

2019

# Анализ рынка грузовых перевозок 2016-18 гг.



## Оглавление

<b>1. Обзор рынка грузовых перевозок .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Морские перевозки .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Железнодорожные перевозки.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Автомобильные перевозки .....</b>	<b>8</b>
<b>5. Рынок контейнерных перевозок.....</b>	<b>11</b>

## 1. Обзор рынка грузовых перевозок

В России, как следует из отчетов \*\*\*\*\*<sup>1</sup>, по тоннажу лидирует автомобильный транспорт. Он занимает до \*\*% в структуре всех перевезенных грузов. В тройку входят железнодорожный (\*\*%) и трубопроводный транспорт (\*\*%). При этом автомобильные грузоперевозчики постепенно теряют свою долю рынка с точки зрения тоннажа, но компенсируют это стоимостью и качеством услуг. Возрастает сегмент морских и железнодорожных перевозок.

Согласно расчетам \*\*\*\*\* \*\*% грузов ВЭД (без трубопроводного транспорта) перевозится морским транспортом, \*\*% следует по железной дороге, на автомобильный и внутренней водный транспорт приходится по %, на воздушный – менее \*,\*%.

Если говорить об удельном весе транспортной логистики в общем объеме национального ВВП России, цифра довольно внушительная – \*,\*%<sup>2</sup>. По сравнению с Америкой и Германией, российская логистическая отрасль экономики приносит гораздо больше добавленной стоимости на душу населения. Фактором роста грузовых перевозок выступает освоение европейских маршрутов, рост экспорта до \*\*, \*%.

**Таблица 1. Динамика российского транспортного рынка в \*\*\*\*-\*\* гг.**

Показатель	****	****	****
Коммерческий грузооборот транспорта всех отраслей экономики РФ, млрд. руб.	****	****	****
Изменение, %	-, *%, %	*, *%, %	*, *%, %
Объем транспортных услуг, млрд. руб.	****	****	****
Изменение, %	*, *%, %	*, *%, %	*, *%, %

Структура перевозок грузов году по видам транспорта<sup>3</sup> см. Рисунок 1, Рисунок 2.

.....

**Рисунок 1. Структура перевозок грузов по видам транспорта, млн. тонн**

.....

**Рисунок 2. Структура грузооборота, млрд. тонно-километров**

1 \*\*\*\*\*/\*\*\*\* \*\* \*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*

2 \*\*\*\*\*/\*\*\*\* \*\* \*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*

3 \*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*/\*\*\*\*\*/113-\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*-2011-2016-\*\* \*\*\*\*

## 2. Морские перевозки

Это наиболее дешевый вид транспорта. Он обеспечивает в среднем \*\*% перевозок между государствами<sup>4</sup>. Лидеры мирового торгового флота — Япония, Греция, Кипр, Китай, США. Активно используются так называемые суда под дешевыми флагами, принадлежащие Либерии, Панаме, Сингапuru и т.п. Себестоимость перевозки там в \* раза ниже, чем на европейских судах, в том числе за счет налоговых льгот. Первое место в международных морских грузоперевозках занимают нефть и нефтепродукты. Крупные грузопотоки формируются в Персидском заливе по направлению к Европе, Японии и США. Значительны перевозки угля и железной руды. Большую долю занимает доставка зерновых культур.

Что касается России, то в нашей стране морские перевозки используются главным образом для экспорта. Так, за первое полугодие \*\*\*\* года, по данным аналитического ресурса \*\*\*\*\*, по морю из Европы было ввезено \* млн тонн груза, а вывезено — почти \*\*\* млн тонн.

Грузооборот морских портов России за \*\*\*\* год увеличился на \*,% по сравнению с аналогичным периодом \*\*\*\* года и составил \*\*, \* млн. т.<sup>5</sup> Увеличение грузооборота связано с большим приростом каботаж (транспортировка груза внутри страны) — его объем в \*\*\*\* году увеличился на \*\*, % и составил \*\*, \* миллионов тонн. Наибольшая доля в общей структуре грузооборота морских портов принадлежит экспортным грузам — их объем в \*\*\*\* году составил \*\*, \* миллиона тонн, что составляет почти \*\*% всего морского грузооборота России. На % снизился в \*\*\*\* году импорт груза в морские порты России.

**Таблица 2. Грузооборот портов России, \*\*\*\*-\*\* гг., млн. тонн**

.....  
.....

**Рисунок 3. Структура грузооборота морских портов России**

Самым крупным бассейном по объему грузооборота в \*\*\*\* году является

.....  
.....

**Рисунок 4. Структура грузопотока морских грузов по бассейнам**

**Таблица 3. Грузооборот портов России по бассейнам в \*\*\*\*-\*\* гг., млн. тонн**

.....

---

4 \*\*\*\*.//\*\*\* \*\* \*\*/\*\*\*\*/\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*

5 \*\*\*\*.//\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\* \*\*/\*\*\*\*/113-\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*-2011-2016-\*\* \*\*\*\*

.....

### Рисунок 5. Структура грузооборота морских портов России по бассейнам

Самым крупным портом в России в \*\*\*\* году по объему грузооборота являлся порт .....

### Таблица 4. Грузооборот крупнейших портов России в \*\*\*\*-\*\* гг., млн. тонн

.....

....

### Рисунок 6. Структура грузооборота морских портов России по крупнейшим портам

Динамику грузооборота в \*\*\*\*-\*\* годах можно оценить, проанализировав результаты работы портов Балтийского бассейна<sup>6</sup>.

По итогам \*\*\*\* года все порты Балтийского бассейна осуществили перевалку контейнеров в общем объеме в \*.\* млн. TEU, наблюдается наращение объемов морских поставок.

Общий удельный вес перевозки грузов портами Балтийского бассейна составляет \*\*% по России в целом. Анализ рынка позволяет сделать вывод о росте процентного соотношения перевалки импортных контейнеров. По итогам \*\*\*\* г. этот показатель увеличился на \*.\*% или на \*.\* млн. TEU.

По сведениям, представленным в \*\*\*\*\*, за первую половину \*\*\*\* года в общем объеме грузоперевозок увеличилась доля перевалки экспортных контейнеров. Если в первой половине \*\*\*\* г. это значение составляло \*\*\* тыс. TEU, то в рассматриваемый период – \*.\* млн. TEU.

Отправка грузов из СПб с использованием инфраструктуры Большого порта предполагает обращение за услугами местных стивидорных компаний. По итогам первой половины \*\*\*\* года ЗАО «Контейнерный терминал» наблюдается наращение общего объема перевалки контейнеров до \*\*\* тыс. TEU, что в процентном соотношении с \*\*\*\* г. составляет прирост на \*.\*%.

Объём перевалки транзитных грузов в российских морских портах в целом вырос по оценкам до \*\*\* млн. тонн в \*\*\*\* году<sup>7</sup>.

### Выводы

1. ....
- 2.

6 \*\*\*\*.//\*\*.\* \*\*\*\*\_\*\* \*\*/\*\*\*\*\_\*\_\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\_\*\*\_\*\*/  
7 \*\*\*\*.//\*\*.\* \*\*\*\*\_\*\* \*\*/\*\*\*\*\_\*\_\*\*\*\*\*/

### 3. Железнодорожные перевозки

В России железнодорожный транспорт занимает лидирующее место и имеет наибольший грузооборот<sup>8</sup>. Это связано с тем, что железнодорожные грузоперевозки являются оптимальным вариантом для транспортировки грузов на большие расстояния, особенно в таких отраслях как: угледобывающая промышленность, металлургия, строительная отрасль и др.

Популярность железнодорожного транспорта объясняется выгодными тарифами, низкой стоимостью транспортировки из расчета \* тонна на \* км и возможностью применения мультимодальных схем (например, груз доставляют по морю, а затем перемещают в железнодорожный контейнер).

Общая протяженность железных дорог в мире — \*,\* млн км. Из них \*\*\* тыс. км пролегают по территории США и \*\* тыс. км — Канады. В России цифра меньше — \*\* тыс. км. При этом густота сети высокая только в европейской части страны. В Сибири фактически используется только Транссибирская магистраль. Абсолютные лидеры среди грузов — уголь и строительные материалы. Для владельцев небольших партий этот тип перевозки остается невыгодным: невозможна доставка «от двери до двери», трудно планировать из-за больших сроков, необходимо нести расходы на погрузку и разгрузку товара при мультимодальных перевозках.

До \*\*\*\* года на рынке наблюдалась неблагоприятная экономическая обстановка, в связи с которой объём рынка ж/д перевозок в \*\*\*\*-\*\*\*\* годы сокращался<sup>9</sup> (см. **Ошибка! Источник ссылки не найден.**). Кроме этого, усугубляло положение собственников и операторов подвижного состава ситуация профицита вагонов, при которой старые советские вагоны составляли практически весь избыточный парк железнодорожных вагонов России. В связи с этим Правительство РФ ужесточило порядок продления срока эксплуатации старых железнодорожных вагонов. С \*\*\*\* года запрещена эксплуатация вагонов с продленным сроком службы (за исключением отдельных видов специализированных вагонов)<sup>10</sup>.

**Таблица 5. Объём перевозок по РЖД, млн. тонн**

	****	****	****	****	****	* месяцев ****
<b>Каменный уголь</b>	***,*	***,*	***,*	***,*	***,*	***,**
<b>Кокс</b>	**,*	**,*	**,*	**,*	**,**	*,**
<b>Нефть и нефтепродукты</b>	***,*	***,*	***,*	***,*	***,**	***,*

<sup>8</sup> \*\*\*\*\*.//\*\*\*.\*\*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\* \*\*\*\*

<sup>9</sup> \*\*\*\*.//\*\*\*.\*\*\*/

<sup>10</sup> \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\* 25.12.2015 \* 382 «\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*

\*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\* 21 \*\*\*\*\* 2010 \*.

\* 286»

<b>Руда железная и марганцевая</b>	***,*	***,*	***	***,*	***,*	**,*
<b>Черные металлы</b>	**,*	**,*	**,*	**	**	**,*
<b>Лом черных металлов</b>	**,*	**,*	**	**	**,**	**,**
<b>Химические и минеральные удобрения</b>	**	**,*	**,*	**,*	**,**	**,*
<b>Цемент</b>	**,*	**,*	**,*	**,*	**,**	**,*
<b>Лесные грузы</b>	**,*	**,*	**,*	**,*	**,**	**,**
<b>Зерно и продукты перемола</b>	**,*	**,*	**,*	**	**,**	**
<b>Строительные грузы</b>	***,*	***,*	***,*	***	***,*	**,**
<b>Руда цветная и серное сырье</b>	**,*	**,*	**,*	**,*	**,**	**,**
<b>Химикаты и сода</b>	**,*	**,*	**	**,*	**,**	**,**
<b>Промышленное сырье и формовочные материалы</b>	**,*	**,*	**,*	**	**,*	**,**
<b>Всего</b>	****,*	****,*	****	****,*	* ***,*	***,**

Источник: аналитические отчеты \*\*\*

\*\*\*\*\*

### Рисунок 7. Погрузка и грузооборот железнодорожного транспорта на сети ОАО «РЖД» в \*\*\*\*-\*\*\*\* годах

Источник: аналитические отчеты \*\*\*

В \*\*\*\* году грузооборот железнодорожного транспорта показал прирост в \*,\*%. Рост погрузки вырос на такую же величину (\*, \*%) в силу увеличения средней дальности перевозок. Эти показатели стали рекордными за последние годы.

Из \*\*\*\* млн т погрузки на сети ОАО «РЖД» \*\*\* млн т в \*\*\*\* году занимает погрузка строительных грузов. По сравнению с аналогичным периодом \*\*\*\* года данный показатель уменьшился на \*,\*%, но рост \*\*\*\* года был обеспечен за счет строительства крупных инфраструктурных объектов (Керченский мост и стадионы в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу \*\*\*\*) и частичной замены автомобильного транспорта железнодорожным при транспортировке строительных грузов в результате введения системы «Платон»<sup>11</sup>.

Развитие железнодорожных грузоперевозок в России зависит как от поддержки государства, так и от отраслей, деятельность которых связана с транспортировкой грузов по железным дорогам.

Согласно новой Долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до \*\*\*\* года, объем перевозок железнодорожным транспортом будет расти на \*,\*% в год, а

<sup>11</sup> \*\*\*\*\*/\*\*\*\*.\*\*\*.\*/\*\*\*\*/213962409.\*\*\*\*

грузооборот — на \*,\*% (см. **Рисунок 8**). Ожидается рост погрузки по большинству грузов, а также планируется увеличение инвестиций в железнодорожную инфраструктуру и обновление локомотивного парка.

**Рисунок 8. Прогноз перевозки грузов и грузооборота железнодорожного транспорта (консервативный сценарий)**

\*\*\*\*\*

В настоящее время на долю железнодорожного транспорта приходится \*\*% от всего объема перевезенных в стране грузов<sup>12</sup>. Для сравнения: в \*\*\*\* году по железной дороге было перевезено \*,\* млрд. тонн грузов, в то время как суммарный объем перевезенных всеми видами транспорта грузов в стране составил \*,\* млрд. тонн. Грузооборот железнодорожного транспорта в \*\*\*\* году превысил \*,\* трлн. тонно-км, а его доля в суммарном грузообороте (выполненном всеми видами транспорта) достигла \*\*%.

В структуре перевозок железнодорожного транспорта преобладают перевозки \*\*\*\*\*.

Если говорить о ближайших перспективах отрасли грузовых железнодорожных перевозок, не касаясь изменений в модели управления ею, то исходя из имеющихся сценариев наиболее вероятного развития экономики России на ближайшие годы, \*\*\*.

В целом, основной объем государственного финансирования железнодорожной отрасли осуществляется в настоящее время в соответствии с подпрограммой "Магистральный железнодорожный транспорт" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы". Суммарный объем предусмотренного подпрограммой финансирования составляет \*\*\*,\*\* млрд. рублей и предусматривает поэтапные выплаты в \*\*\*\*-\*\*\*\* годах.

Запланированное финансирование на \*\*\*\*-\*\*\*\* гг. - \*\*, \*\* и \*\*, \*\* млрд. руб. соответственно.

Окончательные результаты \*\*\*\* года ещё не подведены, но оценка результатов железнодорожного транспорта следующая:

**Таблица 6. Показатели ж/д отрасли РФ**

Показатель	****	****	****	****П
перевезено грузов, млн. тонн	****	****	****	****
грузооборот, млрд. тонно -км.	****	****	****	****

**Выводы**

**3. ....**

<sup>12</sup> \*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/2017/01/13/1115379723/\*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*



#### 4. Автомобильные перевозки

Общая длина дорожной сети мира превышает \*\* млн. км.<sup>13</sup> Треть дорог сосредоточены в Северной Америке, четверть — в Западной Европе. Ключевую роль играют трансконтинентальные магистрали. Это, например, шоссе через пустыню Сахара в Африке, дорога от Атлантического до Тихого океана через всю территорию США, Панамериканское шоссе, соединяющее Северную и Южную Америку, и ряд других.

Международные перевозки автомобильным транспортом высоко мобильны. Они позволяют доставить груз в любую точку, где есть дорога. Авто успешно комбинируют с другими видами транспорта.

Между тем, внутри России автомобиль остается транспортом ближнего действия. По статистике, средняя дальность перевозки \* тонны — менее \*\* км. В основном, это доставка из морских портов или железнодорожных станций. Транспортировать на большие расстояния невыгодно в силу высоких издержек и ограниченности грузового места.

Автомобильные грузоперевозки – наиболее пострадавший сегмент рынка ТЭУ от экономических санкций и рецессии. По итогам \*\*\*\* г. коммерческие перевозки автотранспортом сократились на \*\*%, грузооборот – на \*\*%, падение стоимостных и физических показателей в сегменте международных перевозок составило \*\*-%.

В структуре импортного грузопотока преобладают .....

Согласно данным РБК<sup>14</sup>, в России автомобильный транспорт занимает всего \*,% в общей структуре грузооборота, значительно уступая трубопроводному (\*\*%) и железнодорожному транспорту (\*\*%). Несмотря на это, по подсчетам \*\*\*\* года, более \*\*% объема переправленных грузов перевозилось автомобилями, что составляет \* млрд тонн. Объясняется такая разница просто: автотранспортные компании доставляют грузы на относительно небольшие дистанции, в остальных случаях используют железную дорогу и трубопроводы.

.....

#### Рисунок 9. Структура российского рынка автомобильных грузоперевозок по типу грузов (в денежном выражении)

Одной из особенностей рынка автомобильных перевозок, как показывает анализ, является то, что из указанного объема только \*\*% относился к коммерческому их типу. Это объясняется тем, что производители нередко отдают предпочтение собственному автопарку, не обращаясь к услугам перевозчиков и транспортно-логистических предприятий.

Импорт грузов автомобильным транспортом распределяется по странам-получателям следующим образом:

13 \*\*\*\*\*/\*\*.\* \*\* \*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*.\*\*\*

14 \*\*\*\*\*/\*\*.\* \*\* \*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*/

.....

## **Рисунок 10. Доли импорта автомобильным транспортом по странам-получателям**

### **Динамика оборота компаний**

По оценке РБК Исследования рынков, число зарегистрированных компаний в России с выручкой свыше \* млн руб., основным видом деятельности которых являются автомобильные грузоперевозки, составило \*\*, \* тысяч, в то время как компаний, оказывающих преимущественно услуги организации перевозок грузов, – \*\*, \* тысяч. При этом доля крупных и средних компаний приблизительно равна \*, \*\*% и \*, \*% соответственно. В целом в структуре отрасли преобладают микропредприятия, выручка которых не превышает \*\* млн руб.

Участники рынка автомобильных грузоперевозок представляют собой множество типов компаний – от глобальных транспортно-логистических холдингов до локальных автотранспортных предприятий.

Среди крупных и средних аутсорсинговых компаний большую часть занимают универсальные/специализированные транспортно-экспедиторские компании, доля игроков с иностранной собственностью достигает \*\*%, число «чистых» перевозчиков или экспедиторов незначительно, как правило, участники рынка совмещают в себе функции и первого, и последнего.

К группе \*PL-провайдеров (по набору заявленных услуг) можно отнести порядка \*\* российских и около \*\* западных компаний.

.....

## **Рисунок 11. Доли ТОП-\*\* на российском рынке автомобильных перевозок**

Лидирующее положение в отрасли принадлежит .....

### **Международные комплектные перевозки<sup>15</sup>**

Крупнейшие компании в сегменте международных FTL-перевозок по объему выручки .....

Крупнейшие компании в сегменте международных LTL-перевозок по обороту (в стоимостном выражении) .....

Анализ услуг \*\* крупнейших компаний показывает, что наиболее широкий ассортимент имеют следующие типы компаний ..... имеют как широкий, так и средний, узкий ассортимент. Среди них наиболее широкий ассортимент услуг автоперевозок имеют Miltzer & Münch, ЖелДорЭкспедиция и DHL, самый узкий спектр услуг предлагают Глобальный контейнерный сервис (ГКС) и РАТЭК.

По данным Ассоциации международных автоперевозчиков, по состоянию на \*\*\*\* год иностранные компании контролировали до \*\* % российского рынка

<sup>15</sup> \*\*\*\*. // \*\* \* \*\* / \*\*\*\* / \*\*\*\*\_\*\*\*\*. \*\*\*\*

международных перевозок автотранспортом. К середине \*\*\*\* года спад в секторе автомобильных грузоперевозок замедлился. Операторы направили усилия на поиск новых международных партнеров, стали заключать контракты с государствами, которых не коснулись ограничения. В результате ситуация несколько выправилась.

Значительная доля всех автомобильных грузоперевозок в России приходится на европейскую часть страны<sup>16</sup>. В то же время, развиваются перевозки по магистральным маршрутам в Сибири и на Дальнем Востоке. Что касается международных маршрутов, после существенного спада в объемах грузоперевозок между Россией и Евросоюзом в \*\*\*\*-\*\*\*\* годах, в \*\*\*\* году ситуация на этом рынке стабилизировалась. В \*\*\*\* году грузооборот вырос на \*,\*%, и составил \*,\*\* млрд т.

.....

### Рисунок 12. Структура грузооборота в \*\*\*\* г., тонн-км, %

.....

### Рисунок 13. Структура грузооборота в \*\*\*\* г., тонн-км, %

Время от времени эксперты выдвигают весьма оптимистичные прогнозы о том, что вскоре экономика России вернется на докризисный уровень, покажет рост покупательская способность населения, а бизнес, в том числе и в сфере логистики, станет приносить ощутимую прибыль<sup>17</sup>.

Действительно, в \*\*\*\* года грузооборот в сегменте автоперевозок подрос на \*%. Перевозки грузов автотранспортом в \*\*\*\* году составили \*\*\*,\*% к \*\*\*\* году.

За \*\*\*\*-\*\* гг. рынок грузоперевозок претерпел серьезные изменения. Если еще в \*\*\*\* году спрос превышал предложение, то сейчас стороны уравнились. Это связано с наращиванием автопарков - продажи грузовиков в \*\*\*\*-м выросли на \*\* процентов<sup>18</sup>.

Окончательные результаты \*\*\*\* года ещё не подведены, но по оценкам в \*\*\*\* году мы ещё не достигли уровня \*\*\*\* года. Коммерческие перевозки грузов автомобильным транспортом в \*\*\*\*г. составят \* \*\*\*,\* млн т, а грузооборот - \*\*\*,\* млрд т-км. Грузооборот предприятий автомобильного транспорта общего пользования (специализированные транспортные предприятия и предприниматели, работающие по найму) в \*\*\*\*г. прогнозируется на уровне \*\* млрд т-км.

Показатели отрасли в \*\*\*\*-\*\* гг. представлены в следующей таблице:

---

16 \*\*\*\*.//\*\*\_\*. \*\*/\*\*\*\*

17 \*\*\*\*.//\*\*\*\*\*24.\*\*/\*\*\*\*/\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*

18 \*\*\*\*.//\*\*\_\*\*/2018/04/23/\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*\*

Показатель	****	****	****
Объём коммерческих перевозок, млн. т.	****,*	****,*	****,*
Изменение, %	**,*	***,*	***,*
Коммерческий грузооборот, млрд. т-км	***	***	***,*
Изменение, %	**,*	***	***
Автомобильные грузоперевозки, млрд. руб.	***,*	***,*	***,*
Изменение в текущих ценах, %	***,*	***	***,*

## 5. Рынок контейнерных перевозок

Объём мирового контейнерного трафика в \*\*\*\* году целом соответствовал динамике, наблюдавшейся в \*\*\*\* году<sup>19</sup>. Фундаментальные факторы, обуславливающие сохранение низких темпов роста рынка (на \*,\* % выше уровня \*\*\*\* г., или \*\*\* млн ДФЭ), остались неизменными и были связаны с общим замедлением темпов роста мировой экономики и торговли, снижением темпов экономического роста в Китае и ростом локализации китайской промышленности – основного поставщика конвейеризуемых грузов в мире.

На фоне роста мирового рынка на \*,\* % объём перевозок в \*\*\*\* г. в направлении Азия – Северная Европа, по оценкам Drewry, вырос на \*,\* % и составил \*\*, \* млн ДФЭ по сравнению с \*\*, \* млн ДФЭ годом ранее. При этом перевозки в направлении Восток – Запад выросли на \*,\* % и составили \*,\* млн ДФЭ, а перевозки в направлении Запад – Восток выросли на \*,\* % и составили \*,\* млн ДФЭ.

В отношении перевозок в направлении Азия – Средиземное море наблюдалась аналогичная динамика: совокупный объём вырос на \*,\* % к уровню \*\*\*\* г. и составил \*,\* млн ДФЭ, при этом перевозки в направлении Восток – Запад выросли на \*,\* % (до \*\*, \* млн ДФЭ), а перевозки в направлении Запад – Восток составили \*,\* млн ДФЭ, что на \*,\* % ниже уровня предыдущего года.

<sup>19</sup> \*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/20143/51431/\*\* \*\*\* 2016 \*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/\*\*\*\*\*/170622.\*\*\*\*/74609\*2\*-9\*41-34\*7-\*\*95-189\*17642\*9\*

## **РЫНОК МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Мировой контейнерный рынок – это прежде всего рынок морских контейнерных перевозок, являющийся одним из основных элементов логистической цепочки, обеспечивающей глобальный товарооборот. \*\*\*\* год стал еще одним годом затяжного кризиса мирового рынка контейнерного фрахта, обусловленного хроническим превышением предложения перевозочных мощностей над спросом: при росте объемов перевозок на \*,\* % рост вместимости мирового флота контейнеровозов (с учетом списаний) составил \*,\* %. В результате ставки морского фрахта в первом полугодии \*\*\*\* г. опустились до рекордно низких значений за последние несколько лет. По оценкам Drewry, снижение к уровню \*\*\*\* г. составило \*\* %, ознаменовав пятый подряд год непрерывного снижения ставок.

Аналогичную динамику демонстрировал и Шанхайский индекс контейнерных перевозок. Среднее значение Шанхайского контейнерного индекса в \*\*\*\* г. составило \*\*\* пунктов, что на \*\*, \* % ниже уровня \*\*\*\* г. Несмотря на частичное восстановление ставок морского фрахта во втором полугодии, в целом по году совокупные убытки отрасли, по оценкам Drewry, составили \* млрд долл. США по сравнению с \*,\* млрд долл. США операционной прибыли, полученной по итогам \*\*\*\* г. Продолжающаяся уже несколько лет стагнация рынка в прошлом году продолжила оказывать негативное влияние на финансовое состояние морских контейнерных перевозчиков, что стимулировало процессы консолидации отрасли и привело к уходу с рынка ряда игроков.

В III квартале \*\*\*\* г. было объявлено о банкротстве компании Hanjin Shipping, входившей в десятку крупнейших контейнерных перевозчиков мира. В отрасли прошел ряд поглощений, среди которых можно выделить слияние китайских COSCO и China Shipping (№ \* и № \* среди крупнейших контейнерных перевозчиков на начало \*\*\*\* г.), приобретение компанией CMA CGM (№ \*) перевозчика APL (№ \*), а также сделку между компаниями Harag-Lloyd (№ \*) и UASC (№ \*\*). В декабре \*\*\*\* г. было объявлено о приобретении компании Hamburg Süd (№ \*\*) крупнейшим контейнерным перевозчиком Maersk.

Параллельно развивались процессы формирования альянсов между оставшимися игроками, и в настоящее время около \*\* % мирового рынка морских контейнерных перевозок контролируется тремя основными альянсами:

>> \*М (Maersk и MSC), которые формируют \*\*, \* % глобального рынка контейнерных перевозок;

>> Ocean в составе Cosco China Shipping, CMA CGM, Evergreen Marine и OOCL (\*\*, \* % рынка);

>> Alliance, в котором участвуют Harag-Lloyd, K Line, MOL, NYK и Yang Ming, контролируемые в общей сложности около \*\* % рынка. (Источник: Alphaliner.)

### **Спрос и предложение на морской фрахт**

В \*\*\*\* г. чистый прирост емкости контейнерного флота оценивался примерно в \*,\* %, что существенно ниже темпов роста перевозочных мощностей в

предшествующие годы и сопоставимо с приростом объемов перевозок. Указанный результат достигнут прежде всего за счет возросших масштабов списаний. Достижение относительного баланса спроса и предложения стало важным фактором стабилизации ставок морского фрахта во втором полугодии \*\*\*\* г.

Объем ввода новых мощностей в \*\*\*\* г. (без учета списаний) оценивается Drewry примерно в \*,\* млн ДФЭ, при этом \*\* % новых заказов (по емкости в ДФЭ) пришлось на суда вместимостью свыше \*\* тыс. ДФЭ, а \*\* % дополнительной емкости относится к судам вместимостью свыше \*\* тыс. ДФЭ. Таким образом, сохраняется тенденция к увеличению среднего размера вновь заказываемых контейнеровозов: годом ранее аналогичная пропорция была \*\* и \*\* % соответственно. Это стало важным долгосрочным фактором дальнейшего снижения удельных издержек морских линий и в условиях конкуренции

Ввод новых мощностей в \*\*\*\* г. оценивается примерно в \*,\* млн ДФЭ, что соответствует росту емкости мирового контейнерного флота (без учета списаний) примерно на \* %. По оценкам Morgan Stanley, превышение предложения над спросом будет сохраняться до \*\*\*\* г.

Международная консалтинговая компания Boston Consulting Group придерживается даже более консервативных оценок и прогнозирует устойчивое превышение предложения над спросом на уровне по меньшей мере \* % в течение ближайших пяти лет. Таким образом, избыточное предложение перевозочных мощностей на обозримую перспективу остается фундаментальной проблемой мирового контейнерного рынка.

### **Динамика цен на морской фрахт**

\*\*\*\* год начался с резкого снижения ставок морского фрахта, которое продолжалось в течение всего I квартала, и к апрелю цены на морские перевозки достигли абсолютных минимумов за последние несколько лет. Однако во второй половине года ставки начали активно восстанавливаться и к концу года почти достигли уровня в \* тыс. долл. США за сорокафутовый контейнер, что почти в четыре раза превышает уровни апреля. Основными причинами стали активные списания перевозочных мощностей и взвешенная ценовая политика основных игроков на фоне продолжающейся консолидации отрасли.

### **ДИНАМИКА РОССИЙСКОГО РЫНКА**

\*\*\*\* год был ознаменован уверенным восстановлением российского рынка железнодорожных контейнерных перевозок, в результате которого не только были полностью компенсированы потери кризисного \*\*\*\* г., но и был достигнут новый исторический максимум в \* \*\*\*\* тыс. ДФЭ. Темпы роста рынка составили \*\*, \* % к уровню прошлого года по сравнению со спадом на \*, \* % годом ранее.

Необходимо отметить, что превзошедший все ожидания рост рынка происходил на фоне сохранения в целом неблагоприятной экономической ситуации. По оценкам Росстата, в \*\*\*\* г. реальный ВВП России снизился на \*, \* %,

производство в обрабатывающей промышленности выросло на символические \*,\* %, а реальный розничный товароборот уменьшился на \*,\* %.

Внутригодовая динамика рынка следовала за динамикой экономических показателей только в I квартале \*\*\*\* г., когда было зафиксировано умеренное снижение объемов – \*,\* % к уровню I квартала \*\*\*\* г. Начиная с апреля на фоне продолжающейся стагнации в экономике на рынке наблюдался устойчивый рост объемов: во II квартале \*\*\*\* г. объемы железнодорожных контейнерных перевозок выросли на \*\*, \* % к аналогичному периоду \*\*\*\* г., в III квартале – на \*\*, \* % и в IV квартале – на \*\*, \* %.

В отсутствие позитивной экономической динамики активный рост контейнерного рынка объяснялся дальнейшим развитием процесса контейнеризации, т. е. переключения контейнеропригодных грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт, а в железнодорожной отрасли – перераспределением грузопотока в пользу контейнерных перевозок.

По итогам \*\*\*\* г. коэффициент контейнеризации грузов, перевозимых по сети РЖД, вырос до \*,\* % по сравнению с \*,\* % годом ранее. В \*\*\*\* году был зафиксирован рост во всех видах железнодорожного сообщения: внутренние перевозки выросли на \*\*, \* % по сравнению с уровнем \*\*\*\* г., объем контейнерных перевозок в международном сообщении увеличился на \*,\* %.

Наибольшее влияние на российский контейнерный рынок оказывает динамика перевозок в направлении Восток – Запад. Основными драйверами роста международных перевозок стали перевозки в экспортном сообщении, которые выросли на \*\* тыс. ДФЭ, или на \*,\* %, и транзитные перевозки, где прирост составил \*\*, \* %, или \*\* тыс. ДФЭ. Начиная со второго полугодия \*\*\*\* г. стал восстанавливаться контейнерный импорт, объемы которого по году в целом выросли на \*\* тыс. ДФЭ, или на \*,\* %.

Структура рынка в \*\*\*\* г. не претерпела существенных изменений: доля внутренних перевозок выросла с \*\*, \* до \*\*, \* %, в основном за счет продолжающегося сокращения доли импорта, которая составила \*\* % по сравнению с \*\* % годом ранее.

### **Импортные перевозки**

В \*\*\*\* г. объем контейнерных железнодорожных перевозок в импортном сообщении вырос на \*,\* % и составил \*\*\* тыс. ДФЭ. В структуре железнодорожных перевозок контейнеров в импортном сообщении доля груженых контейнеров в \*\*\*\* г. выросла на \* п. п. и составила \*\* % по сравнению с \*\* % годом ранее. Перевозки порожних контейнеров снизились на \*,\* % (до \*\*\* тыс. ДФЭ) на фоне восстановления рынка и улучшения баланса перевозок в экспорте и импорте.

В структуре контейнерного грузооборота в импортном сообщении доминировали поставки потребительских товаров (\*\* %), автокомплекующих (\*\* %), химикатов (\*\* %) и метизов (\*\* %). Наибольшее увеличение в \*\*\*\* г. в разрезе товарных групп продемонстрировали импортные контейнерные перевозки

потребительских товаров (на \*\* %), машин и оборудования, продовольственных грузов и металлов.

Основные импортные контейнеропотоки поступали на территорию Российской Федерации из стран .....

.....

#### **Рисунок 14. Структура контейнерных грузоперевозок по сети РЖД в импортном сообщении по основным товарным группам**

##### **Экспортные перевозки**

Объем железнодорожных контейнерных перевозок в экспортном сообщении вырос в \*\*\*\* г. на \*,\* % и составил \*\*\* тыс. ДФЭ, при этом перевозки груженых контейнеров увеличились на \*\*, \* % – до \*\*\* тыс. ДФЭ. Доля перевозок груженых контейнеров в экспортном сообщении увеличилась на \* п. п. – до \*\* % по сравнению с \*\* % годом ранее. В \*\*\*\* г. в структуре российского железнодорожного контейнерного экспорта преобладали бумага и целлюлоза (\*\* %), лесные грузы (\*\* %), продукция химической промышленности (\*\* %) и цветные металлы (\*\* %).

Наибольшее увеличение в \*\*\*\* г. в разрезе товарных групп продемонстрировали экспортные контейнерные перевозки .....

.....

#### **Рисунок 15. Структура контейнерных грузоперевозок по сети РЖД в экспортном сообщении по основным товарным группам**

##### **Транзитные перевозки**

Транзитные железнодорожные перевозки контейнеров в \*\*\*\* г. стали наиболее быстрорастущим сегментом рынка. Их объем вырос на \*\*, \* % к уровню предыдущего года и составил \*\*\* тыс. ДФЭ по сравнению с \*\*\* тыс. ДФЭ годом ранее, при этом произошло существенное улучшение структуры перевозок: доля груженых контейнеров выросла на \* п. п. и составила \*\* % по сравнению с \*\* % в \*\*\*\* г.

Основной вклад в рост транзитных перевозок внесли перевозки в сообщении с Китаем, которые выросли в \*\*\*\* г. на \*\* % – до \*\*\* тыс. ДФЭ. Соответственно, доля перевозок, связанных с Китаем, в общем объеме транзита выросла с \*\* % в \*\*\*\* г. до \*\* % по итогам \*\*\*\* г. При этом перевозки в направлении Китай – Евросоюз выросли на \*\* % (с \*\* тыс. ДФЭ до \*\*\* тыс. ДФЭ), а перевозки в направлении Евросоюз – Китай увеличились на \*\*, \* % – с \*\* тыс. ДФЭ в \*\*\*\* г. до \*\* тыс. ДФЭ в \*\*\*\* г.

Структура железнодорожного контейнерного грузооборота в транзитном сообщении более диверсифицирована по сравнению с импортом и экспортом. В \*\*\*\* г. основной вклад в транзитный грузооборот внесли .....



В основном железнодорожный контейнерный транзит осуществляется между странами .....

По итогам \*\*\*\* г. объем мирового контейнерного трафика оценивался на уровне \*\*\* млн ДФЭ, что на \*,\* % выше уровня \*\*\*\* г<sup>20</sup>. Это заметно выше темпов роста, наблюдавшихся в \*\*\*\* г. (+\*,\* %) и в \*\*\*\* г. (+\*,\* %). Уверенный рост объемов перевозок на фоне продолжившейся консолидации отрасли позволил поддержать восходящую динамику ставок морского фрахта, которые, по оценкам международного аналитического агентства Drewry Maritime Research, выросли по итогам года в среднем на \*\* %, несмотря на некоторое снижение во второй половине года. Это позволило отрасли выйти на положительный финансовый результат после убыточного \*\*\*\* г. и создать благоприятный задел на \*\*\*\* г.

Основным фактором, обеспечившим положительную динамику рынка, стал .....

Банкротство компании Hanjin Shipping, входившей в десятку крупнейших глобальных контейнерных перевозчиков, о котором было объявлено в III квартале \*\*\*\* г., дало старт назревшим процессам консолидации. В течение \*\*\*\* г. практически завершилось формирование трех основных альянсов – \*М, Ocean и THE Alliance, которые контролируют в совокупности около \*\* % рынка морских контейнерных перевозок. Несмотря на то, что рынок на большинстве направлений остается конкурентным, степень его концентрации существенно повысилась, что нашло отражение в динамике ставок морского фрахта, среднегодовые значения которых в прошлом году выросли впервые за последние несколько лет.

### **Морские контейнерные перевозки в направлении Восток – Запад**

По оценкам Drewry Maritime Research, на фоне роста мирового рынка на \*,\* % объем перевозок в \*\*\*\* г. в направлении Восток – Запад – Восток вырос на \*,\* % и составил \*\*, \* млн ДФЭ. При этом перевозки в направлении Восток – Запад выросли на \*,\* % и составили \*\*, \* млн ДФЭ, а перевозки в направлении Запад – Восток выросли на \*,\* % и составили \*,\* млн ДФЭ. Некоторое отставание от темпов роста глобального контейнерного рынка можно объяснить более умеренными темпами восстановления экономики стран еврозоны и России по сравнению с темпами роста мировой экономики в целом, а также проводимой Китаем политикой по постепенному переходу от преимущественно экспортно ориентированной модели экономики на более сбалансированную и ориентированную на развитие также внутреннего рынка.

Из общего объема перевозок в направлении Восток – Запад примерно \*\* % приходилось на перевозки в направлении портов Северной Европы, оставшиеся \*\* % – на порты стран средиземноморского бассейна.

### **Динамика российского рынка**

В \*\*\*\* г. российский рынок железнодорожных контейнерных перевозок продолжил уверенный рост: если по итогам \*\*\*\* г. темпы его роста составили \*\*, \* %, то в \*\*\*\* г. рынок вырос на \*\* % и достиг нового исторического максимума в \*, \* млн ДФЭ. Темпы роста рынка стали максимальными с \*\*\*\* г. и существенно превзошли первоначальные прогнозы.

По итогам \*\*\*\* г. реальный ВВП России, по оценкам Росстата, вырос на \*, \* %, прирост производства в обрабатывающей промышленности составил \*, \* %, а оборот розничной торговли вырос на \*, \* %. На фоне умеренной макроэкономической динамики основной вклад в динамику рынка внес продолжающийся процесс переключения контейнеропригодных грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт, а в железнодорожной отрасли – перераспределение грузопотока в пользу контейнерных перевозок с других видов подвижного состава. Кроме того, в \*\*\*\* г. существенно увеличился вклад транзитных перевозок, доля которых впервые в новейшей истории России превысила планку в \*\* % и составила \*\*, \* % по сравнению с \*, \* % годом ранее. Внутригодовая динамика рынка также демонстрировала стабильно высокие темпы роста.

По итогам \*\*\*\* года был зафиксирован рост во всех видах железнодорожного сообщения: внутренние перевозки выросли на \*, \* % к уровню \*\*\*\* г., объем контейнерных перевозок в международном сообщении увеличился на \*\*, \* %. Основными драйверами роста последних стали перевозки в импортном сообщении, которые выросли на \*\*\* тыс. ДФЭ, или на \*\*, \* %, и транзитные перевозки, где прирост составил \*\*, \* %, или \*\*\* тыс. ДФЭ.

На фоне опережающего роста международных перевозок структура рынка в \*\*\*\* г. практически вернулась к докризисным показателям: в условиях укрепления рубля доля внутренних перевозок снизилась с \*\*, \* % в \*\*\*\* г. до \*\*, \* %, доля импорта выросла с \*\*, \* до \*\*, \* %. Доля экспорта практически не изменилась и составила \*\*, \* %, вклад транзитных перевозок увеличился с \*, \* до \*\*, \* %.

### **Импортные перевозки**

В \*\*\*\* г. объем контейнерных железнодорожных перевозок в импортном сообщении вырос на \*\*, \* % и составил \*\*\* тыс. ДФЭ.

В структуре железнодорожных перевозок контейнеров в импортном сообщении доля груженых контейнеров в \*\*\*\* г. выросла на \* п. п. и составила \*\*, \* % на фоне опережающего роста груженых перевозок. Перевозки порожних контейнеров выросли на \*, \* % (до \*\*\* тыс. ДФЭ) по сравнению с ростом груженых перевозок на \*\*, \* % на фоне восстановления рынка и опережающего роста импорта по сравнению с экспортом.

В структуре контейнерного грузооборота в импортном сообщении доминировали поставки изделий .....

Основные импортные контейнеропотоки поступали на территорию Российской Федерации из стран .....

### **Экспортные перевозки**

Объем железнодорожных контейнерных перевозок в экспортном сообщении вырос в \*\*\*\* г. на \*\*, \* % и составил \*\*\* тыс. ДФЭ, при этом перевозки груженых контейнеров увеличились лишь на \*\*, \* % – до \*\*\* тыс. ДФЭ. Доля перевозок груженых контейнеров в экспортном сообщении снизилась до \*\*, \* % с \*\*, \* % годом ранее за счет опережающего роста экспорта порожних контейнеров (+ \*\*, \* %), возвращаемых из-под груженого импорта.

В \*\*\*\* г. в структуре российского железнодорожного контейнерного экспорта преобладали: .....

Основной объем контейнерного экспорта в \*\*\*\* г. по сети РЖД перевозился в направлении портов .....

### **Транзитные перевозки**

Транзитные железнодорожные перевозки контейнеров в \*\*\*\* г. стали самым быстрорастущим сегментом рынка. Их объем вырос на \*\*, \* % к уровню предыдущего года и составил \*\*\* тыс. ДФЭ. При этом структура перевозок продолжала улучшаться: доля груженых контейнеров выросла до \*\*, \* % по сравнению с \*\*, \* % в \*\*\*\* г.

Основной вклад в рост транзитных перевозок внесли перевозки в сообщении с Китаем, которые выросли в \*\*\*\* г. на \*\* % – до \*\*\* тыс. ДФЭ. Соответственно, доля перевозок, связанных с Китаем, в общем объеме транзита выросла с \*\* % в \*\*\*\* г. до \*\* % по итогам \*\*\*\* г. При этом перевозки в направлении Китай – ЕС выросли на \*\* % (с \*\* до \*\*\* тыс. ДФЭ), а перевозки ЕС – Китай увеличились на \*\* % – с \*\* тыс. ДФЭ в \*\*\*\* г. до \*\* тыс. ДФЭ в \*\*\*\* г.

В \*\*\*\* г. основной вклад в транзитный грузооборот внесли машины и оборудование (+ \*\*, \* %), метизы (+ \*\*, \* %), химическая продукция (+ \*\*, \* %), автокомплектующие (+ \*\*, \* %). Основной вклад в динамику железнодорожных контейнерных перевозок в транзитном сообщении внесла продукция .....

В основном железнодорожный контейнерный транзит осуществляется между странами .....

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 \*, \*-%, можно спрогнозировать средние темпы роста контейнерного рынка на уровне \*-% 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.

В \*\*\*\* году доля контейнеризуемых грузов, перевозимых в контейнерах по сети РЖД, выросла с \*,\*% в \*\*\*\* г. до \*,\*%.

В целом \*\*\*\* г. для мирового контейнерного рынка выдался удачным. Восстановление, начавшееся во второй половине \*\*\*\* г., продолжилось и в \*\*\*\* году. По итогам \*\*\*\* г. объем мирового контейнерного трафика увеличился на \*,\*% по сравнению с \*\*\*\* г., что заметно ниже темпа роста в \*\*\*\* г. (+\*,\*%). Тем не менее в связи со снижением темпа роста объемов перевозок это позволило отрасли получить по итогам \*\*\*\* г. совокупную операционную прибыль в размере около \* млрд долл. США по сравнению с прибылью в \* млрд долл. США годом ранее.

В \*\*\*\* г. российский рынок железнодорожных контейнерных перевозок продолжил уверенный рост: если по итогам \*\*\*\* г. темпы его роста составили \*\*%, то в \*\*\*\* г. рынок вырос на \*\*% и достиг нового исторического максимума в \*,\* млн ДФЭ. Темпы роста рынка существенно превзошли первоначальные прогнозы отраслевых аналитиков. По итогам \*\*\*\* г. реальный ВВП России, по оценкам Росстата, вырос на \*,\*%, прирост производства в обрабатывающей промышленности составил \*,\*%, оборот розничной торговли вырос на \*,\*%. На фоне умеренной макроэкономической динамики опережающий рост сегмента железнодорожных контейнерных перевозок за отчетный период определялся следующими факторами: значительный рост транзита через территорию Российской Федерации в коридоре Китай – Европа – Китай в рамках китайского проекта «Шелковый путь», имеющего высокий уровень контейнеризации; продолжающийся рост международной торговли Российской Федерации на фоне роста российской экономики и адаптации бизнеса к геополитике; повышение качества сервиса железнодорожных контейнерных перевозок за счет повышения скорости и обеспечения сроков доставки, упрощения процедур взаимодействия клиента с оператором; переключение грузовой базы в железнодорожный контейнерный сегмент. По итогам \*\*\*\* г. коэффициент контейнеризации грузов, перевозимых по сети РЖД, вырос до \*,\*% по сравнению с \*,\*% в \*\*\*\* г.

.....

**Рисунок 16. Динамика российского рынка железнодорожных контейнерных перевозок по видам сообщений (тыс. ДЭФ)**

.....

**Рисунок 17. Помесячная динамика объёмов перевозок контейнеров по сети РЖД в \*\*\*\*-\*\*\*\* годах (тыс. ДФЭ)**

Кроме того, в \*\*\*\* г. существенно увеличился вклад транзитных перевозок, доля которых составила \*\*, \*% по сравнению с \*\*, \*% годом ранее. Внутригодовая динамика рынка также демонстрировала стабильно высокие темпы роста.

.....

### **Рисунок 18. Помесячная динамика объёмов перевозок контейнеров по сети РЖД в \*\*\*\*\*-\*\*\*\* годах (тыс. ДФЭ)**

#### **Структура перевозок**

По итогам \*\*\*\* года был зафиксирован рост во всех видах железнодорожного сообщения: внутренние перевозки выросли на \*,\*% к уровню \*\*\*\* г., объем контейнерных перевозок в международном сообщении увеличился на \*\*, \*%. Наибольшую динамику в международном сообщении показали импорт (вырос на \*\*, \*%, или на \*\*\* тыс. ДФЭ) и транзитные перевозки (прирост составил \*\*, \*%, или \*\*\* тыс. ДФЭ).

На фоне опережающего роста международных перевозок структура рынка в \*\*\*\* г. такова: доля внутренних перевозок снизилась с \*\*, \*% в \*\*\*\* г. до \*\*, \*%; доля импорта выросла с \*\*, \* до \*\*, \*%; доля экспорта по сравнению с \*\*\*\* г. выросла незначительно и составила \*\*, \*%; вклад транзитных перевозок увеличился с \*\*, \* до \*\*, \*%. Доля груженых контейнеров в структуре перевозок по сети РЖД снизилась на \*, \* п. п. и составила \*\*, \*%. Перевозки груженых контейнеров в отчетном периоде выросли на \*\*, \*%, а перевозки порожних контейнеров увеличились на \*\*, \*% к уровню \*\*\*\* г.

.....

### **Рисунок 19. Структура российского рынка железнодорожных контейнерных перевозок по видам сообщения (%)**

#### **Импортные перевозки**

На фоне роста международной торговли, в том числе через онлайн-сервисы, в \*\*\*\* г. объем контейнерных железнодорожных перевозок в импортном сообщении вырос на \*\*, \*% и составил \*\*\* тыс. ДФЭ.

В структуре железнодорожных перевозок контейнеров в импортном сообщении доля груженых контейнеров в \*\*\*\* г. снизилась на \*, \* п. п. и составила \*\*, \*% на фоне опережающего роста порожних перевозок. Перевозки порожних контейнеров выросли на \*\*, \*% (до \*\*\* тыс. ДФЭ) по сравнению с ростом груженых перевозок на \*\*, \*% на фоне роста груженого экспорта.

В структуре контейнерного грузооборота в импортном сообщении доминировали поставки .....

Основные импортные контейнеропотоки поступали на территорию Российской Федерации из стран .....

#### **Экспортные перевозки**

Объем железнодорожных контейнерных перевозок в экспортном сообщении вырос в \*\*\*\* г. на \*\*, \*% и составил \* \*\*\* тыс. ДФЭ. Доля перевозок груженых контейнеров в экспортном сообщении выросла до \*\*, \*% с \*\*, \*% годом ранее за счет

опережающего роста перевозок груженых контейнеров (+\*\*,\*) по сравнению с порожними (+\*,\*). Доля порожних перевозок в экспортном сообщении снизилась на \*,\* п. п.

В \*\*\*\* г. в структуре российского железнодорожного контейнерного экспорта преобладали продукция .....

.....

## **Рисунок 20. Структура перевозок контейнеров по сети РЖД в экспортном сообщении (тыс. ДФЭ)**

### **Транзитные перевозки**

Транзитные железнодорожные перевозки контейнеров в \*\*\*\* г. стали самым быстрорастущим сегментом рынка. Их объем вырос на \*\*,\*) к уровню предыдущего года и составил \*\*\* тыс. ДФЭ. Доля порожних контейнеров выросла до \*\*,\*) по сравнению с \*\*,\*) в \*\*\*\* г.

В \*\*\*\* г. продолжился рост транзитных перевозок между Китаем и Европой. Общий объем контейнерного транзита Китай – ЕС – Китай составил \*\*,\*) тыс. ДФЭ, что на \*\*% выше уровня \*\*\*\* г. При этом перевозки в направлении Китай – ЕС выросли на \*\*,\*) с \*\*,\*) тыс. до \*\*,\*) тыс. ДФЭ, а перевозки ЕС – Китай увеличились на \*\*,\*) с \*\*,\*) тыс. в \*\*\*\* г. до \*\*,\*) тыс. ДФЭ в \*\*\*\* г. Таким образом, в контейнерном транзите происходило снижение дисбаланса в направлении восток – запад.

В \*\*\*\* г. основной вклад в транзитный грузооборот внесли .....

В основном железнодорожный контейнерный транзит осуществляется между странами .....

### **Ожидания на \*\*\*\* год**

С учетом имеющихся макроэкономических прогнозов и на основании ожиданий участников рынка ожидается сохранения положительной динамики рынка и в \*\*\*\* г.

Несмотря на замедление темпов роста обрабатывающей промышленности во втором полугодии \*\*\*\* г., большинство экономических прогнозов на \*\*\*\* г. предусматривают продолжение роста ВВП на уровне \*,\*– \*,\*) год к году. В этих условиях ожидается сохранения высоких темпов роста транзитных перевозок на фоне развития существующих и появления новых транзитных сервисов, а также роста их конкурентоспособности по сравнению с морским фрахтом.

Динамика экспортных и импортных контейнерных перевозок будет определяться динамикой курса национальной валюты, конъюнктурой рынков российских экспортных грузов, расширением географии российского экспорта. В числе основных факторов риска - усиление геополитической напряженности, включая введение новых и расширение существующих экономических санкций и торговых барьеров, а также риски ухудшения ситуации в мировой экономике. Эти события могут оказать негативное влияние на экономику России и международную торговлю и, соответственно, на российский рынок контейнерных перевозок.

В условиях ожидаемой умеренной динамики грузовой базы для контейнерных перевозок ключевым драйвером роста железнодорожного контейнерного сегмента на среднесрочную перспективу ожидается продолжение роста контейнеризации перевозок. Это подразумевает сохранение высокого уровня конкуренции как среди операторов железнодорожного подвижного состава, так и между железнодорожным и автомобильным сегментами российского транспортного рынка.

Факторами успешной конкуренции сегмента железнодорожных контейнерных перевозок с другими сегментами транспортного рынка являются взвешенная тарифная политика ОАО «РЖД» в отношении контейнерных перевозок, упрощение документооборота и процедур доступа к железнодорожной инфраструктуре, развитие технологий движения контейнерных поездов и другие меры, повышающие привлекательность данного вида перевозок.

Основными факторами, сдерживающими рост контейнеризации, в настоящее время являются дефицит производства фитинговых платформ по сравнению со спросом и волатильность цен на платформы. В \*\*\*\* г. такая ситуация, скорее всего, сохранится.

В области международных контейнерных перевозок рынок будет продолжать испытывать конкурентное давление со стороны морских линий, в первую очередь в импортном и транзитном сообщениях, а также с точки зрения предложения контейнеров морских линий на внутренний рынок и на экспорт.

Основные факторы, которые продолжают влиять на мировой рынок контейнерных перевозок в \*\*\*\* году:

.....