

Обзор рынка перевозок

Глобальный контейнерный рынок

На фоне восстанавливающегося спроса 2021 год стал годом альтернативных маршрутов. Нарушения глобальных цепочек поставок в условиях пандемии, которые сопровождались перегрузкой портовых терминалов, простоями судов на подходах к портам, несоблюдением расписания и сроков доставки грузов, повлекли беспрецедентный рост ставок. В частности, к этому привели:

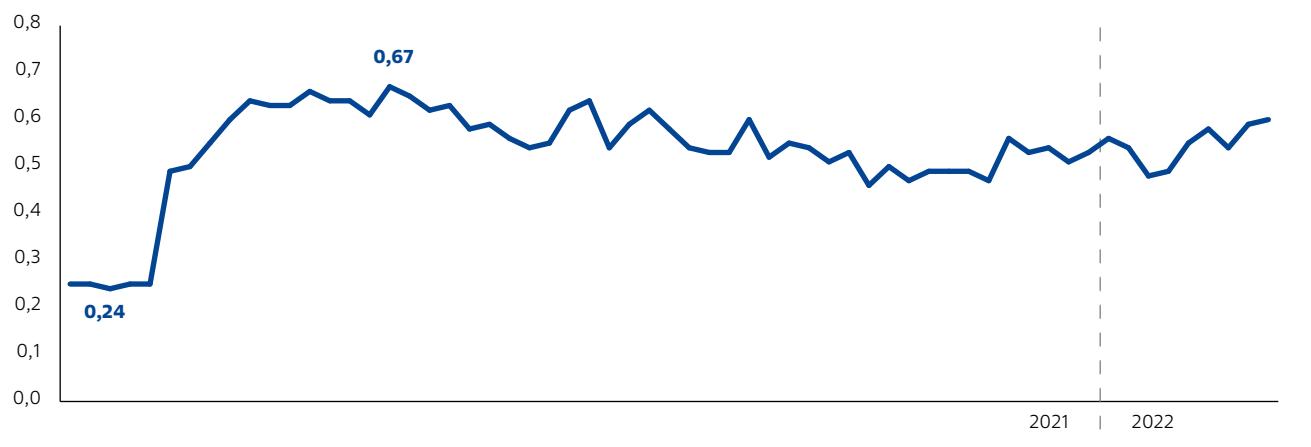
- дефицит контейнерного оборудования, вызванный дисбалансом товарооборота между США и Китаем и ажиотажным спросом на перевозки из Азии в Европу и Северную Америку;

- блокировка Суэцкого канала контейнеровозом Ever Given;
- ограничение работы портовых терминалов на юге Китая вследствие введения временных санитарных мер.

Основные тренды 2021 года

Нехватка контейнеров

Индекс доступности контейнерного оборудования (САх) в Шанхае, 40-футовый контейнер



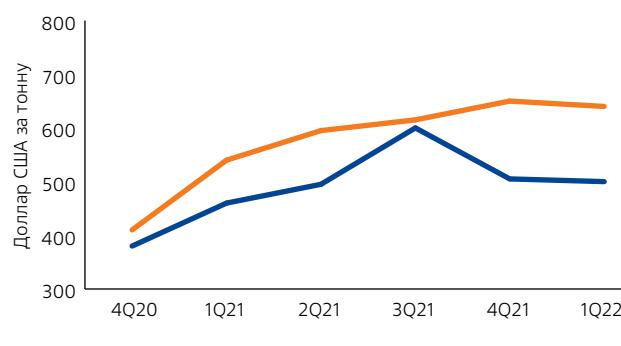
С начала 2021 года произошло значительное улучшение ситуации с доступностью контейнерного оборудования, что отражает динамика индекса САх, опустившегося до исторически низких значений в конце 2020 года. Наибольшего значения индекс достиг в начале

второго квартала 2021 года (0,67). Улучшение ситуации было связано с налаживанием крупнейшего товарооборота между Китаем и Северной Америкой и частичным устранением дисбаланса контейнерного оборудования в мире.



Стоимость бункерного топлива

Динамика стоимости бункерного топлива



Источник: Drewry Maritime Research

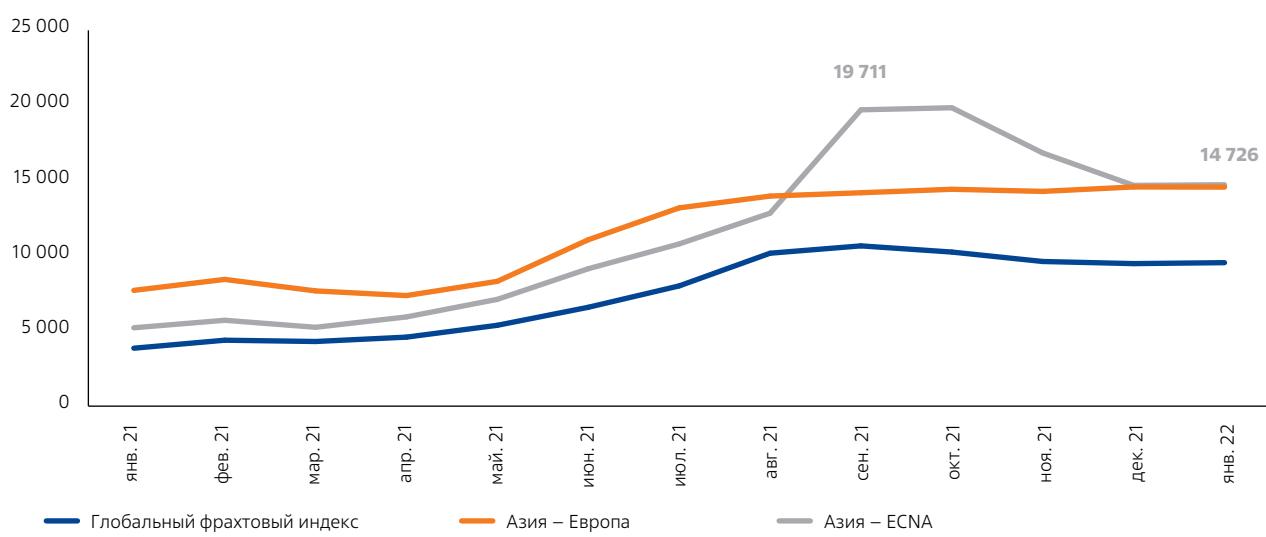
С первого квартала 2021 года наблюдается рост стоимости бункерного топлива относительно аналогичных периодов 2020 года. С четвертого квартала темп роста стоимости бункеровки замедлился и стабилизировался. Данное повышение было связано с началом восстановления мировой экономики, которое привлекло за собой восстановление объемов перевозок и, как следствие, привело к повышению спроса на бункерное топливо. Также на стоимости бункеровки сказался глобальный энергетический кризис.

Рост ставок фрахта на всех направлениях

2021 год ознаменовался рекордными ставками фрахта из Азии. В азиатских портах началась нехватка оборудования и вместимости судов в связи с возросшим спросом в Северной Америке на фоне восстановливающейся экономики. В дальнейшем эти обстоятельства привели к заторам в портах Лос-Анджелеса. На фоне данных

событий и растущего спроса контейнерные линии предоставляли флот и оборудование на высокомаржинальные тихоокеанские сервисы, что усиливало дефицит на остальных направлениях и стимулировало рост ставок. Так, глобальный фрахтовый индекс в 2021 году значительно возрос, достигнув в третьем и четвертом кварталах отчетного года рекордных значений.

Динамика глобального фрахтового индекса в 2021 году, долл. США



Источник: Freightos

Контейнерный рынок России

Российский контейнерный рынок, несмотря на глобальный кризис и снижение внешнеторгового оборота в период коронавирусных ограничений, показал в 2021 году рост в 12 %. Это связано с общей контейнеризацией перевозимых грузов, а также с трендом на диверсификацию цепей поставок и перехода части грузопотоков с традиционных сервисов deep sea на интермодальные транзитные маршруты по территории России.

Перевалка контейнеров

Структура распределения перевалки контейнеров в российских портах по бассейнам оставалась стабильной. В 2021 году относительно предыдущего года доли Азово-Черноморского, Арктического и Каспийского бассейнов остались на том же уровне. В отчетном году возросла доля Дальневосточного бассейна на 4 %, а доля Балтийского бассейна сократилась на 3 % по сравнению с 2020 годом.

Объем перевалки контейнеров в ключевых портах Приморского края в 2021 году продолжил расти: он увеличился на 15 % (до 1,8 млн TEU) против 1,5 млн TEU в 2020 году. ВМТП показал прирост +13 %, увеличив грузооборот до 757 тыс. TEU против 672 тыс. TEU в 2020 году, доля на рынке при этом составила 43 %.

Ключевые тренды российского рынка контейнерных перевозок в 2021 году:

- продолжается переток грузов на Дальний Восток России;
- нестабильность глобальной логистики в 2021 году обусловила интенсивное развитие маршрутов, альтернативных традиционному потоку через Суэцкий канал. В 2021 году доля Дальневосточного бассейна в контейнерообороте продолжила рост и составила 35 %;
- контейнеризация.

В 2021 году на контейнеризацию сырьевых грузов позитивно повлияли:

- благоприятная ценовая конъюнктура на зарубежных рынках, в частности положительная динамика стоимости металлопроката и минеральных удобрений;
- увеличение объемов экспорта отдельных товарных позиций вследствие повышения спроса зарубежных потребителей, например экспорт семян льна и бобовых в Китай;
- локальные логистические проекты – экспорт угля в Китай в контейнерах open-top вследствие введения санитарных мер.

Доли бассейнов в общем объеме перевалки контейнеров, %



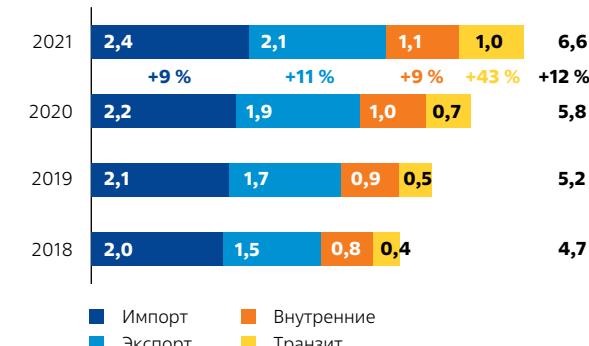
Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

Контейнерооборот крупнейших контейнерных терминалов Российской Федерации в 2020–2021 годах, тыс. TEU



Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

Динамика контейнерного рынка России по видам перевозок, млн TEU



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



Импорт

Восстановление покупательского спроса и производств обусловили прирост контейнерного импорта в 2021 году, который составил 11 %. Основная доля прироста пришлась на импорт через порты Дальнего Востока (+34 %) и импорт через сухопутные пограничные переходы (+26 %). Значительную долю прироста составили машины, оборудование и их части (+22,3 %, или 30,6 тыс. TEU); изделия и приборы электротехнические (+62,6 %, или 18,3 тыс. TEU); изделия из черных металлов (+36,5 %, или 11,5 тыс. TEU); изделия из пластмасс и синтетических смол (+25,2 %, или 10,5 тыс. TEU). Ключевую позицию в контейнерном импорте продолжил занимать Китай, объем перевозок из которого увеличился на 29,2 %, или 166,9 тыс. TEU. В совокупной структуре перевозок доля импорта выросла на 1,5 п. п., до 22,3 %. Нехватка полупроводников ограничивает импорт запчастей из Европы – отрицательная тенденция для сухопутного импорта продолжилась и в 2021-м, составив –6 % по сравнению с 2020 годом.

Экспорт

Темп прироста совокупного контейнерного экспорта в 2021 году замедлился до 9 % против 12 % в 2020 году. Наибольшую долю в структуре экспорта сохраняет экспорт через порты Санкт-Петербурга. Доля направления через Балтийский бассейн снизилась на 4 п. п., поскольку основной переток пришелся на сухопутные переходы в Китай. Схожая тенденция перетока отмечена также для портов Дальнего Востока и Новороссийска. Сухопутный экспорт в Китай показал наибольший прирост (+20 %) относительно 2020 года.

Внутренние перевозки

По итогу 2021 года каботаж показал отрицательную динамику в 2 % по сравнению с 2020 годом. Но в целом внутренние перевозки показали рост 9 % по сравнению

с 2020 годом за счет железнодорожных перевозок. Совокупная погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2021 году возросла на 3,2 %. При этом темп прироста внутренних перевозок в 2021 году также замедлился в сравнении с темпом прироста в 2020 году. Наибольший прирост по итогам года показали перевозки листовой стали, полиэтилена и строительных материалов.

Транзит

Транзит показал наибольший прирост контейнерного рынка 43 % (+300 тыс. TEU) по сравнению с 2020 годом. Наибольший прирост пришелся на направление Азия – Европа (+156 тыс. TEU) и Азия – Средняя Азия за счет растущих перевозок автозапчастей из Кореи в Казахстан и Узбекистан.

Рефрижераторные перевозки

Рынок рефрижераторных перевозок в 2021 году продемонстрировал взрывной рост. Объем транспортировки грузов, требующих особого температурного режима в контейнерах, по сети ОАО «РЖД» вырос на 25 % – до 74 тыс. TEU против 59 тыс. TEU в 2020 году.

В сегменте рефрижераторных перевозок продолжается процесс контейнеризации. Доля перевозок рефрижераторных грузов в контейнерах в общем объеме перевозок рефрижераторных грузов по сети ОАО «РЖД» выросла до 28 % против 23 % в 2020 году.

Рынок оперирования фитинговыми платформами

Совокупный парк фитинговых платформ, задействованный в перевозках по инфраструктуре ОАО «РЖД», к концу 2021 года увеличился на 23,7 % (23 тыс. вагонов), до 120 тыс. вагонов. При этом количество 40-футовых платформ увеличилось на 16,6 %, или 5,1 тыс. вагонов, 60-футовых – сократилось на 0,9 тыс. вагонов, а 80-футовых – увеличилось на 40 %, или 18,9 тыс. вагонов.

В структуре парка фитинговых платформ преобладают 80-футовые платформы, доля которых по итогам 2021 года увеличилась на 6,4 п. п. (до 55,0 %).

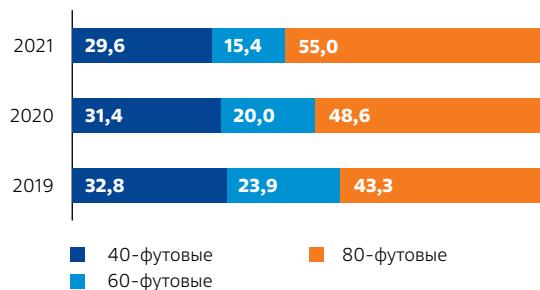
Значительное увеличение парка 80-футовых фитинговых платформ обусловлено ростом объемов перевозок в импорте и транзите, где преобладают легкие грузы. Однако беспрецедентный интерес к 80-футовым фитинговым платформам приведет к ускоренному насыщению рынка и возможному сокращению их выпуска в 2022 году. При этом увеличение объемов перевозок сырьевых грузов в контейнерах, прежде всего угля и металлопроката, создает предпосылки для увеличения количества 40-футовых платформ.

Динамика парка фитинговых платформ, тыс. вагонов



Источник: Главный вычислительный центр ОАО «РЖД»

Структура парка фитинговых платформ, %



Источник: Главный вычислительный центр ОАО «РЖД»