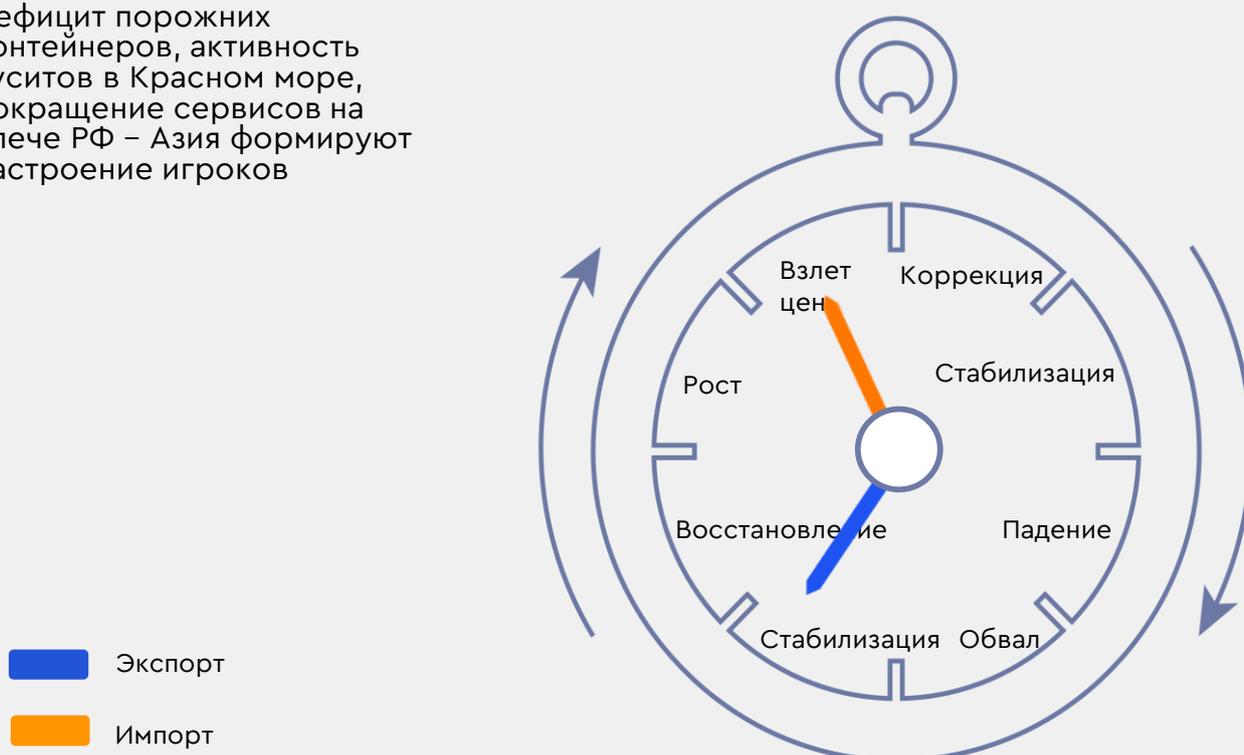


Ставки на морской фрахт контейнеров на исторически высоком уровне

- Мировой рынок ставок на перевозки контейнеров морем уверенно растет с начала года, и предпосылок к снижению ставок пока нет.
- Несмотря на рост ставок, российские порты увеличивают объёмы переваливаемого груза после ухода мировых линий в 2022 г.
- Россия не отстает от мировой динамики роста цен на контейнерные перевозки.
- На фоне быстрого роста ставок фрахта, перевозчики отдают предпочтение спотовым сделкам, как гораздо более прибыльным в моменте, снижая объёмы контрактных перевозок.

Барометр рыночных настроений*

Дефицит порожних контейнеров, активность хуситов в Красном море, сокращение сервисов на плече РФ – Азия формируют настроение игроков



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

Табл. 1 Ставки на перевозку грузов в контейнерах СОС в экспортном направлении на условиях LIFO

Порт отправления	Порт назначения	Тип контейнера	Ставка июнь 2024 г., долл. США	Ставка июль 2024 г., долл. США	Динамика, м/м, %
Санкт-Петербург	Зап. Индия (Mundra/Nhava Sheva)	20-футовый	2500	2390	- 4
Санкт-Петербург	Зап. Индия (Mundra/Nhava Sheva)	40-футовый	3000	3000	0
Санкт-Петербург	Прямые порты Китая*	20-футовый	1500	1700	13
Санкт-Петербург	Прямые порты Китая	40-футовый	1800	2000	11
Новороссийск	Прямые порты Китая	20-футовый	1800	1900	5
Новороссийск	Прямые порты Китая	40-футовый	2000	2250	13
Новороссийск	Зап. Индия (Mundra/Nhava Sheva)	20-футовый	2000	2000	0
Новороссийск	Зап. Индия (Mundra/Nhava Sheva)	40-футовый	2200	2300	4.5
Новороссийск	Турция (Ambarli)	20-футовый	800	1025	28
Новороссийск	Турция (Ambarli)	40-футовый	1000	1300	30

*Прямые порты Китая – порты, в которые доставка контейнера, осуществляется без дополнительных перевалок в транзитных портах

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

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 в порту отправки осуществляется за счёт грузоотправителя, и не включена в стоимость фрахта.

LIFO – Liner In Free Out. Выгрузка контейнера в порту назначения осуществляется за счёт грузополучателя, и не включена в стоимость фрахта

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 в импортном направлении на условиях FILO

Порт отправления	Порт назначения	Тип контейнера	Ставка июнь 2024, долл. США	Ставка июль 2024, долл. США	Динамика, м/м, %
Зап. Индия (Mundra/Nhava Sheva)	Санкт-Петербург	20-футовый	2800	2800	0
Зап. Индия (Mundra/Nhava Sheva)	Санкт-Петербург	40-футовый	3400	3400	0
Прямые порты Китая	Санкт-Петербург	20-футовый	4800	5000	4
Прямые порты Китая	Санкт-Петербург	40-футовый	7200	7500	6
Прямые порты Китая	Новороссийск	20-футовый	5200	5525	0
Прямые порты Китая	Новороссийск	40-футовый	7900	7950	0
Зап. Индия (Mundra/Nhava Sheva)	Новороссийск	20-футовый	2900	2700	-6
Индия (Mundra/Nhava Sheva)	Новороссийск	40-футовый	3600	3300	-8
Турция (Ambarli)	Новороссийск	20-футовый	700	700	0
Турция (Ambarli)	Новороссийск	40-футовый	800	800	0

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

Drop-off – сбор за возврат контейнера собственности перевозчика в месте, отличном от места назначения, указанного в коносаменте перевозчика. Ставки в таблице приведены с условием сдачи порожних контейнеров в портах назначения

FILO – Free In and Liner Out. Погрузка контейнера в порту отправки осуществляется за счёт грузоотправителя, и не включена в стоимость фрахта.

LIFO – Liner In Free Out. Выгрузка контейнера в порту назначения осуществляется за счёт грузополучателя, и не включена в стоимость фрахта

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. 3 Ставки на перевозку грузов в контейнерах SOC в импортном направлении на условиях FILO

Порт отправления	Порт назначения	Пункт сдачи контейнера	Тип контейнера	Ставка июнь 2024, долл. США
Lianyungang, Xiamen, Dalian	Санкт-Петербург	Москва / Санкт-Петербург	20-футовый	1000
			40-футовый	3000
Qingdao, Taicang, Shanghai, Shenzhen, Shekou, Yanntian	Санкт-Петербург	Москва / Санкт-Петербург	20-футовый	1100
			40-футовый	3200
Tianjin, Huangpu	Санкт-Петербург	Москва / Санкт-Петербург	20-футовый	1100
			40-футовый	3000
Ningbo	Санкт-Петербург	Москва / Санкт-Петербург	20-футовый	1100
			40-футовый	2500
Xian	Санкт-Петербург	Москва / Санкт-Петербург	20-футовый	1100
			40-футовый	2800
Busan Busan	Санкт-Петербург	Москва / Санкт-Петербург	20-футовый	1200
	Санкт-Петербург	Москва / Санкт-Петербург	40-футовый	2500
Haiphong / Ho Chi Minh	Санкт-Петербург	Москва / Санкт-Петербург	20-футовый	1000
			40-футовый	1800

SOC – Shipper Owned Container. Контейнер является собственностью отправителя; стоимость использования контейнера не включается в стоимость перевозки и должна быть учтена дополнительно
Drop-off – сбор за возврат контейнера собственности перевозчика в месте, отличном от места назначения, указанного в коносаменте перевозчика. Ставки в таблице приведены с условием сдачи порожних контейнеров в портах назначения

FILO – Free In and Liner Out. Погрузка контейнера в порту отправки осуществляется за счёт грузоотправителя, и не включена в стоимость фрахта.

LIFO – Liner In Free Out. Выгрузка контейнера в порту назначения осуществляется за счёт грузополучателя, и не включена в стоимость фрахта

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. 4 Тарифы на предоставление контейнеров в аренду в экспортном направлении

Место выдачи контейнера	Пункт возврата контейнера	Тип контейнера	Ставка июнь 2024, долл. США	Нормативный срок аренды, дней	Размер неустойки, долл. США / сутки
Санкт-Петербург	Китай (Ningbo, Shanghai, Qingdao, Tianjin, Huangpu, Shenzhen, Lianyungang, Taicang)	20-футовый	0	95	5
		40-футовый	1100 (субсидия)	95	8
Санкт-Петербург	Корея (Busan)	20-футовый	200	95	5
		40-футовый	500 (субсидия)	95	8
Санкт-Петербург	Вьетнам (Haiphong, Ho Chi Minh City)	20-футовый	300	95	5
		40-футовый	500 (субсидия)	95	8
Санкт-Петербург	Mersin, Izmir, Gebze Izmir (+100 USD), Gebze, Mersin, Ambarli(+200 USD)	20-футовый	150	95	5
		40-футовый	0	95	8
Москва	Китай (Ningbo, Shanghai, Qingdao, Tianjin, Huangpu, Shenzhen, Lianyungang, Taicang)	20-футовый	300 (субсидия)	95	5
		40-футовый	1200 (субсидия)	95	8
Москва	Корея (Busan)	20-футовый	0	95	5
		40-футовый	500 (субсидия)	95	8
Москва	Вьетнам (Haiphong, Ho Chi Minh City)	20-футовый	200	95	5
		40-футовый	500 (субсидия)	95	8
Москва	Mersin, Izmir, Gebze Izmir (+100 USD), Gebze, Mersin, Ambarli(+200 USD)	20-футовый	150	95	5
		40-футовый	0	95	8

Источник: ЦЦИ

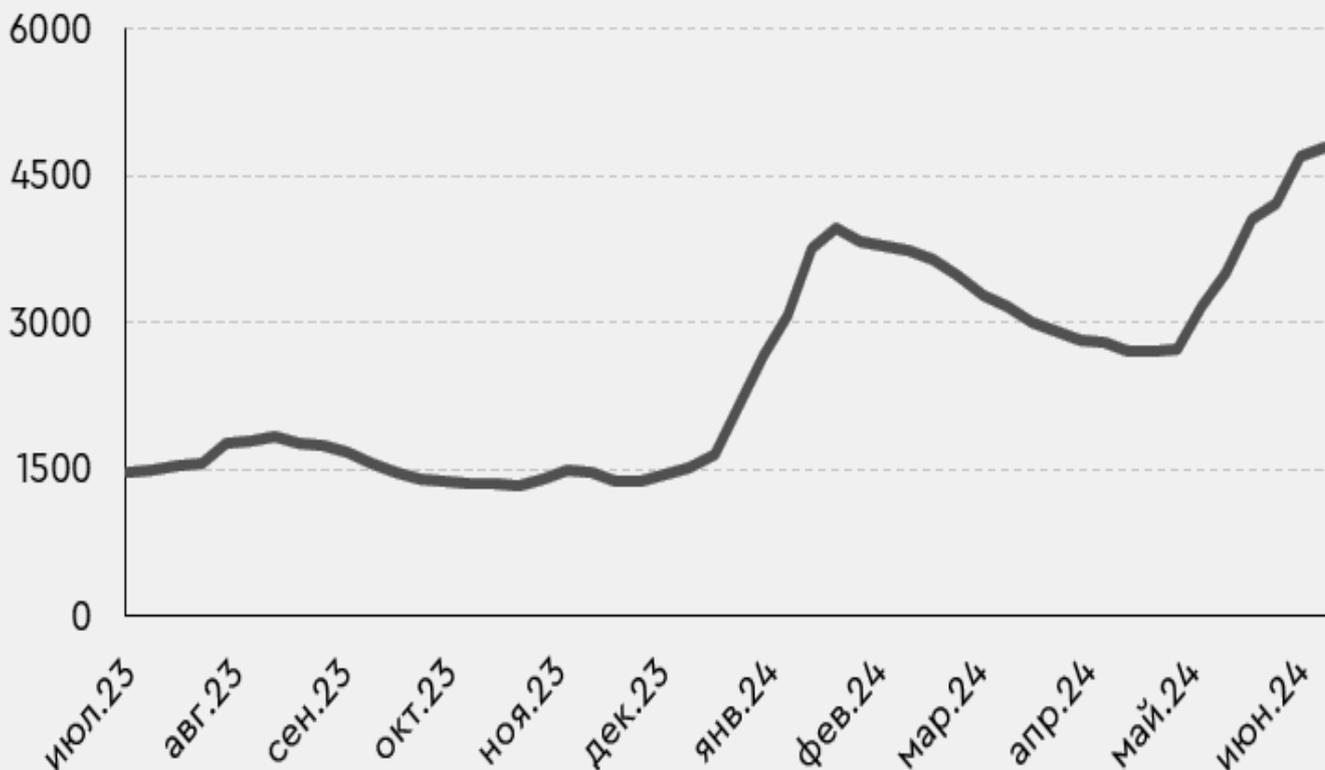
Табл. 5 Тарифы на предоставление контейнеров в аренду в импортном направлении со сдачей порожних в Москве/Санкт-Петербурге

Место выдачи контейнера	Тип контейнера	Ставка июнь 2024, USD	Нормативный срок аренды, дней	Размер неустойки, долл. США / сутки
Tianjin, Китай	20-футовый	1100	60	5
	40-футовый	3000	60	8
Shanghai, Qingdao, Yantian, Shenzhen, Taicang, Shekou, Китай	20-футовый	1100	60	5
	40-футовый	3200	60	8
Lianyungang, Китай	20-футовый	1000	60	5
	40-футовый	3000	60	8
Ningbo, Китай	20-футовый	1100	60	5
	40-футовый	2500	60	8
Xiamen, Китай	20-футовый	1000	60	5
	40-футовый	3000	60	8
X'ian, Китай	20-футовый	1000	60	5
	40-футовый	2800	60	8
Dalian, Китай	20-футовый	1000	60	5
	40-футовый	3000	60	8
Huangpu, Китай	20-футовый	1100	60	5
	40-футовый	3000	60	8
Busan, Корея	20-футовый	1200	60	5
	40-футовый	2500	60	8
Hai Phong, Ho Chi Minh City, Вьетнам	20-футовый	1000	60	5
	40-футовый	1800	60	8
Gebze, Aliaga (Ardep), Mersin, Ambarli, Турция	20-футовый	500	60	10
	40-футовый	600	60	10

Изменение маршрутов обострило торговый дисбаланс

- Проблема с безопасным проходом судов в Красном море, появившаяся в декабре 2023 г., вынудила перевозчиков менять маршруты, направляя суда вокруг Африки (мыса Доброй Надежды), что повлекло за собой увеличение эксплуатационных расходов и сбои в цепочках поставок.
- Неожиданное замедление роста ряда мировых экономик привело к дисбалансу торговли традиционными контейнерными грузами, что, в совокупности с изменением традиционных маршрутов, определило возникновение острого дефицита контейнеров.
- Перевозчики стали отказываться от традиционной стратегии, направленной на заключение долгосрочных договоров.
- Спотовые отправки, гораздо более прибыльные в моменте, получают приоритет.
- Резкий рост спотовых цен на перевозки привел к дефициту наличия мест на судах, поскольку фрахтователи пытаются зарезервировать место на судне как можно раньше.
- Специальные условия на сверхнормативное использование контейнеров все реже подтверждаются собственниками. Оборачиваемость контейнерного оборудования стала важнейшим ценоопределяющим фактором.

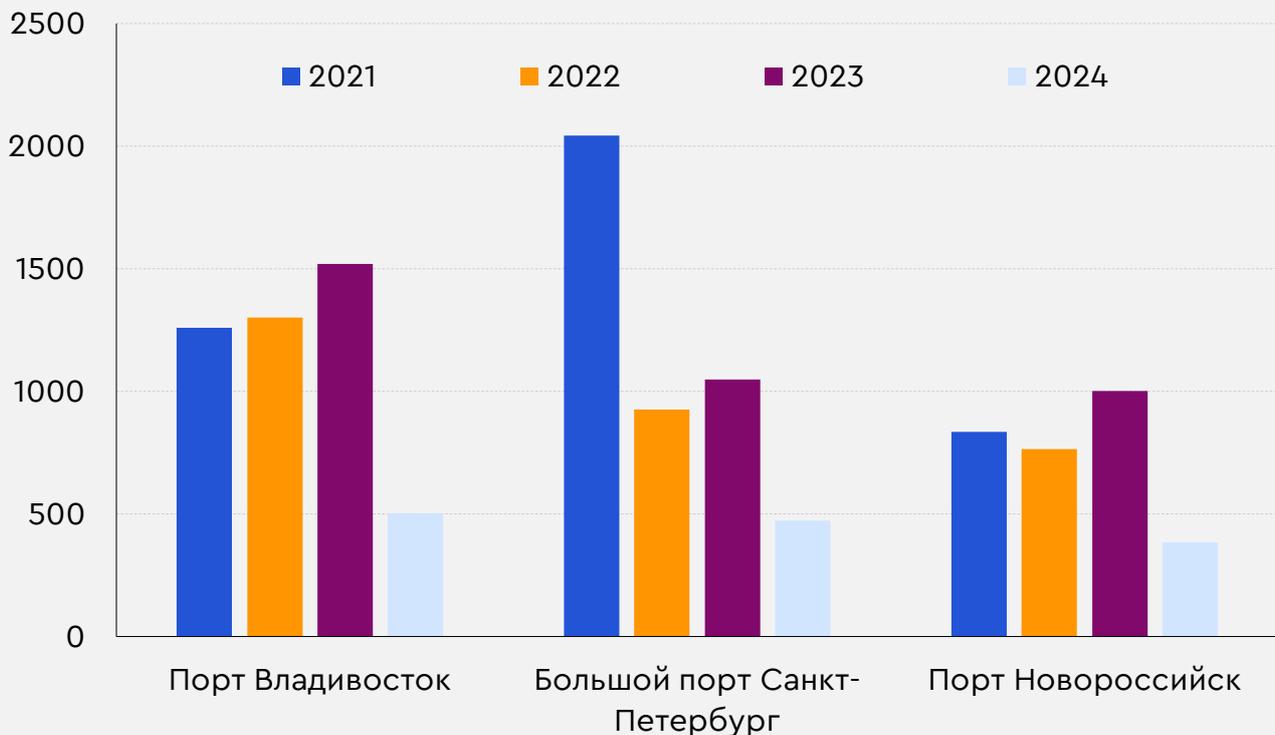
Рис. 1. Динамика индекса WCI от компании Drewry



Российские порты меняют лидеров

- Порт Владивосток – лидер 2023 г. по объему переваливаемых контейнеров и единственный морской хаб, демонстрировавший рост после ухода мировых контейнерных перевозчиков в 2022 г., что объясняется традиционным азиатским направлением обслуживаемых грузопотоков
- Порт Новороссийск продемонстрировал рост в 2023 г. за счет увеличения контейнерных перевозок с Турцией и Индией.
- Порт Санкт-Петербург – самый пострадавший от ухода международных линий порт: падение грузооборота составило в 2022 г. 55% по сравнению с 2021 г. Тем не менее, в 2023 г. зафиксировано увеличение количества обрабатываемых контейнеров, а по динамике переваливаемых контейнеров в 2024 г. он не сильно отстает от лидера Владивостока.

Рис. 2. Контейнерный оборот в главных контейнерных портах России в тыс. ДФЭ*



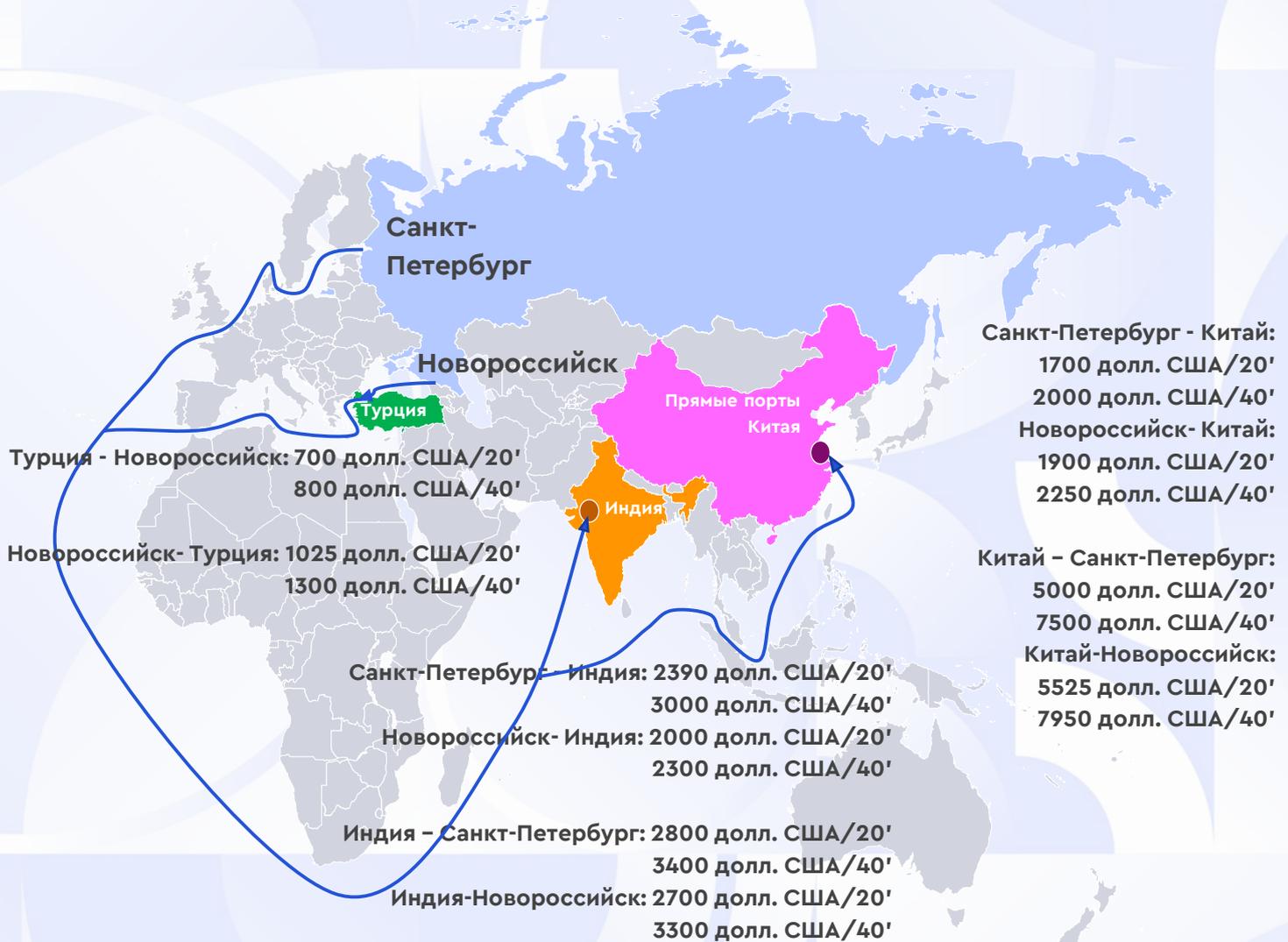
*ДФЭ – условная единица измерения контейнерных грузопотоков, эквивалентная стандартному 20-футовому контейнеру.



Импорт ставит ценовые рекорды

- Ставки на импортный фрахт из Китая в июле достигли рекордного значения (без учета периода пандемии) в связи с дефицитом порожнего контейнерного оборудования у основного торгового партнера России – Китая. В то же время, ставки на индийские маршруты подешевели, в связи с падением экспортных грузопотоков.
- Тем не менее, из-за сложностей в организации финансовых переводов в Китай, объёмы импорта снизились, и некоторые перевозчики демонстрируют готовность обсуждать улучшение ставок из Китая в рамках конкуренции за грузопотоки не только между компаниями, но и с железной дорогой.
- Ставки на экспорт стабилизировались. Некоторые перевозчики готовы предлагать скидки в диапазоне 100-200 долл. США под конкретный лот (6-12 % от первого предложения). На экспортные грузопотоки в Индию размер скидки может быть повышенным. Тем не менее, высокий уровень компенсаций от собственников контейнеров за эвакуацию порожних контейнеров в Китай ограничивает возможные скидки на фрахт размером субсидии.
- Швейцарский перевозчик MSC, единственный официально сохранивший операции на российском рынке, занимает безоговорочное первое место в Санкт-Петербурге и Новороссийске среди перевозчиков по количеству перевезенных контейнеров. Среднее количество судозаходов MSC превысило аналогичный показатель 2022 г.
- В связи со значительной контейнеризацией экспорта Россия остается привлекательной для мирового линейного судоходства страной. В связи с этим, а также на волне коммерческого успеха линии MSC, наблюдается непубличное возобновление операций другими перевозчиками, ранее покинувшими рынок.
- География складывающихся грузопотоков начинает оказывать влияние на контейнерные ставки: Санкт-Петербург все более ориентируется на Юго-восточную Азию и Латинскую Америку, Новороссийск предлагает широкий сервис в Турцию, северную Африку и страны MENA, Владивосток сконцентрирован на Юго-Восточной Азии.
- Стратегии продаж фрахта российских и китайских линий отличаются. Российские линии, не имея возможности вывести суда из ротации на сложившихся маршрутах, более открыты к диалогу о скидках под конкретные партии товара. Китайские линии, имея возможность вывести судно на другой трейд, заменив его меньшим по вместимости, принимают выжидательную позицию, ожидая перебуковки у конкурентов.

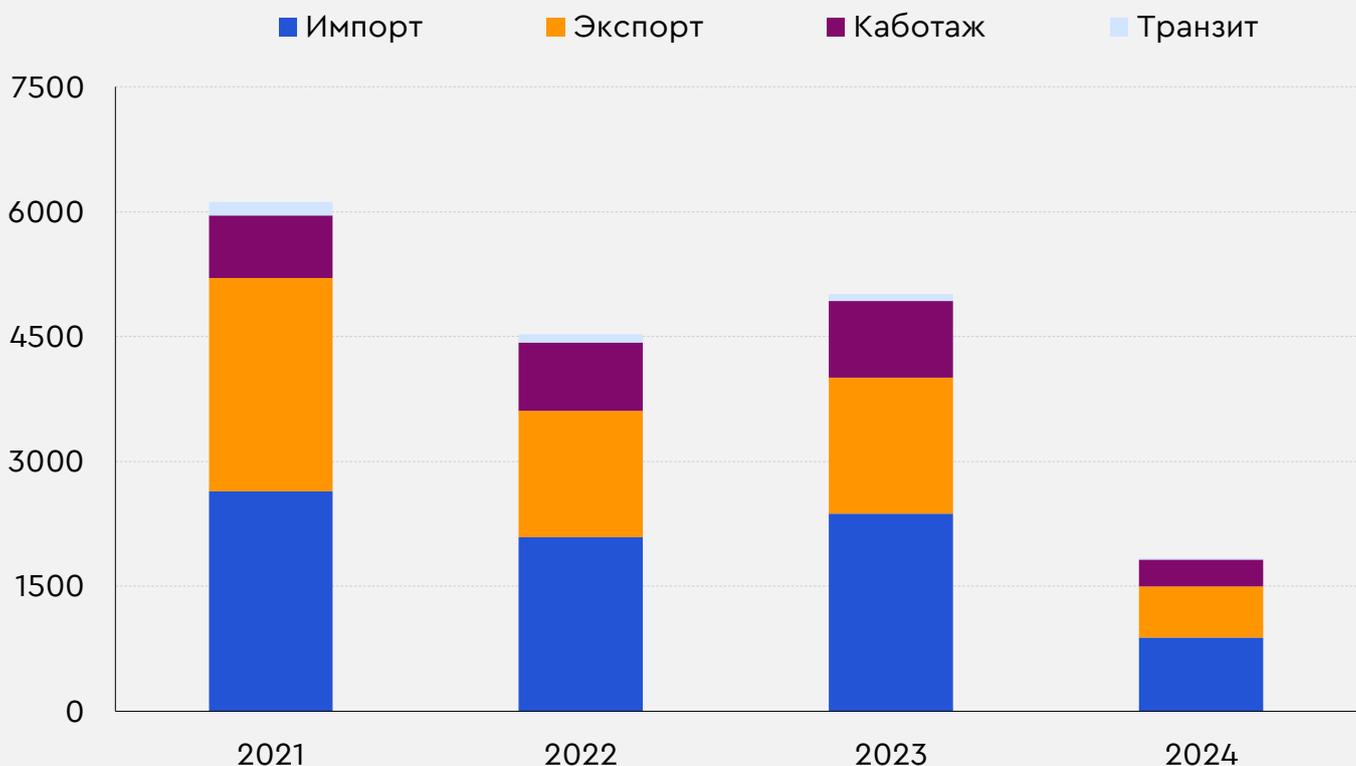
Рис.3 Ставки на перевозки контейнеров: экспорт и импорт



Дефицит порожних контейнеров - основной ценообразующий фактор

- Географическая несбалансированность транспортных потоков повлекла за собой дефицит порожних контейнеров в одних регионах России и избыток в других.
- Собственники контейнеров вынуждены стимулировать использование своего оборудования путем предоставления арендатору компенсации при условии забора и сдачи контейнера в согласованных локациях, и, напротив, увеличивать ставку аренды при сдаче контейнеров в неудачных регионах с избытком.
- Рынок аренды крайне волатильный, поскольку ценообразование зависит от наличия контейнеров в одной локации и необходимости их в другой в моменте, поэтому ставки на аренду у одного собственника могут корректироваться в течение одной недели несколько раз. Премия за эвакуацию контейнера может достигать стоимости фрахта на СОС контейнер.
- Морские перевозчики, отслеживая размеры компенсации, регулируют свои тарифы для SOC и СОС контейнеров
- Длительное отсутствие экспортной перевозки побуждает некоторых владельцев контейнеров сдавать контейнеры в переработку на металлолом для погашения долгов за хранение.

Рис. 3. Направление грузопотоков в российских портах



Источники: ЦЦИ



Отчет подготовила

Начальник
Центра ценовых индексов

Наталья Порохова



+7 (916) 5788559



Natalya.Porokhova@gazprombank.ru

Подписки, запрос демо

[Котировки и аналитика](#)

[Нефть, нефтепродукты](#)

[Газ](#)

[Уголь](#)

[Удобрения](#)

[Метанол](#)

[Пшеница](#)

[Подсолнечное масло](#)

[Сухопутная логистика](#)

[Морская логистика](#)



Forecast.Center@gazprombank.ru

[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.