

DOI: 10.24412/2618-6888-2021-26-371-386

*С.Л. Сазонов*

## МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ КИТАЯ И НОВЫЕ КОНТУРЫ МИРОВЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ПОСТПАНДЕМИИ

**Аннотация.** Статья посвящена характеристике положения дел на китайском и мировом рынке морских перевозок, сложившегося в условиях пандемийного кризиса.

Экономическая мощь Китая создавалась в основном за счет взлета внешнеторгового оборота страны, который обеспечивался резким ростом экспортных грузовых морских перевозок из восточных портов КНР в различные регионы мира. Автор подчеркивает, что эпидемия коронавируса, парализовавшая мировую торговлю, спровоцировала профицит парка порожних контейнеров и значительный рост их морской перевозки (фрахта). В силу этого среди оставшихся на рынке грузоотправителей развернулась жесткая конкуренция за контейнеры, повлекшая за собой не только рост фрахта, но и стоимости самих контейнеров.

Автор отмечает, что в разгар пандемии высокие ставки фрахта невольно «подогревались» китайскими компаниями-экспортерами в частности потому, что морские линии сняли некоторое количество судов-контейнеровозов с маршрутов, чтобы не совершать порожние, либо недогруженные рейсы, а также и китайскими компаниями-импортерами сырья вследствие ограниченного количества судов

для перевозки навалочных грузов из-за отказа некоторых судовладельцев выходить в море в силу недостатка товарного спроса во время пандемии. Дисбаланс внешней торговли, повлекший нарушения логистических цепочек, и фактор сокращения тоннажа контейнерных линий в весенне-летний период 2020 г. также явились важнейшей причиной резкого роста ставок фрахта.

В статье констатируется, что постепенно, с восстановлением экономики Китая и других мировых акторов, производство контейнеров и интенсивность морских перевозок вновь начали расти, причем в ряде случаев — весьма резко. В этих условиях морские линии и портовая инфраструктура оказались не готовы к постпандемийному оживлению торговли и транзита, вследствие чего острая нехватка контейнеров, а также общий недостаток грузовых судов, нарушения в расписании контейнеровозов и сухогрузов вновь дали о себе знать. Это негативно сказалось на глобальных цепочках поставок.

Автор приходит к выводу, что в этих условиях многим китайским экспортерам, вероятно, придется подумать о сокращении прибыли, чтобы обеспечить своевременные поставки своих товаров, или столкнуться со штрафными санкциями за их несвоевременность.

**Ключевые слова:** Китай, пандемия, контейнеры, ставки фрахта, транзит, глобальные цепочки поставок, мировая экономика.

**Автор:** Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Китая, Институт Дальнего Востока РАН.

ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru.

*S.L. Sazonov*

### **China's maritime transport and new contours of global transit traffic in post-pandemic conditions**

**Abstract.** The article is devoted to the characterization of the state of affairs in the Chinese and world maritime transport market, which has developed in the context of the pandemic crisis. The economic power of China has been created mainly due to the rise in the country's foreign trade turnover, ensured by a sharp increase in export cargo dispatch from Eastern ports of the PRC to various regions of the world. The author emphasizes that the coronavirus epidemic, which paralyzed world trade, provoked a surplus of the fleet of empty containers and a significant increase of their freight rates. As a result, among the shippers that remained

on the market, fierce competition for containers developed, which entailed not only the increase of the freight, but also the cost of the containers themselves. The author notes that in the midst of the pandemic, high freight rates were unwittingly “fueled” by Chinese exporting companies, in particular because sea lines removed a certain number of container ships from their routes in order not to make empty or underloaded voyages, as well as by Chinese companies importing raw materials due to the limited number of ships for the carriage of bulk cargo and the refusal of some shipowners to go to sea because of the lack of commodity demand during the pandemic. The imbalance of foreign trade, which led to disruptions in supply chains, and the decrease in the tonnage of container lines in the spring-summer period of 2020 were also the most important reasons for the sharp increase in freight rates. The article states that gradually, with the recovery of the economy of China and other world actors, the production of containers and the intensity of maritime traffic has begun to grow again, and in some cases, quite sharply. In these conditions, sea lines and port infrastructure are not ready for the post-pandemic revival of trade and transit, as a result of which an acute shortage of containers, as well as a general shortage of cargo ships, irregularities in the schedule of container ships and dry cargo vessels made themselves felt again. This negatively impacted global supply chains. The author concludes that in these circumstances, many Chinese exporters may have to think about cutting profits to ensure on-time deliveries of their goods, or face penalties for delays.

**Keywords:** China, pandemic, containers, freight rates, transit, global supply chains, world economy.

**Author:** Sergey L. SAZONOV, Ph.D. (Economics), Leading Research Fellow, Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences. ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru

Не секрет, что экономическая мощь Китая создавалась в основном за счет резкого роста внешнеторгового оборота, который обеспечивался резким ростом экспортных грузовых морских перевозок из восточных портов страны в различные регионы мира (около 90 % объема внешнеторгового оборота по маршруту «страны АТР—Европа» обеспечивается морским транспортом), что неизбежно приводило к росту напряженности их перевалочной способности. Разразившаяся пандемия COVID-19 превратила прошедший 2020 г. в серьез-

ное испытание как для глобальной экономики (а введенные карантинные ограничения во всех странах негативно сказались на мировой внешнеэкономической деятельности), так и на международных грузовых морских перевозках, обеспечивающих 80 % всего объема мировой товарной торговли [Su-Lin Tan]. По данным мирового лидера в сфере морских контейнерных перевозок с долей рынка около 17 % компании *A.P. Moller-Maersk*, объем контейнерооборота по важнейшим международным транзитным маршрутам между Азией, США и Европой сократился на 10 % (причем такой спад впервые наблюдался с 2009 г.), в то же время, как объемы транзита по железной дороге, напротив, выросли на 25 % [Shipping sector...]. Распространение эпидемии коронавируса, парализовавшей мировую торговлю, спровоцировало профицит парка порожних контейнеров и повлияло на стоимость их морской перевозки (фрахта) в сторону значительного увеличения. Так, в первой половине 2020 г. десятки тысяч порожних контейнеров в США и странах Европы остались невостребованными и скопились в портах, а во 2 полугодии 2020 г., по мере выхода большинства стран из карантина, восстановления отложенного мирового спроса на производимые в Азии (в первую очередь, Китае) товары, возобновились морские грузовые потоки из Китая в США, государства Евросоюза и другие страны (при практическом отсутствии обратного мирового потока экспортных товаров в КНР<sup>1</sup>), развернулась конкуренция за контейнеры среди грузоотправителей, что спровоцировало резкий рост как себестоимости самих контейнеров, так и фрахта. Морские линии и инфраструктура портов оказались не готовы к резкому росту объемов транзитной транспортировки, вследствие чего и возникла острая нехватка контейнеров, а также общий недостаток грузовых судов, перенос и задержки в расписании следования контейнеровозов и балкерных судов<sup>2</sup>. Это нанесло серьезный удар по глобальным цепочкам поставок, в силу

<sup>1</sup> Руководство крупной китайской логистической компании *Zhonghuan Group*, базирующейся в Даляне (пров. Ляонин), отмечало, что «в ноябре 2020 г. из каждых пяти контейнеровозов, отправляющихся за границу, возвращается только один» [Containers in short...].

<sup>2</sup> Балкерное судно (разновидность сухогруза) — судно, на котором грузы перевозятся насыпью, навалом (например, зерно, каменный уголь и др. — *Прим. ред.*).

чего контейнеры на основных грузовых линиях были забронированы заранее — за 15—20 дней до даты отправки, а многие операторы стали приостанавливать прием заявок, либо закрывали бронирование (stop booking) на морские отправки экспортных грузов. По данным Китайской ассоциации портов и гаваней, контейнерооборот восьми основных портов Китая в октябре 2020 г. вырос на 5,1 %, объем экспорта Китая вырос на 7,6 % и равнялся 1,62 трлн юаней (245,87 млрд долл.), а объем импорта составил 1,22 трлн юаней, увеличившись всего на 0,9 % [Increasing container...]. По словам китайских экспертов, «однобокая» торговля означает, что многие контейнеры отправляются в страны Европы и США, и лишь малая часть возвращается вовремя, создавая дефицит контейнеров в Китае — многие контейнеры направляются за границу, заполненные экспортными грузами, но гораздо меньше из них возвращаются обратно, потому что им нечего или почти нечего перевозить.

Международные аналитики отмечали, что нехватка контейнеров была вызвана как компаниями, которым принадлежат контейнеры, так и морскими перевозчиками, которые их отправляют. В немалой степени дефицит контейнеров был вызван снижением объемов стивидорной и логистической работы зарубежных портов, когда количество рабочих в портах Европы и США после эпидемии значительно уменьшилось — например, количество грузчиков в порту Лос-Анджелеса сократилось почти на 50 %, что существенно повлияло на эффективность работы порта. Только в январе 2021 г. около 300 тыс. 20-футовых контейнеров ожидали выгрузки с судов в портах США, а в феврале ситуация также оставалась тяжелой — контейнеры скопились во многих портах на западном побережье США. Эксперты Китайской федерации логистики и закупок (КФЛЗ) отмечали, что «в то время как обычно разгрузка контейнеровоза в портах США занимала 24 часа, то сейчас это занимает от трех до пяти дней или даже больше, что приводит к нарушению цепочки поставок и торговли [Yin Yeping. Top...]. Некоторые зарубежные СМИ сообщали, что скопление контейнеров в морских портах Китая, создающее «эффект домино», явилось следствием ужесточения правил фитосанитарного контроля Китая при проверке иностранных продуктов питания на присутствие вируса COVID-19. Это негативно сказалось

на глобальных цепочках поставок, однако эксперты КФЛЗ заявили, что, хотя более строгие проверки замороженных продуктов могли вызвать некоторые задержки, однако главной причиной является совокупность глобальных факторов, «включая плохой контроль на вирусы и отсутствие таких проверок за границей, вызывающие скопление» [Feng Yu]. По словам представителей отрасли, для решения этой проблемы требуются усилия портов по всему миру, в том числе в плане улучшения проверки грузов. По словам местных органов здравоохранения, вспышка заболевания COVID-19 в Даляне (пров. Ляонин) 7 января 2021 г., в результате которой было выявлено 51 подтвержденных случая COVID-19 и 31 бессимптомный носитель, произошла в результате инфицирования докеров, разгружающих зараженные грузы в рамках холодовой цепи. 10 января 2021 г. мэрия г. Шицзячжуан (пров. Хэбэй) объявила о приостановке импорта фруктов и удалении продуктов с полок магазинов после обнаружения коронавируса на партии импортированной вишни на оптовом рынке. Помимо импортной вишни, было обнаружено большое количество импортных пищевых продуктов, в том числе камчатского краба, свинины и мороженого с вирусом, присутствовавшим на внешней упаковке.

Согласно отчету Главного таможенного управления КНР, по состоянию на 13 января 2021 г. национальная таможня взяла пробы на вирус у около 1,3 млн импортных товаров и обнаружила 47 положительных результатов. По словам представителей таможни, чтобы снизить риски завоза заболевания, отбор образцов нуклеиновой кислоты COVID-19 проводился на пищевых продуктах в рамках холодовой цепи, особенно в импортируемых морепродуктах [China's ports...]. Эксперты Китайской ассоциации контейнерной промышленности (КАКП) отмечали, что «ограничения в работе портовых служб, вызванных пандемией COVID-19 и меньшим количеством грузчиков в портах, привели к тому, что на разворот судов в портах требовалось на 20 % больше времени; возникли проблемы с наличием порожних контейнеров, поскольку они не возвращались в Азию. Например, при торговле со странами Северной Америки наблюдается значительный дисбаланс — из 10 отправленных в регион контейнеров, лишь четыре возвращаются обратно в Китай». Порт Янтянь в

Шэньчжэне (пров. Гуандун), который обрабатывает треть внешне-торговых перевозок провинции и четверть объема экспорта Китая в США, в начале 2021 г. стал испытывать трудности из-за медленной работы иностранных портов в условиях пандемии COVID-19 и более ранней отгрузки больших партий экспортных товаров заводами региона дельты реки Чжусзян в преддверии праздника Весны, что приводило к затовариванию порта, а грузовые автомобили выстраивались в очередь для входа в порт для завоза экспортной продукции, на что требовалось почти 10 часов. В феврале 2020 г. руководство терминала *Yantian International Container Terminals* объявило о планах приостановить экспорт товаров, и схожая проблема возникла в порту Далянь: грузы накапливались и не было возможности их экспортировать [Zhang Dan].

Согласно отчету Шанхайской судоходной биржи (*SCFI*), Шанхайский индекс контейнерных грузовых перевозок, отслеживающий спотовые и договорные фрахтовые ставки из основных китайских контейнерных портов по 12 маршрутам доставки по всему миру на основе отчетности 25 ведущих международных морских перевозчиков<sup>1</sup>, в конце января 2021 г. закрылся на уровне 2861,69 и был почти втрое выше, чем годом ранее, что указывает на резкий рост стоимости фрахта, спотовых ставок, увеличение дисбаланса объемов экспорта и импорта<sup>2</sup> и на возникновение массовых сбоях в перемещении контейнеров из-за последствий эпидемии COVID-19 [Qi Xijia]. В сентябре 2020 г. стоимость фрахта стандартного 20-футового контейнера выросла до 3,9 тыс. долл., что было примерно на 45 % больше, чем в конце июня 2020 г. и на 60 % выше, чем в октябре 2019 г. [Qi Xijia, Li Xuanmin]. В ноябре 2020 г. портовые власти Ляньюньгана (пров. Цзянсу) отмечали, что «кризис COVID-19 привел к «спячке мировой контейнерной торговли» в течение большей части 2020 г., однако осенью с оживлением торговли спрос на контейнеры стал возрастать, и трейдеры в Китае спешили наращивать экспорт товаров, которые накапливались после вспышки эпидемии корона-

<sup>1</sup> С 1 января 1998 г. индекс был установлен на уровне 1000 [China's weekly...].

<sup>2</sup> В 2020 г. объем экспортных поставок из КНР и стран Азии в Северную Америку увеличился на 14 %, а объем импорта в обратном направлении сократился на 13 %.

вируса. При этом ставки на морские перевозки продолжали расти, поскольку экспортеры боролись за контейнеры и суда для их транспортировки. К январю 2021 г. по сравнению с сентябрем 2020 г. внутренние ставки фрахта выросли вдвое, до 4 тыс. юаней (607 долл.) за стандартный контейнер, а на зарубежных маршрутах ситуация оказалась еще хуже: больше всего пострадали дальние маршруты в США и Европу. Так, например, ставка фрахта 20-футового контейнера, направляющегося на западное побережье США, составляла более 5,5 тыс. долл., а 40-футового — более 8 тыс. долл., достигнув 12-летнего максимума [Yin Yeping, Chu Daye]. По данным экспертов КАКП, стоимость транспортировки товаров из Азии в Европу, на которую дополнительное давление оказала блокировка судов в Суэцком канале<sup>1</sup>, в марте 2021 г. увеличилась почти в 5 раз по сравнению с началом 2020 г. [Suez Canal traffic...].

Высокие ставки фрахта подогревались китайскими компаниями-экспортерами товаров (вследствие значительного недостатка порожних контейнеров либо в силу того, что прогнозируя период снижения деловой активности в мире и желая сохранить высокую маржинальность<sup>2</sup> перевозок, морские линии сняли некоторое количество судов-контейнеровозов с маршрутов, чтобы не совершать порожние, либо недогруженные рейсы) и китайскими компания-

---

<sup>1</sup> Около 95 % объема китайского внешнеторгового оборота осуществляется морским транспортом (более 60 % китайских товаров отправляются в страны Европы и Африки через Суэцкий канал (длина составляет 193 км, ширина — до 250 м, глубина — до 20 м), а 90 % регулярных морских линий из КНР в ЕС пересекают канал) [Suez Canal blocking...]. По данным Управления Суэцкого канала и регистра Ллойда, в 2020 г. через канал прошло более 19 тыс. судов (в среднем 51,5 судна в день), которые перевезли около 1,2 млрд т грузов (10 % мировых морских грузоперевозок и 30 % мирового объема транзита контейнеров); обеспечено 11 % мировых морских перевозок нефти (1,9 млн баррелей нефти ежедневно) и 8 % перевозок сжиженного природного газа, причем на китайские суда приходится 10 % объема судоходства по Суэцкому каналу [Mainland...]. Остановка движения по Суэцкому каналу 23 марта 2021 г. их-за затора от севшего на мель контейнеровоза *Ever Given* (отправился 22 февраля 2021 г. из порта Гаосюн (Тайвань) в Роттердам, куда он должен был прибыть 1 апреля 2021 г., сделал остановки в китайских портах Циндао, Нинбо и Шанхай) отразилась на транзите нефтепродуктов (убытки, в основном, понесли ближневосточные экспортеры углеводородов — Кувейт, ОАЭ, Катар и Саудовская Аравия) [Chu Daye].

<sup>2</sup> Маржинальность — это индекс разницы между себестоимостью товара или услуги и его ценой, предлагаемой на рынке (прим. ред.).

ми-импортерами сырья вследствие ограниченного количества судов для перевозки навалочных грузов из-за возникшего отказа некоторых судовладельцев от выхода в море в силу недостатка спроса, вызванного спадом экономической активности во время пандемии. Дисбаланс внешней торговли, повлекший нарушения логистических цепочек, и фактор сокращения тоннажа контейнерных линий в весенне-летний период 2020 г. также явились важнейшей причиной резкого роста ставок фрахта, поскольку в себестоимости сырьевых товаров доля стоимости их морской перевозки (фрахта) значительна. Восстановление экономики Китая также приводит к значительному росту цен на импортируемое сырье. Например, в начале 2021 г. аналитики «Нихон кэйдзай» (*Nihon Keizai*) пессимистично оценивали перспективы рынка балкерных перевозок в направлении Китая, отмечая, что в январе 2021 г. индекс ставок на суда класса *capesize* (крупнейших судов для перевозки навалочных грузов) при поставках в КНР железной руды из Австралии и Бразилии держался на уровне более 20 тыс. долл., что почти вдвое превышало индекс июля 2020 г. По данным экспертов Министерства транспорта КНР, вследствие быстрого роста цен на сталь в начале 2021 г. некоторые иностранные трейдеры ограничивали объемы продаж и даже отказывались продавать железную руду, ожидая, что во второй половине года цены значительно вырастут. На долю компании *CXIC Group Containers*, базирующейся в провинции Цзянсу, приходится 13 % объема китайского рынка производства контейнеров: компания имеет пять производственных линий с ежегодной производительностью 900 тыс. TEU, причем 90 % продукции экспортируется в более чем 40 стран мира. По словам руководства компании, «повышение цены на железную руду из Австралии генерировало рост себестоимости производства контейнеров, а сезонные поставки бамбука и дерева для полов контейнеров осенью и зимой 2020 г. были ограничены — эти факторы только ухудшили ситуацию и увеличили наши расходы. Кроме того, новые контейнеры сейчас слишком дороги..., а «подержанный» контейнер, который раньше обычно стоил 5—6 тыс. юаней, сейчас обходится в 17 тыс. юаней» [Yin Yeping. Chinese...].

По данным КАКП, в 2020 г. доля Китая на мировом рынке производства и продажи контейнеров составляла 96 % с полной ли-

нейкой продуктов и с полным циклом оптимизации всех технологических издержек, управлением цепочками поставок и полной номенклатурой продукции компаний-производителей и отраслевых кластеров. Объем ежегодного производства ведущей пятерки китайских компаний-изготовителей контейнеров составляет около 1 млн ед., причем стоимость производимых ими стандартных контейнеров на 30—50 % ниже цены этого вида тары зарубежных компаний, а их вес на 500 кг легче иностранных контейнеров [Zhong Nan]. До начала эпидемии COVID-19 в КНР объем предложения порожних 20-футовых контейнеров превышал спрос — в портах страны хранилось более 2,6 млн ед., на складах — около 1,3 млн ед. Однако в начале 2021 г. эксперты КАКП заявили, что рост объемов китайского экспорта и крайне низкий уровень оборачиваемости контейнеров, прибывающих из-за рубежа, уже с июля 2020 г. вызвали повышенный спрос на контейнеры китайского производства. Ассоциация с 3-го квартала 2020 г. призвала производителей транспортных контейнеров увеличивать объемы производства и сократить дефицит контейнеров. В ответ китайские компании, занимающиеся производством контейнеров, с целью удовлетворения спроса увеличили рабочее время с 8 до 18 часов (некоторые и до 24 часов семь дней в неделю), и с сентября 2020 г. начали ежемесячно производить 300 тыс. TEU (двадцатифутовый эквивалент стандартного контейнера), а с января 2021 г. этот показатель вырос до 400 тыс. контейнеров [Zhong Nan]. Многие иностранные судоходные компании (на фоне достаточного объема тоннажа контейнерного флота для удовлетворения спроса на контейнерные перевозки) начали заказывать крупногабаритные контейнеры в Китае, однако, по словам экспертов КАКП, «для изготовления контейнера требуется время, поэтому дефицит может уменьшиться во втором квартале 2021 г., а для обеспечения достаточных объемов поставки контейнеров на рынок морских перевозок необходимо произвести от 4 до 5 млн новых контейнеров, и поэтому многим китайским экспортерам, возможно, придется подумать о сокращении прибыли, чтобы обеспечить своевременные поставки, или столкнуться со штрафными санкциями за несвоевременные поставки» [Shipping containers...].

В заключение видится целесообразным подчеркнуть следующие обстоятельства.

Хотя пандемия COVID-19 резко изменила условия и графики работы региональных портов, международных судоходных и железнодорожных компаний во всех странах и регионах мира, однако и постпандемийный период также начался непросто для международного транспорта Китая. Так, многие китайские морские гавани в первом квартале 2021 г. стали активно соперничать за возможность привлечения пустых морских контейнеров, предлагая такие преференции, как отказ от сборов за возврат порожних контейнеров и за их обработку в терминалах порта отправления, сокращение или освобождение от платы за обслуживание судов и от иных обязательных платежей и других связанных с портовой логистикой расходов. Многие порты уже внедрили цифровые технологии для лучшего сбора информации о движении контейнеров, повышения общей скорости загрузки грузовых автомобилей и повышения эффективности работы терминалов.

Чтобы оперативно решить проблему нехватки контейнеров, некоторые китайские судоходные компании, в первую очередь *China COSCO Shipping Corporation Ltd*, занимающая 3-е место в мире по размеру контейнерного флота и обладающая 300 контейнеровозами с общей грузоподъемностью 1,68 млн TEU, быстро отреагировали, приступив к доставке максимально возможного числа пустых контейнеров из портов США и Европы. Также в целях стимулирования возврата порожних контейнеров китайские власти стали предлагать отечественным и иностранным грузоперевозчикам субсидирование ставок фрахта. Все эти меры привели к тому, что к апрелю 2021 г. количество порожних контейнеров, возвращенных на терминалы китайских портов, выросло на 26,3 % по сравнению с началом года [Wang Ying].

По сообщению Главного таможенного управления (ГТУ) КНР, на фоне восстановления экономики и повышения зарубежного спроса за первые 2 месяца 2021 г. темпы роста экспорта Китая в годовом исчислении составили 60,6 %. За период с января по февраль экспорт достиг 468,87 млрд долл., а импорт вырос на 22,2 % до 365,62 млрд долл. Положительное сальдо торгового баланса за два

месяца достигло 103,25 млрд долл. по сравнению с дефицитом в 7,21 млрд долл. за тот же период 2019 г. По мнению экспертов ГТУ, высокие темпы роста объемов экспорта хотя и свидетельствовали об относительно быстром восстановлении страны после паралича, вызванного пандемией, однако они частично были обусловлены низкой базой отсчета в первые два месяца 2020 г., когда внешняя торговля Китая была подорвана пандемией. По данным ГТУ КНР, по сравнению с сопоставимыми периодами 2018 и 2019 гг. темпы роста внешней торговли в январе и феврале 2021 г. превышали 20 %. Эксперты ГТУ КНР заявляют, что большинство китайских экспортеров оптимистично оценивают перспективы двух следующих месяцев, однако, учитывая различные сценарии развития пандемии, сохраняется неопределенность в отношении темпов роста внешнеторгового оборота.

Объем внешней торговли между Китаем и США за первые два месяца 2021 г. вырос на 81,3 % до уровня 109,8 млрд долл., что стало самым высоким показателем среди всех коммерческих партнеров КНР, включая ЕС и АСЕАН, а тенденция к росту в основном была результатом резкого увеличения внутреннего спроса в США в условиях, когда американская экономика стала восстанавливаться в силу принятия стимулирующих мер. Высокие темпы роста свидетельствовали о растущем спросе на китайские товары со стороны США, и по мнению экспертов ГТУ КНР, если администрация Дж. Байдена не предпримет меры, направленные на срыв этой тенденции, то в 2021 г. объем экспорта Китая в США может вырасти примерно на 20 % (для сравнения, в 2020 г. объем товарооборота Китая с США вырос на 8,3 % и достиг 587 млрд долл.) [Chu Daye, Xie Jun]. Эксперты Китайской ассоциации контейнерной промышленности (КАКП) полагают, что во втором-третьем кварталах 2021 г. масштабная вакцинация против коронавируса и минимизация последствий пандемии COVID-19 будут стимулировать рост мировой экономики и в среднесрочной перспективе (возможно в конце 2021 г. — начале 2022 г.) произойдет возврат к нормальному функционированию глобальных цепочек поставок и увеличению спроса как на международный транзит в целом, так и в первую очередь — на китайский экспорт в контейнерах. Как следствие, понизятся и придут в нормаль-

ное состояние ставки фрахта<sup>1</sup> на рынке международных морских перевозок [Yin Yeping, Chu Daye]<sup>2</sup>. Восстановление мировой экономики и переход к активному устойчивому росту ведущих стран, в первую очередь США и стран Евросоюза, будет способствовать быстрейшему оздоровлению международного контейнерного оборота, возобновлению большей части рейсов и росту привлекательности морских транзитных маршрутов для азиатских грузоотправителей (китайских в первую очередь), восстановлению индекса точности выполнения расписания судоходными компаниями, оптимизации и возврату к нормальному ритму глобальных цепочек поставок и, как следствие — бурному «всплеску» мировой внешней торговли.

### Библиографический список

China's ports could not be blamed for the stockpile of cold-chain containers. Global factors, not China's anti-epidemic efforts, cause port congestions: industry insiders. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1214499.shtml> (accessed: 15.01.2021).

*Chu Daye, Xie Jun.* China's exports to the US may jump about 20 % in 2021: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1217612.shtml> (accessed: 26.03.2021).

*Chu Daye.* Shipping agents keep close eye on Suez Canal jam. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219485.shtml> (accessed: 24.03.2021).

Containers in short supply as Chinese exports surge. URL: [http://www.china.org.cn/business/2020-12/15/content\\_77013132.htm](http://www.china.org.cn/business/2020-12/15/content_77013132.htm) (accessed: 15.12.2020).

*Feng Yu.* Virus challenge helps Belt and Road evolution. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1218402.shtml> (accessed: 17.03.2021).

---

<sup>1</sup> С марта 2021 г. средние спотовые ставки на перевозку 40-футовых контейнеров из КНР в США стали постепенно снижаться и ныне составляют менее 4,7 тыс. долл. [Busy port...].

<sup>2</sup> В январе 2021 г. МВФ прогнозировал, что в 2021 г. объем мировой экономики вырастет на 5,5 %, что на 0,3 % п. п. выше октябрьского прогноза Фонда. В конце марта 2021 г. директор-распорядитель МВФ К. Георгиева заявила, что «Фактически, мы наблюдаем быстрое глобальное восстановление, которое все более в значительной мере обеспечивается двумя двигателями — США и Китаем, которые к концу 2021 г. значительно опередают свои докризисные валовые показатели, в частности показатель объема ВВП» (приводится по [Zhao Huanxin]).

Increasing container throughput signals China's strong foreign trade vitality. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0219/c90000-9819999.html> (accessed: 19.02.2021).

Mainland firms seek ways around Suez. As Suez Canal jam persists, Chinese firms seek ways out of predicament. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219660.shtml> (accessed: 28.03.2021).

*Qi Xijia, Li Xuanmin.* Sea shipping rates to US soar as China's foreign trade revives // Global Times. 2020/10/2. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1204675.shtml> (accessed: 02.10.2020).

*Qi Xijia.* Skyrocketing ocean-bound container rates set to ease in February: insiders // Global Times. 2021/02/12. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1214517.shtml> (accessed: 10.02.2021).

Shipping containers stranded in America and Europe frustrate Chinese exporters. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202102/07/WS601f80c0a31024ad0baa7cc4\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202102/07/WS601f80c0a31024ad0baa7cc4_2.html) (accessed: 07.02.2021).

Shipping sector sailing toward crisis // Global Times. 2021/02/18. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1208363.shtml> (accessed: 18.02.2021).

Suez Canal blocking could hike freight fees between China and Europe if not cleared soon: analyst. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219372.shtml> (accessed: 23.03.2021).

Suez Canal traffic jam exacerbates COVID-19 crisis in maritime trade. URL: [http://www.china.org.cn/business/2021-03/30/content\\_77359332.html](http://www.china.org.cn/business/2021-03/30/content_77359332.html) (accessed: 30.03.2021).

*Su-Lin Tan.* Suez Canal blockage: China to see minor raw material disruptions, but accident further exposes 'risks' of global supply chains // South China Morning Post. 2021/03/29. URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3127506> (accessed: 29.03.2021).

*Wang Ying.* Container shortage weighs on China shippers. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS60652310a31024ad0bab2f2b.html> (accessed: 01.04.2020).

*Yin Yeping, Chu Daye.* Shipping lines call for containers. Freight rates double amid China's export surge // Global Times. 2020/11/19. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1207423.shtml> (accessed: 19.11.2020).

*Yin Yeping.* Chinese container makers work at full capacity amid global supply shortage // Global Times. 2020/12/23. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1210828.shtml> (accessed: 23.12.2020).

*Yin Yeping.* Top Chinese shipping line helps ease backlog of containers at US ports. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1216600.shtml> (accessed: 15.02.2021).

*Zhang Dan.* Congestion reveals foreign consumers' appetite for Chinese goods. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1215328.shtml> (accessed: 09.02.2021).

*Zhong Nan, Liu Zhihua.* Shippers, container makers in overdrive. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/12/WS604ac60fa31024ad0baaeb88\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/12/WS604ac60fa31024ad0baaeb88_2.html) (accessed: 12.03.2021).

*Zhong Nan.* Growing overseas orders of domestic firms keep stevedores busy at ports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS60652622a31024ad0bab2f4d\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS60652622a31024ad0bab2f4d_2.html) (accessed: 01.04.2021).

## References

China's ports could not be blamed for the stockpile of cold-chain containers. Global factors, not China's anti-epidemic efforts, cause port congestions: industry insiders. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1214499.shtml> (accessed: 15 January, 2021).

Chu Daye (2021). Shipping agents keep close eye on Suez Canal jam. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219485.shtml> (accessed: 24 March, 2021).

Chu Daye, Xie Jun. China's exports to the US may jump about 20 % in 2021: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1217612.shtml> (accessed: 26.03.2021).

Containers in short supply as Chinese exports surge. URL: [http://www.china.org.cn/business/2020-12/15/content\\_77013132.htm](http://www.china.org.cn/business/2020-12/15/content_77013132.htm) (accessed: 15 December, 2020).

Feng Yu (2021). Virus challenge helps Belt and Road evolution. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1218402.shtml> (accessed: 17 March, 2021).

Increasing container throughput signals China's strong foreign trade vitality. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0219/c90000-9819999.html> (accessed: 19 February, 2021).

Mainland firms seek ways around Suez. As Suez Canal jam persists, Chinese firms seek ways out of predicament. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219660.shtml> (accessed: 28 March, 2021).

Qi Xijia (2021). Skyrocketing ocean-bound container rates set to ease in February: insiders. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1214517.shtml> (accessed: 10 February, 2021).

Qi Xijia, Li Xuanmin (2020). Sea shipping rates to US soar as China's foreign trade revives, *Global Times*, 2020/10/2. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1204675.shtml> (accessed: 2 October, 2020).

Shipping containers stranded in America and Europe frustrate Chinese exporters. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202102/07/WS601f80c0a31024ad0baa7cc4\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202102/07/WS601f80c0a31024ad0baa7cc4_2.html) (accessed: 7 February, 2021).

Shipping sector sailing toward crisis, *Global Times*, 2021/02/18. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1208363.shtml> (accessed: 18 February, 2021).

Suez Canal blocking could hike freight fees between China and Europe if not cleared soon: analyst. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219372.shtml> (accessed: 23 March, 2021).

Suez Canal traffic jam exacerbates COVID-19 crisis in maritime trade. URL: [http://www.china.org.cn/business/2021-03/30/content\\_77359332.html](http://www.china.org.cn/business/2021-03/30/content_77359332.html) (accessed: 30 March, 2021).

Su-Lin Tan (2021). Suez Canal blockage: China to see minor raw material disruptions, but accident further exposes 'risks' of global supply chains, *South China Morning Post*, 2021/03/29. URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3127506> (accessed: 29 March, 2021).

Wang Ying. Container shortage weighs on China shippers. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS60652310a31024ad0bab2f2b.html> (accessed: 1 April, 2020).

Yin Yeping (2020). Chinese container makers work at full capacity amid global supply shortage, *Global Times*, 2020/12/23. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1210828.shtml> (accessed: 23 December, 2020).

Yin Yeping (2021). Top Chinese shipping line helps ease backlog of containers at US ports. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1216600.shtml> (accessed: 15 February, 2021).

Yin Yeping, Chu Daye (2020). Shipping lines call for containers. Freight rates double amid China's export surge, *Global Times*, 2020/11/19. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1207423.shtml> (accessed: 19 November, 2020).

Zhang Dan (2021). Congestion reveals foreign consumers' appetite for Chinese goods. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1215328.shtml> (accessed: 09 February, 2021).

Zhong Nan (2021). Growing overseas orders of domestic firms keep stevedores busy at ports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS60652622a31024ad0bab2f4d\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS60652622a31024ad0bab2f4d_2.html) (accessed: 1 April, 2021).

Zhong Nan, Liu Zhihua (2021). Shippers, container makers in overdrive. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/12/WS604ac60fa31024ad0baeb88\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/12/WS604ac60fa31024ad0baeb88_2.html) (accessed: 12 March, 2021).