

## Россия на рынке международных грузовых перевозок



Россия стремится интегрироваться в мировое экономическое пространство с новым, не только сырьевым предложением. И всем ясно, что международные логистические коридоры по нашей необъятной территории имеют колоссальные перспективы.

По данным UNCTAD (Конференция ООН по торговле и развитию, орган Генеральной Ассамблеи ООН), объемы морской торговли

в мире динамично растут и сейчас достигают более 11 млрд тонн в год, это в четыре раза больше, чем в начале 1970-х, и почти на треть выше показателей десятилетней давности. По оценкам UNCTAD, мировой грузовой флот сейчас состоит более чем из 95 тыс. судов общим дедвейтом (грузоподъемностью) около 2 млрд тонн. Ведущие страны по наличию торгового флота — Греция, Япония, Китай, Сингапур, Германия, Южная Корея. Россия едва входит в топ-20: она занимает лишь 19-е место в общемировом зачете торговых флотов: общий дедвейт — 22 млн тонн, и 1700 судов.

За последние полгода цены на контейнерные перевозки по морю взлетели немало ни мало в четыре-пять раз. Сначала из-за остановки заводов в разных странах произошел спад грузооборота, и транспортные компании заморозили свои мощности. Но вскоре спрос на морские перевозки резко пошел вверх из-за всплеска интернет-торговли, а также в связи с тем, что во время локдауна сухопутные границы многих стран были закрыты и путь по морю оказался наиболее легким для доставки грузов. Морские перевозчики оказались не готовы к резкому подъему спроса, и по сей день спрос на морские перевозки превышает предложение.

Последние пять лет грузооборот портов Севморпути увеличивается ураганными темпами, достигнув в прошлом году почти 33 млн тонн, что в несколько раз превышает позднесоветский максимум (6,6 млн тонн в 1987 году). Главным драйвером грузооборота стал проект «НоваТЭКа», завод по сжижению газа «Ямал СПГ» на северо-восточном побережье полуострова Ямал. Теоретически по свободной воде, через Северный морской путь, судно из Азии в Европу и может добраться на полторы-две недели быстрее, чем традиционным южным маршрутом, через Суэц. Но погодные условия и ледовая обстановка в Арктике слишком непредсказуемы, и погоня за экономией времени может превратиться в срыв сроков. К тому же в линейном судоходстве важны не скорость, а утвержденное расписание и возможность разгрузки в попутных портах. Перевозчику намного выгоднее иметь по пути следования несколько остановок. При проходе через Суэцкий канал на пути судна имеются десятки портов, которые могут принять груз и отдать новый. Порты СМП такими промежуточными остановками сегодня служить не могут — нет ни технической подготовки, ни нужной грузовой базы.