

Логистические ограничения не позволили фрахту снизиться вслед за мировыми трендами

- Ограничения на восточном железнодорожном полигоне снижают влияние рыночных факторов.
- Ставки оставались стабильными за исключением нескольких маршрутов.
- Дисбаланс в экспорте и импорте заставляет владельцев контейнеров повышать субсидии за использование своего оборудования.
- Ставки по мировым долгосрочным контрактам стали снижаться впервые с июня 2024 г.

Барометр рыночных настроений*

Участники рынка ожидают повышение экспортных ставок фрахта в ноябре в связи с ограничением пропускной способности восточного полигона.

 Экспорт
 Импорт

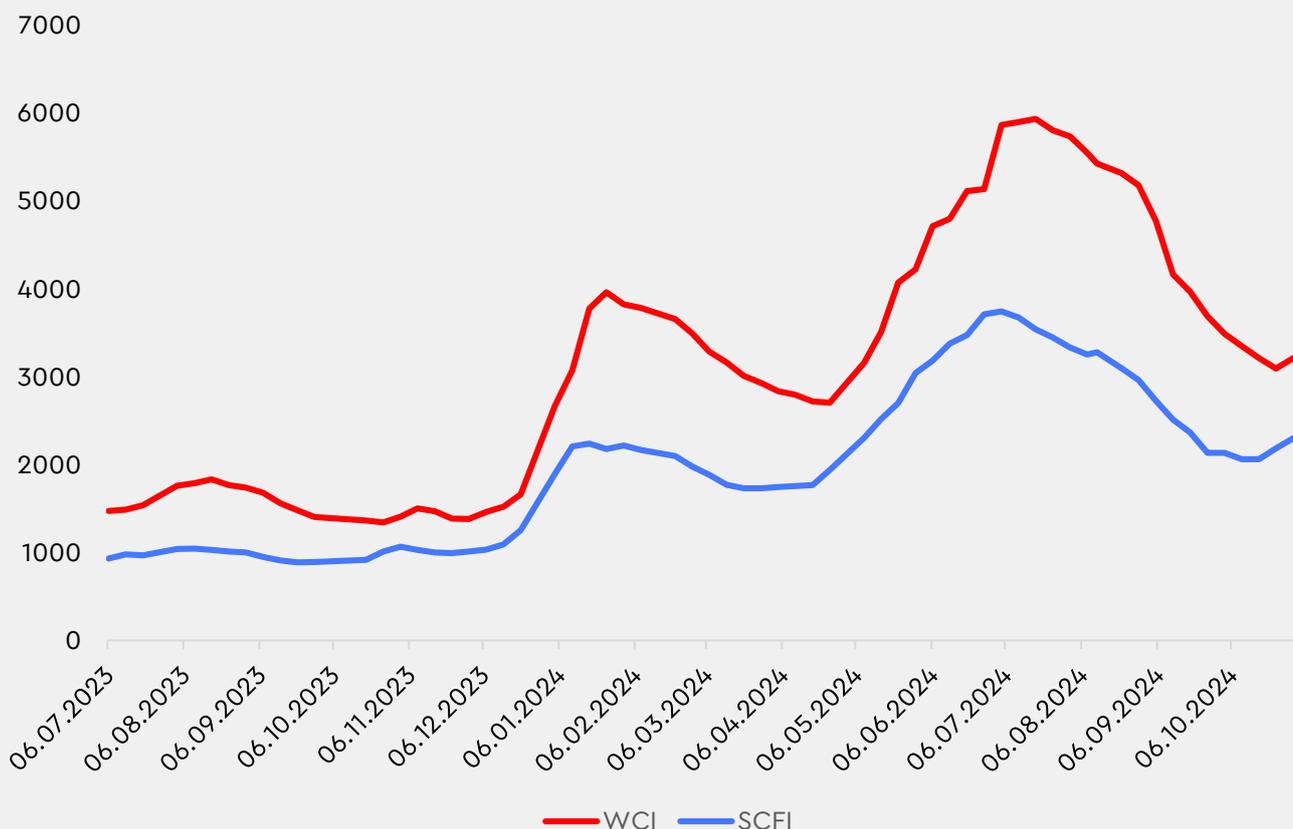


* отражает настроение опрошенных участников рынка и не является официальным прогнозом ЦЦИ по движению цен

Спотовый рынок потянул вниз долгосрочные контракты

- Мировые контейнерные индексы Drewry WCI и SCFI продолжили, начавшееся в августе, снижение, приблизившись к концу месяца к минимальным в 2024 г. значениями. Тренд на снижение в первую очередь задают ставки из портов Китая в Европу и Северную Америку. Слабый спрос на перевозки из Китая, праздничные дни Золотой недели и сбои в расписаниях из-за последствий тайфуна Бебинка (сильнейший за 75 лет тайфун, обрушившийся на Шанхай) способствовали снижению ставок.
- Забастовка профсоюза докеров в США продлилась всего 3 дня и не успела нанести серьезный экономический урон отрасли, однако все перевозчики ввели дополнительные надбавки к фрахту в США, компенсирующие понесенные расходы. Тем не менее, сохраняется дальнейшая угроза перевозкам на данном направлении, поскольку временное соглашение было подписано до 15 января 2025 г.
- Индекс аналитического агентства Xeneta XSI, отслеживающий ставки по долгосрочным контрактам на перевозки, снизился впервые с июня 2024 г. Текущий уровень на 5% ниже аналогичного периода в 2023 г. Продолжающееся снижение ставок на спотовые перевозки оказало влияние на контрактные ставки, что безусловно играет на руку грузоотправителям в преддверии традиционного обсуждения долгосрочных контрактов

Рис. 1 Динамика индексов контейнерных спотовых ставок Drewry WCI, долл./FEU и SCFI, долл./ДФЭ



Дефицит провозной мощности снижает влияние рынка

- Российский рынок контейнерных ставок оставался вдали от мировых трендов. Ставки на перевозки по маршруту Россия – Китай по большей части направлений оставались стабильно высокими. Единственным заметно подешевевшим стало экспортное направление на маршруте Новороссийск – Китай.
- Основной причиной низких темпов снижения ставок являются, как и прежде, дефицит пропускной способности дальневосточных терминалов и повышение стоимости железнодорожной перевозки контейнеров.
- Проблемы с проведением платежей в Китай ограничивали импорт в течение года. В связи с этим ряд перевозчиков организовал эвакуацию порожних контейнеров из Китая в Россию, стремясь решить проблему с застрявшими в китайских портах контейнерами и снизить дефицит экспортного оборудования в основных портах.
- Снижение экспортной пропускной мощности российского контейнерного рынка ограничивает снижение экспортных ставок на всех направлениях. Участники рынка ожидают дальнейшего сокращения заказ-нарядов на экспортные контейнерные поезда на Дальний Восток, что послужит причиной роста экспортных ставок в ближайшем будущем.

Табл. 1 Ставки на перевозку грузов в СОС контейнерах по маршруту Россия – Китай

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях LIFO в экспортном направлении на основные порты Китая, долл./контейнер

Порт отправления	Тип контейнера	Ставка октябрь 2024	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес %
Санкт-Петербург	20-футовый	1375	1250-1600	-2
	40-футовый	1500	1400-1600	0
Новороссийск	20-футовый	1250	1200-1300	-52
	40-футовый	1500	1450-1550	-53

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях FILO в импортном направлении из базовых портов Китая, долл./контейнер

Порт назначения	Тип контейнера	Ставка октябрь 2024	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес %
Санкт-Петербург	20-футовый	4950	4610-5250	-2
	40-футовый	7430	7000-7450	1
Новороссийск	20-футовый	5350	5200-5500	3
	40-футовый	7800	7650-7950	5
Калининград	20-футовый	5380	5250-5510	-1
	40-футовый	8118	7625-8610	1

Фрахт из российских портов колебался неравномерно

- Фрахт на порты Юго-Восточной Азии менялся под воздействием рыночных факторов, главным из которых был спрос на перевозку.
- Ставки на импортные перевозки их портов Таиланда, Тайваня и Японии понизились в среднем на 10% м/м
- Ставки на Вьетнамском направлении менялись разнонаправленно – экспортные направления из Новороссийска снижались, из Санкт-Петербурга росли, тогда как в импортном направлении ситуация складывалась ровно наоборот.

Табл. 2 Ставки на перевозку грузов в контейнерах по маршруту Россия – Ho Chi Minh, Вьетнам

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях LIFO в экспортном направлении, долл./контейнер

Порт отправления	Тип контейнера	Ставка октябрь 2024	Рыночный диапазон	Динамика м/м, %
Санкт-Петербург	20-футовый	2800	2700-2800	7
	40-футовый	3400	3300-3500	0
Новороссийск	20-футовый	2000	1900-2100	-11
	40-футовый	3000	2900-3100	7

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях FILO в импортном направлении, долл./контейнер

Порт назначения	Тип контейнера	Ставка октябрь 2024	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Санкт-Петербург	20-футовый	3200	3100-3300	-5
	40-футовый	4500	4400-4600	8
Новороссийск	20-футовый	3500	3400-3600	4
	40-футовый	4000	3900-4100	1

Табл. 7 Ставки на перевозку грузов в контейнерах СОС в импортном направлении на условиях FILO, долл./конт.

Порт отправления	Порт назначения	Тип контейнера	Ставка октябрь 2024	Рыночный диапазон
Kobe, Япония	Новороссийск	20-футовый	5200	7400
		40-футовый	7400	8400
Kaohsiung, Тайвань	Новороссийск	20-футовый	5200	5700
		40-футовый	7400	8400
Laem Chabang, Таиланд	Новороссийск	20-футовый	5200	5700
		40-футовый	7400	8400

Импортные ставки снижают эффект от использования SOC контейнеров

- Ставки на перевозку в SOC контейнерах остались на уровне сентября.
- Участники рынка характеризуют отношение линий к перевозке несобственного оборудования неоднозначным. С одной стороны многие линии декларируют наличие сервиса перевозки SOC контейнеров, однако отмечается, что линии в настоящее время все чаще склоняются к перевозке собственных контейнеров порожними.
- На практике данный подход иллюстрируется поддерживаемыми ставками. Так, при текущих уровнях фрахта и премий за получение контейнера в Китае, общая сумма расходов делает перевозку в импортном сообщении в SOC контейнерах невыгодной грузовладельцам.
- В экспортном сообщении уровень субсидий позволяет эффективно использовать SOC контейнеры в частности при отгрузках через порт Санкт-Петербург

Табл. 3 Ставки на перевозку грузов в контейнерах по маршруту Россия – Китай в SOC контейнерах

Ставки на перевозку SOC контейнера на условиях FIO в импортном направлении из базовых портов Китая, долл./контейнер

Порт отправления	Порт назначения	Тип контейнера	Ставка октябрь 2024	Рыночный диапазон
Qingdao	Санкт-Петербург	20-футовый	4055	3900-4210
		40-футовый	5530	5200-5860
Tianjinxingang	Санкт-Петербург	20-футовый	4330	4210-4450
		40-футовый	5380	4900-5860
Shanghai	Санкт-Петербург	20-футовый	4055	3900-4210
		40-футовый	5380	4900-5860

Стабильный спрос на удобрения дает устойчивость фрахту

- Ставки на Латинскую Америку стабильны. Перевозчики обсуждают долгосрочные контракты на предстоящий год.
- Премия за санкционный груз на данном направлении обсуждается на уровне USD 400/контейнер
- Спрос на российские удобрения в Бразилии остается устойчивым, что лежит в основе грузопотока.

Табл. 4 Ставки на перевозку грузов в контейнерах по маршруту Санкт-Петербург – Латинская Америка

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях LIFO в экспортном направлении в порты Сантос (Бразилия), Буэнос-Айрес (Аргентина), долл./контейнер

Порт отправления	Тип контейнера	Ставка сентябрь 2024	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Санкт-Петербург	20-футовый	1600	1400-1800	0
	40-футовый	2200	1400-2000	0

Окончание сезона ремонтов снижает грузовую базу из Индии

- Ставки на индийском направлении в октябре оставались стабильными и колебались в рыночных диапазонах.
- Респонденты отмечают привлекательность работы на данном направлении поскольку и перевозчики, и участники ВЭД сталкиваются с меньшими сложностями при организации платежей.
- В связи с окончанием традиционного «ремонтного» сезона снижаются поставки бытовой керамической плитки и изделий из керрамогранита, что повлечет снижение грузовой базы.
- С 01 ноября на маршрутах Индия - Санкт-Петербург была объявлена надбавка GRI (General Rate Increase) в размере 300 долл. за 20-футовый контейнер и 600 долл. за 40-футовый контейнер.

Табл. 5 Ставки на перевозку грузов в контейнерах по маршруту Россия - Индия

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях LIFO в экспортном направлении в порты Индии Мундра и Нава Шева, долл./контейнер

Порт отправления	Тип контейнера	Ставка октябрь 2024	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Санкт-Петербург	20-футовый	2800	2700-2900	7
	40-футовый	3400	3300-3500	0
Новороссийск	20-футовый	2000	1900-2100	-11
	40-футовый	3000	2900-3100	8

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях FILO в импортном направлении из портов Индии Мундра и Нава Шева, долл./контейнер

Порт назначения	Тип контейнера	Ставка октябрь 2024	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Санкт-Петербург	20-футовый	3200	3200-3300	-5
	40-футовый	4500	4400-4600	8
Новороссийск	20-футовый	3500	3400-3600	4
	40-футовый	4000	3900-4000	1

Рис. 2 Ставки на перевозку груза в 20-фунтовом контейнере: экспорт и импорт



Собственники контейнеров повышают субсидии в надежде на экспорт

- Низкая пропускная способность Дальневосточных портов и дисбаланс экспортно-импортных грузопотоков вынуждают собственников контейнеров поддерживать уровень субсидий на высоком уровне.
- В октябре средний уровень субсидии на выдачу порожних контейнеров в регионах вырос практически во всех ключевых локациях. Субсидия за получение контейнера в Екатеринбурге и Красноярске выросла на 200 долл. за 40-футовый контейнер, а в Новосибирске рост составил 250 долл.
- Впервые собственники контейнеров стали предлагать субсидию за выдачу контейнера в Иркутске. Некоторые предложения достигали 1000 долл. за 40-футовый контейнер, тогда как еще в сентябре за получения контейнера в данной локации экспортер был вынужден выплачивать премию вплоть до 500 долл.
- В свою очередь премии на выдачу контейнеров в Китае остаются стабильными. Собственники контейнеров рассчитывают на 2350-2950 долл. за выдачу контейнера в порту для загрузки экспортом в Россию.

Табл. 8 Размеры субсидий за использование контейнеров, долл./контейнер

Локация выдачи контейнера	Пункт возврата контейнера	Тип контейнера	Субсидия октябрь 2024
Москва	Основные порты Китая	40-футовый	1800-2250
Екатеринбург	Основные порты Китая	40-футовый	1600-2200
Новосибирск	Основные порты Китая	40-футовый	1600-2200
Красноярск	Основные порты Китая	40-футовый	700-1200
Казань	Основные порты Китая	40-футовый	850
Иркутск	Основные порты Китая	40-футовый	200-1000

- COC – Carrier Owned Container. Контейнер является собственностью перевозчика; стоимость использования контейнера включается в стоимость перевозки.
- 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.
- FILO – Free In and Liner Out. Погрузка контейнера в порту отправки осуществляется за счёт грузоотправителя, и не включена в стоимость фрахта. Выгрузка в порту назначения включена в стоимость фрахта.
- LIFO – Liner In Free Out. Выгрузка контейнера в порту назначения осуществляется за счёт грузополучателя, и не включена в стоимость фрахта. Погрузка в порту отправления включена в стоимость фрахта.
- ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) / TEU (twenty feet equipment equivalent). 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) соответствует 1 ДФЭ. Стандартный 40-футовый контейнер (40'DV/HC, до 28 т груза) соответствует 2 ДФЭ.
- FEU (fourty feet equipment equivalent). Условная единица учёта парка контейнеров и объёма контейнерных перевозок, за которую принят контейнер размерами 40 × 8 × 8,5 футов. Стандартный 40-футовый контейнер (40'DC) соответствует 1 FEU
- Основные порты Китая (China Base ports). Самые крупные порты Китая, маршрут до которых не предполагает смену судна. Используются перевозчиками в качестве хабов для перевалки контейнера в локальные порты.

Контактная информация:

 freight@pbc-index.ru office@pbc-index.ru

Наши подписки

Котировки и аналитика

- Нефть, нефтепродукты
- Газ
- Уголь
- Удобрения
- Метанол и ароматика
- Пшеница
- Подсолнечное масло
- Сухопутная логистика
- Морская логистика
- Сырьевой Индекс
- Полиэтилен

Консенсус- прогнозы

- Валюты и ставки
- Добыча и экспорт газа
- Урожай и экспорт зерновых и масличных
- Коммерческая недвижимость

[сообщество Вконтакте](#)

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.