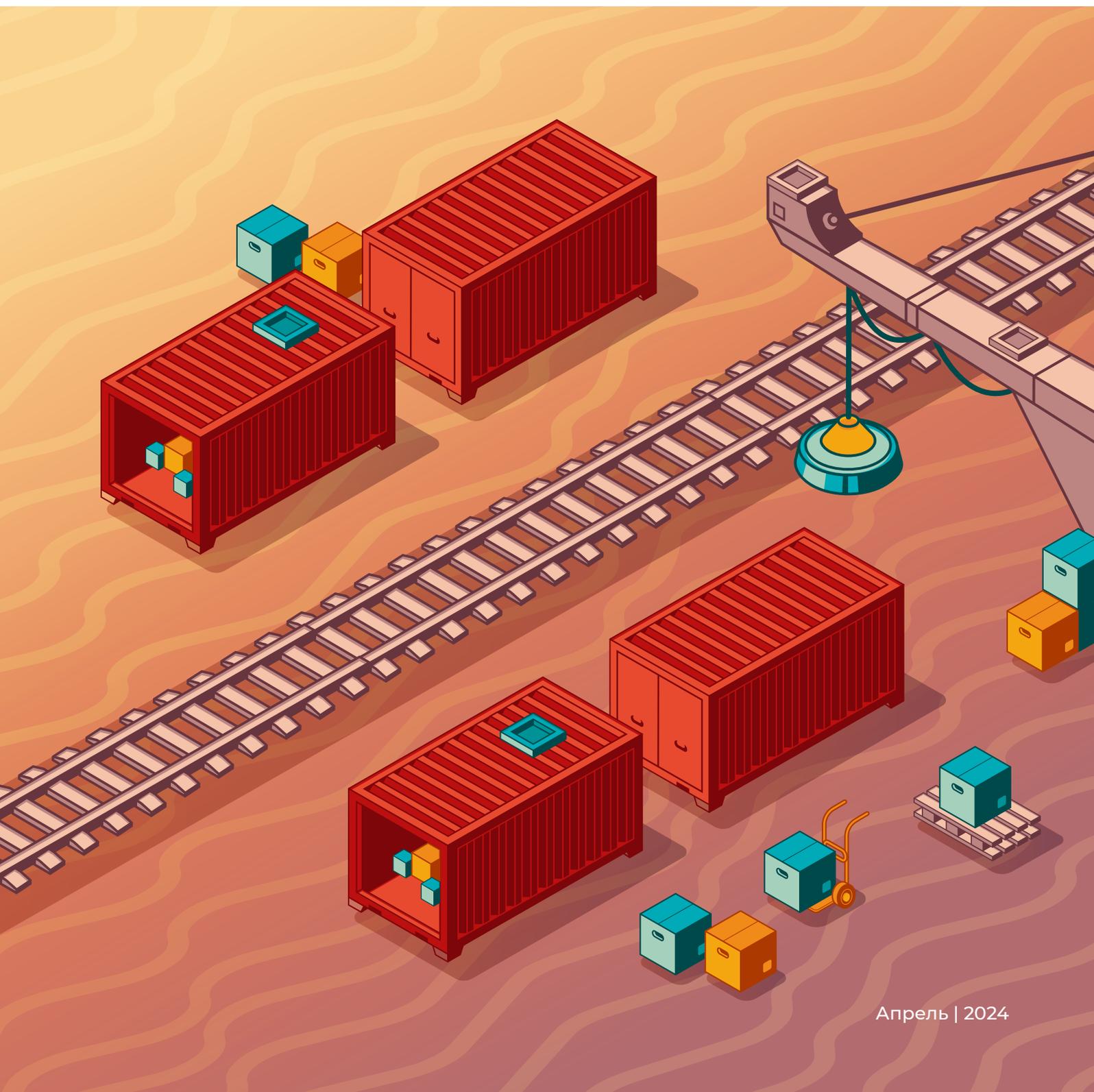


КРИЗИС В КРАСНОМ МОРЕ: ВЛИЯНИЕ НА МОРСКИЕ И КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ



Оглавление

—	Введение	2
—	Текущее состояние и прогноз развития грузоперевозок в направлении Китай — Европа — Китай	4
	Рынок морских грузоперевозок.....	4
	Рынок железнодорожных грузоперевозок.....	8
—	Сравнительный анализ морских и железнодорожных контейнерных грузоперевозок	11
—	Переориентация или адаптация?	18

ВВЕДЕНИЕ

В условиях роста населения мир нуждается во всё большем количестве товаров, а транспортная система обеспечивает устойчивую и надежную поставку этих товаров. Это означает, что транспортное сообщение выступает главной составляющей международной торговли, где малейшее нарушение может иметь серьезные последствия для транспортно-логистической отрасли — морских, железнодорожных и воздушных грузоперевозок. Несмотря на то, что зачастую функционирование транспортно-логистической системы незаметно для потребителей, любого рода сбой в транспортном сообщении сказывается на потребителях через повышение стоимости товаров или их дефицит. Из этого следует, что стабильность транспортно-логистической системы — это основа эффективности современных экономических процессов, обеспечивающая функционирование различных секторов экономики и, соответственно, благополучие людей.

В фокусе исследования находится грузопоток между ЕС и Китаем. В транспортно-логистическом контексте торговля между Китаем и ЕС входит в число основных мировых направлений для грузоперевозок, в 2023 году товарооборот между партнерами составил 738 млн евро, поэтому устойчивость транспортной системы на этом направлении как нельзя более важна для успешного функционирования мировой экономики. Между тем, глобальные кризисы оказывают значительное влияние на сферу грузоперевозок в сообщении Китай — Европа — Китай. В число таких кризисов входят:

- 1. Пандемии.** Введение ограничений и закрытие границ во время пандемии COVID-19 привели к сокращению объемов грузоперевозок. Показав, как выглядит «неподвижный» мир, пандемия подчеркнула центральную роль транспорта в глобальной экономике.
- 2. Экономические спады.** Взаимовлияние и взаимосвязь между транспортной отраслью и экономикой очевидны. Как рост эффективности экономики государства сопровождается развитием транспортной отрасли, так и рецессия приводит к снижению инвестиций в инфраструктуру, что затрудняет развитие и модернизацию транспортной системы.
- 3. Конфликты.** Такие события, как войны и террористические акты, приводят не только к международно-политическим, но и к логистическим последствиям по всему миру. Так, в декабре 2023 года обострилась политическая обстановка на Ближнем Востоке, что повлекло за собой обстрелы торговых судов, пересекающих Баб-эль-Мандебский пролив, который соединяет Красное море и Аденский залив. В результате грузоотправители были вынуждены искать альтернативные маршруты. Морской маршрут через акваторию Красного моря позволяет выйти к Суэцкому каналу — кратчайшему морскому пути между Европой и Китаем. Альтернативой Суэцкому каналу является движение в обход Африканского континента, вокруг мыса Доброй Надежды, что добавляет 14-15 дней к 28 дням обычного пути через Красное море и невыгодно для грузоотправителей, в том числе по причине роста издержек на транспортировку.

Обстановка в Красном море осложняет ситуацию в мировой торговле и заставляет грузоотправителей рассматривать и другие транспортные каналы, в том числе континентальные. Ранее, во время кризиса, вызванного пандемией COVID-19, морские грузоперевозки в направлении Китай — Европа — Китай уже сталкивались со сбоями в глобальных цепочках поставок, что усугубило структурный дисбаланс рынка и привело к скоплению контейнеров в Европе, а также к резкому росту ставок на перевозки. Железная дорога в этой ситуации, наоборот, показала свой «иммунитет» к коронавирусным ограничениям, закрепив за собой звание надежного и предсказуемого вида транспорта. Кризис в Красном море стал новым вызовом для морских грузоперевозок, в связи с чем возникает вопрос: адаптируется ли рынок морских грузоперевозок к новым условиям или же нестабильная ситуация в Красном море приведет к переориентации грузоотправителей на железную дорогу.

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ

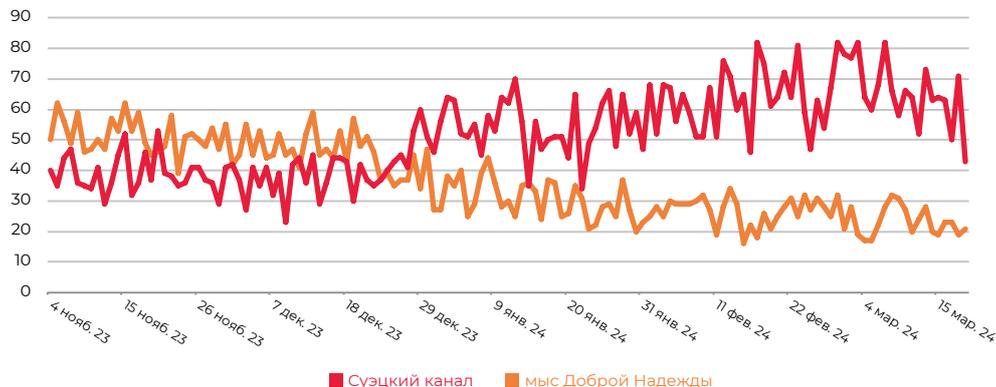
Рынок морских грузоперевозок

Для мировой логистики 2024 год начался с кризиса, который нарушает один из самых оживленных морских маршрутов в мире. ЕС и Китай выступают друг для друга важнейшими торговыми партнерами. Львиная доля их логистических цепочек завязана на судоходстве через Красное море. Путь из Роттердама до южных китайских портов — один из самых востребованных в мировом судоходстве маршрутов. Через Суэцкий канал он составляет 10 тыс. морских миль, или 18,5 тыс. километров, и преодолевается за 28–30 дней.

Суэцкий канал, соединяющий Средиземное и Красное моря, имеет протяженность 163 километра и является самой крупной искусственной водной артерией мира. На его долю приходится 10–12% мирового морского грузооборота. Каналом ежедневно пользуются десятки судов, которые следуют из Европы в Азию и обратно, не совершая при этом длительного плавания вокруг Африки.

Транзит грузовых судов через Суэцкий канал сократился до минимального уровня с тех пор, как в марте 2021 года контейнеровоз Ever Given сел на мель в Суэцком канале, перегородив его и заблокировав движение на шесть дней. В нынешней ситуации, во избежание рисков обстрела или захвата, торговые суда меняют маршруты, предпочитая Суэцкому каналу — кратчайшему пути между Европой и Азией — обход Африки вокруг мыса Доброй Надежды. Так, в первой половине марта 2024 года среднее ежедневное пересечение Суэцкого канала снизилось до 23 грузовых судов по сравнению с 49 единицами за такой же период в сентябре 2023 года, а движение вокруг мыса Доброй Надежды выросло до 66 единиц в марте по сравнению с 41 единицей в сентябре 2023 года.

СРАВНЕНИЕ ТРАФИКА ГРУЗОВЫХ СУДОВ, СЛЕДУЮЩИХ ЧЕРЕЗ СУЭЦКИЙ КАНАЛ И МЫС ДОБРОЙ НАДЕЖДЫ

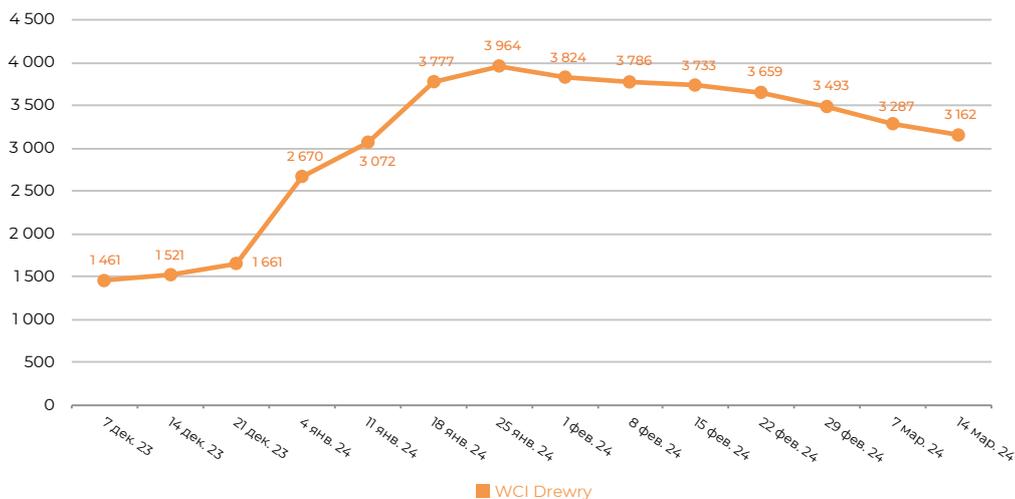


Источник: [International Monetary Fund, Oxford University](#)

Маршрут через Суэцкий канал — второй по значимости в мировой логистике, ежегодно через него проходит более миллиарда тонн грузов. Но его значимость определяется не только количеством, но и структурой проходящих через эти воды грузов. Глобально весь мировой рынок морских перевозок делится на три части: примерно треть судов перевозят наливные грузы (нефть, СПГ, нефтепродукты), треть — навалочные грузы (уголь, зерно, руда и др.) и треть связана с транспортировкой контейнеров. Половина грузов, проходящих через Суэцкий канал, идёт в контейнерах.

Рост стоимости морских контейнерных перевозок на направлении Китай — Европа в начале 2024 года в первую очередь связан с эскалацией ситуации в Красном море. Вынужденное перенаправление контейнеровозов на маршрут вокруг Африки существенно повышает издержки на перевозку. Кроме того, ситуацию с повышением морских ставок в январе 2024 года в некоторой степени усугубил традиционно высокий сезон в преддверии Китайского Нового года. Индекс морских перевозок World Container Index (WCI) Drewry демонстрирует пиковый рост стоимости доставки 40-футового контейнера в сообщении Китай — Европа — Китай в январе 2024 года — 3964 долл. за СФЭ. Включение морского транспорта в [европейскую программу ограничения выбросов и торговли](#) ими, вступившее в силу 1 января 2024 года, также привело к некоторому повышению ставок. Дополнительные сборы варьируются от 24 до 41 евро за ДФЭ в зависимости от морской линии. Однако постепенная адаптация рынка к новым условиям, а также завершение февральских новогодних праздников в Китае способствовали ступенчатому снижению морских ставок. К середине марта 2024 года морская ставка WCI стабилизировалась до январского уровня — 3162 долл. за СФЭ.

ДИНАМИКА ИНДЕКСА WCI DREWRY, ДОЛЛ./СФЭ



Источник: ERAI

Основной рост стоимости морского фрахта произошел из-за удорожания грузоперевозок из Китая по четырем основным маршрутам — Роттердам, Генуя, Лос-Анджелес и Нью-Йорк. Несмотря на то, что тихоокеанские торговые потоки между Китаем и США не подвергаются атакам, стоимость перевозок в этом направлении также выросли. Двукратному росту стоимости фрахта между Шанхаем и Восточным побережьем США способствовал стремительный рост китайского экспорта в совокупности с сезоном засухи в [Панамском канале](#), который ограничивает его пропускную способность. Рынок работает таким образом, что из-за удлинения маршрутов и большей занятости контейнеров и контейнеровозов, обслуживающих европейско-азиатские перевозки, объем предложения в мировом торговом судоходстве сократился, а уровень спроса остался прежним. Все это дало импульс для роста ставок морских контейнерных перевозок.

После резкого роста быстрее всего адаптировался к кризисной ситуации в Красном море маршрут из Китая в Европу. По данным WCI Drewry, по маршруту Шанхай — Роттердам стоимость морского фрахта в марте 2024 снизилась на 18% по отношению к показателю за февраль, до 3650 долл. за СФЭ.

Таблица 1.

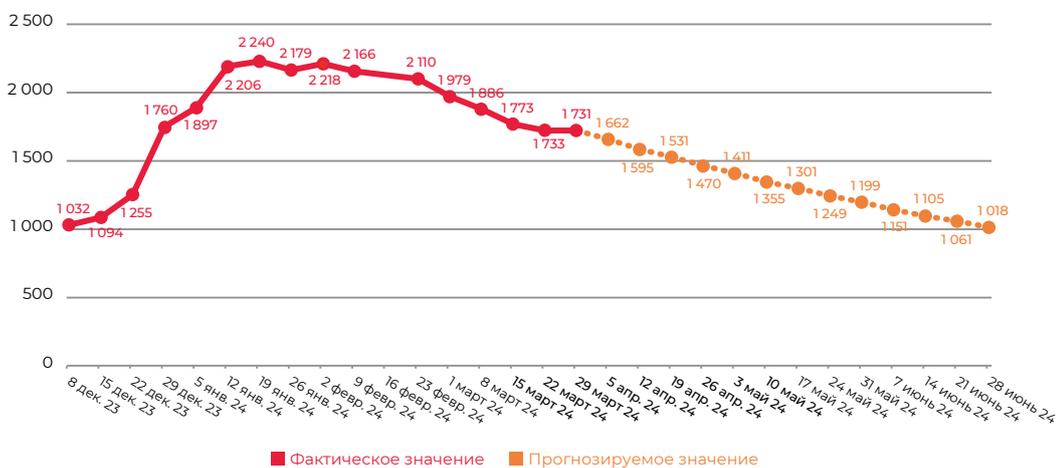
СТОИМОСТЬ МОРСКОГО ФРАХТА, ДОЛЛ./СФЭ

Маршрут	7 дек. 2023	4 янв. 2024	8 фев. 2024	7 мар. 2024
Шанхай – Роттердам	1 343	3 577 (166% ▲)	4 426 (24% ▲)	3 650 (-18% ▼)
Шанхай – Генуя	1 608	4 178 (160% ▲)	5 225 (25% ▲)	4 449 (-15% ▼)
Шанхай – Лос-Анджелес	1 939	2 726 (41% ▲)	4 771 (75% ▲)	4 272 (-10% ▼)
Шанхай – Нью-Йорк	2 747	3 858 (40% ▲)	6 268 (63% ▲)	5 458 (-13% ▼)

Источник: Drewry Supply Chain Advisors

Шанхайский индекс контейнерных перевозок (SCFI), отражающий спотовые ставки морских грузоперевозок из Китая по 13 направлениям и обновляемый ежедневно, также наглядно демонстрирует развитие кризиса морских грузоперевозок. Если в начале декабря 2023 года ставка морского фрахта составляла 1032 долл. за ДФЭ, то к середине января 2024 года индекс вырос на 117%, до 2240 долл. за ДФЭ. После пика началась нисходящая динамика индекса, и к середине марта 2024 года он достиг отметки в 1773 долл. за ДФЭ. Таким образом, индикатором адаптации мировых морских грузоперевозок к кризису будет выступать возвращение ставок на уровень декабря 2023 года. Согласно расчетам, среднее еженедельное снижение ставки составляет около 4%, на основании чего можно прогнозировать, что при положительном сценарии развития ситуации в Красном море ставка опустится к декабрьскому уровню через 12-13 недель. В отличие от дисбаланса спроса и предложения во время кризиса, связанного с пандемией, когда спрос превышал предложение, сейчас на рынке избыток контейнеровозов, что выступает дополнительной причиной снижения морских ставок.

ДИНАМИКА ИНДЕКСА SCFI, ДОЛЛ./ДФЭ



Источник: [индекс SCFI](#)

Контейнерные перевозки через Красное море с декабря 2023 года прекратили почти все **крупнейшие линейные операторы**: французская CMA CGM, датская Maersk, швейцарская MSC и германская Hapag-Lloyd. На эти четыре ведущие компании приходится около 54% морских контейнерных мощностей. Однако последствием морского кризиса стал не только рост ставок морского фрахта, но и повышение расценок на услуги страховых компаний, без участия которых перевозчики не могут обойтись.

Ухудшающаяся ситуация с безопасностью в Красном море вынуждает ужесточить политику страхования. Объединенный военный комитет лондонского страхового рынка объявил о расширении «[зон высокого риска](#)» в Красном море. Это заявление подталкивает страховщиков взимать повышенные страховые взносы. До начала конфликта на Ближнем Востоке в октябре 2023 года страховые премии за военные риски в Красном море составляли 0,07%, однако к концу декабря показатель вырос до 0,5–0,7%, а к началу февраля достиг 2%. Кроме того, при изменении маршрута в сообщении Китай — Европа — Китай через мыс Доброй Надежды, юг Африканского континента, время в пути увеличивается на 14-15 дней, что также увеличивает расходы на страхование.

Соответствие расписанию (Schedule Reliability) контейнерных перевозчиков — важный показатель, который определяет процент прибытия и отправления судов без сбоев в расписании (задержек, отмен, возвратов или перенаправлений). В январе 2024 года [среднее значение показателя](#) снизилось до 51,6%, что на 10 п. п. ниже докризисного уровня в ноябре 2023 года. CMA CGM, крупнейший морской грузоперевозчик, стал самым надежным: у него соответствие расписанию составляло 54,7%, даже учитывая сохранение в январе транзита через Красное море для некоторых судов с военно-морским сопровождением. У остальной тройки крупнейших морских грузоперевозчиков (MSC, Maersk и Hapag-Lloyd) данный показатель в период с ноября 2023 года по январь 2024 года сохранялся на уровне около 40%. К тому же из-за перенаправления рейсов вокруг Африканского континента средняя задержка прибытия увеличилась с 5,06 дня в ноябре 2023 года до 6,01 дня в январе 2024 года. Низкая безопасность и сбои в расписании непосредственным образом влияют на грузоотправителей и грузополучателей, так как увеличение времени морского пути останавливает производственные линии из-за нехватки необходимых в срок товаров.

Рынок железнодорожных грузоперевозок

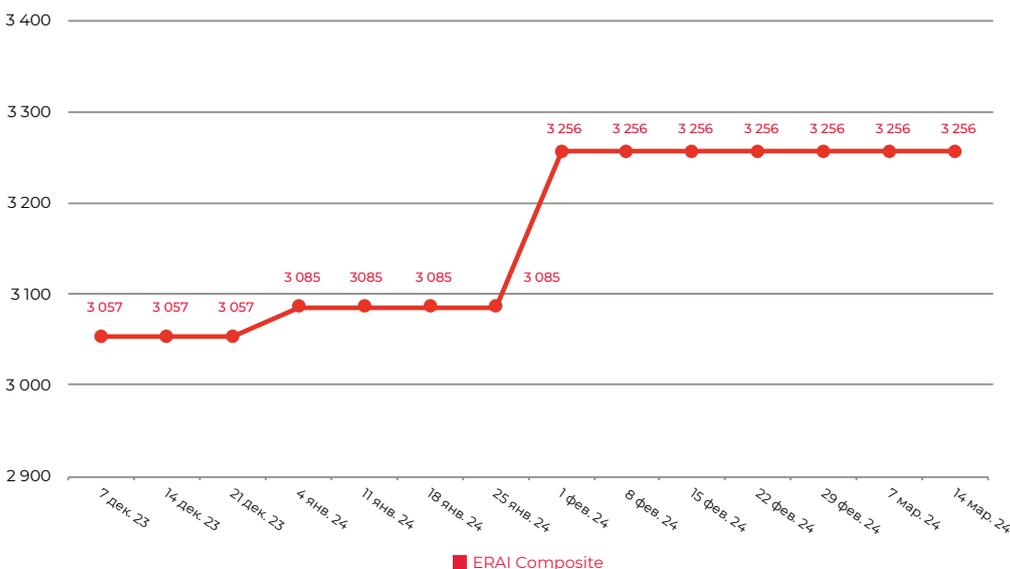
Дорогостоящие авиаперевозки и длительные морские грузоперевозки между Европой и Китаем стали катализатором развития сухопутного железнодорожного моста на евразийском пространстве. В настоящее время железнодорожные перевозки между Европой и Китаем осуществляются по четырем маршрутам: через Казахстан, Россию, Беларусь (погранпереходы Достык, Алтынколь); через Россию (погранпереход Забайкальск, порты Дальнего Востока); через Монголию и Россию (погранпереход Наушки); мультимодальный Транскаспийский международный транспортный маршрут (Казахстан, акватория Каспийского моря, Азербайджан, Грузия, Турция, акватория Черного моря).

Евразийский маршрут через Беларусь, Казахстан и Россию занимает лидирующую позицию среди железнодорожных маршрутов в сообщении Китай — ЕС — Китай. [По статистике погранпереходов](#), в 2023 году на евразийский маршрут пришлось 96% контейнерного потока, или 211 тыс. ДФЭ.

Пандемия в 2020 году оказала значительное влияние на отрасль грузоперевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, однако на фоне стагнации авиа- и морских грузоперевозок железнодорожные перевозки оказались менее восприимчивы к коронавирусным ограничениям, показав свою надежность и предсказуемость. Кризис в Красном море во многом повторяет тенденцию 2020 года. В то время как основной морской маршрут между Европой и Китаем нарушен, железнодорожный транспорт снова оказывается в центре всеобщего внимания.

Контейнерные железнодорожные перевозки начали ощущать повышенную нагрузку из-за «перетекания» значительного количества грузов «с моря на рельсы». Стабильность железнодорожных ставок всегда являлась конкурентным преимуществом, однако высокий спрос в конце декабря 2023 года способствовал незначительному росту стоимости провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы. В начале января 2024 года индекс ERAI увеличился лишь на 1%, до 3085 долл. за СФЭ, с последующим удержанием ставки на том же уровне в течение месяца. Повышенный спрос на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай в феврале 2024 года привел к росту индекса на 5,5%, до 3256 долл. за СФЭ.

ДИНАМИКА ИНДЕКСА ERAI COMPOSITE, ДОЛЛ./СФЭ

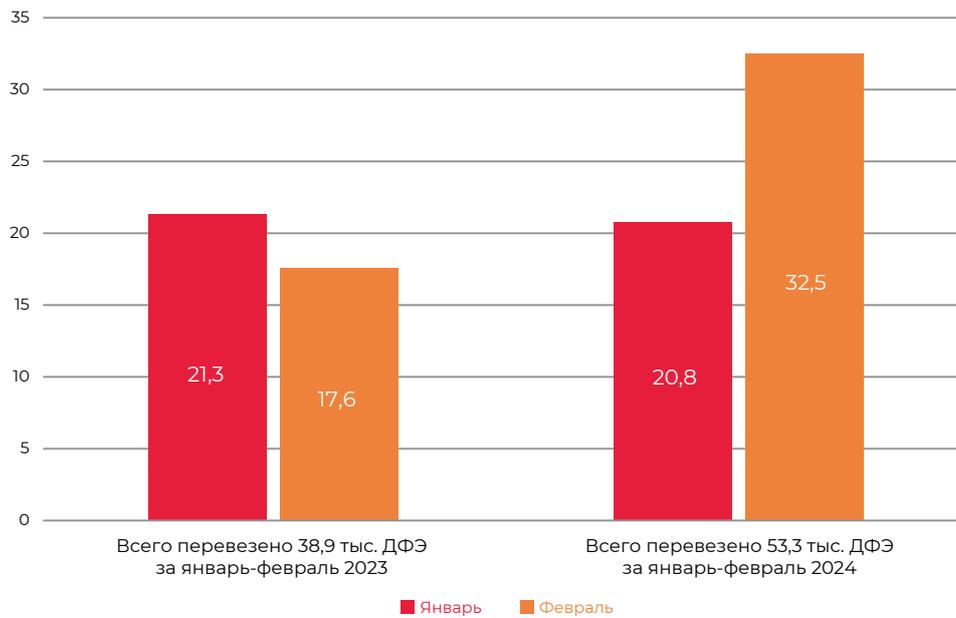


Источник: ERAI

На фоне нестабильной ситуации в Красном море грузоотправители рассматривают альтернативные способы транспортировки товаров в сообщении Китай — Европа — Китай, в связи с чем возник большой спрос на железнодорожный евразийский маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь. В первую очередь привлекательность маршрута заключается в скорости грузоперевозок. Транзитное время по маршруту составляет 7 дней, а весь путь занимает от 14 до 25 дней в зависимости от места отправления и пункта назначения. Для сравнения: морские перевозки Шанхай — Роттердам занимают около 30 дней, а с изменением маршрута через мыс Доброй Надежды добавляется еще 14-15 дней.

Показателем перемещения грузоотправителей на железную дорогу стал значительный рост объема грузоперевозок в сообщении Китай — Европа — Китай. За январь — февраль 2024 года по евразийскому маршруту, [по данным ERAI](#), транзитный грузопоток вырос на 37%. Преимущественно рост произошел в феврале 2024 года, когда объем грузоперевозок увеличился в два раза по сравнению с февралем 2023 года.

ОБЪЕМ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ГРУЗОВ ЗА ПЕРВЫЕ ДВА МЕСЯЦА 2023–2024 ГГ., ТЫС. ДФЭ



Источник: [ERAI](#)

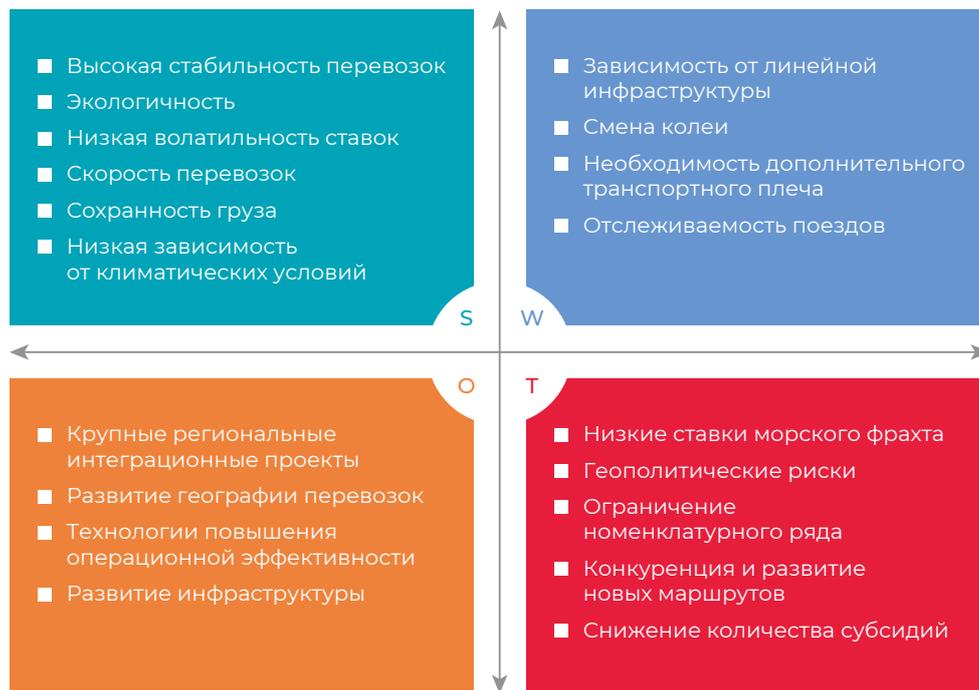
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МОРСКИХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Интенсификация транспортно-логистических связей является ключевым компонентом развития интеграционных процессов в мировом и региональном масштабе. Контейнерные перевозки на сегодняшний день признаны наиболее эффективным способом доставки грузов. Универсальность контейнерной доставки грузов подтверждается ее широким распространением по всему миру при перевозках различными видами транспорта.

Особенности выстраивания логистических цепочек доставки контейнерных грузов в сообщении Китай — Европа — Китай могут приводить к определенной конкуренции морского и железнодорожного видов транспорта. Эффективным инструментом сравнения двух видов модальности выступает представленный ниже SWOT-анализ.

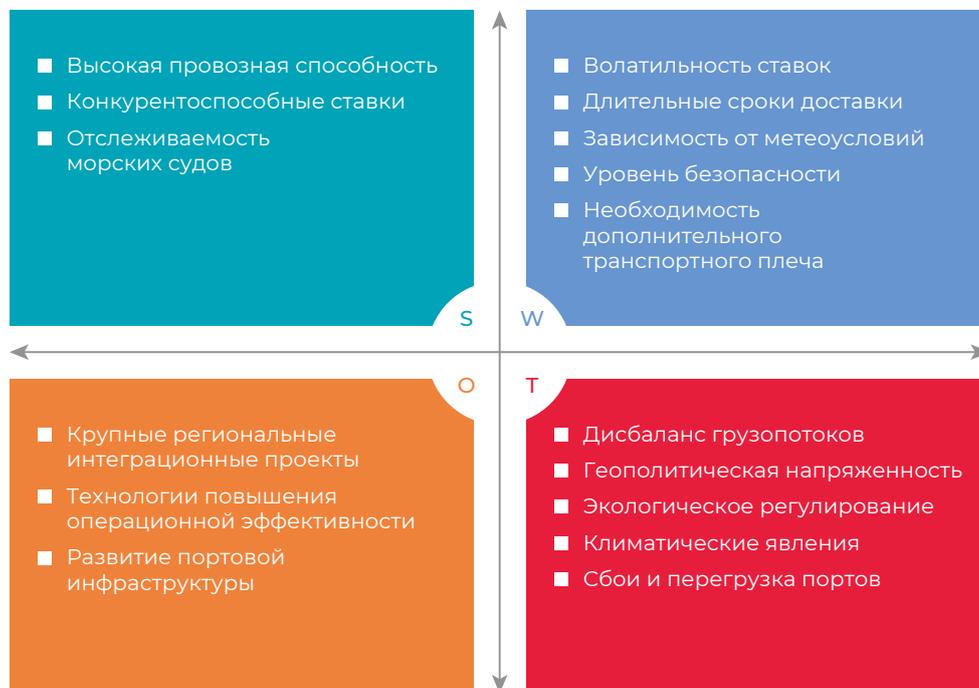
SWOT-анализ позволяет комплексно оценить объект исследования, его преимущества и недостатки с учетом внутренних и внешних факторов. Сильные (S) и слабые (W) стороны отражают состояние внутренней среды отрасли, на которые участники рынка могут повлиять, а возможности (O) и угрозы (T) находятся вне зоны контроля и характеризуют положение в стране, регионе, мире.

SWOT-АНАЛИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК



Источник: составлено автором

SWOT-АНАЛИЗ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК



Источник: составлено автором

Сроки и стоимость. Основным преимуществом железнодорожных контейнерных перевозок является скорость доставки груза, во многом благодаря ритмичному и регулярному графику. Морские перевозки характеризуются более низкой частотой отправления и длительными сроками доставки. В сравнении с железнодорожной ставкой стоимость морского фрахта на порядок ниже, в том числе благодаря экономии в масштабах (большая грузоподъемность) и эффективному использованию топлива. Однако ставка морского фрахта корректируется практически еженедельно в соответствии с рыночным спросом и внешними факторами, что делает ее достаточно волатильной и позволяет прогнозировать только в краткосрочной перспективе. Стоимость железнодорожной транспортировки, в свою очередь, редко подвержена изменениям, за исключением кризисных мировых обстоятельств, влияющих на мировую логистику, при этом колебание ставок остается невысоким. Таким образом, железнодорожные тарифы позволяют грузоотправителям управлять затратами на длинной дистанции «в длинную» за счет своей надежности и предсказуемости в долгосрочной и среднесрочной перспективе.

Оборотный капитал. При выборе между железнодорожными перевозками и морскими важным индикатором выступает экономия на оборотном капитале, т. е. выбор вида перевозки, который позволяет более эффективно управлять оборотным капиталом. Например, при заданном количественном объеме контейнеров в 1000 ДФЭ в год со средней стоимостью груза 50 тыс. долл. за ДФЭ оборотный капитал при перевозке по морю составляет 548 долл./ДФЭ, по железной дороге — 205 долл./ДФЭ, в результате экономия на оборотном капитале в год при ж/д перевозках составит 343 тыс. долл., или 343 долл./ДФЭ. На величину размера оборотного капитала влияют два фактора. Во-первых, транзитное время: оно позволяет оптимизировать объем оборотных активов за счет возможности сокращения производственного и финансового циклов и рассчитывать общий объем оборотных активов, достаточный для ведения хозяйственной деятельности в предстоящих периодах. Транзитное время железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай составляет 15 дней, в то время как морским транспортом груз идет 40 дней. Во-вторых, стоимость груза: чем дороже груз, тем больше экономия, из чего следует, что железнодорожным сообщением в основном перевозятся грузы с высокой стоимостью; например, при стоимости груза 70 тыс. долл. за ДФЭ экономия на оборотном капитале при ж/д перевозках составляет 480 долл./ДФЭ. Таким образом, выбор в пользу железнодорожных перевозок за счет меньшего транзитного времени в совокупности с высокой стоимостью перевозимого груза позволяет сэкономить сотни тысяч долларов в год.

Уровень экологичности. В эпоху растущего экологического сознания углеродный след при выборе вида транспортировки заслуживает пристального внимания. Основным показателем экологичности транспорта выступает объем выбросов углекислого газа при перевозке. Так, при пересчете на один перевезенный контейнер железнодорожным транспортом в сообщении Китай — Европа — Китай **объем прямых выбросов CO₂** составляет 110,3 кг/ДФЭ, морским транспортом — 526,1 кг/ДФЭ. Низкое воздействие железнодорожного транспорта на окружающую среду обусловлено низким удельным расходом топлива на единицу транспортной работы, а также применением электрической тяги. Относительно морского транспорта Международная морская организация прогнозировала достижение нулевого уровня выбросов к 2050 году, однако необходимость перенаправлять суда в обход Африканского континента усугубила ситуацию с выбросами CO₂ и поставила под вопрос достижение нулевого уровня к поставленному сроку. Маршрут через мыс Доброй Надежды увеличивает продолжительность рейсов на 30%. Суда наращивают скорость для обеспечения более быстрого транзита, тем самым растет уровень расхода топлива и, как следствие, уровень выбросов. В то же время, с начала 2024 года выбросы морского транспорта включены в программу ограничения выбросов и торговли ими Европейского союза (**EU ETS**). В результате судоходные компании, использующие европейские порты, должны будут отслеживать свои выбросы, а также приобретать квоты ЕС (EUAS) на каждую тонну зарегистрированных выбросов CO₂. Итак, учитывая количество выбросов и новые препятствия для их снижения, морской транспорт уступает железнодорожному в рамках воздействия на окружающую среду.

Емкость и номенклатура. Морские контейнерные перевозки продолжают доминировать с точки зрения возможности обеспечения массовых межконтинентальных грузоперевозок в связи с неограниченной линейной пропускной способностью моря, что позволяет создавать суда огромной грузоподъемности. Так, самый крупный контейнеровоз способен вместить до 24 тыс. ДФЭ, в то время как по железной дороге за один рейс контейнерный поезд провозит около 100 ДФЭ, что резко контрастирует с контейнерным судном и наглядно демонстрирует преимущество морских грузоперевозок в части грузоподъемности. Кроме того, морские контейнерные перевозки характеризуются универсальной грузовой номенклатурой, в то время как для ж/д перевозок существует фактор ограничения — параметры груза и ограничения со стороны администраций. Например, администрация железных дорог Китая ввела ограничения на ж/д перевозку опасных грузов, в том числе аккумуляторов для электромобилей, на которые в Европе существует спрос. В связи с ограничениями транспортировка такого вида товара осуществляется только морским транспортом.

Сохранность и безопасность. Железнодорожные грузоперевозки обеспечивают практически абсолютную сохранность и безопасность груза. В частности, железнодорожный евразийский маршрут через Беларусь, Казахстан и Россию обеспечивает уровень сохранности грузов в 99,9%. Безопасность транзита через территорию России обеспечивает система навигационного опломбирования транзитных контейнеров, которые возможно отслеживать по электронной системе. Это особенно привлекательно для грузоотправителей, которым необходимо перевозить дорогостоящие товары. В отличие от ж/д перевозок на морских маршрутах перевозчики сталкиваются с пиратством и военными конфликтами. Угроза пиратства в определенных географических регионах, в том числе в Аденском заливе, не только угрожает безопасности перевозимого груза, но и непосредственно влияет на увеличение стоимости

морских перевозок, так как увеличиваются страховые взносы или нанимается сопровождение. Военные конфликты также влияют на рынок морских перевозок. Так, в связи с военными действиями на Ближнем Востоке йеменские хуситы в середине ноября объявили о намерении атаковать любые израильские суда в Красном море. В ноябре — январе десятки судов подверглись атакам хуситов в районе Баб-эль-Мандебского пролива. На этом фоне крупнейшие транспортные линии решили временно приостановить перевозки по маршруту через Суэцкий канал и для обеспечения безопасности своих судов начали перенаправлять их на маршрут через мыс Доброй Надежды.

Метеоусловия. Морской транспорт является более уязвимым перед неблагоприятными погодными условиями, в отличие от железнодорожного. Зависимость от метеоусловий (сильные ветра, туман, цунами и пр.) задерживает и в некоторых случаях отменяет морские грузоперевозки, что негативным образом отражается на грузоотправителях и грузополучателях. Это становится особенно серьезной проблемой в случаях, когда груз должен быть поставлен в оговоренное время. Железнодорожный транспорт менее восприимчив к погодным изменениям, однако в зимнее время года в некоторых странах снегопад и обледенение рельсов также могут повлиять на движение поездов. Кроме того, для евразийского железнодорожного маршрута на погранпереходе Достык между Китаем и Казахстаном нередким явлением становятся сильные ветра, из-за которых транзитное время может увеличиться на несколько дней. В целом, морской транспорт больше подвержен воздействию погодных условий.

Логистика. Как железнодорожные, так и морские контейнерные грузоперевозки не предполагают услуги первой и последней мили. Ограниченность географического покрытия железнодорожных путей не позволяет осуществить доставку груза до конечного потребителя, и, как следствие, появляется необходимость обеспечивать доставку груза иным видом транспорта от железнодорожного терминала. Однако интеграция участков железной дороги в международные ж/д коридоры увеличивает масштаб охвата грузоперевозок и способствует диверсификации направлений. При морских грузоперевозках внутриматериковое расположение грузоотправителя вынуждает использовать мультимодальные логистические схемы, включая автомобильный или ж/д транспорт. К тому же зачастую невозможна морская транспортировка одним судном во все регионы. Крупные контейнеровозы доставляют груз в порты-хабы, где происходит перегрузка контейнеров на фидерные суда для дальнейшего следования в порты региона, откуда с помощью других модальностей груз достигает пункта назначения. Таким образом, оба способа грузоперевозки требуют дополнительного транспортного плеча.

Инфраструктура. Инфраструктура для ж/д контейнерных грузоперевозок также включает развитую сеть железнодорожных путей, которая обеспечивает связь между различными регионами. Китай особенно активно инвестирует в строительство новых линий в Европе и странах Центральной Азии в рамках инициативы «Один пояс, один путь». В 2024 году в рамках грузового ж/д сообщения Китай — Европа был запущен [новый маршрут в Сербию](#). На этапе согласования находится проект железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан, реализация которого через страны Центральной Азии создаст новый маршрут для сообщения Китай — Европа. Особенно важно развитие железнодорожной инфраструктуры в Казахстане, России и Беларуси, через которые

проходит транзитный евразийский маршрут. Так, ведется строительство вторых путей на участке Достык — Мойынты (Казахстан) для увеличения пропускной способности пограничной станции между Казахстаном и Китаем — Достык, ключевого пункта транзита Китай — Европа. В конце 2022 года началось строительство новой ж/д линии Бахты — Аягоз, которая позволит открыть третий пограничный переход между Казахстаном и Китаем. Тем самым новый погранпереход разгрузит южные пункты пропуска и позволит привлечь дополнительные объемы транзита. Помимо развития ж/д инфраструктуры важным компонентом инициативы «Один пояс, один путь» выступает развитие портовой инфраструктуры. Например, в 2024 году Китай планирует начать строительство нового [контейнерного терминала Сяояншань](#) в порту Шанхая, что позволит ускорить погрузку и разгрузку контейнеров.

Пропускная способность. Морские грузоперевозки, как и железнодорожные, зависят от пропускной способности. «Узкими местами» для морских перевозок являются порты, каналы и проливы. Так, судно может вовремя прийти до порта, а затем встать в очередь на разгрузку из-за сбоя или перегрузки порта или дожидаться своей очереди для прохода по каналу. Для железнодорожных грузоперевозок также ограничением выступает пропускная способность на пограничных пунктах и ожидание на перегрузках. К тому же железнодорожные контейнерные грузоперевозки в сообщении Китай — Европа — Китай предполагают смену колеи 1435 мм китайских железных дорог на колею 1520 мм на границе с Казахстаном, а затем на границе с Беларусью снова смену на европейскую колею 1435 мм. Тем самым появляется необходимость в дополнительных перегрузочных операциях контейнеров при смене колеи.

Операционная эффективность. Результативность грузоперевозок во многом зависит от операционной эффективности, в том числе передовых технологий и цифровизации, которые играют решающую роль в повышении скорости, прозрачности и отслеживаемости грузоперевозок. Так, применение схемы объединения поездов (система «2 в 1» и «3 в 2») на евразийском железнодорожном маршруте Китай — Европа — Китай способствует оптимизации графика движения поездов и повышает пропускную способность железнодорожных участков на межгосударственных стыковых пунктах. Кроме того, «бесшовный» электронный документооборот при железнодорожных грузоперевозках с использованием автомобильного транспорта существенно ускоряет оформление перевозок и обеспечивает отслеживание груза на всем пути. Основные инновационные технологии в рамках морского транспорта применяются в морских портах. Так, внедрение системы дистанционного управления кранами при разгрузке и погрузке контейнеров на судно в порту Роттердам привело к сокращению среднего времени стоянки судов в порту. Внедрение автоматизированной системы планирования с использованием искусственного интеллекта в порту Гамбург позволило не только сократить простои судов, но и увеличить пропускную способность порта. Помимо инфраструктурных инноваций совершенствуется прозрачность морских грузоперевозок благодаря онлайн-платформам, на которых стало возможно отслеживать движение судов во всем мире в режиме реального времени. В то же время, несмотря на развитие железнодорожное сообщение, отсутствие сервисов по отслеживанию поездов делает морские перевозки более прозрачными, чем железнодорожные.

Интеграция. Крупные региональные интеграционные проекты способствуют созданию единой инфраструктуры транспортно-логистической сети. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» объединила два проекта: Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) и Морской шелковый путь (МШП). ЭПШП подразумевает не только расширение континентальных транспортных артерий Китая в Европу, но и возникновение интеграционного эффекта через взаимосвязанность государств в регионе транспортной инфраструктурой. В результате этого происходит формирование новых транспортных коридоров, среди которых формируется конкуренция для грузоперевозок Китай — Европа — Китай. Так, например, в 2017 году начал функционировать мультимодальный Транскаспийский международный транспортный маршрут, который через Центральную и Юго-Западную Азию обеспечивает сообщение между Китаем и Европой. МШП, в свою очередь, направлен на строительство или модернизацию портов и расширение существующих морских путей.

На основе вышеизложенного можно сделать вывод, что как железнодорожные, так и морские контейнерные грузоперевозки обладают рядом преимуществ и недостатков. Там, где железнодорожный транспорт превосходит морской транспорт — скорость и стабильность перевозок, сохранность груза, — последний компенсирует это за счет провозной способности и низких ставок. Однозначно нужно подчеркнуть, что оба вида грузоперевозок не могут осуществляться самостоятельно без дополнительного транспортного плеча. Для развития как морских, так и железнодорожных грузоперевозок необходимо строительство и модернизация инфраструктуры для устранения «узких мест» и повышения пропускной способности. В текущих условиях для грузоотправителя основное значение имеют стоимость, срок, скорость, сохранность и безопасность доставки груза. Железнодорожные грузоперевозки демонстрируют стабильность ставок, более высокую скорость доставки грузов при схожем уровне сохранности и меньшей подверженности рискам безопасности.

ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ ИЛИ АДАПТАЦИЯ?

Мировая транспортная логистика постоянно подвергается испытаниям. Начиная с 2020 года отрасль находилась в зоне турбулентности, пытаясь приспособиться все к новым вызовам. После пандемии геополитика в 2022 году переформатировала упорядоченные связи и маршруты. Ситуации постоянно меняются, и события непредсказуемы — под ударом оказывались все виды международных перевозок. Кризис в Красном море стал вызовом для морских грузоперевозок: адаптируется ли рынок морских грузоперевозок к новым условиям или же нестабильная ситуация в Красном море приведет к переориентации грузоотправителей на железную дорогу.

Вынужденное перенаправление судов в обход Африканского континента через мыс Доброй Надежды прибавило дополнительно 3,5 тыс. морских миль, увеличило время морской транспортировки, а также привело к задержкам в доставке грузов. Проблемой также стала неспособность транзитных портов альтернативного маршрута выдерживать возросшую на них нагрузку. Увеличение маршрутного пути через мыс Доброй Надежды сказывается на скорости. При движении судов со скоростью 13 узлов в час по маршруту из Шанхая в Роттердам, включая дополнительные 3,5 тыс. морских миль, транзитное время составит около 44 дней, однако при скорости в 17 узлов в час время транспортировки сокращается до 33 дней. Тем не менее увеличение скорости следования приводит к росту расхода топлива и последующей повышенной плате за выбросы.

В краткосрочной перспективе мировая индустрия контейнерных перевозок, скорее всего, справится с шоком. Эскалация конфликта в Красном море в совокупности с новогодними праздниками в Китае спровоцировали стремительный рост ставок на морские перевозки в сообщении Китай — Европа. Рост спроса в январе — феврале связан с Китайским Новым годом, так как грузоотправители стремятся отправить товары до начала праздников, во время которых практически все производства в Китае останавливают свою деятельность. С середины февраля ставки на морские перевозки постепенно начали снижаться, во многом благодаря снижению спроса на морские контейнерные перевозки на фоне праздничных недель в Китае. Однако стабилизация морских ставок вряд ли предвещает их резкое снижение в ближайшие месяцы. Предстоящее восстановление объемов производств в Китае после новогодних праздников создает риски увеличения спроса на морские перевозки. Дисбаланс спроса и предложения наблюдался практически весь 2023 год, вплоть до начала конфликта в Красном море и роста спроса на морские перевозки в связи с праздниками в Китае. В первые два месяца 2024 года активность выросла, что позволило сбалансировать спрос и предложение. Однако при благоприятном исходе с возвращением маршрута через Суэцкий канал морской рынок снова столкнется с дисбалансом спроса и предложения, который опустит ставки морского фрахта.

Альтернативным способом транспортировки грузов в сообщении Китай — Европа — Китай выступают авиа- и железнодорожное сообщение. Во избежание длительного маршрута вокруг Африканского континента грузоотправители активно начали использовать мультимодальную схему перевозки — авиа- и морской транспорт. Морским путем груз доставляется до порта Джебель-Али в Дубае, откуда с помощью воздушного сообщения отправляется в Европу. По сравнению с прямыми морскими перевозками Китай — Европа перевозки с участием авиатранспорта осуществляются быстрее и дешевле почти на 40%. Дополнительной альтернативой выступают железнодорожные грузоперевозки. Основным коридором между Европой и Китаем является железнодорожный евразийский маршрут, на который возник большой спрос после начала кризиса в Красном море. Маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь стал альтернативой для китайских и европейских грузоотправителей. К тому же санкции ЕС в отношении России ограничивают грузовое движение только автомобильного транспорта, исключая железнодорожные грузоперевозки. Возобновившийся интерес к железнодорожному сообщению между Китаем и Европой спровоцировал небольшое увеличение ставок — на 6,5%. Однако по мере стабилизации кризиса в Красном море ставки морского фрахта начнут снижаться, за счет чего грузоотправители с большей вероятностью вернутся «на море».

Сравнительный анализ сильных и слабых сторон железнодорожных и морских контейнерных грузоперевозок продемонстрировал, что стабильная ставка, высокая скорость доставки грузов вкпе с минимальными рисками по его сохранности выступают основополагающими факторами. В результате высокий спрос на сухопутный железнодорожный маршрут в период нестабильной обстановки в Красном море объясним наличием вышеперечисленных показателей.

Таким образом, несмотря на ряд трудностей, с которыми столкнулись морские контейнерные грузоперевозки между Китаем и Европой, переход на железнодорожную дорогу и комбинированные морские перевозки с авиасообщением через Дубай станут скорее временной вынужденной альтернативой, а не абсолютной переориентацией. Проблемы, которые сейчас осложняют проход по судоходным линиям Красного моря, носят во многом комплексный международно-политический характер. Достаточно сложно спрогнозировать точное время завершения кризиса и полное восстановление морских перевозок через Суэцкий канал, но следует ожидать, что крупные перевозчики не возобновят транзит через Суэц до тех пор, пока не будет устранен риск нападений на суда.