

ВОЛАТИЛЬНОСТЬ СТАВОК НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ: МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА ANCHENG



Захар Вакула
Руководитель отдела закупок компании Ancheng

В начале лета 2024 г. наблюдалась высокая волатильность тарифов на грузоперевозки. Свое мнение по этому поводу озвучил руководитель отдела закупок компании Ancheng Захар Вакула, объяснив возможные причины роста ставок. По его мнению, одна из ключевых проблем – это неравномерное распределение контейнеров между портами, нехватка стандартных контейнеров в Китае и их профицит в России. Вакула также упомянул геополитические факторы, влияющие на логистику. Например, конфликт между Израилем и Палестиной, который увеличил транзитное время и привел к новым преградам. Еще одним важным фактором является качество оборудования. Китайские ж/д компании требуют новые контейнеры, а российские линии часто отказываются принимать контейнеры с повреждениями. Это усугубляет дисбаланс. В итоге порты России, такие как Новороссийск и Владивосток, переполнены оборудованием, а китайские порты страдают от дефицита. Изменение сезона отправок также сыграло свою роль. Сейчас пик перевозок приходится на середину лета, что связано с неожиданным ро-

стом спроса на товары в Европе и США. Китай как мировая фабрика не смог оперативно удовлетворить спрос, что привело к дефициту контейнеров.

Кроме того, эксперт выделил немаловажный факт: после ухода крупных морских линий российские компании активно вступили в конкурентную борьбу за доминирование на рынке. Дополнительной проблемой стало демпингование на российском рынке контейнерных перевозок, которое привело к волатильности цен.

«Главное долгосрочное последствие демпинга на российском рынке контейнерных перевозок – это волатильность цены на контейнерную перевозку и ставку за контейнер. У крупных морских линий нет бесконечного числа ящиков в Китае. Они стремятся к выгоде, желая устроить монополию в своем сегменте бизнеса, но это может привести к неприятным результатам. Эта стратегия выгодна для их клиентов в моменте, так как цена за перевозку не такая высокая. Но в долгосрочной перспективе тариф за перевозку повысится, как мы это уже увидели в начале лета. Если демпингование рынка логистики происходит из-за конкуренции нескольких компаний, то в итоге останется одна компания, которая, в свою очередь, станет монополией», – резюмировал Вакула.

Вместе с тем Захар уверен, что такие условия создают уникальные вызовы и возможности логистических организаций, которые готовы адаптироваться к новым реалиям глобальной логистики. Компании находят новые решения для обеспечения бесперебойных поставок на фоне увеличивающейся нагрузки на транспортную инфраструктуру и ужесточения требований к контейнерам. Многие из фирм начали использовать рефрижераторные контейнеры для компенсации дефицита стандартного

оборудования, но выгода от этого решения в итоге нивелируется высокими затратами на транспортировку. Вакула также отметил, что российские компании сталкиваются с новыми вызовами, связанными с оплатой поставщиков в Китае, что создает дополнительные риски. Однако компания Ancheng демонстрирует ряд преимуществ, которые позволяют ей сохранять конкурентоспособность и улучшать финансовые показатели. Один из главных активов компании – собственный парк контейнеров. Он позволяет Ancheng оперативно реагировать на потребности клиентов, находящихся в любой точке мира. Это дает возможность не только обеспечить лизинг контейнерного оборудования высокого качества, но и укрепить доверие партнеров. Дополнительным плюсом являются филиалы как в Китае, так и в России. Наличие множества точек присутствия позволяет компании оставаться на шаг впереди конкурентов, гибко реагировать на изменения рынка и предлагать клиентам выгодные условия, включая низкую комиссию в 3%. Это значительно выгоднее, чем предложения других организаций, где комиссионные сборы обычно от 4 до 10%. При этом Ancheng удается сохранять прибыль, что говорит об эффективной бизнес-модели и оптимизации процессов. Захар Вакула считает, что текущая ситуация со ставками скорее всего останется прежней – вплоть до Нового года участникам мирового рынка логистики не стоит ждать глобальных изменений. Он убежден: избежать негативных последствий для всей отрасли возможно, для этого логистическим компаниям в текущих условиях необходимо искать баланс между конкурентоспособностью и устойчивостью на рынке.

*Василиса Гайлис,
сотрудник компании Ancheng*