assessment of eight major east-west trades

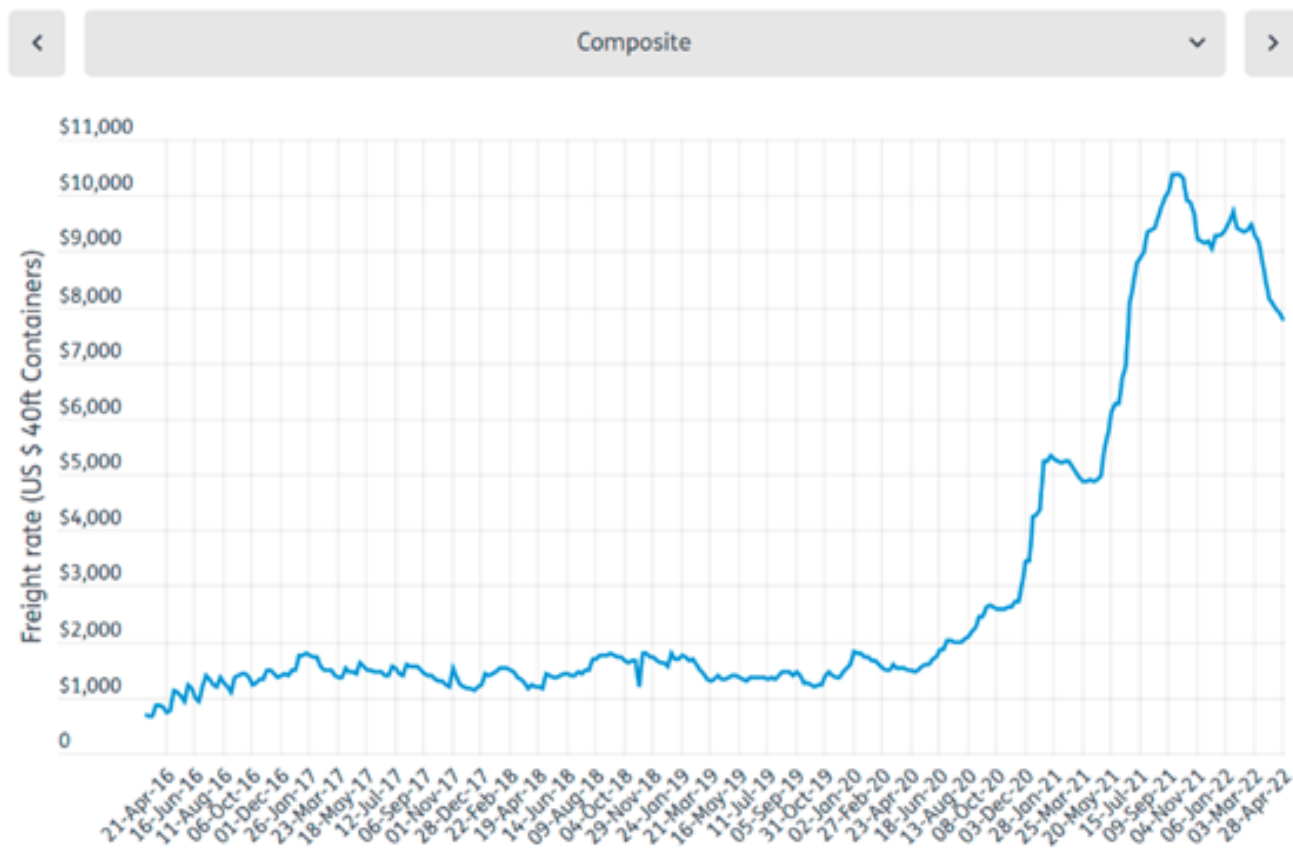


Рисунок 1. Мировой индекс контейнеров drewry.

Уже в августе 2020 года цена за перевозку одного контейнера составляла \$2,000, при норме в \$1,500. В сентябре 2021 года, стоимость достигла максимума, а именно \$10,000, что в 6,6 раза больше, по сравнению с допандемийным временем, сейчас, правда, ситуация стабилизируется, цена падает.

Казалось бы, давайте просто изготовим больше контейнеров и вот оно, решение проблемы, но не все так просто, во-первых, 85% всего рынка производства контейнеров занимает Китай, производители, в свою очередь, понимают условия дефицита, как следствие, поднимают цену на новые ящики, во-вторых, они не спешат наращивать производство. Даже США начало расследование о роли Китая в недостатке контейнеров, предполагая, что производители специально сдерживают производство ящиков, сохраняя при этом дефицит, и получая при этом огромную прибыль. Как итог, выходит, что цены на все промежуточные операции растут, и поэтому издержки оплачивает конечный потребитель.

Рост цен скажется в первую очередь на еде и бытовых вещах. На простых товарах, в которых велика доля транспортировки в итоговой цене.

Важность контейнеров в экономике понимали уже в 70-ые годы, в Японии, которая скупала у СССР миллионы тонны битых бутылок и сбрасывала их в море. Японские партнеры действительно предложили Советскому союзу продавать им битое стекло, которого у СССР

было достаточно. Эта сделка давала возможность избавиться от ненужного мусора и заработать на этом. Япония сразу избавилась от стекла, сбросив в море. Это дешевый и экологичный способ утилизировать стеклянные изделия. Смысл сделки был не в том, чтобы помочь соседям избавиться от мусора и заработать, японцев интересовали ящики, в которых это стекло поставляли, они были изготовлены из кедра, которого не хватало на территории Японии. Поставлять древесину напрямую СССР отказался, поэтому японцы хитрым способом получили свое, контейнеры они использовали по прямому назначению, либо разобрали и использовали для изготовления мебели.

Контейнеры играют огромную роль в мировой экономике, без них половина товаров подорожают настолько, что пропадут с полок наших магазинов. Мы привыкли прогнозировать цену товаров по курсам валют, политической обстановке в стране, климату, пандемиям, порой даже нестабильности моря, забывая о самых очевидных вещах, влияющих на цены товаров и экономику в целом, например, контейнерах. Кризис, вызванный нехваткой этих железных ящиков, взбудоражил умы множества экономистов испортив им статистику удачных прогнозов и разорив десятки компаний, за что в итоге конечно же платим мы с вами. Эта ситуация учит нас фокусироваться не только на мелких факторах, вроде погодных условий, но и не забывать о фундаментальных вещах, что всегда находились у нас перед глазами.

Список литературы:

1. <https://www.vox.com/2016/4/25/11503152/shipping-routes-map>
2. <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>
3. <https://ifa-forwarding.net/blog/sea-freight-in-europe/types-of-cargo-shipped-by-sea-freight-transport/#:~:text=The%20main%20categories%20of%20cargo,liquid%20bulk%2C%20and%20container%20cargo.&text=Containers%20are%20used%20to%20ship,clothing%2C%20televisions%2C%20and%20toys.>
4. <https://www.cnbc.com/2021/04/15/supply-chain-slowdown-hits-at-key-pillars-of-economy-and-will-likely-get-worse-dan-yergin.html>
5. https://www.portoflosangeles.org/references/news_041421_marchteus
6. https://www.portoflosangeles.org/references/2021-news-releases/news_031621_feb_teus