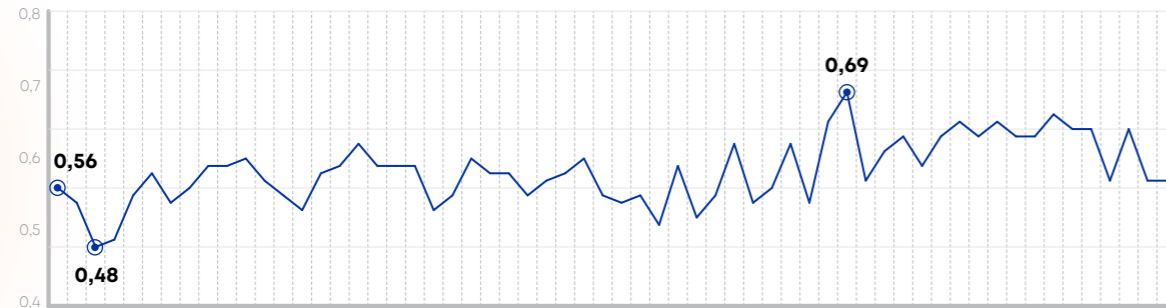


ОБЗОР РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ОСНОВНЫЕ ТРЕНДЫ КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА В 2022 ГОДУ

ДОСТУПНОСТЬ КОНТЕЙНЕРОВ

ИНДЕКС ДОСТУПНОСТИ КОНТЕЙНЕРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ (САХ) В ШАНХАЕ, 40-ФУТОВЫЙ КОНТЕЙНЕР



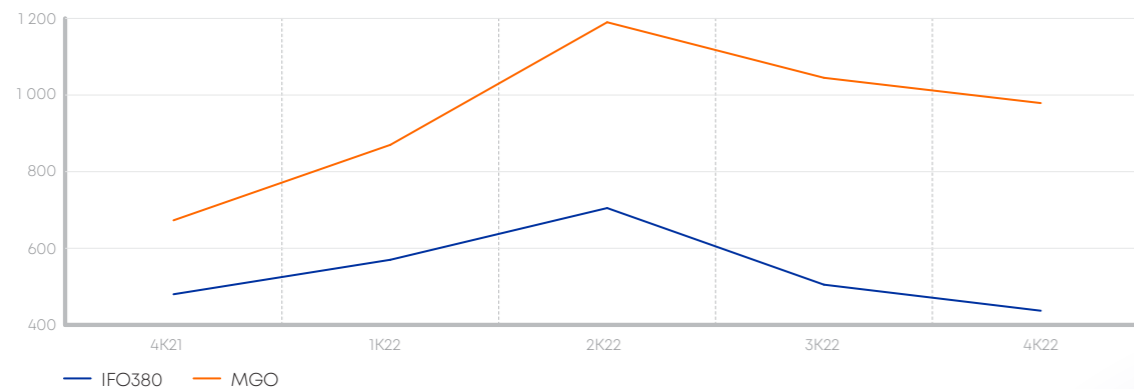
Источник: Container Xchange

Наибольшее значения индекс достиг в начале четвертого квартала 2022 года – 0,69. Улучшение ситуации было связано со снижением товарооборота между странами на фоне снижения спроса – часть предприятий была вынуждена ограничить или приостановить свою деятельность из-за энергетического кризиса. Также на снижение спроса повлиял рост цен на товары. Уход некоторых логистических компаний из России не вызвал значительной нехватки контейнерного оборудования в Российской Федерации, поскольку вместе с их уходом сократились и контейнерные потоки.

В 2022 году стоимость бункерного топлива продолжила рост, наблюдавшийся еще с конца 2021 года, и достигла своего пика во втором квартале отчетного года. Период пикового роста пришелся на начало специальной военной операции и последовавшие за ней санкции в отношении России. Из-за сложившихся факторов, которые повлекли за собой энергетический кризис в мире, стоимость топлива значительно выросла. В третьем квартале ставки на топливо снизились до уровня прошлых годовых значений.

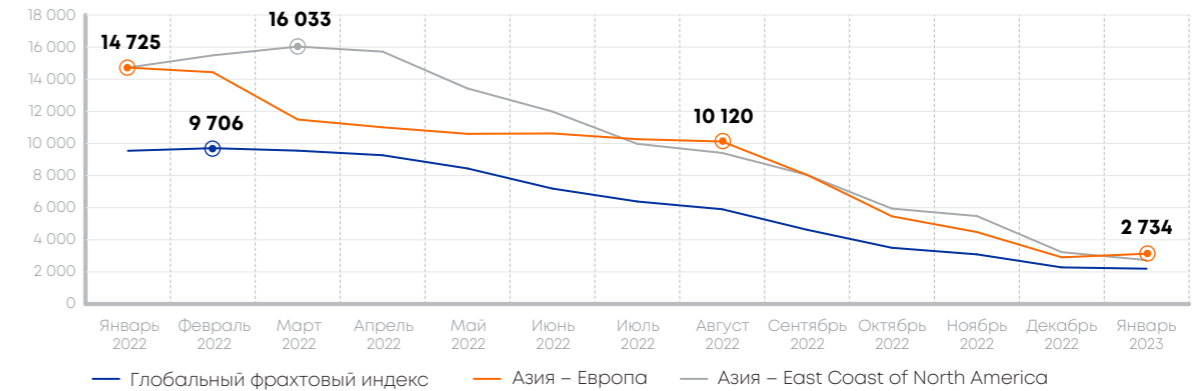
СТОИМОСТЬ БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА

ДИНАМИКА СТОИМОСТИ БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА, ДОЛЛ. США ЗА ТОННУ



Источник: Drewry Maritime Research

ДИНАМИКА ГЛОБАЛЬНОГО ФРАХТОВОГО ИНДЕКСА В 2022 ГОДУ, ДОЛЛ. США



Источник: Freightos

СНИЖЕНИЕ ФРАХТОВЫХ ИНДЕКСОВ

2022 год ознаменовался резким падением глобальных фрахтовых индексов. Рекордно высокие ставки, возникшие в конце 2021 года, держались до второго квартала 2022 года. Далее в связи со стабилизацией ситуации с контейнерным оборудованием фрахтовые индексы опустились до значений начала 2021 года, когда экономика еще не начала свое активное восстановление, которое и повлекло рост ставок. Из-за снижения спроса и ослабления промышленного сектора снижение глобального фрахтового индекса продолжалось до конца года и достигло рекордно низких значений. Данный эффект обострился еще и тем, что в период восстановления экономики после пандемии COVID-19 объем вместимости был расширен игроками на рынке, но в итоге стал излишним на фоне снижения спроса и повторных локдаунов в Китае, что в свою очередь также повлияло на снижение фрахтовых индексов.

ОБЗОР РОССИЙСКОГО КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА

Санкционные ограничения повлияли на экономику большинства стран, их торговые взаимоотношения и контейнерные потоки. Наибольшее влияние пришлось на российский контейнерный рынок, который подвергся влиянию следующих факторов:

- уход крупных игроков с рынка логистики;
- перебои поставок ключевых товаров, необходимых на производствах множества отраслей;
- внешние запреты на группы товаров в части импорта и экспорта;
- ограничения для российских судов в портах Европы;
- ограничения для российского наземного транспорта в странах Европы;
- ограничение предоставления балкеров для российских судовладельцев и т. д.

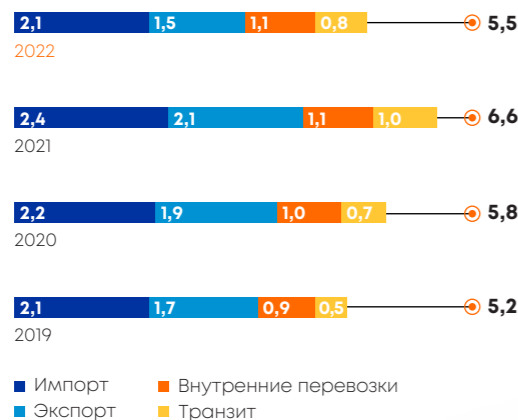
Перечисленные события привели не только к снижению контейнерного рынка России в 2022 году, но и к переориентации контейнерных потоков и появлению новых маршрутов.

Снижение контейнерного рынка России в 2022 году составило 17 % (1 млн TEU), практически сравнявшись с уровнем до локдаунов. По итогам 2022 года на контейнерном рынке России, помимо общего снижения объема, произошла переориентация внешнеторговых потоков. Из-за санкций со стороны Евросоюза и ограничений заходов российских судов в порты Европы снизились потоки, проходящие через порты Санкт-Петербурга. В связи с этим во втором и третьем кварталах 2022 года наблюдался переток контейнеров частично в порты Новороссийска и в большей степени в порты Дальнего Востока. Помимо этого, ряд стран ограничили торговые отношения с Россией, в связи с чем произошла значительная

переориентация потоков на азиатский регион и такие страны, как Турция, Индия и Беларусь. Это также повлекло переток контейнеров с портов северо-запада на Дальний Восток и на юг России. В четвертом квартале сложилась ситуация, препятствующая росту объемов внешней торговли через дальневосточную границу страны. Из-за возросшей в постковидном периоде потребности Китая в угле и сопутствующего ограниченного доступа российских экспортеров к балкерам дальневосточный железнодорожный полигон оказался забитым. Это послужило препятствием для прохода контейнеров в прежнем объеме через дальневосточную границу страны. Критичная ситуация на данном направлении способствовала введению со стороны государства субсидий для перевозчиков через северо-западную границу, что вызвало в конце 2022 года временный переток контейнеров через порты Санкт-Петербурга.

Все эти события способствовали перераспределению привычных маршрутов на контейнерном рынке России.

ДИНАМИКА КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА РОССИИ ПО ВИДАМ ПЕРЕВОЗОК, МЛН TEU



Источники: данные ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК»

ИМПОРТ

По итогам 2022 года снижение контейнерного импорта (-291 тыс. TEU) произошло главным образом за счет снижения потока через порты Санкт-Петербурга (-570 тыс. TEU). Несмотря на общее снижение произошел переток контейнеров через сухопутные пограничные переходы Дальнего Востока (+225 тыс. TEU). Переток на порты Дальнего Востока произошел в меньшей степени (+97 тыс. TEU).

ЭКСПОРТ

Главным драйвером снижения контейнерного рынка России стал экспорт: -25 % по сравнению с 2021 годом, или -521 тыс. TEU. Наиболее сильное снижение произошло на направлении экспорта через порты Санкт-Петербурга. При этом часть объемов перетекла на Дальний Восток (в адрес портов и сухих терминалов в равной степени).

ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Направление внутренних перевозок по итогам отчетного года оказалось единственным, оставшимся без изменений. При этом в течение года (начиная с мая) наблюдалась просадка рынка относительно 2021 года, что связано с эффектом уменьшения контейнерного оборудования на фоне ухода международных игроков с рынка логистики.

ТРАНЗИТ

Контейнерный транзит по итогам 2022 года снизился (-228 тыс. TEU) главным образом на направлении Азия – Европа (-256 тыс. TEU), что связано со стремлением некоторых стран перейти на альтернативные маршруты транзита (трансазиатский маршрут, Deep Sea) в обход территории России. Также относительно 2021 года возрос контейнерный поток из Азии в Среднюю Азию (+22 тыс. TEU) за счет транзита автозапчастей из Кореи в Казахстан и Узбекистан.

ПЕРЕВАЛКА КОНТЕЙНЕРОВ

За прошедший год структура распределения контейнеров в российских портах по бассейнам значительно изменилась. В 2022 году на том же уровне остались лишь доли Каспийского и Арктического бассейнов. По сравнению с 2021 годом, в отчетном году доля Балтийского бассейна снизилась на 20 п. п., до 25 %. При этом доля Дальневосточного бассейна, напротив, возросла на 15 п. п., до 53 %, тем самым заняв лидирующую позицию среди бассейнов России по контейнерообороту. Доля Азово-Черноморского бассейна также возросла, но не в значительной степени – на 3 п. п., до 18 %.

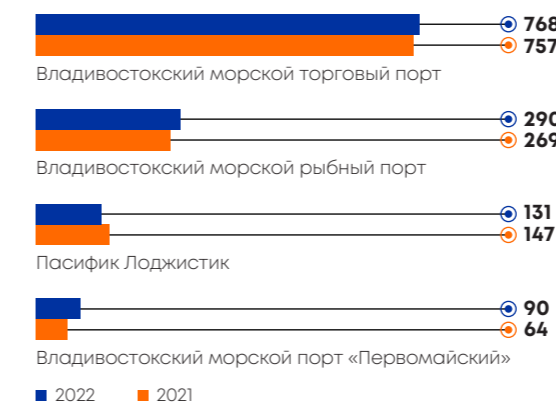
Контейнерооборот порта Владивосток в 2022 году возрос на 3,1 % по сравнению с 2021 годом. Наибольшее увеличение за год показал Владивостокский морской рыбный порт, увеличив грузооборот по итогам года на 7,6 % по сравнению с 2021 годом. Порт Владивосток показал прирост 1,4 % по сравнению с 2021 годом, увеличив грузооборот до 768 тыс. TEU.

ДОЛИ БАСЕЙНОВ В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПЕРЕВАЛКИ КОНТЕЙНЕРОВ, %



Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

КОНТЕЙНЕРОБОРОТ КРУПНЕЙШИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ТЕРМИНАЛОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2021–2022 ГОДАХ, ТЫС. TEU



Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

ОБЗОР РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ДИНАМИКА РЫНКА

В 2022 году объем железнодорожных перевозок грузов в контейнерах увеличился на 0,09 % и достиг нового рекордного значения в 4 618,8 тыс. TEU.

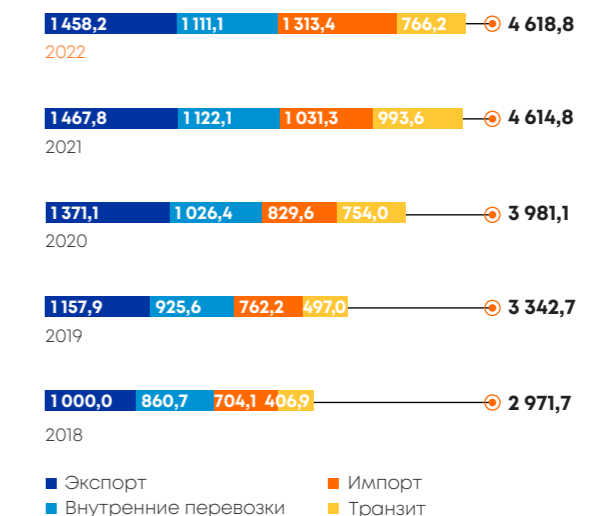
Ключевой фактор, оказавший влияние на сокращение объемов, – санкционное давление, следствием которого стала глобальная трансформация логистических цепочек. Во втором квартале 2022 года началась постепенная переориентация контейнерных потоков на Восток вследствие следующих факторов:

- ухода крупных международных морских линий с российского рынка;
- санкционных и регуляторных ограничений, повлиявших на объемы контейнерного экспорта в государства Европы и Северной Америки, и контейнерного импорта отдельных номенклатурных групп товаров из этих государств.

При этом новый объем не соответствовал пропускной способности железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона и сухопутных погранпереходов, что также негативно отразилось на стоимости перевозки и сроках доставки.

Другим фактором, негативно повлиявшим на объемы контейнерных перевозок, стало значительное сокращение ставок морского фрахта на направлении Китай – Европа.

ДИНАМИКА РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ, ТЫС. TEU



Источник: Главный вычислительный центр ОАО «РЖД»

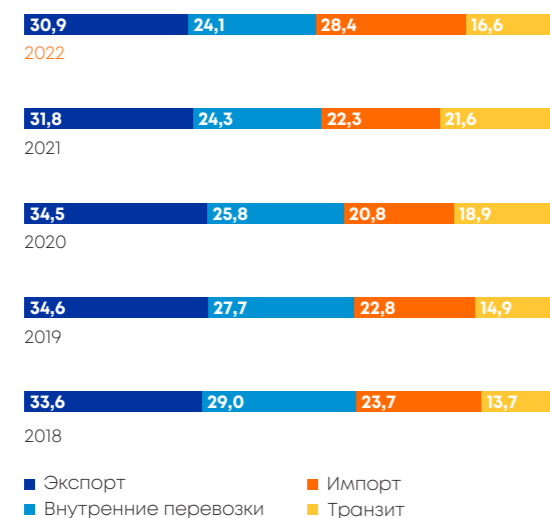
СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК

В 2022 году объемы перевозок грузов в контейнерах сократились во всех видах сообщения, кроме импорта.

Объем железнодорожных перевозок грузов в экспортном сообщении в 2022 году сократился на 2,7 %, или 39,7 тыс. TEU, – до 1 428,2 тыс. TEU. Драйвером сокращения выступили лесные грузы, объем экспорта которых сократился на 5,7 %, или 27,8 тыс. TEU, вследствие сокращения объемов перевозок в США, Японию, Южную Корею и государства Евросоюза. Кроме того, сократились объемы экспорта метизов – на 68,9 %, или 18,5 тыс. TEU, и черных металлов – на 8,7 %, или 8,7 тыс. TEU. При этом позитивную динамику продемонстрировали: продовольственные товары, объем экспорта которых увеличился на 63,7 %, или 13,6 тыс. TEU; зерно – на 62,0 %, или 13,0 тыс. TEU; жмыхи – в 4,5 раза, или на 6,7 тыс. TEU. Доля экспорта в совокупной структуре перевозок сократилась на 0,9 п. п. – до 30,9 %.

В 2022 году объем перевозок во внутрироссийском сообщении составил 1 111,1 тыс. TEU, что меньше значения 2020 года на 1,0 %, или 11,0 тыс. TEU. Заметно сократились объемы перевозок химикатов и соды – на 8,5 %, или на 21,7 тыс. TEU, а также машин, станков и двигателей – на 28,2 %, или 18,1 тыс. TEU. При этом увеличились объемы перевозок продовольственных товаров – на 15,1 %, или 20,5 тыс. TEU, и строительных грузов – на 21,5 %, или 26,0 тыс. TEU. Доля внутренних перевозок в совокупной структуре сократилась на 0,2 п. п. – до 24,1 %.

СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ПО ВИДАМ СООБЩЕНИЯ, %



Источник: Главный вычислительный центр ОАО «РЖД»

Объем железнодорожных перевозок грузов в импортном сообщении составил 1 313,4 тыс. TEU, увеличившись на 27,4 %, или на 282,1 тыс. TEU. Драйверы роста: химикаты и сода, объем перевозок которых увеличился на 53,2 %, или 78,0 тыс. TEU; метизы – на 24,0 %, или 41,2 тыс. TEU; машины, станки, двигатели – на 23,7 %, или 39,9 тыс. TEU; бумага – в 2,8 раза, или на 34,9 тыс. TEU. Ключевой страной отправления в контейнерном импорте остается Китай, объем перевозок из которого увеличился на 48,1 %, или 355,6 тыс. TEU. В совокупной структуре перевозок доля импорта выросла на 6,1 п. п. – до 28,4 %.

Объем транзитных перевозок грузов в контейнерах в 2022 году сократился на 22,9 %, или на 227,4 тыс. TEU, – до 766,2 тыс. TEU. Значительно сократились объемы транзитных перевозок товаров народного потребления – на 44,0 %, или 102,5 тыс. TEU, метизов – на 45,0 %, или 79,1 тыс. TEU, машин, станков и двигателей – на 31,4 %, или 43,2 тыс. TEU, химикатов и соды – на 21 %, или 22,2 тыс. TEU. При этом в 2022 году начались перевозки калийных удобрений из Беларуси в Китай, вследствие чего объем транзитных перевозок минеральных удобрений резко вырос в 42,5 раза, или на 81,6 тыс. TEU. Заметно сократилась доля транзита в совокупной структуре перевозок на 5,0 п. п. – до 16,6 %.

ОЖИДАНИЯ НА 2023 ГОД

В 2023 году вследствие поиска новых рынков сбыта в Южной и Юго-Восточной Азии и выстраивания новых цепочек импорта продолжится переориентация контейнерных потоков на порты и пограничные переходы Дальнего Востока. При этом главным фактором, сдерживающим рост объемов контейнерных перевозок, несмотря на продолжающееся развитие останется недостаточная пропускная способность магистральных железнодорожных линий Восточного полигона, железнодорожных подходов к портам и сухопутным пограничным переходам, терминально-логистической инфраструктуры пограничных переходов.

Другим фактором, негативно влияющим на объемы железнодорожных контейнерных перевозок, станет продолжение снижения фрахтовых ставок на фоне повышения вероятности мировой рецессии.

ОБЗОР РЫНКА ОПЕРИРОВАНИЯ ФИТИНГОВЫМИ ПЛАТФОРМАМИ

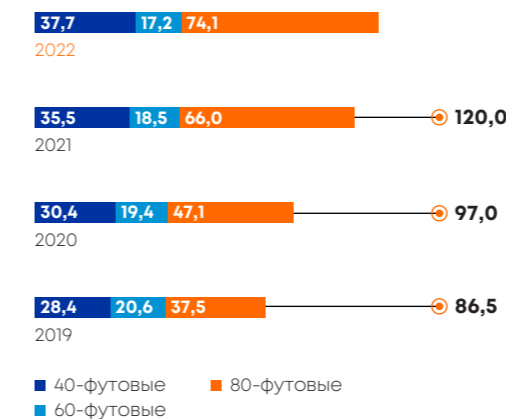
Совокупный парк фитинговых платформ, задействованный в перевозках по инфраструктуре ОАО «РЖД», к концу 2022 года увеличился на 7,5 %, или 8,9 тыс. вагонов, – до 128,9 тыс. вагонов. При этом количество 40-футовых платформ увеличилось на 6,1 %, или 2,2 тыс. вагонов, 60-футовых – сократилось на 7,4 %, или 1,4 тыс. вагонов, а 80-футовых – увеличилось на 12,3 %, или 8,1 тыс. вагонов.

В структуре парка фитинговых платформ продолжают преобладать 80-футовые платформы, доля которых по итогам 2022 года

увеличилась на 2,5 п. п. – до 55,0 %. Доля 60-футовых платформ в совокупной структуре парка вследствие постепенного выбытия парка продолжает сокращаться – по итогам 2022 года сокращение доли составило 2,1 п. п. Доля 40-футовых платформ изменилась незначительно – сокращение составило 0,4 п. п.

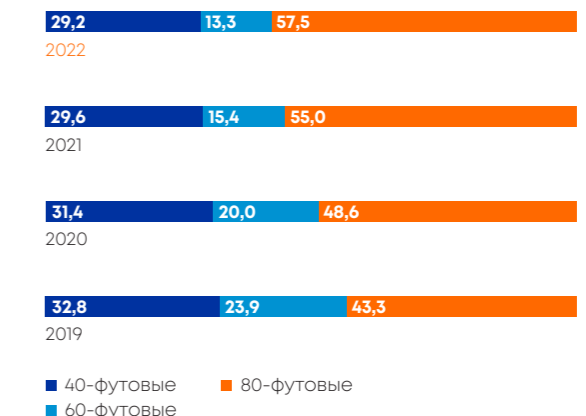
В 2023 году ожидается продолжение сокращения объемов приобретения 80-футовых платформ операторами вследствие насыщения рынка. Парк 60-футовых платформ также продолжит сокращаться, что создаст предпосылки для замещения выбывающего парка 40-футовыми и 80-футовыми платформами.

ДИНАМИКА ПАРКА ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ¹



Источник: Главный вычислительный центр ОАО «РЖД»

СТРУКТУРА ПАРКА ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ, %



Источник: Главный вычислительный центр ОАО «РЖД»

¹ На конец года без учета универсальных платформ с откидными фитинговыми упорами, платформ-лесовозов с откидными фитинговыми упорами и т. п.