

# ОБЗОР РЫНКА

## Мировой рынок контейнерных перевозок

Фундаментальными факторами, определяющими динамику рынка железнодорожных контейнерных перевозок, являются рост грузовой базы и рост контейнеризации, т. е. переключение грузопотока на контейнерные перевозки с других видов транспорта и железнодорожного подвижного состава.

Принимая за основу сохранение среднегодового темпа роста контейнеризации и ожидаемые средние темпы роста ВВП России в 1,5–2%, можно спрогнозировать средние темпы роста контейнерного рынка на уровне 7–8% в год.

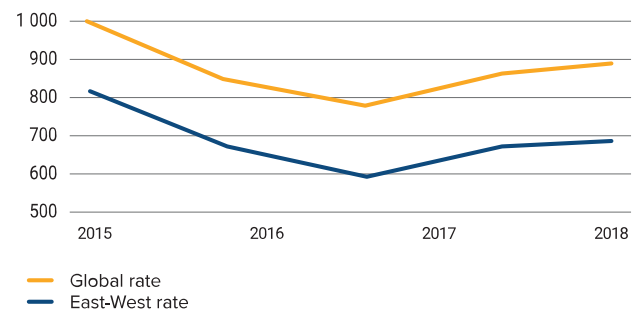
Устойчивость на рынке обеспечивает фокус внимания на выявление факторов, обеспечивающих рост контейнеризации грузопотоков и переключение грузовой базы на перевозку по железной дороге. Важным фактором привлечения грузопотока на сеть российских железных дорог является развитие транзитных перевозок, в наименьшей степени зависящих от внутренней экономической конъюнктуры. По оценкам Общества, доля контейнеризуемых грузов, перевозимых в контейнерах по сети РЖД, выросла с 6,6% в 2017 г. до 7,2% в 2018 г.

Несмотря на то, что основной бизнес Общества сконцентрирован на обеспечении сухопутной доставки контейнерных грузов с использованием железнодорожной колеи 1520, конъюнктура глобального рынка морских перевозок имеет для ПАО «ТрансКонтейнер» существенное значение, особенно в условиях опережающего развития интермодальных перевозок в международном сообщении.

С одной стороны, Общество пользуется услугами морских контейнерных перевозчиков при организации экспортных, импортных и транзитных перевозок с использованием морского плеча, поэтому стоимость и доступность услуг соисполнителей оказывают значительное влияние на полную стоимость и качество сквозной перевозки для клиента.

В то же время на целом ряде международных направлений железнодорожные и морские перевозки не только дополняют друг друга, но и конкурируют между собой. Поэтому изменения в конъюнктуре рынка морского фрахта влияют на конкурентоспособность перевозки в железнодорожном сообщении и требуют соответствующей реакции со стороны Общества.

### Динамика ставок морского фрахта, долл. США за 1 СФЭ



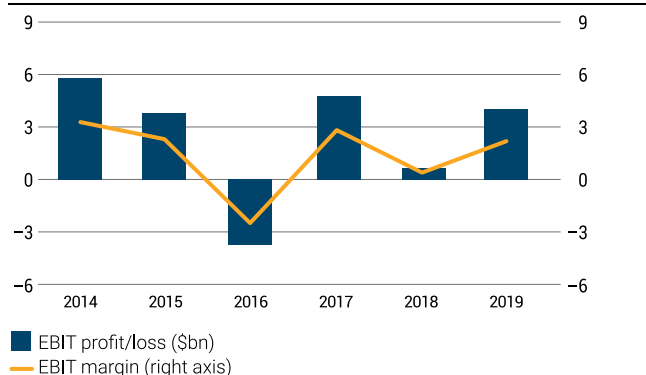
Источник: Drewry Maritime Research

В целом 2018 г. для мирового контейнерного рынка выдался удачным. Восстановление, начавшееся во второй половине 2016 г., продолжилось и в отчетном периоде.

По итогам 2018 г. объем мирового контейнерного трафика увеличился на 4,7% по сравнению с 2017 г., что заметно ниже темпа роста в 2017 г. (+6,3%).

Тем не менее в связи со снижением темпа роста объемов перевозок это позволило отрасли получить по итогам 2018 г. совокупную операционную прибыль в размере около 1 млрд долл. США по сравнению с прибылью в 7 млрд долл. США годом ранее.

### Динамика прибыли до процентов и налогов (в целом по отрасли, оценка Drewry Maritime Research)

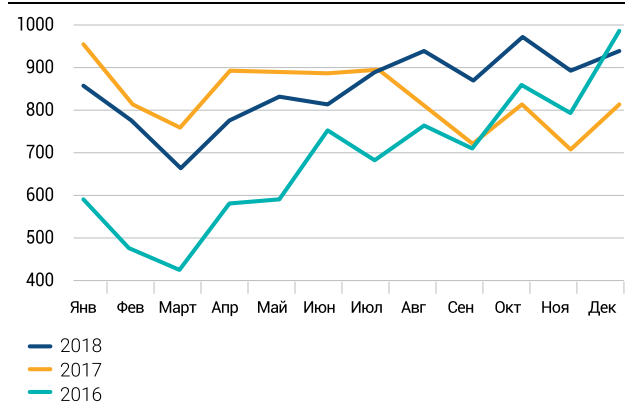


Источник: Drewry Maritime Research

### Динамика цен на морской фрахт

Согласно индексу спотовых ставок SCFI, ставки на контейнерные перевозки в среднем за год превысили показатель предыдущего года примерно на 2,5%. Однако стоит отметить, что в этом отношении год разделился ровно на две части: до июля ставки были ниже уровня 2017 г., в июле они практически сравнялись, а во втором полугодии индекс ставок был выше, чем в предыдущем году, на 15–25%.

### Динамика средневзвешенного спотового индекса SCFI

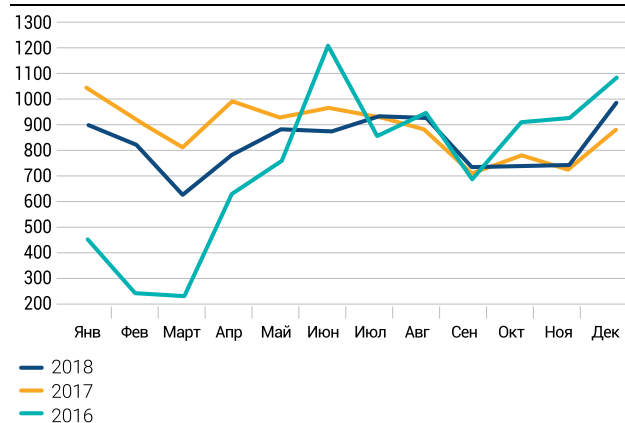


Источник: InfraNews

Характерно, что ставки на транстихоокеанских направлениях перевозок превысили уровень 2017 г. значительно раньше, в мае, т. е. сразу после введения США дополнительных пошлин на сталь и алюминий и объявления планов первого пакета антикитайских пошлин стоимостью около 50 млрд долл. США в год. С этого момента рынок перевозок Азия – США переживал бурный рост. Следует отметить, что для двух основных коридоров, связывающих Азию с Европой – на порты северной Европы и порты Средиземного моря, – тенденции были различны. Ставки

на северном коридоре на протяжении почти всего года, за исключением нескольких месяцев пикового сезона, были ниже уровня 2017 г. График, иллюстрирующий динамику ставок на маршрутах на порты Средиземного моря, примерно соответствует графику индустрии в целом с четким переломом в июле.

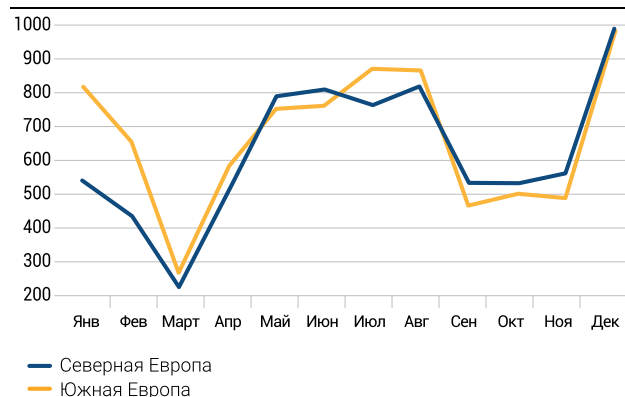
### Динамика индекса SCFI на порты Средиземного моря



Источник: InfraNews

Отметим еще одно значимое изменение. Основным коридором, связывающим Азию и Европу, традиционно был маршрут на порты северной Европы, и ставки на нем всегда были выше. В 2018 г. ставки на средиземноморском трейде на протяжении шести месяцев года были выше, чем на порты севера.

### Динамика индекса SCFI на порты северной Европы

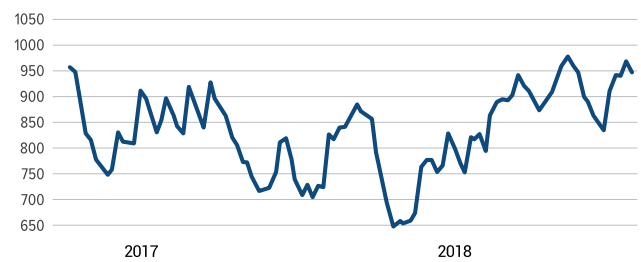


Источник: InfraNews

Эта ситуация свидетельствует о наличии устойчивого спроса. Неудивительно, что контейнерные порты южной Европы продолжили расти быстрее традиционных лидеров европейского рынка – портов Северо-Запада. Барселона, которая по итогам 2017 г. стала самым быстрорастущим контейнерным портом Европы с ростом на 32%, утратила лидерство в этой категории, но, увеличив объемы на 16% по итогам 11 месяцев, скорее всего, вышла на седьмое место в рейтинге портов Европы, обогнав Феликстоу и мальтийский порт Марсакслокк. Лидером по динамике стал Пирей. Контейнерооборот крупнейшего порта Греции вырос в прошлом году на 20%, до 4,4 млн ДФЭ. Контейнерооборот Роттердама – крупнейшего порта Европы, через который проходит почти треть всех контейнеров, переваливаемых через североевропейские порты, – за первые три квартала 2018 г. вырос на 5,7%, до 10,8 млн ДФЭ. Квартальный рост на протяжении первого полугодия находился в районе 6%. Ускорение роста оборота как Роттердама, так и Антверпена в летний пиковый сезон, скорее всего, было обусловлено переориентацией грузов с британских портов Феликстоу и Саутгемптон, и затем он замедлился в III квартале. Учитывая общее замедление рынка к концу года, можно ожидать, что за весь 2018 г. рост оборота Роттердама не превысит 5%.

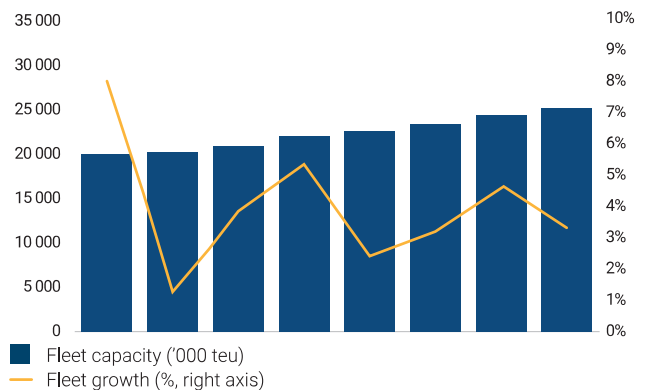
Контейнерооборот второго крупнейшего порта Европы, Антверпена, по предварительным данным, вырос в 2018 г. на 5,5%, до 11 млн ДФЭ. Тем не менее, за исключением резкого снижения оборота и рейтинга Феликстоу в результате неудачного внедрения новой ИТ-системы порта, рейтинг портов Европы не претерпел за прошлый год значительных изменений. Зато в Азии, где работают крупнейшие порты мира, рейтинг топ-5 заметно преобразился. Шанхай по-прежнему является крупнейшим контейнерным портом мира: он возглавляет рейтинг уже девятый год подряд. Контейнерооборот лидера вырос на 4,4% и превысил 42 млн ДФЭ. Сингапур по-прежнему занимает второе место: его объемы выросли в прошлом году на 8,7%, до 36,6 млн ДФЭ. Китайский порт Нинбо-Чжоушань впервые вошел в тройку крупнейших контейнерных портов мира, перевалив по итогам 2018 г. 26 млн ДФЭ по сравнению с 24,64 млн ДФЭ в 2017 г. С оборотом 26 млн ДФЭ Нинбо-Чжоушань опередил порт Шэньчжэнь (25,74 млн ДФЭ), который ранее занимал третью строчку рейтинга. Трафик через порт Гуанчжоу (Наньша) составил за 2018 г. около 22 млн ДФЭ, что на 8% больше, чем годом ранее. В результате порт поднялся на пятое место, в то время как Гонконг, оборот которого снизился еще на 5,4%, упал уже до седьмой строчки. Южнокорейский порт Пусан сохранил свое шестое место. По предварительным оценкам администрации порта ВРА, его контейнерооборот составил в прошлом году 21,67 млн ДФЭ. Несмотря на рост траншипмента на 11,5%, совокупные объемы выросли лишь на 5,8% из-за нулевого роста оборота внешнеторговых объемов в условиях стагнирующей экономики.

## Динамика Shanghai Containerized Freight Index



## Флот

Вместимость глобального контейнерного флота выросла за первые три квартала 2018 г. на 5,1%. Для сравнения, в 2017 г. прирост составил всего 3,8%. Около 80% общего прироста пришлось на контейнеровозы класса ULCS вместимостью 12 тыс. ДФЭ и более. В целом за прошедший год, по оценкам судового брокера Clarkson, глобальная вместимость увеличилась на 1,3 млн ДФЭ, в 2017 году – на 1,1 млн ДФЭ. С другой стороны, темпы утилизации старого флота оставались крайне низкими: за весь год было выведено из оборота всего 54 контейнеровоза. Рост фрахтовых ставок вслед за увеличением спроса заставил судовладельцев отложить списание судов. Это особенно явно проявилось в сегменте Panamax вместимостью от 4 тыс. до 5,3 тыс. ДФЭ, стоимость аренды которых выросла в два раза и достигла почти 10 тыс. долл. США в день. К концу года рынок начал остывать. По самым последним данным Alphaliner, в начале 2019 г. без работы уже простаивало 20 судов класса Panamax. За первые три недели года на утилизацию было отправлено 10 судов.



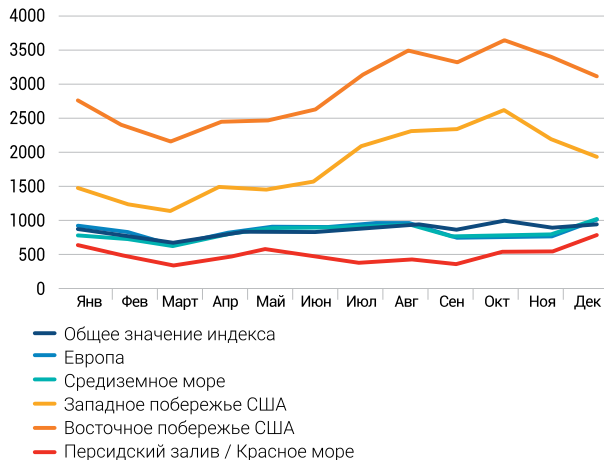
## Ожидания на 2019 год

По оценке международного аналитического агентства Drewry Maritime Research, в 2019 г. замедление темпов роста контейнерных перевозок до 4,1–4,4% связано с замедлением мировой экономики из-за возможного роста протекционизма и торможением экономики в Китае как главного двигателя контейнерных перевозок.

## Основные факторы, которые продолжают влиять на мировой рынок контейнерных перевозок в 2019 году

1. Продолжающийся рост цены на нефть, что может отрицательно сказаться на прибыльности морских перевозчиков и общей динамике глобального спроса; риски, связанные с сохраняющимся превышением предложения перевозочных мощностей над спросом, а также риски агрессивной ценовой политики крупных альянсов и независимых игроков, направленной на обеспечение рыночной доли.
2. Введение новых экологических ограничений на содержание серы в судовом топливе с начала 2020 г. (так называемые нормы IMO-2020) обусловили активизацию процесса модернизации флота и инвестиций в установку систем очистки судовых выхлопов.
3. Пересмотр терминальными и линейными операторами стратегии развития со смещением приоритетов на прилегающий сегмент – логистику (Maersk, DP World, Cosco, Contship Italia). Эта тенденция обусловила рост интереса к фидерным операциям и, как следствие, рост спроса на строительство небольших фидерных контейнеровозов. В результате волна консолидации в отрасли захватила фидерный рынок. В 2018 г. датский фидерный оператор Unifeeder был куплен DP World, а CMA-CGM приобрела финского оператора Containerships. С другой стороны, лондонские аналитики Drewry на этом основании сделали вывод о том, что спрос отрасли на мегакрупные контейнеровозы удовлетворен, новых больших заказов больше не будет и рынок вот-вот достигнет баланса. Однако уже в январе 2019 г. появились сообщения о новых заказах OOCL и CMA CGM.
4. Политический фактор. Прошедший год наглядно продемонстрировал прямую зависимость контейнерного рынка от политики. Взглянем еще раз на динамику контейнерного индекса SCFI. Индекс ставок на порты Северной Америки превысил уровень 2017 г. в мае, сразу после начала «торговой войны» между США и Китаем. Зато в последнем квартале, когда рынок всегда резко растет в преддверии праздников – что он и делал везде, кроме транстихоокеанского сегмента, – ставки здесь начали резко снижаться из-за того, что возможности для накопления китайских товаров «впрок» закончились, а заодно появилась надежда, что конфликт все-таки будет урегулирован.  
Относительно неблагоприятная обстановка в сегменте рынка перевозок Азия – Европа в значительной мере была обусловлена политической нестабильностью в Европе. Здесь в первую очередь мы отметим предстоящий выход Великобритании из состава ЕС. Сильное влияние на рынок оказали негативные прогнозы аналитиков. Также среди неблагоприятных политических факторов можно отметить неспокойную обстановку и усиливающиеся сепаратистские настроения на юге Европы, «антиевропейские» планы Италии, кризис в Турции и др.

## Индекс SCFI для разных географических сегментов рынка



Источник: InfraNews

5. Большинство участников рынка признают, что железнодорожный коридор Азия – Европа стал полноценным вариантом доставки, который предпочтителен для определенных категорий грузовладельцев. Более того, этот коридор развивается на политическом уровне, так как для стран Азии он имеет стратегическое значение в качестве альтернативы доставке через Суэцкий канал, необходимой на случай усиления геополитической напряженности на Ближнем Востоке. Так, японские и китайские логистические компании активно сотрудничают в сфере организации мультимодального коридора доставки японских товаров в Европу. По прогнозам Евразийского банка развития, к 2020 г. объемы железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и ЕС достигнут 1 млн ДФЭ. Сам Китай рассчитывает на 2 млн.
6. Объединение перевозчиков в укрупненные альянсы усилило их переговорные позиции. Операторы в других сегментах рынка пытаются применить эту стратегию. Так, например, осенью 2018 г. ONE и Harag-Lloyd заключили соглашение о партнерстве и совместном использовании судов (VSA) в сфере фидерных операций. В январе 2019 г. четыре из пяти операторов порта Гонконг, продолжающего терять свои позиции, объявили о создании стратегического альянса. В совместные операции предполагается передать 23 причала и восемь терминалов глубоководного района порта Kwai Tsing. Эти факторы продолжают влиять на рынок в 2019 г.

В целом прогнозируется, что рыночная конъюнктура в 2019 г. в базовом сценарии не претерпит существенных изменений по сравнению с 2018 г., что является положительным фактором для развития российского контейнерного рынка.