

Обзор рынка и положение в отрасли

Мировая экономика в 2024 году развивалась на фоне замедления восстановительного роста. Основной задачей национальных правительств стало обеспечение защиты внутреннего рынка. Инструментами реализации выступили

одновременное введение дополнительных пошлин на импорт и предоставление обширных программ государственной поддержки для развития внутренних рынков, что привело к росту производственных издержек.

Российская экономика

На фоне общемирового удорожания производства экономика России выросла на 4,1 %, где основной вклад внесло конечное потребление домохозяйств, а индекс потребительских цен вырос на 9,5 % в сравнении с прошлым годом.

Незначительно вырос общий грузооборот – снижение на железнодорожном транспорте компенсировалось ростом перевозок на иных видах транспорта. Рост автомобильного грузооборота замедлился до 6,5 % (с +22 % в 2023 году). Наибольшая волатильность наблюдается у индекса потребительских цен (рост – 9,5 %), что обусловлено структурой макроэкономики в период высоких процентных ставок. Результатом двукратной волны заморозков на территории России в мае 2024 года стало снижение производства сельскохозяйственной продукции по итогам года.

Продолжает сохраняться профицит торгового баланса Российской Федерации – экспорт превышал импорт на протяжении всего года.

Экспорт стабилизировался, в то же время импортные потоки остаются более стабильными и предсказуемыми в силу настроенных транспортных и платежных маршрутов.

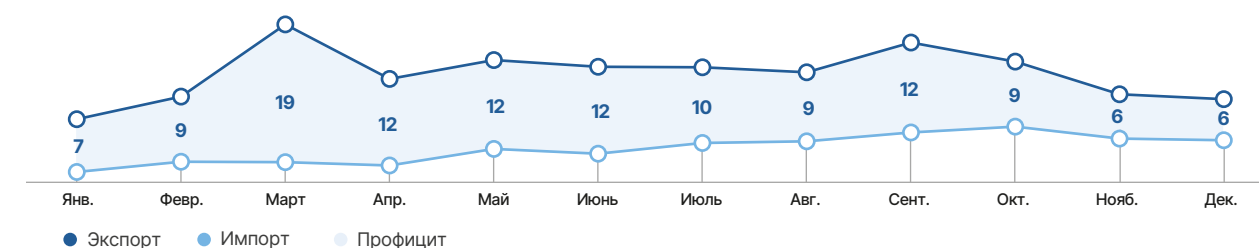
Суммарный товарооборот Российской Федерации составил 711,7 млрд долл. США, где на фоне снижения сырьевого экспорта импорт продемонстрировал рост на 3 %. Меняется география поставок, экспорт в страны Европы снизился до 71 млрд долл. США, продолжается переориентация на рынки стран Азии.

Динамика основных показателей России в 2024 году, %



Источник: Евразийская экономическая комиссия

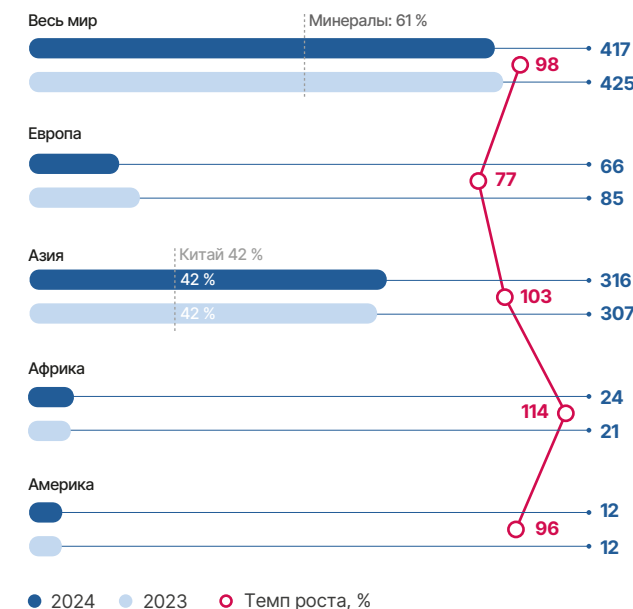
Структура внешней торговли России товарами по месяцам 2024 года, млрд долл. США



Источник: Центральный банк Российской Федерации

Географическая структура торговли товарами за 2024 год, млрд долл. США

Экспорт



Источник: расчеты FESCO по данным Федеральной таможенной службы России (ФТС России) и Центрального банка Российской Федерации

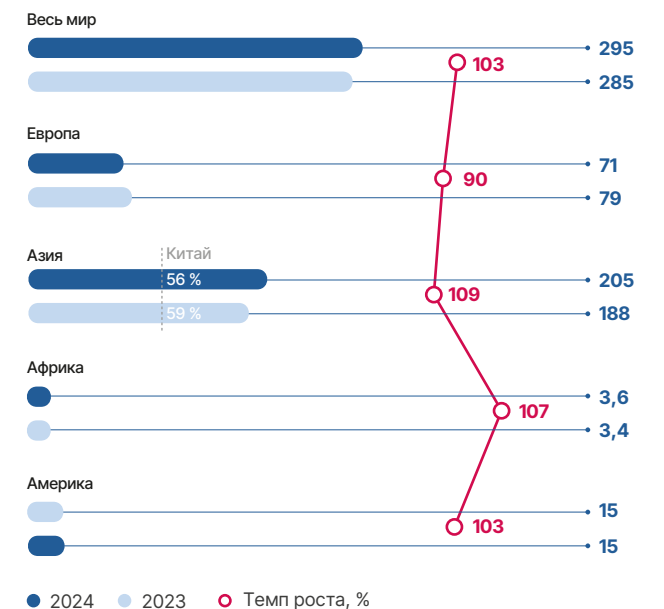
Основа снижения на европейском направлении – продолжающееся падение сырьевого экспорта. Основным торговым партнером в странах Азии остается Китай, на который приходится 41 % экспортной и 56 % импортной торговли. Снижение доли Китая в торговле со странами Азии является следствием развития и роста альтернативных рынков Юго-Восточной Азии.

Товарооборот с Китаем незначительно увеличился – до 245 млрд долл. США. Доля Китая в общем товарообороте России не изменилась и составила 34 %, что свидетельствует об успешной стабилизации товарных потоков.

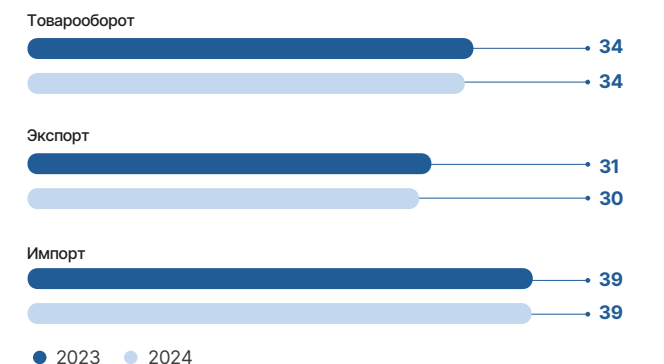
Одним из ключевых лимитирующих факторов во внешней торговле является сохраняющаяся проблема расчетов с партнерами на фоне санкционного давления на банковскую систему.

В 2024 году продолжился рост значимости российского рубля в международных расчетах России, в то время как доля расчетов в долларах США и евро снижается второй год подряд. На протяжении всего года участники

Импорт



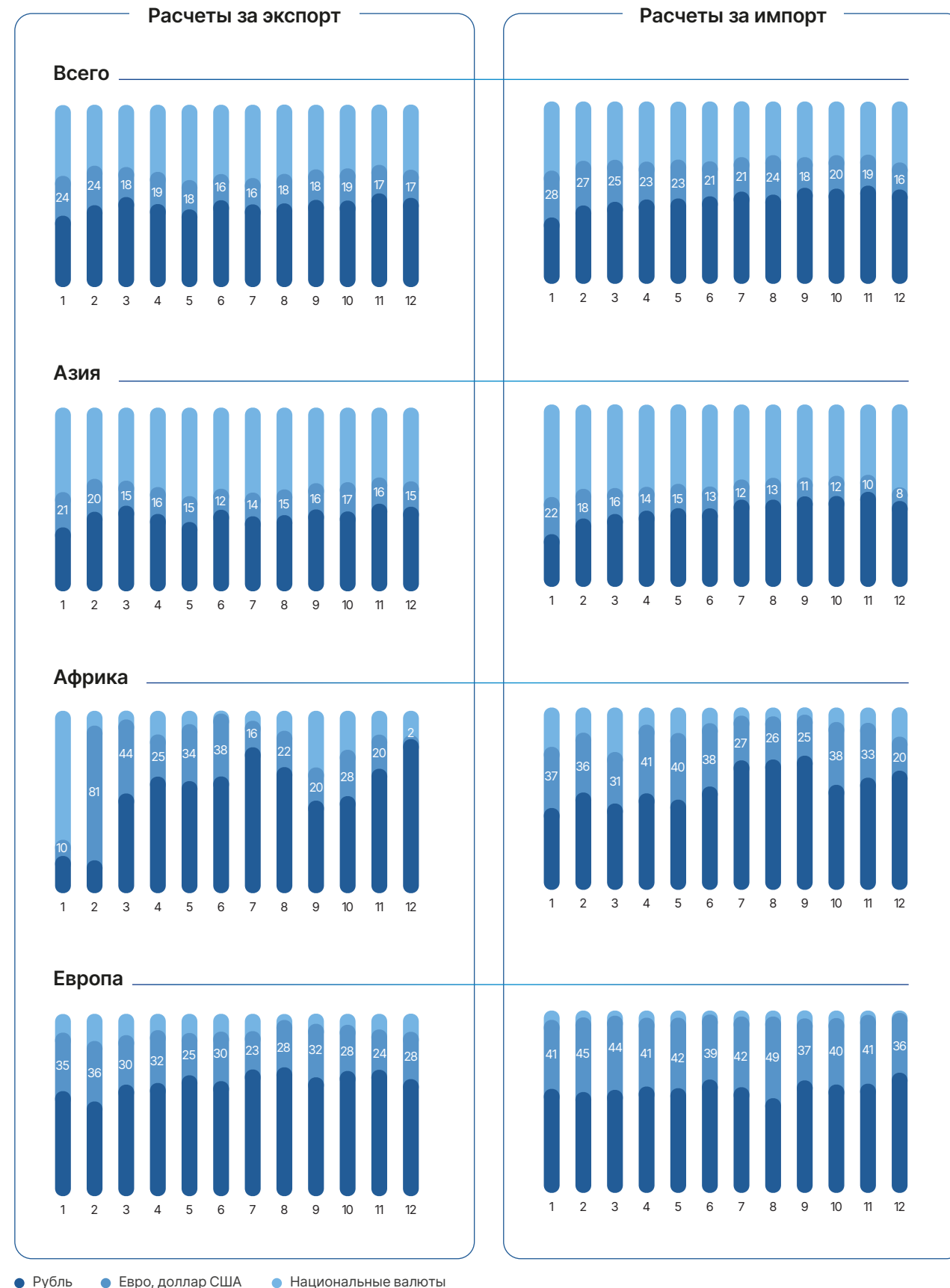
Китай в товарных потоках России в 2023–2024 годах, %



Источник: ФТС России, Главное таможенное управление КНР

внешнеэкономической деятельности отдавали все большее предпочтение российскому рублю. Впервые его использование превысило использование валют третьих стран, доля которых не изменилась и составила 42 % всей внешней торговли России. Рост обусловлен уменьшением доли расчетов в долларах США и евро. Доля расчетов в иных национальных валютах не изменилась и составила 38 % всей внешней торговли России.

Структура внешнеторговых расчетов России по месяцам 2024 года, %



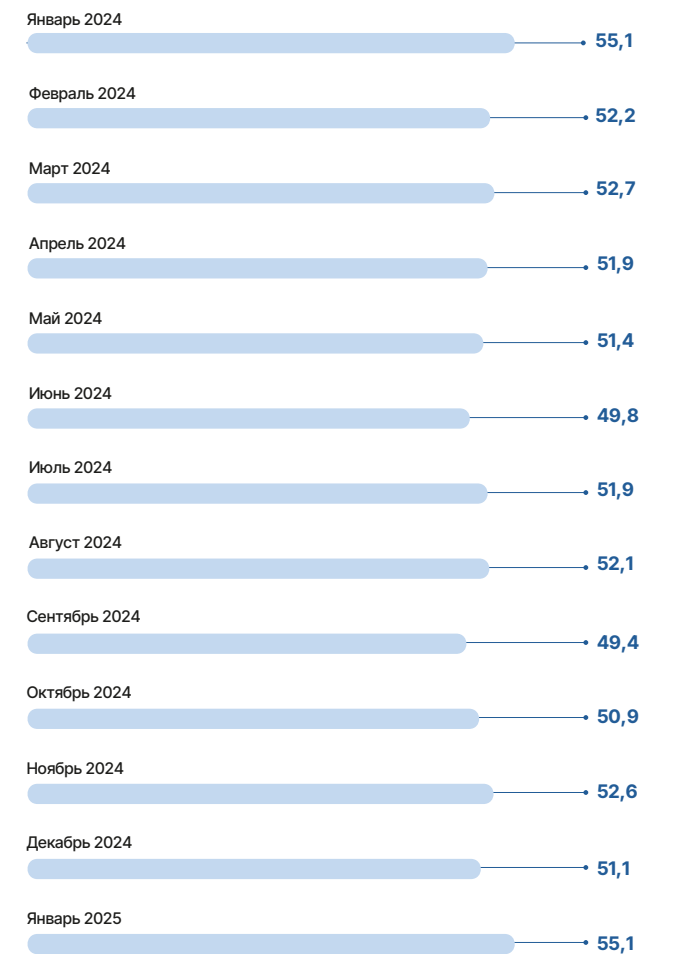
Источник: расчеты FESCO по данным Центрального банка Российской Федерации

Основным драйвером изменений является Азиатский регион, в том числе Китай, Индия, Турция, Иран, доля расчетов в российских рублях в котором превысила к концу года 40 % для экспорта и 45 % для импорта. Существенные изменения произошли в торговле со странами Африки, 54 % сделок с которой по итогам 2024 года было совершено с использованием рубля.

В 2023 году наблюдался взрывной рост локализации и импортозамещения ряда необходимых российскому рынку товаров. В 2024 году российская промышленность замедлилась, что подтверждается индексом Russia Composite PMI. В 2024 году показатель начал снижаться к середине года и стал ниже отметки 50 п. в июне, составив 49,8. Причинами снижения стали валютные колебания, инфляция, рост ключевой ставки, а также сокращение персонала. Данные экономические факторы негативно сказываются на инвестиционной активности, которая замедляет строительство новых производств и снижает возможности для запуска крупных инвестиционных проектов, так как кредитование в таких условиях становится слишком дорогим. Наряду с факторами, которые повлияли на сферу производства (PMI Manufacturing), имело место уменьшение покупательской способности, что в совокупности сказалось на снижении композитного индекса.

Сохранение высокой ключевой ставки продолжит оказывать негативное влияние на объем импортных товаров, что обусловит стабильный спрос на продукцию отечественной промышленности.

JP Morgan Russia Composite PMI



Источник: PMI TM от IHS Markit



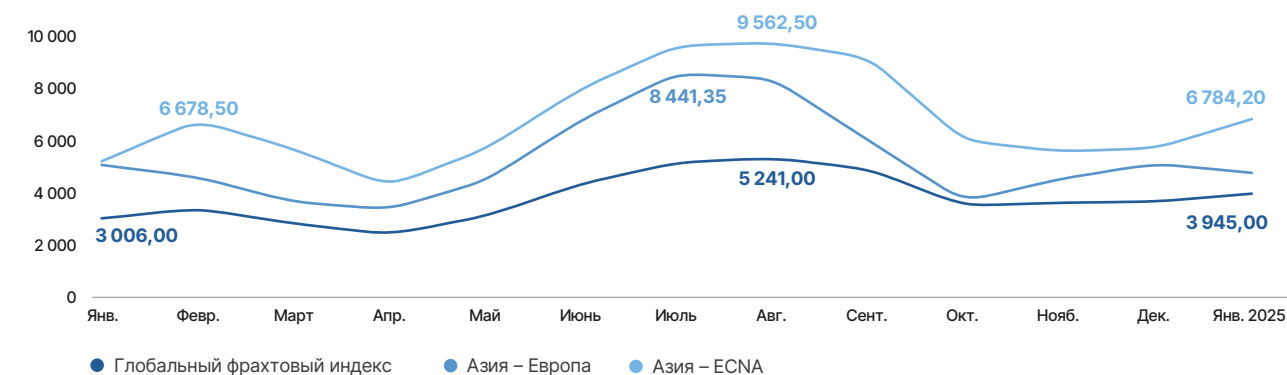
Мировой контейнерный рынок

По итогам 2024 года мировой контейнерный рынок вырос на 6,2 % относительно 2023 года, до 183,2 млн. TEU (по данным Container Trades Statistics). Значительный рост – на 12 % – продемонстрировали перевозки из Азии в Северную Америку. Увеличение было обусловлено стремлением азиатских отправителей отгрузить товары до формирования нового правительства США, которое заранее объявило о намерении пересмотреть тарифы на товары из Китая. Зафиксировано снижение объемов контейнерных перевозок из Европы, упали объемы европейского экспорта на Индийский субконтинент и в Азию, политическая напряженность на Ближнем Востоке повлекла за собой падение объемов перевозок из Европы на Ближний Восток.

В 2024 году произошел значительный прирост показателя «дальность контейнерных перевозок» – соотношение «TEU / морская миля» выросло на 21 % по сравнению с прошлым годом. Основным драйвером стала продолжающаяся нестабильность в Красном море, создающая риски для судоходства. Это обусловило разворот судов вокруг Африки, что увеличило расстояние перевозок.

Фрахтовые ставки выросли в 2024 году в два раза относительно средних значений 2023 года. При этом в первом полугодии индексы демонстрировали сильную тенденцию к росту на фоне нехватки оборудования в азиатских портах, во второй половине года ставки перешли к снижению. Очередной подъем произошел в четвертом квартале, что является сезонным фактором.

Динамика глобального фрахтового индекса в 2024 году, долл. США



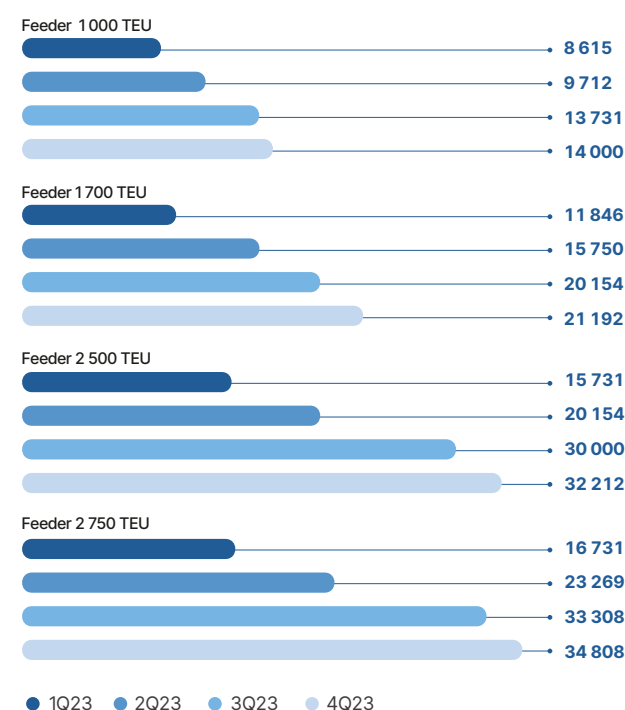
Источник: Freightos

В 2024 году мировой флот контейнеровозов увеличился на 10 % – основным драйвером стал ввод в эксплуатацию судов, заказанных в 2020–2022 годах. С учетом ESG-повестки контейнерные операторы активно заказывают суда, работающие на альтернативных видах топлива. На суда этого типа пришлось половина заказов на строительство, сделанных в 2024 году. Совокупно, по данным Alphaliner, более 81 % флота по контейнеровместимости строится под использование экологических видов топлива.

Одновременно с активным строительством новых контейнеровозов сохраняется высокий спрос на суда в тайм-чартере. Мировой флот продолжает испытывать нехватку контейнеровозов номинальной вместимостью до 3 тыс. TEU, что ведет к росту тайм-чартерных ставок на фоне фрагментации глобальной торговли.

По итогам 2024 года прирост нового флота классов Handymax и Feeder был ниже объемов спроса перевозчиков на эти суда. Ужесточение требований к возрасту судов и растущая региональная торговля приведут к дальнейшему увеличению спроса на флот.

Ставки на тайм-чартеры, долл. США



Источник: Braemar

Контейнерный рынок России и положение в отрасли

В 2024 году объем контейнерного рынка России незначительно превысил объемы рынка в постпандемийном 2021 году. Это свидетельствует о произошедшей перестройке национальной логистической системы на фоне ухода крупнейших мировых игроков с рынка, об изменении структуры торговли в России и о продолжающемся санкционном давлении со стороны недружественных стран.

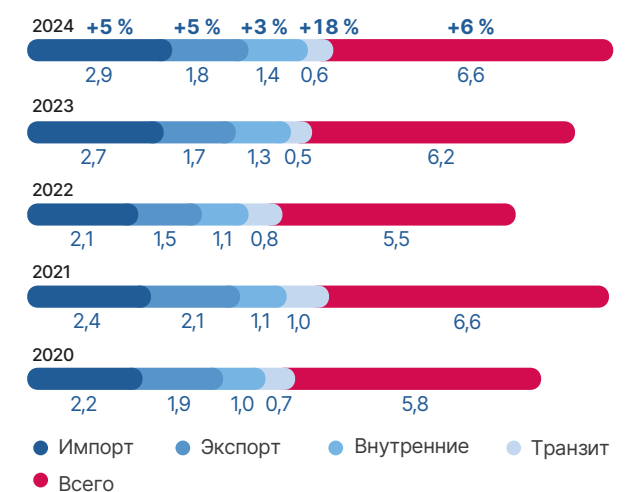
В 2024 году продолжалось интенсивное развитие экономики, рынок контейнерных перевозок развивался под влиянием следующих тенденций:

- развитие новых альтернативных рынков, усиление партнерства с дружественными странами;
- локализация внутри страны производства в автомобилестроении;
- модернизация и развитие собственных промышленных производств, производство продукции высокого передела;
- рост числа инвестиционных проектов по стране, в частности на фоне введения экспортных пошлин на сырье, делающих обработанные продукты более выгодными (например, зерновые и масличные);
- развитие агропромышленного сектора России, рост посевных площадей;
- заключение новых партнерских соглашений со странами Азии и Африки;
- развитие транспортной инфраструктуры.

Основными лимитирующими факторами, оказавшими негативное влияние на рост объемов российского контейнерного рынка, стали инфраструктурные ограничения

Восточного полигона и вызванные этим заторы в портах Дальнего Востока, а также обусловленные дисбалансом импорта и экспорта сложности с проведением валютных платежей. Перечисленные факторы также повлияли на изменения маршрутов внешних контейнерных потоков и их структуру. Так, в 2024 году контейнерный рынок России возрос относительно предыдущего года на 6 %, достигнув 6,6 млн TEU.

Динамика контейнерного рынка России по видам перевозок, млн TEU



Источники: Морцентр-ТЭК



Импорт

Главным драйвером роста контейнерного рынка России стал импорт, который показал наибольшее значение за последние пять лет и составил 2 865 тыс. TEU (+5 % в сравнении с 2023 годом, или +145 тыс. TEU). Рост произошёл за счет увеличения импорта через порты Дальнего Востока (+14 %) и импорта через порты Санкт-Петербурга (+24 %). Восстановление продолжается за счет развития торговых отношений с новыми странами взамен потерянных, улучшения инфраструктуры, повышающей пропускную способность, а также перестройки системы расчетов.

Доля FESCO в импорте составила 20 % по итогам 2024 года, увеличившись по сравнению с прошлым годом на 1 %. Рост обусловлен расширением присутствия Компании на рынках Юго-Восточной Азии и запуском новой линии FCXP-5 с Китаем.

Экспорт

По итогам 2024 года прирост контейнерного экспорта составил 5 %, или +79 тыс. TEU, по сравнению с 2023 годом. В структуре экспорта наибольший прирост пришелся на экспорт через порты Северо-Запада, который составил 35 % в сравнении с 2023 годом, что связано с развитием новых маршрутов и перетоком из портов Дальнего Востока. Экспорт через порты Дальнего Востока показал самое значительное снижение на фоне заторов на Восточном полигоне: –21 % по сравнению с 2023 годом, но остается выше объема экспорта через Санкт-Петербург.

Доля FESCO в экспорте через порты Балтики составила 8 % по итогам года, что обусловлено увеличением вместимости флота на этом направлении. На Дальнем Востоке на фоне снижающегося рынка, вызванного инфраструктурными ограничениями, доля FESCO в экспорте составила 25 %.

Внутренние перевозки

Направление внутренних перевозок по итогам отчетного года практически не изменилось, и прирост составил 3 % к уровню 2023 года. Он обеспечен увеличением внутренних железнодорожных перевозок на фоне локализации производства ряда товаров, происходящей в течение года. При этом ожидающееся снижение строительства жилой недвижимости в условиях возросших ипотечных ставок в будущем может негативно сказаться на данном потоке.

FESCO остается лидером на рынке каботажных перевозок через порты Дальнего Востока с долей рынка 39 %, осуществляя перевозки собственным флотом, в том числе в рамках северного завоза.

Транзит

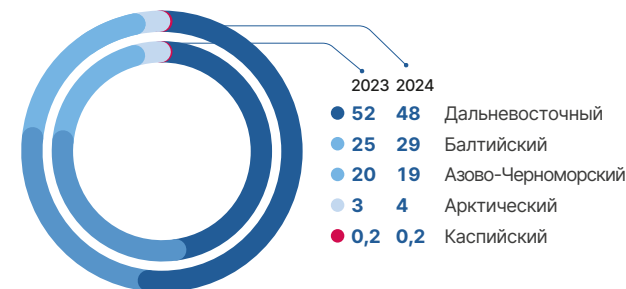
Контейнерный транзит по итогам 2024 года вырос на 18 % по сравнению с 2023 годом. Основной рост произошел на направлении из Республики Беларусь через порты Санкт-Петербурга (+167 тыс. TEU) за счет отправок удобрений в Бразилию и Зимбабве. Несмотря на общий прирост, значительное снижение произошло на направлении транзита из Азии в Среднюю Азию (–73 тыс. TEU) и сократились перевозки автозапчастей из Кореи в Казахстан и Узбекистан.

Перевалка контейнеров

За прошедший год структура распределения контейнеров в российских портах по бассейнам претерпела изменения. Балтийский бассейн нарастил перевалку до 1,6 млн TEU в 2024 году благодаря значительно возросшему импорту и экспорту через порты данного бассейна.

Доля Дальневосточного бассейна сократилась, но сам объем перевалки возрос на 5 % по сравнению с 2023 годом. Доля Каспийского бассейна снизилась на 13 %.

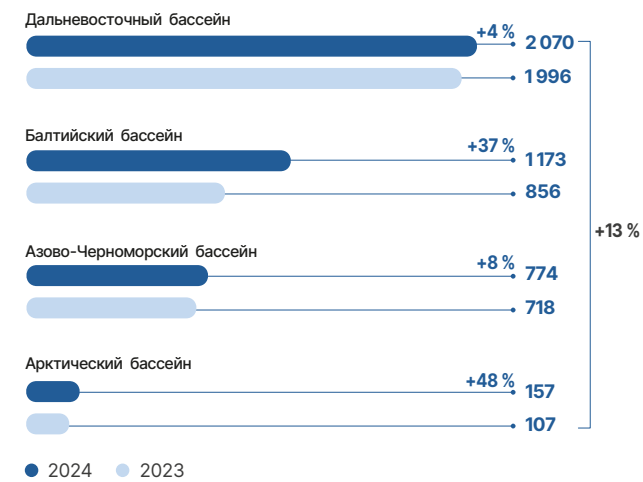
Доли бассейнов в общем объеме перевалки контейнеров, %



Источник: Морцентр-ТЭК



Груженный контейнерооборот в портах Российской Федерации по бассейнам в 2023–2024 годах, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК

Рост объемов груженого контейнерооборота наблюдается по всем бассейнам, особенно в портах Балтики. В процентном соотношении сильнее всего возрос Арктический бассейн. В абсолютном выражении по приросту лидером стал Балтийский бассейн. Наблюдается восстановление объемов, потерянных по причине геополитических факторов, однако потенциал еще не исчерпан и докризисные значения грузооборота по данному бассейну пока не восстановлены.

ВМТП продолжает удерживать лидерство на Дальнем Востоке: по итогам года доля терминала на рынке стивидорных услуг составила 38 %.

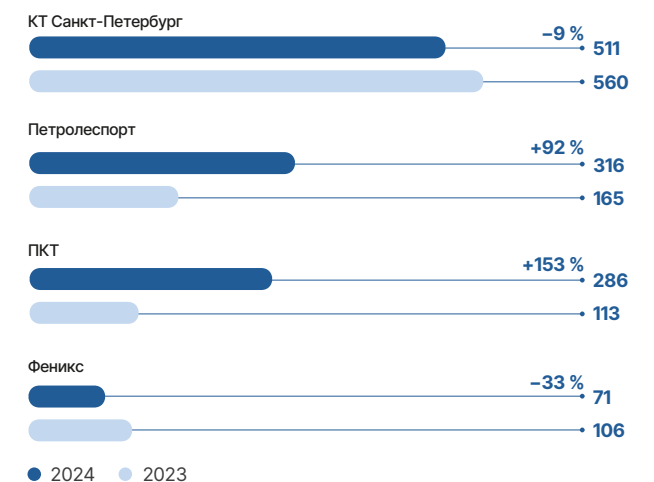
Контейнерооборот крупнейших контейнерных терминалов порта Владивосток в 2023–2024 годах, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК

Контейнерооборот терминала ВМТП в 2024 году вырос на 2 % по сравнению с 2023 годом. Наибольшее увеличение за год в процентном соотношении показал порт Первомайский, увеличив грузооборот по итогам года на 44 %. Пасифик Лоджистик показал прирост 16 % по сравнению с 2023 годом, увеличив грузооборот до 169 тыс. TEU.

Контейнерооборот крупнейших контейнерных терминалов порта Санкт-Петербург в 2023–2024 годах, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК

В контейнерообороте терминалов порта Санкт-Петербург снижение произошло у КТСП (–9 % по сравнению с 2023 годом) и «Феникса» (–33 % по сравнению с 2023 годом). Наибольший прирост показал Первый контейнерный терминал, увеличивший контейнерооборот до 286 тыс. TEU.