



2 июля 2021 г.

## О росте спроса на контейнерные перевозки в мире и новых возможностях для России

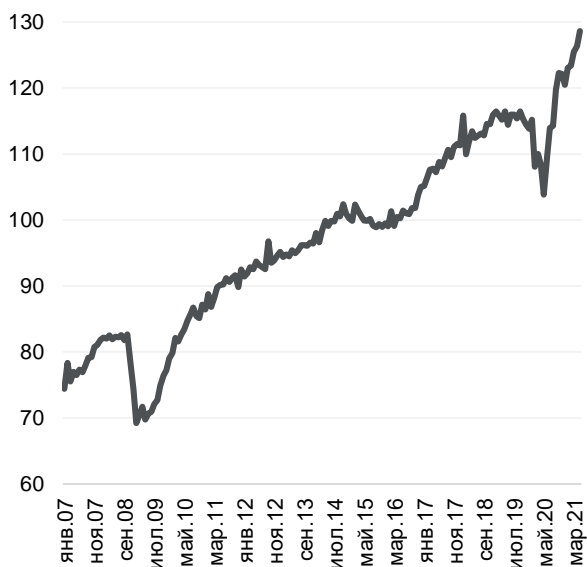
Рост мирового спроса на контейнерные перевозки дает России с ее транзитным потенциалом уникальные возможности для интеграции в международные логистические цепочки. Чтобы воспользоваться этими возможностями, необходимо развитие инфраструктуры и обеспечение высоких скоростей железнодорожных контейнерных перевозок.

**По мере постепенного снятия ограничений, введенных во время пандемии, в мире стремительно начал расти спрос на контейнерные перевозки, особенно из китайских портов**

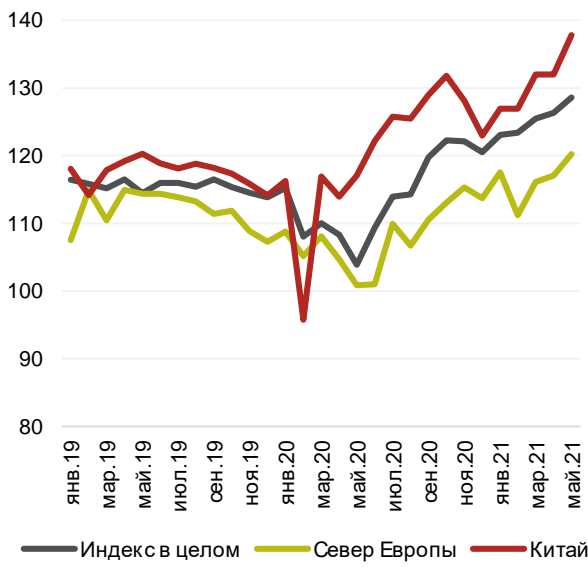
Ускорение роста объемов морских контейнерных перевозок связано и с восстановлением производственных цепочек, и с переключением спроса большого числа потребителей с услуг на товары. Одним из индикаторов этого ускорения является динамика сезонно скорректированного индекса перевалки контейнеров. Этот индекс рассчитывают Институт экономических исследований им. Лейбница (RWI) и Институт экономики и логистики судоходства (ISL), используя данные 82 международных портов, на которые приходится 60% мирового оборота контейнерных перевозок. С началом масштабной пандемии в феврале 2020 г. значение индекса упало на 7,2 пункта (на 6,2%) по сравнению с январем 2020 г. Однако в сентябре 2020 г. он восстановился до докризисных значений, а в мае текущего года уже на 13,4 пункта (на 11,6%) превысил уровень января 2020 г. (см. рис. 1).

**Рис. 1. Индекс перевалки контейнеров RWI/ISL с января 2007 г. по май 2021 г. (сезонно скорректированный, 2015=100)**

**Рис. 2. Индекс перевалки контейнеров RWI/ISL с января 2019 г. по май 2021 г. в мире в целом, для Северной Европы и Китая (сезонно скорректированный, 2015=100)**



Источник: The Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)



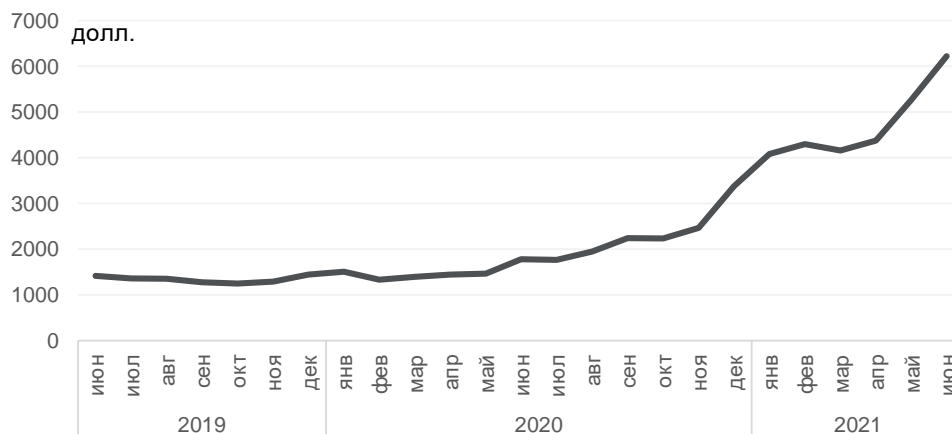
Источник: The Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)

Ключевой вклад в рост данного индекса вносят порты Китая. Обрушившись на 20,5 пунктов (на 17,6%) в феврале 2020 г. по сравнению с январем 2020 г., индекс перевалки контейнеров для китайских портов восстановился уже через месяц (в марте), а к маю текущего года значение индекса на 21,6 пункт (на 18,5%) превысило показатель января 2020 г. Для Северной Европы минимальные значения индекса сместились на чуть более поздний период – май 2020 г., основной пик локдаунов. Однако к маю текущего года индекс также превысил значения января 2020 г. на 11,4 пунктов (на 10,5%) (см. рис. 2).

### Рост спроса на морские контейнерные перевозки неминуемо приводит к резкому росту их стоимости, особенно на маршруте между Китаем и Европой

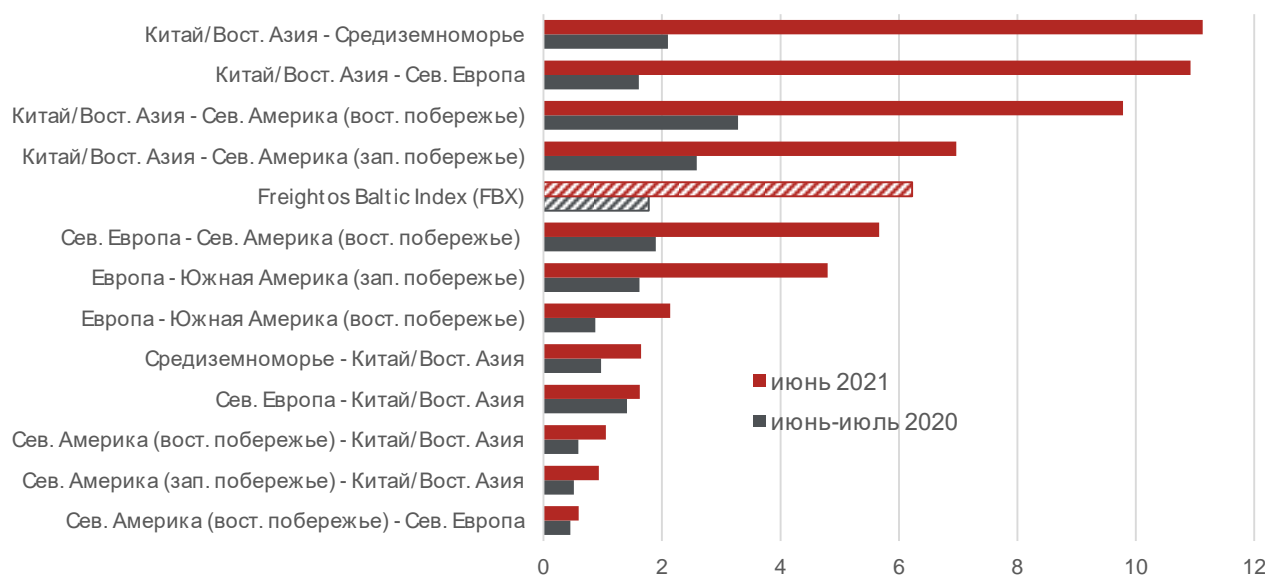
В частности, рост стоимости морских перевозок подтверждается динамикой индекса Freightos Baltic Index (FBX), который рассчитывается Балтийской биржей (The Baltic Exchange) и группой компаний Freightos как средневзвешенное по перевозчикам медианное значение 50-70 млн. показателей цен спотовых морских грузовых ставок для 40-футовых контейнеров (FEU). В июне текущего года значение данного индекса достигло 6,2 тыс. долл., увеличившись в 3,5 раза по сравнению с июнем 2020 г. (когда он составлял 1,8 тыс. долл.), и в 4,4 раза – по сравнению с июнем 2019 г. (тогда – 1,4 тыс. долл.) (см. рис. 3).

Рис. 3. Индекс Freightos Baltic Index (спотовая ставка на доставку 40-футового контейнера) на конец соответствующего месяца в июне 2019 г. – июне 2021 г.



Источник: FBX

**Рис. 4. Индекс Freightos Baltic Index (спотовая ставка на доставку 40-футового контейнера) по различным маршрутам в конце июня-начале июля 2020 г. и 2021 г.\***



\*Данные приведены на 28 июня. При отсутствии данных на эту дату брались доступные данные на ближайшую дату.

Источники: FBX

При этом стоимость перевозок в июне 2021 г. по сравнению с июнем 2020 г. сильнее всего выросла на маршрутах «Китай/Восточная Азия – Северная Европа» (рост в 6,8 раза) и «Китай/Восточная Азия – Средиземноморье» (рост в 5,3 раза). На этих же маршрутах в июне 2021 г. наблюдались и наиболее высокие значения цен на транспортировку: значения индекса Freightos Baltic Index составляли 10,9 тыс. долл. и 11,1 тыс. долл. соответственно. Примечательно, что год назад наибольшие значения спотовой ставки на доставку 40-футового контейнера были зафиксированы на маршрутах между Китаем и Северной Америкой (см. рис. 4 и приложение).

### **Рост стоимости морских контейнерных перевозок уже привел к росту спроса на железнодорожные контейнерные перевозки в России, однако объемы транзита через российскую территорию пока остаются недостаточно высокими**

По оценкам, в настоящее время в мире порядка 80% грузов перевозится морем, а на маршруте с самым быстрорастущим грузооборотом – между Китаем и Европой – около 90%.

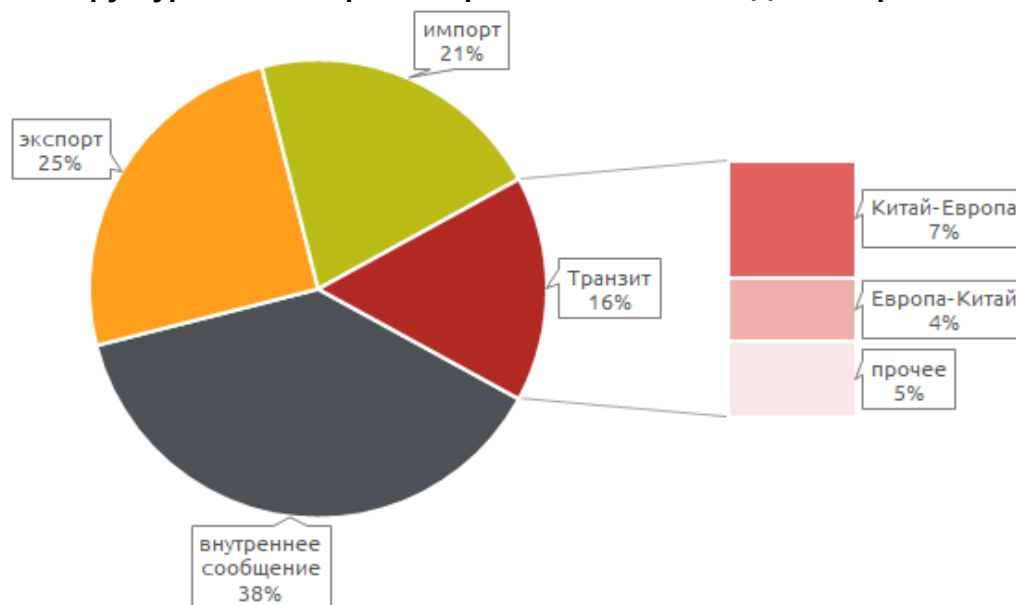
Несмотря на сравнительную длительность морских перевозок (например, между Китаем и Европой – 40-45 суток), ранее этот недостаток компенсировался их более низкой стоимостью (до пандемии морские перевозки между Китаем и Европой были в 1,7-2 раза дешевле, чем перевозки железнодорожным транспортом. Однако сейчас, когда рост спроса на контейнерные перевозки сопровождается повышением стоимости морского транспорта, железнодорожный транспорт становится крайне востребованным.

Перевозки контейнеров по сети РЖД в январе-мае этого года выросли на 15,9%, составив почти 2,6 млн. ДФЭ. При этом масса перевезенных контейнерами грузов выросла еще значительно – на 18,4%. Для сравнения, в целом погрузка на сети РЖД за этот же период выросла на 3,5%. Однако масса перевозимых контейнерами грузов составляет пока лишь 4,9% от общего объема погрузки РЖД. При этом доля транзита в общем объеме контейнерных перевозок за январь-май текущего года составила лишь 16% (см. рис. 5).

Ключевым направлением в транзитных перевозках по сети РЖД является маршрут «Китай – Европа», доля которого составляет более 7% в общем объеме контейнерных перевозок, и 32% – в объеме

транзитных контейнерных перевозок. Однако в целом на маршруте «Китай – Европа», по оценкам ЦЭИ, порядка 75-80% транзитных контейнерных жд перевозок идет через территорию Казахстана, а это означает, что потенциал Транссиба пока используется не в полной мере.

**Рис. 5. Структура контейнерных перевозок по сети РЖД в январе-мае 2021 г.**



Источник: РЖД, Gudok.ru

Среди грузов, перевозимых по России в контейнерах, наибольшую долю в январе-мае 2021 г. заняли химикаты и сода (17,5%), лесные грузы (13,2%) и различные промышленные товары (10,0%). При этом в сентябре 2020 г. РЖД протестировало перевозки угля в контейнерах в Китай, а в октябре такие перевозки стали уже регулярными. На конечные продукты с наиболее высокой добавленной стоимостью, такие как автомобили и комплектующие, а также различные машины и станки, пока приходится лишь 14,9% общего объема перевозок (см. табл. 1).

**Таблица 1. Товарная структура перевозок контейнеров по сети РЖД в январе-мае 2021 г.**

Вид груза	Объемы перевозок, тыс. ДФЭ	Доля в общем объеме перевозок, %	Темпы роста г/г
химикаты и сода	311,2	17,5	9,4%
лесные грузы	235,7	13,2	8,4%
промышленные товары	178,5	10,0	в 1,4 раза
метизы	164,0	9,2	в 1,4 раза
бумага	150,2	8,4	1,8%
машины, станки, двигатели	147,8	8,3	в 1,4 раза
автомобили и комплектующие	117,9	6,6	38,0%
черные металлы	100,0	5,6	26,0%
остальные и сборные грузы	64,0	3,6	в 1,4 раза
цветные металлы	63,4	3,6	13,8%
нефть и нефтепродукты	30,9	1,7	-15,8%
строительные материалы	54,9	3,1	23,8%
хим. и минер. удобрения	20,4	1,1	19,8%
цветная руда и серное сырье	15,1	0,8	в 1,5 раза
уголь	11,0	0,6	новый груз
металлоконструкции	6,6	0,4	15,8%
рыба	10,1	0,6	16,5%
зерно	16,0	0,9	в 4,2 раза
продукты перемола	4,3	0,2	-3,2%
картофель, овощи, фрукты	5,2	0,3	в 1,4 раза
другое продовольствие	73,0	4,1	24,4%

Источник: РЖД

## Скорость железнодорожных перевозок контейнерных грузов в России остается низкой

Одним из препятствий для более масштабного развития транзитных железнодорожных контейнерных перевозок является их невысокая скорость. Так, эксперимент транспортной компании FESCO показал, что транзитный контейнер из Китая в Европу только по территории России идет 16 дней (см. Вставку). При этом сам путь по Транссибирской магистрали из Владивостока занимает 11 дней, что примерно равняется 844 км/сутки, или 35 км/ч. По данным Института проблем естественных монополий, в 2020 г. средняя скорость транзитного контейнерного потока составила 1074 км в сутки. Однако это по-прежнему пока лишь примерно 44,8 км/ч.

Опыт компании FESCO показал также и проблемы таможенного оформления, и других задержек на пути (оформление документов, ожидание погрузки и т.д.). В результате период нахождения контейнера на территории России, помимо 11 дней пути по Транссибу, увеличивается еще на 4-5 дней. Примечательно также, что FESCO проводила эксперимент с еще одним контейнером, который не был транзитным, а имел конечную точку назначения в Москве. Данный контейнер провел 5 суток только на таможне во Владивостоке, а после таможни – ожидал еще 5 суток до отправления по Транссибу в Москву.

### Вставка. Пример путешествия транзитного контейнера из Шанхая через территорию России в ноябре-декабре 2019 г.

**1-2 дня** - выдача порожних контейнеров грузоотправителю в Шанхае, закрепление груза, направление контейнера в порт, погрузка на судно  
**4 дня** – транспортировка морем из Шанхая во Владивосток  
**1-2 дня** – разгрузка судна и оформление внутреннего таможенного транзита (оформление на таможне заняло 12 часов)  
**2 дня** – прохождение процесса «закрытия склада» (чтобы забрать контейнер из секции хранения, представителям грузоотправителя необходимо предоставить документы об оплате терминальных услуг и прохождении таможенных процедур), постановка в очередь на погрузку на поезд (*ожидание может занять несколько дней!*)  
**1 день** – погрузка на поезд, ожидание полной комплектации поезда, отправление в Москву  
**11 дней** – путь по железной дороге из Владивостока в Москву

Источник: FESCO

## Рост спроса на контейнерные перевозки дает России уникальный шанс, чтобы сильнее интегрироваться в мировые логистические цепочки

Наблюдаемый сейчас рост спроса на контейнерные перевозки связан не только с эффектами пандемии и отмены ограничений, но и с долгосрочными тенденциями. На фоне роста цен на морские перевозки, железнодорожный транспорт становится более конкурентоспособным. Россия может нарастить транзит контейнеров железнодорожным транспортом через свою территорию, прежде всего по Транссибу, переключив на себя часть грузов с конкурирующих маршрутов морем или через Казахстан. Однако в настоящее время возможности наращивания контейнерных перевозок по Транссибу ограничены, учитывая тот факт, что протяженность участков с критическим уровнем загрузки (более 90%) на Транссибе составляет сейчас более 50% длины маршрута (по оценкам ЦЭИ).

Для развития контейнерного транзита через территорию России необходимо обеспечить ускоренное прохождение контейнеров за счет масштабной модернизации Транссибирской магистрали и строительства выделенных путей для контейнерных перевозок, возведения современных терминалов, складских комплексов, оптово-распределительных центров и инфраструктуры для мультимодальных перевозок, а также за счет оптимизации таможенных процедур.

**Приложение. Индекс Freightos Baltic Index (спотовая ставка на доставку 40-футового контейнера) по различным маршрутам в конце июня-начале июля 2020 г. и 2021 гг., долл.\***

Маршрут	июнь-июль 2020 г., долл.	июнь-июль 2021 г., долл.	темпы роста г/г
Китай/Вост. Азия - Средиземноморье	2098	11131	в 5,3 раза
Китай/Вост. Азия - Сев. Европа	1607	10921	в 6,8 раза
Китай/Вост. Азия - Сев. Америка (вост. побережье)	3286	9781	в 3,0 раза
Китай/Вост. Азия - Сев. Америка (зап. побережье)	2589	6969	в 2,7 раза
<b>Freightos Baltic Index (FBX)</b>	<b>1778</b>	<b>6221</b>	<b>в 3,5 раза</b>
Сев. Европа - Сев. Америка (вост. побережье)	1893	5668	в 3,0 раза
Европа - Южная Америка (зап. побережье)	1619	4798	в 3,0 раза
Европа - Южная Америка (вост. побережье)	875	2138	в 2,4 раза
Средиземноморье - Китай/Вост. Азия	972	1647	в 1,7 раза
Сев. Европа - Китай/Вост. Азия	1409	1625	в 1,2 раза
Сев. Америка (вост. побережье) - Китай/Вост. Азия	586	1051	в 1,8 раза
Сев. Америка (зап. побережье) - Китай/Вост. Азия	511	933	в 1,8 раза
Сев. Америка (вост. побережье) - Сев. Европа	452	591	в 1,3 раза

\*Данные приведены на 28 июня. При отсутствии данных на эту дату брались доступные данные на ближайшую дату.

Источники: FBX

---

**Контакты**

**www.icss.ru**

Россия, 119180, Москва,  
ул. Большая Полянка, д.23/1  
**Тел.:** +7 495 995-11-35  
**Факс:** +7 495 995-11-36  
**E-mail:** [mail@icss.ac.ru](mailto:mail@icss.ac.ru)

---

© Институт комплексных стратегических исследований. Все права защищены.