



Контейнерные дисбалансы двигают ставки всё выше

- Ставки на перевозку контейнеров в импортном сообщении продолжили расти в июле, но замедлили темпы до +7%.
- Пограничные переходы встали: из-за растущего дисбаланса экспортно-импортных перевозок на терминалах Дальнего Востока и Забайкалья скопились тысячи контейнеров с импортными грузами, ввозимых из Китая. Срок ожидания дальнейших внутрироссийских отправок превышает 20 сут.
- Владельцы контейнерного оборудования стимулируют экспорт, увеличивая субсидии. Дотации за пользование тарой на маршрутах из Москвы в Китай достигли 1 700 долл.
- Лизинговые платежи за фитинговые платформы выросли на 250 руб./ваг.-сут. после повышения ключевой ставки ЦБ России до 18%.

Барометр рыночных настроений*

В ближайшие месяцы ставки на перевозку контейнеров в импортном сообщении останутся на стабильно высоком уровне.

Ставки аренды фитинговых платформ могут перейти к росту на фоне сложной эксплуатационной обстановки и роста лизинговых платежей.

- Перевозка контейнеров
- Аренда платформ



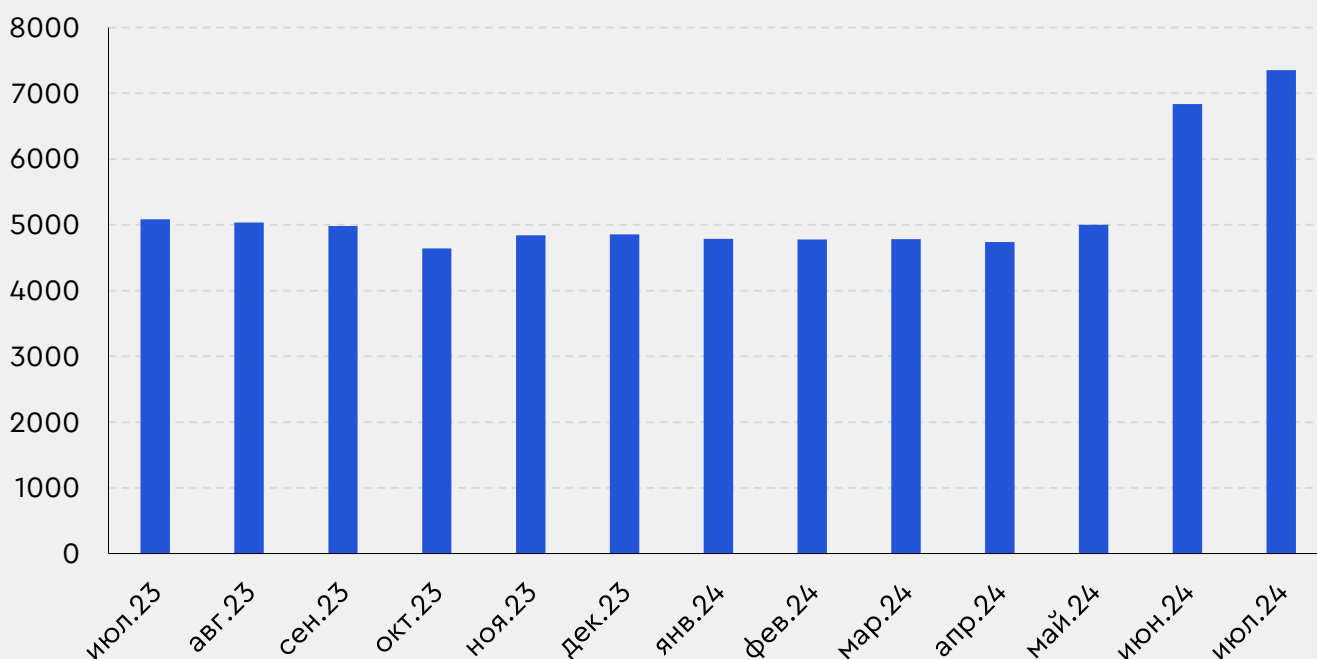
* отражает настроение опрошенных участников рынка и не является официальным прогнозом ЦЦИ по движению цен



Контейнеры стоят, а цены на их перевозку идут вверх

- В июле 2024 г. ставки на перевозку 40-футовых контейнеров в сообщении Китай – Москва прямым ж.-д. сервисом стали превышать 7 тыс. долл. Тарифы операторов продолжили расти, хоть и заметно снизили темпы роста по сравнению с июнем. Общее увеличение ставок на перевозку контейнеров в импортном сообщении превысило 50% с начала года, однако стоимость доставки грузов по прямому ж.-д. маршруту остаётся привлекательной на фоне роста ставок морского фрахта и сборов за возврат контейнеров.
- Более чем на 10% выросли ставки на ж.-д. отправку контейнеров с импортными грузами с терминалов Дальнего Востока до Москвы. Это повышение стало наиболее заметным за последние полтора года; рост тарифов ожидается и в августе.
- Приморские и внутренние терминалы Дальнего Востока перестали справляться с входящим потоком контейнеров из Китая. Многие склады заполнены более чем на 95%: нехватка подвижного состава и дефицит инфраструктуры значительно усложнили вывоз и увеличили сроки дальнейшей отправки импортных контейнеров. Участники рынка сообщают, что ряд терминалов стал предлагать дополнительные услуги по ускорению погрузки контейнеров на ж.-д. сеть.
- Во внутрироссийском сообщении ставки на перевозку контейнеров по большинству направлений остаются стабильными за исключением отправок грузов в направлении Новосибирска. В начале июля стоимость доставки в адрес сибирских терминалов выросла на фоне сообщений об их перегруженности.

Рис. 1 Ставки на перевозку 40-фут. контейнеров (COC) по маршруту FOR Сиань – FOR Москва, долл.



Источник: ЦЦИ



Табл. 1 Ставки на перевозку грузов в контейнерах СОС в ж.-д. сообщении

Внутренние перевозки (CY – FOR), тыс. руб. с учётом НДС 20%

Маршрут	Тип контейнера	Ставка июль 2024	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес, %
Москва – Новосибирск	20-футовый	36,5	36 – 39	+2%
	40-футовый	96,6	90 – 99	+39%
Москва – Красноярск	20-футовый	84,7	82 – 88	0%
	40-футовый	13,1	11 – 15	+1%
Москва – Владивосток	20-футовый	96,0	93 – 103	+8%
	40-футовый	150	144 – 160	-7%
Владивосток – Москва	20-футовый	194	192 – 198	+3%
	40-футовый	340	335 – 357	+4%

Импортные перевозки (FOR – FOR), долл.

Маршрут	Тип контейнера	Ставка июль 2024	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес, %
Сиань – Москва	40-футовый	7 350	7 300 – 7 400	+7%
Чунцин/Чэнду – Москва	40-футовый	7 480	7 450 – 7 500	+3%
Шанхай/Нинбо – Москва	40-футовый	8 104	8 050 – 8 150	+3%
Гуанчжоу – Москва	40-футовый	8 150	8 100 – 8 200	+7%

СОС – Carrier Owned Container. Контейнер является собственностью перевозчика; стоимость использования контейнера включается в стоимость перевозки.

CY – Container Yard. В стоимость перевозки включена операция по погрузке/выгрузке контейнера с терминала.

FOR – Free on Rail. В стоимость перевозки не включена операция по погрузке/выгрузке контейнера с терминала.

ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент (TEU). Условная единица учёта парка контейнеров и объёма контейнерных перевозок, за которую принят контейнер размерами 20 × 8 × 8,5 футов. Стандартный 20-футовый контейнер (20'DC, до 24 т груза) соответствует 1 ДФЭ. Стандартный 40-футовый контейнер (40'DV/HC, до 28 т груза) соответствует 2 ДФЭ.



Табл. 2 Ставки на перевозку грузов в контейнерах СОС

Импортные перевозки в мультимодальном сообщении

Маршрут	Тип контейнера	Ставка июль 2024	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес, %
Морской фрахт (FILO, drop-off = 0 (в Москве)), долл.				
Шанхай/Нинбо – порты Дальнего Востока	20-футовый	2 292	2 200 – 2 400	+11%
	40-футовый	4 089	3 900 – 4 320	+21%
Шэньчжэнь/Гуанчжоу – порты Дальнего Востока	20-футовый	2 619	2 500 – 2 750	+23%
	40-футовый	4 821	4 500 – 5 050	+31%
Железнодорожная перевозка (CY – FOR), тыс. руб. без НДС				
Порты Дальнего Востока – Москва	20-футовый	171	168 – 173	+9%
	40-футовый	295	288 – 310	+14%

Табл. 3 Ставка оператора на предоставление полувагона под перевозку контейнеров (без оплаты железнодорожного тарифа), тыс. руб. без НДС

Маршрут	Рыночный диапазон июль 2024
Порты Дальнего Востока – терминалы Сибири (Западно-Сибирская ж.-д.)	26 – 37

Drop-off – сбор за возврат контейнера собственности перевозчика в месте, отличном от места назначения, указанного в коносаменте перевозчика.

FILO – Free In and Liner Out. Погрузка контейнера на судно в порту отправки осуществляется за счёт грузоотправителя, выгрузка в порту назначения осуществляется за счёт перевозчика.

н/д – нет данных, опросы проводятся с июня 2024 г.



Экспортёрам платят не только за товары, но и за контейнеры

- Ситуация с нехваткой порожнего контейнерного оборудования в Китае остаётся тяжелой, однако постепенно стабилизируется. Участники рынка связывают это с передислокацией контейнеров внутри КНР (их активно перевозят из центральных провинций в приморские). На этом фоне ставки выдачи контейнеров в Китае под перевозку грузов в Россию немного снизились; за последний месяц они упали на 100 – 300 долл. Стоимость пользования контейнером на маршруте Сиань – Москва оценивается в июле в 2 600 – 2 800 долл., а на маршруте Шанхай – Москва в 2 750 – 2 900 долл.
- Растущий дисбаланс экспортных и импортных контейнерных потоков в России вынуждает владельцев оборудования увеличивать субсидии за пользование тарой на экспортных маршрутах в Китай. Субсидии на аренду контейнера в Москве, учитываемые в общей стоимости транспортировки грузов в КНР, стали достигать 1 800 долл. В Новосибирске и Екатеринбурге владельцы 40-футовых контейнеров готовы заплатить грузоотправителю до 1 500 долл. при перевозке тары в Китай.
- Субсидии за пользование контейнерами предоставляются и при перевозках во внутрироссийском сообщении. В июле максимальный размер субсидии за пользование 40-футовым контейнером может превышать 100 тыс. руб. и закладывается в стоимость перевозки при выдаче тары в Москве, Новосибирске или Екатеринбурге и сдаче в Иркутске.

Табл. 4. Ставки пользования контейнерами, 40 футов, долл.

Локация выдачи	Локация сдачи	Ставка июль 2024	Рыночный диапазон
Москва	Китай (основные порты)	-1 700, субсидия	(-1 800) – (-1 600), субсидия
Санкт-Петербург	Китай (основные порты)	-1 267, субсидия	(-1 300) – (-1 200), субсидия
Новосибирск	Китай (основные порты)	-1 433, субсидия	(-1 500) – (-1 300), субсидия
Екатеринбург	Китай (основные порты)	-1 420, субсидия	(-1 500) – (-1 300), субсидия
Красноярск	Китай (основные порты)	93	(-100) – 150
Иркутск	Китай (основные порты)	680	600 – 700
Китай (основные порты)	Москва	2 877	2 750 – 3 000

Источник: ЦЦИ



Табл. 5 Стоимость новых контейнеров

Тип контейнера	Локация приобретения, валюта	Рыночный диапазон июль 2024	Динамика, мес/мес, %
20-футовый	Китай, долл.	2 500 – 2 800	0%
40-футовый		3 700 – 4 100	0%
20-футовый	Москва, тыс. руб. без НДС	160 – 180	0%
40-футовый		225 – 255	0%

Табл. 6 Стоимость аренды контейнеров, руб./сут. без НДС

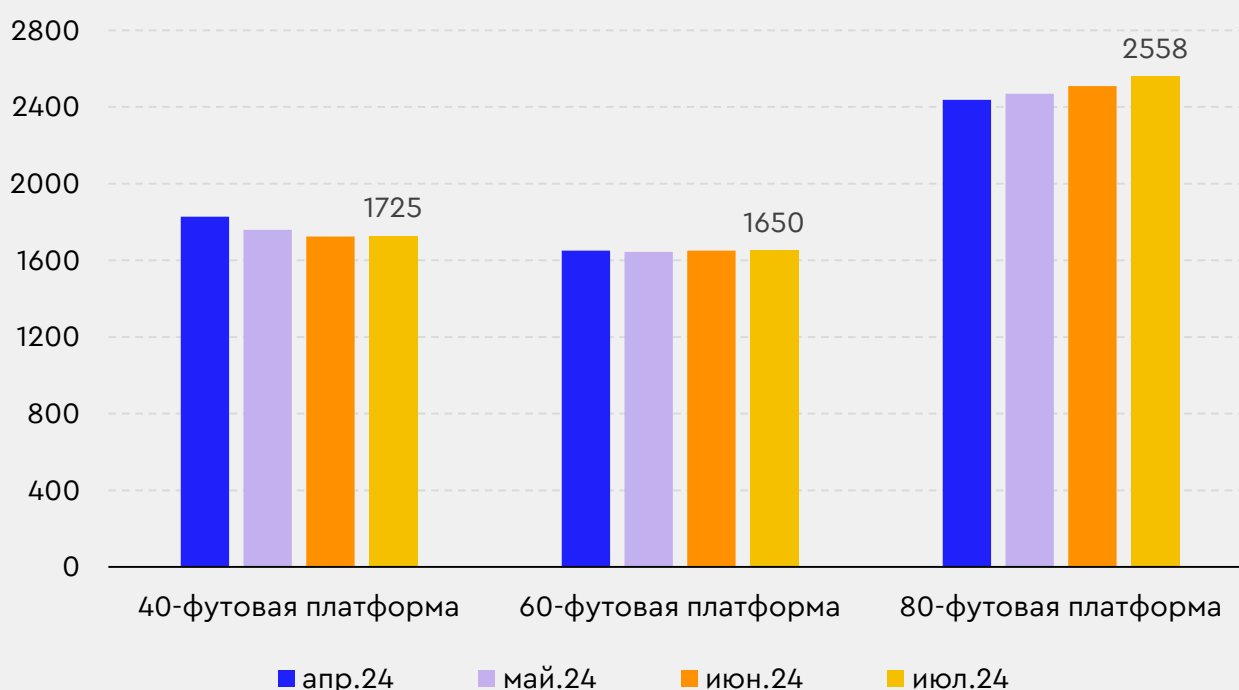
Тип контейнера	Примечание	Рыночный диапазон июль 2024	Динамика, мес/мес, %
20-футовый	Долгосрочная аренда, выдача и сдача в Москве	350 – 500	0%
40-футовый		450 – 600	0%



Локальные дефициты фитинговых платформ резко обострились

- Ставки аренды фитинговых платформ в июле сохранили свои значения для 40- и 60-футовых платформ на уровне 1 725 руб./сут. без НДС и 1 650 руб./сут. без НДС соответственно и выросли для наиболее востребованного типа платформ (до 2 558 руб./сут. без НДС для 80-футовых платформ).
- 26 июля 2024 г. Банк России на заседании совета директоров повысил ключевую ставку до 18%, в связи с чем среднесуточные лизинговые платежи за вагоны-платформы, привязанные к ставке ЦБ РФ, выросли на 250 руб. Рост стоимости лизинга может сделать его ещё менее доступным инструментом для пополнения вагонного парка и привести к росту ставок аренды платформ в условиях их дефицита на сети РЖД.
- Наиболее острой темой контейнерного рынка в июле стала нехватка фитинговых платформ под погрузку импортных контейнеров на терминалах Забайкалья и в портах Дальнего Востока. Затруднённый подвоз порожних платформ в эти локации связан с дисбалансом экспортного и импортного потоков, а также с напряженной ситуацией относительно доступа к инфраструктуре Восточного полигона. Из-за этого контейнеры накапливаются быстрее, чем терминалы успевают их отправить; средний срок ожидания их отгрузки стал превышать 20 суток.
- Частично решить эту проблему помогает вывоз контейнеров в полувагонах; в июне обновлён очередной рекорд по объёму таких отправок. Сегодня за счёт скидок со стороны ОАО «РЖД» подобная схема работает для вывоза контейнеров со станций Дальневосточной ж.-д., однако она не распространяется на Забайкалье.

Рис. 2. Ставки долгосрочной аренды фитинговых платформ, руб./пл.-сут. без НДС.



Источник: ЦЦИ



Табл. 7 Ставки аренды фитинговых платформ, руб./пл.-сут. без НДС

Тип платформы	Ставка июль 2024	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес, %
Фитинговая платформа 40-футовая	1 725	1 650 – 1 800	0%
Фитинговая платформа 60-футовая	1 650	1 600 – 1 700	0%
Фитинговая платформа 80-футовая	2 558	2 480 – 2 700	+2%

Табл. 8 Стоимость новых вагонов (поставка в 2025 г.), млн руб. без НДС

Тип платформы	Стоимость июль 2024	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес, %
Фитинговая платформа 40-футовая	5,0	4,8 – 5,2	0%
Фитинговая платформа 60-футовая	5,4	5,1 – 5,8	0%
Фитинговая платформа 80-футовая	5,9	5,6 – 6,3	0%

Табл. 9 Индикативный расчёт* лизингового платежа за фитинговую платформу**, руб./сут. без НДС.

		Цена вагона, руб. без НДС					
		4 700 000	5 000 000	5 300 000	5 600 000	5 900 000	6 200 000
		Среднесуточный лизинговый платёж за платформу***, руб. без НДС					
Ключевая ставка ЦБ РФ	14%	2 063	2 194	2 326	2 458	2 589	2 721
	16%	2 252	2 396	2 539	2 683	2 827	2 971
	18%	2 445	2 601	2 757	2 913	3 069	3 226
	20%	2 642	2 811	2 979	3 148	3 317	3 485
	22%	2 843	3 024	3 206	3 387	3 569	3 750

* не является офертой.

** индикативный расчёт приведён без учёта страхования, условий оплаты и поставки.

*** при условии авансового платежа – 20%; срока лизинга – 10 лет; выкупного платежа («баллона») в конце срока лизинга – 30%; плавающей процентной ставки – 21,0% (ключевая ставка ЦБ РФ на конец июля 2024 г. + 3,0%).



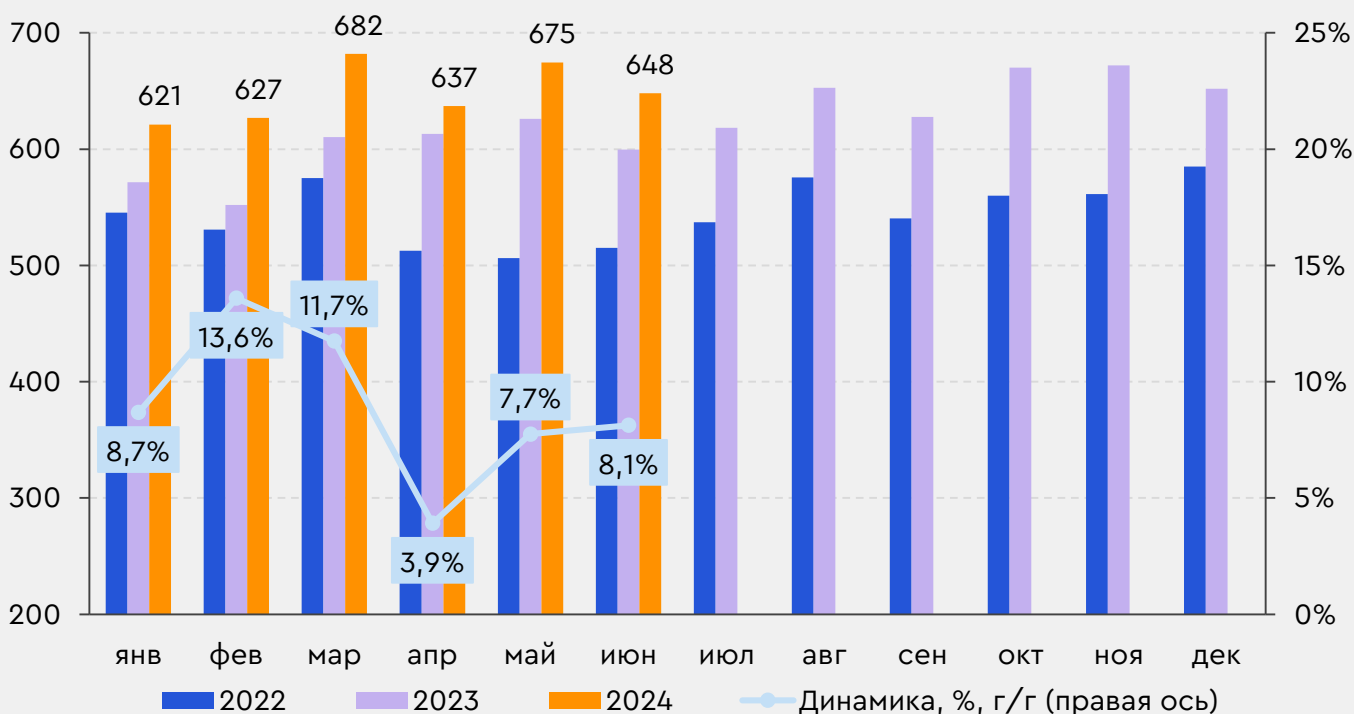
Позитив контейнерного рынка обязан транзиту

- Перевозки грузов в контейнерах по сети РЖД наравне с перевозками удобрений в вагонах-хoppers продолжают показывать самые высокие темпы прироста в годовом выражении. В июне по железной дороге во всех видах сообщения перевезено 648,2 тыс. ДФЭ (+8,1% г/г). По итогам 1 пол. 2024 г. перевозки гружёных и порожних контейнеров составили 3 891 тыс. ДФЭ и выросли на 8,9% г/г. Для сравнения: погрузка всех видов грузов на сеть РЖД за 6 мес. 2024 г. отстаёт от аналогичного показателя 2023 г. на 3,0%.
- Транзитные перевозки контейнеров уже четвертый месяц подряд обновляют рекорды, в июне они выросли до 114,8 тыс. ДФЭ (+77% г/г). Китайская железная дорога продолжает увеличивать планы по выходу контейнерных поездов в Европу, а Беларусь поддерживает

высокие объёмы экспорта через порты Балтики и российские сухопутные п/п. В совокупности это будет сохранять объёмы транзита по сети РЖД и в дальнейшем.

- Отправки контейнеров в экспортном и импортном сообщениях в июне 2024 г. снизились как к показателям предыдущего месяца, так и в годовом выражении. Самая слабая динамика у экспорта; он упал до 128,9 тыс. ДФЭ (-11% мес./мес.). Снижение экспортных поставок коснулось большинства номенклатур грузов. Уже в июле серьёзное падение объёмов может коснуться и импорта: в восточных портах и на терминалах Забайкалья существенно выросли сроки перегруза контейнеров, возможно снижение грузовой базы из-за проблем с платежами.

Рис. 3 Перевозка гружёных и порожних контейнеров по сети РЖД, тыс. ДФЭ/мес.



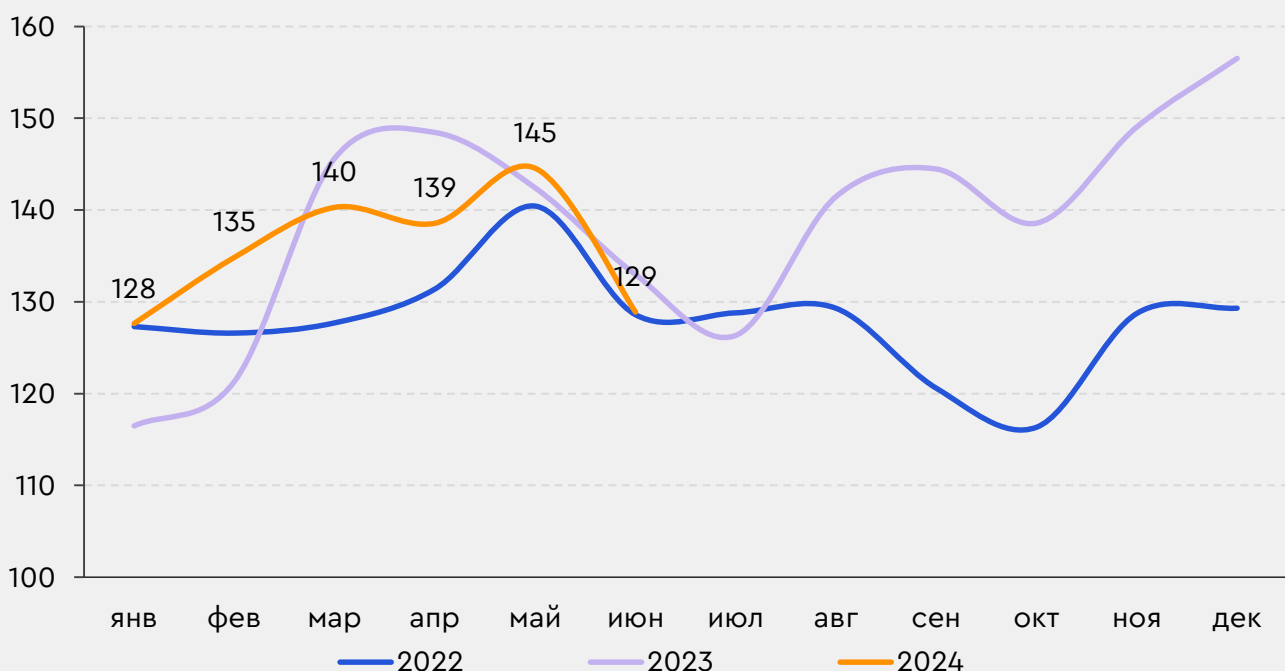
Источник: РЖД, оценки ЦЦИ



Рынок не может решить проблему дисбаланса контейнерных перевозок

- Если импортные перевозки в течение всего 2024 г. имеют тенденцию к снижению (г/г), то экспорт не имеет чёткого тренда. По итогам 6 мес. этого года объёмы экспорта близки к объёмам первой половины 2023 г. Несмотря на то, что импортные потоки значительно превышают экспорт, разница между ними сокращалась и в марте составила всего 9 тыс. ДФЭ. В июне ситуация изменилась. За счет падения экспорта, дисбаланс торговых потоков вырос до максимального в этом году значения: по железной дороге в Россию въехало на 23 тыс. ДФЭ больше, чем выехало.
- Сильнее всего дисбалансы проявляются в Приморском крае: в морские порты и на сухопутные пограничные переходы региона в июне поступило 84,2 тыс. ДФЭ импортных контейнеров против 29,7 тыс. ДФЭ экспортных. За счёт увеличения поставок угля и ограничений на отправку контейнеров в восточном направлении, введённых в марте, контейнерным грузам стало сложнее попасть на мировые рынки.
- Удобрения, зерно, жмыхи и шрот, а также продукты перемола – номенклатуры грузов, которые в июне увеличили экспортные отправки к показателям 2023 г. При этом экспорт целлюлозы, а также химикатов в контейнерах снизился на 9% и 12% г/г соответственно. География экспортных поставок остаётся стабильной и концентрированной на отправках из Сибири. На три крупнейших региона-экспортёра (Иркутская обл., Красноярский край и Новосибирская обл.) приходится почти треть всего контейнерного экспорта России.

Рис. 4 Перевозки гружёных и порожних контейнеров по сети РЖД в экспортном сообщении, тыс. ДФЭ/мес.



Источник: РЖД, оценки ЦЦИ



Рис. 5 Номенклатура и направления контейнерного экспорта* железнодорожным транспортом в июне 2024 г., тыс. ДФЭ

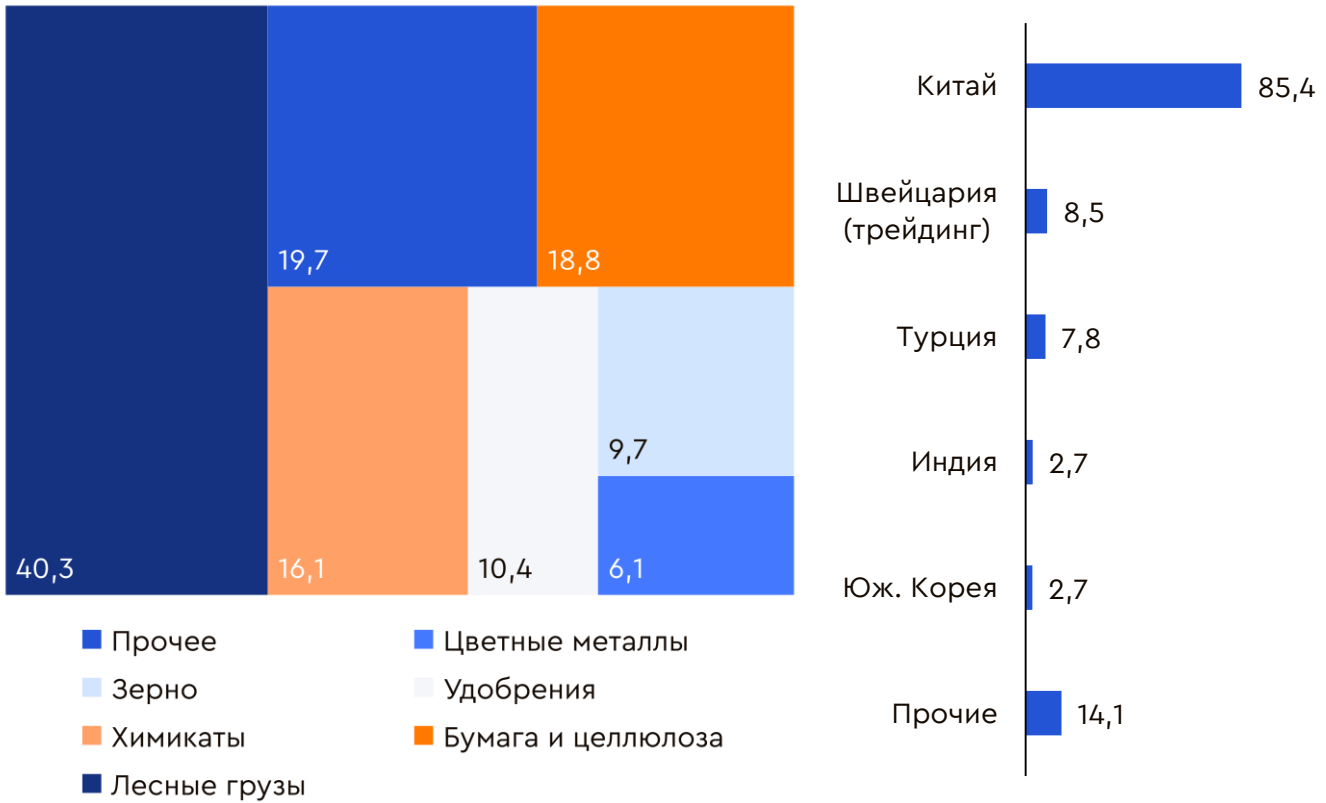
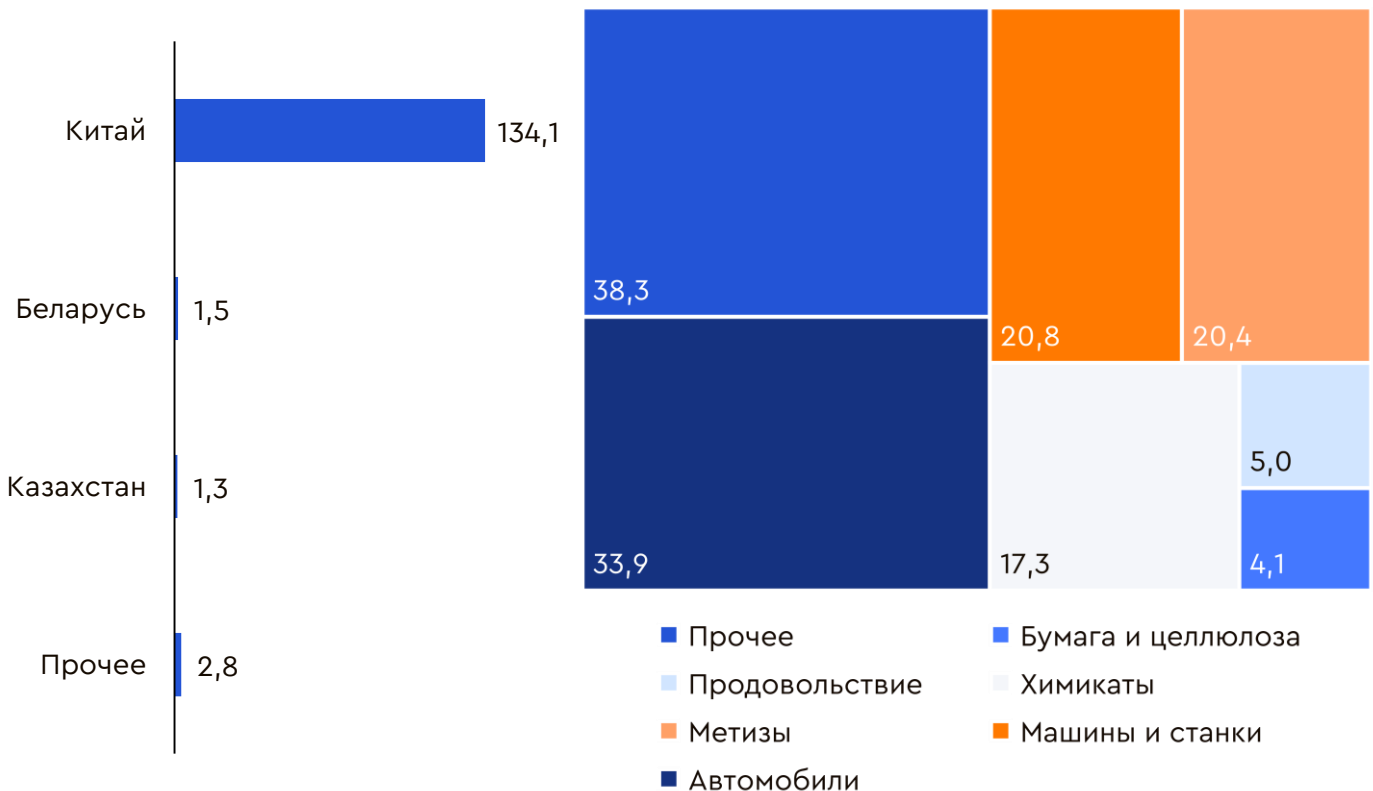


Рис. 6 Номенклатура и направления контейнерного импорта* железнодорожным транспортом в июне 2024 г., тыс. ДФЭ

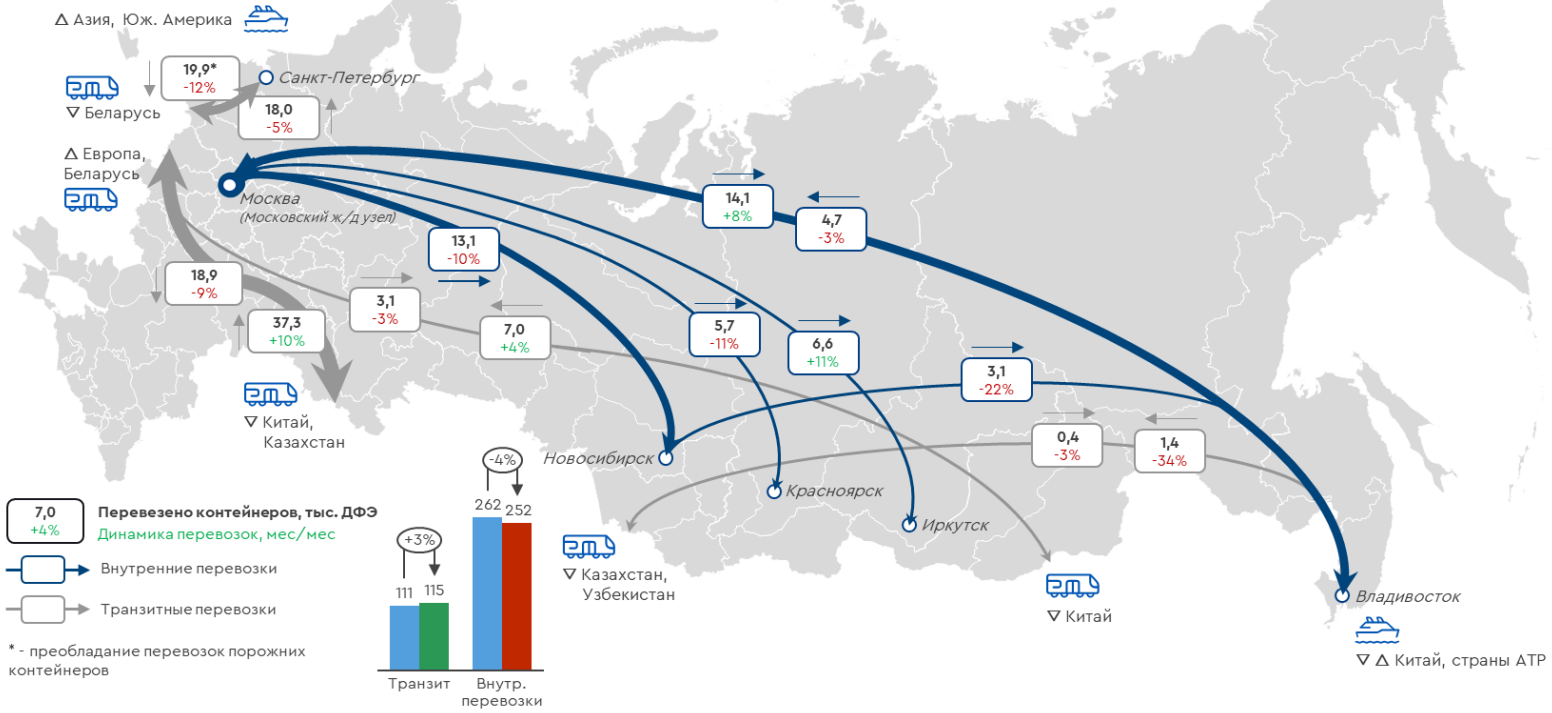


* - только гружёные контейнеры

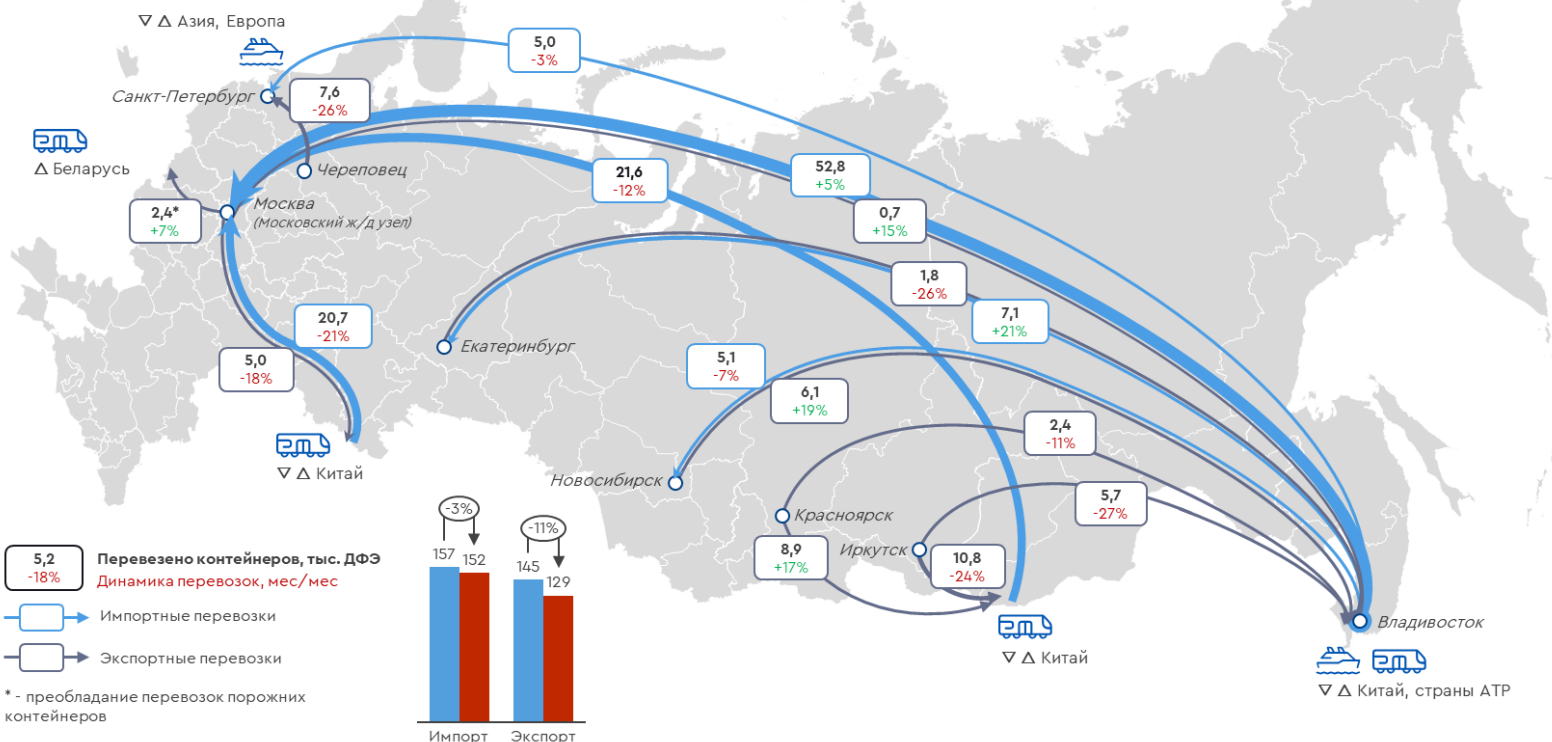
Источник: РЖД, оценки ЦЦИ



Основные направления внутренних и транзитных контейнерных перевозок в июне 2024 г. в динамике к маю 2024 г. (мес./мес.), тыс. ДФЭ



Основные направления импортных и экспортных контейнерных перевозок в июне 2024 г. в динамике к маю 2024 г. (мес./мес.), тыс. ДФЭ





Начальник
Центра ценовых индексов

Наталья Порохова



+7 (916) 5788559

Natalya.Porokhova@gazprombank.ru

Аналитик
Центра ценовых индексов

Роман Шагалов



+7 (950) 3661686

Roman.shagalov@gazprombank.ru

Подписки, запрос демо:



Forecast.Center@gazprombank.ru

Котировки и аналитика

Нефть, нефтепродукты

Газ

Уголь

Удобрения

Метанол

Пшеница

Подсолнечное масло

Сухопутная логистика

Морская логистика

Консенсус- прогнозы

Валюты и ставки

Добыча и экспорт газа

Урожай и экспорт зерновых и масличных

Коммерческая недвижимость

При формировании ценовых индикаторов на конкретных рынках Центр ценовых индексов опирается на специализированные методологии, разработанные и утвержденные независимым от блока оценки методологическим комитетом. Методологии раскрывают основные принципы и подходы работы Центра ценовых индексов, а также типовые условия сделок, которые учитываются при формировании ценовых индикаторов.

© Центр ценовых индексов 2024. Все права защищены. Любое копирование, перепечатка или последующее распространение информации Центра ценовых индексов, в том числе производимое путем кэширования, кадрирования или использования аналогичных средств, запрещено без предварительного письменного согласия со стороны Центра ценовых индексов.

Ограничение ответственности

Центр ценовых индексов не несет ответственности за причинение любого ущерба или убытков, возникших в связи с тем, что лицо полагалось на возможность использования Информации в определенных целях, и исключает любую другую ответственность, возникшую в связи с использованием Информации или связанную с ней.