

Мировое сражение в контейнерных перевозках Монополии и конкуренция в открытом море

«Вечеринка окончена», – так 31 января генеральный директор Nipag-Lloyd Рольф Хаббен-Янсен провозгласил конец трёхлетнего периода, в течение которого перевозчики и судовладельцы наслаждались неожиданной прибылью. Ставки фрахта снижаются, возвращаясь к допандемическим уровням, а прогнозы относительно международной торговли неутешительны. В своём февральском докладе ВТО прогнозирует, что после увеличения объёма торговли товарами на 3,5 % в 2022 году, в 2023-м рост составит всего 1 %, а это почти стагнация. Но эти прогнозы окутаны большой неопределённостью из-за последствий украинской войны, энергетического кризиса, инфляции, изменения монетарной политики и геополитической напряжённости в целом. Ещё один фактор неопределённости, который обсуждают экономисты, – это то, в какой степени открытие Китая после пандемии сможет простимулировать мировую экономику.

Эта ситуация отражается и на бюджетах и прогнозах гигантов судоходства. Например, Maersk в 2023 году прогнозирует операционную прибыль “всего” от 2 до 5 млрд долл. После рекордного 2022 года, когда она достигла 30 млрд долл. После сокращения в 2022 году количества контейнеров, перевозимых по всему миру, на 4 % датский судовладелец прогнозирует, что в 2023 году их количество может сократиться ещё на 2,5 % или незначительно увеличиться на 0,5 %.

Объём перевозок, проходящих через три основных европейских порта, в 2022 году также снизился. Количество контейнеров, проходящих через порт Роттердама, упало на 5,7 % по сравнению с уровнем 2021 года, а их объём составил 14,5 млн teu (двадцатифутовых эквивалента). В Антверпене этот показатель снизился на 5,2 %, до 13,5 млн teu, а в Гамбурге – на 5,1 %, до 8,3 млн (*Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 27.02.2023).

Конец картеля

Новостью, которая произвела сенсацию в мире судоходства, стало объявление о том, что два крупнейших судовладельца MSC и Maersk не будут продлевать свой альянс 2M далее января 2025 года. 2M – один из трёх альянсов, которые вместе контролируют более 82 % контейнерных морских перевозок. Двумя другими союзами являются Ocean Alliance, в который входят CMA CGM, Evergreen, COSCO Shipping и Orient Overseas Container Line (OOCL), и THE Alliance в составе Nipag-Lloyd, ONE (комбинация K-Line, NYK и MOL), HMM и Yang Ming. По словам нового генерального директора Maersk Винсента Клерка, присоединение к альянсу «несовместимо» с моделью глобального логистического интегратора, к которой стремится Maersk. По случаю презентации результатов за 2022 год Клерк пояснил, что в будущем датский судовладелец хочет «полностью интегрировать» «морской бизнес» в «логистический», что требует «гораздо более высокого уровня оперативного контроля». Компания хочет избежать ситуации, при которой морской транспорт рассматривается как товар, сырьевой продукт наподобие угля, главной отличительной чертой которого является непредсказуемо меняющаяся на волнах мировой экономики цена. С этой целью в 2016 году Maersk запустила стратегию «вертикализации», направленную на предоставление услуг с большей добавленной стоимостью. За счёт вертикальной интеграции различных видов транспорта – морского, наземного и воздушного – Maersk намеревается предложить своим клиентам комплексные логистические услуги от завода до пункта назначения. Большинство крупных судовладельцев сформировали сеть контейнерных терминалов, и многие также вложили средства во внутреннюю логистику, но Maersk продвинулась дальше всех в интеграции всех видов транспорта в единую платформу.

На страницах *Handelsblatt* от 21 февраля представитель Maersk Кристиан Кьергор-Винтер объясняет, что с недавним расширением своего флота MSC в основном стремится к снижению затрат, но эта погоня за максимально низкими фрахтовыми ставками вынуждает её партнёра по альянсу Maersk придерживаться общей схемы доставки. Это ограничение становится всё труднее согласовать с вертикализацией Maersk.

Здесь, в конкретной действительности, мы находим диалектическое взаимодействие конкуренции и монополии, описанное Марксом в “Нищете философии”: «В практической жизни мы находим не только конкуренцию, монополию и их антагонизм, но также и их

синтез, который есть не формула, а движение. Монополия производит конкуренцию, конкуренция производит монополию. Монополисты конкурируют между собой, конкуренты становятся монополистами. [...] Синтез заключается в том, что монополия может держаться лишь благодаря тому, что она постоянно вступает в конкурентную борьбу»¹.

Насчёт этого сосуществования конкуренции и монополии, отмеченного Марксом, высказывается и Пегги Холлинджер в *Financial Times* от 2 февраля. Деловой редактор газеты Сити считает, что Maersk может пожалеть о своём решении 2015 года сформировать альянс с MSC, которая в то время была меньшей из двух компаний. «Под защитой этого партнёрства [MSC могла] расти так быстро, что обогнала Maersk и стала крупнейшим по своим мощностям судовладельцем». По словам Холлинджер, «очевидно, что альянс принёс гораздо больше преимуществ именно MSC». Итало-швейцарскому судовладельцу «больше не придётся идти на компромисс по вопросам о том, в какой день отплыть, какой терминал использовать или какую навигацию отменить». Риск, который Холлинджер видит для MSC, заключается в «её агрессивном расширении именно тогда, как спрос ослабевает». Что касается Maersk, то журналистка прогнозирует, что стратегия этой компании «подвергнется испытанию», учитывая, что судовладелец стал конкурентом большей части своих клиентов: грузоотправителей и логистических групп, – которые могут отомстить, прибегнув к помощи других судовладельцев.

Альянсы под огнём

Экспедиторские ассоциации логистических компаний, а также операторы терминалов, не принадлежащих судовладельцам, в течение многих лет выступали против исключения из европейских правил конкуренции, позволяющего судовладельцам создавать альянсы и консорциумы. Критика усилилась во время пандемического кризиса, когда резко выросли фрахтовые ставки, а пунктуальность судов резко упала.

Документ “*Block Exemption Regulation*”, который Европейская комиссия предоставила сектору контейнерных перевозок, был введён в 2009 году, а затем продлён в 2014-м. Новая оценка этого исключения запланирована на 2024 год. В октябре прошлого года логистическая компания CLECAT направила письмо комиссару по вопросам конкуренции Маргрет Вестагер с просьбой не продлевать это исключение. Центральная ассоциация немецких морских портовых компаний (ZDS), представляющая группы, работающие в 16 портах Германии, написала в Европейскую комиссию: «Имея за собой такую рыночную власть, эти судовладельцы вступают в локальные переговоры с отдельными портовыми компаниями или пытаются немедленно расширить свой бизнес на другие звенья цепочки поставок и вытеснить другие компании». Глава ZDS Даниэль Хоссеус жалуется *Frankfurter Allgemeine Zeitung* от 28 февраля, что в дополнение к приостановке действия «основных правил конкуренции» судовладельцы, похоже, используют свой благоприятный налоговый режим в отношении тоннажного сбора также и в бизнесе, ведущемся на суше, например, в сфере доставки на дом.

Помимо борьбы между фракциями капитала, существует и политическое давление. В июне 2022 года президент США Джо Байден подписал “*Ocean Shipping Reform Act*”, который даёт Федеральной морской комиссии (Federal Maritime Commission, FMC) право расследовать дела, касающиеся практики ценообразования судовладельцев. Возможно, тот факт, что ни один крупный судовладелец не происходит из Соединённых Штатов, не является случайностью.

Но у судовладельцев есть масса аргументов в защиту альянсов. По словам эксперта ЮНКТАД по морским перевозкам Яна Хоффманна, альянсы «дали дополнительные десять процентов эффективности в контейнерных перевозках» (*Handelsblatt*, 03.11.2022). Судовладельцы добавляют, что без альянсов хаоса в портах во время пандемии было бы значительно больше. Кроме того, менеджер сервисной компании Ocean (принадлежит Maersk) Йохан Сигсгаард отрицает какую-либо связь между решением не продлевать альянс с MSC и критикой практики создания альянсов в целом (*Financial Times*, 26.01.2023).

Реструктуризация на горизонте?

Является ли раскол внутри альянса MSC и Maersk первым признаком реструктуризации сектора контейнерных перевозок и прекращения практики создания альянсов? Пока рано

говорить об этом. По словам отраслевых экспертов, опрошенных *Handelsblatt*, примеру Maersk последует CMA CGM и выйдет из альянса – это лишь вопрос времени, учитывая, что французский судовладелец также придерживается стратегии вертикальной интеграции. Саймон Хини из профильной консалтинговой фирмы Drewry так прокомментировал ситуацию для *Handelsblatt* от 21 февраля: «До сих пор все считали, что альянсы будут доминировать в будущем судоходства. Теперь эта вера сильно пошатнулась».

Март 2023 г.

¹ - Маркс К. и Энгельс Ф. Собр. соч. Изд. 2-е. Т. 4. С. 166.