



Optimalog



Контейнерная ЛОГИСТИКА 2025

диспозиция, тренды, прогнозы.

Торговля с Китаем



Китай: Динамика Экспорта и Импорта



Экспорт + Импорт

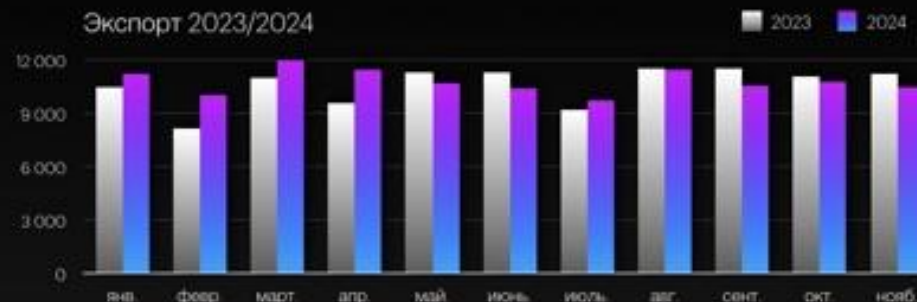


Экспорт **+1,9%**

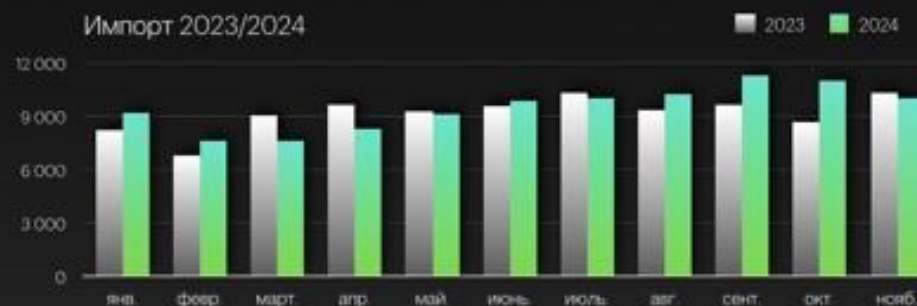
Импорт **+3,5%**

Общий **+2,7%**

Экспорт 2023/2024



Импорт 2023/2024



- Торговый оборот с КНР вырос вопреки ожиданиям снижения на фоне сложностей во взаиморасчетах
- В стоимости импорта, однако, «защиты» комиссии агентов при совершении платежных операций
- Также, по нашим оценкам, неучтенный китайский импорт «сидит» в поставках товаров из третьих дружественных стран, которые выполняют роль реселлеров

Евразийский Маршрут (УКП)

■ Достык+Алтынколь
 ■ Наушки
 ■ Забайкальск
 ■ Дальний Восток
 ■ ТМТМ



x 3,5

Рост объема перевозок по Транскаспийскому Международному Транспортному маршруту (ТМТМ) в 2024г, который вытесняет транзит по территории РФ

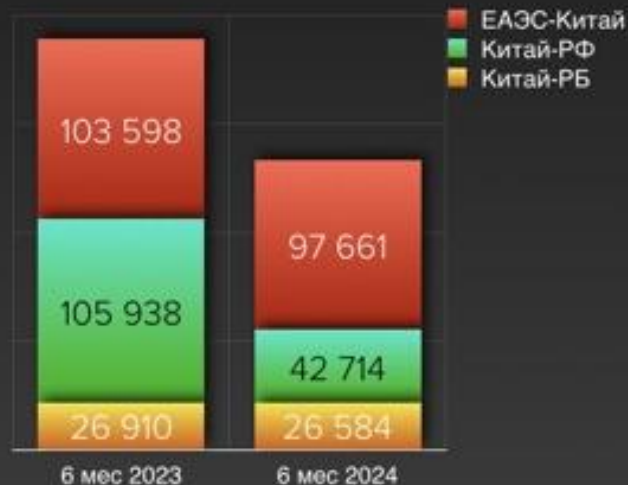
+66,1%

Рост транзитного потока между Китае и Европой в 1-ом полугодии 2024г к 2023г

Основные направления перевозок по Евразийскому маршруту, 6 мес 2023 / 2024



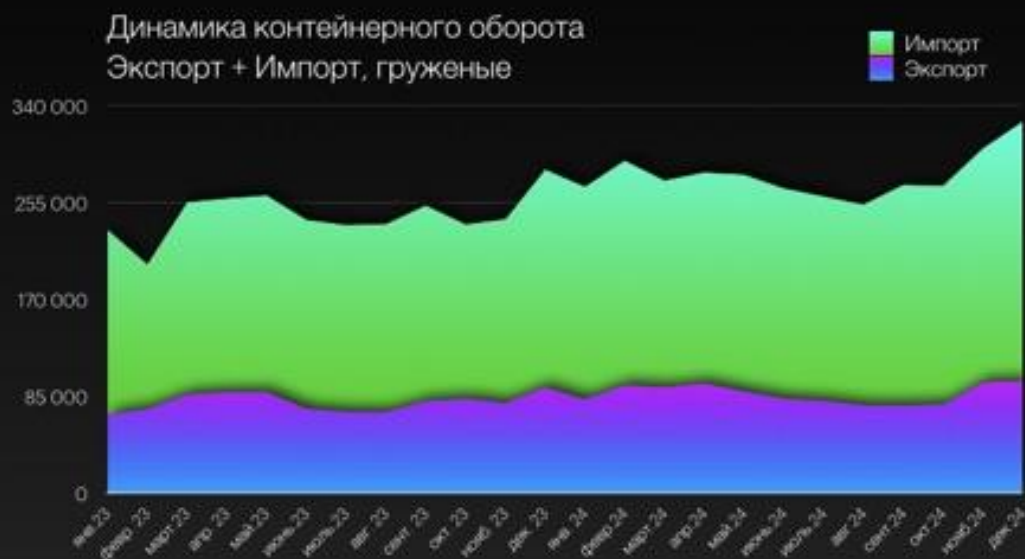
Импортно-экспортные перевозки со странами ЕАЭС, 6 мес 2023 / 2024



-59,7%

Падение объема импорта контейнеров из Китая в Россию в 1-ом полугодии 2024г к 2023г, вызванный сокращением квот отправок контейнерных поездов на РФ

Порты РФ

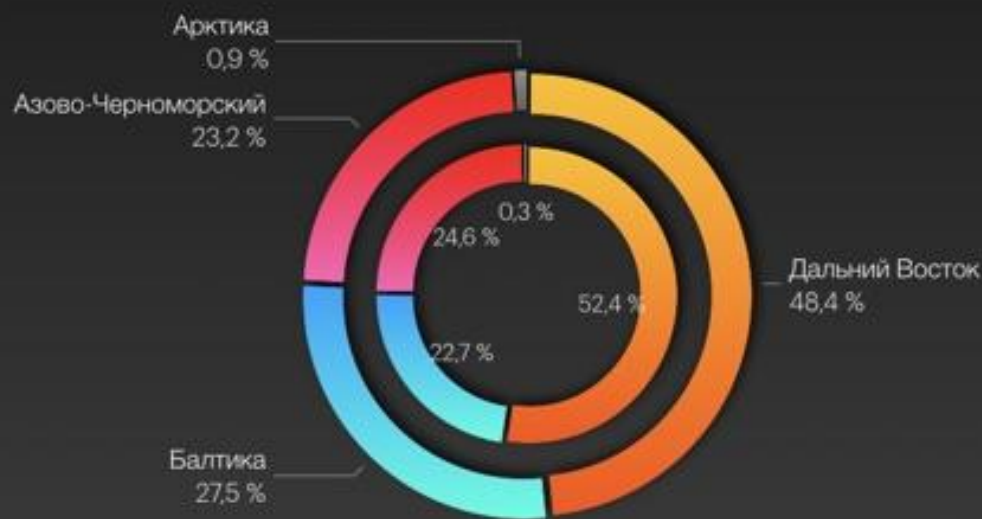


Контейнерный оборот портов РФ
2023/2024
(грузевые, экспорт/ импорт)

Экспорт **+8,4%**

Импорт **+16,4%**

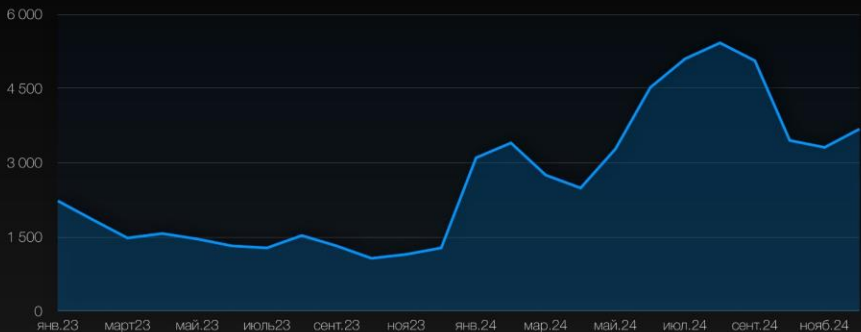
Общий **+13,8%**



Фрахтовые Индексы



Global Container Freight Index



Средняя стоимость
2024/2023

+159,8%

С начала года

+18,7%

Стоимость контейнерной логистики в мире растет на фоне глобальных конфликтов, перестройки цепочек поставок, дополнительных рисков вследствие экономических проблем в Китае и возможных торговых войн

Freight RW Index China—Russia



Средняя стоимость
2024/2023

+7,1%

С начала года

+56,2%

Freight Index China - Russia (St. Petersburg)



Средняя стоимость
2024/2023

+32,1%

С начала года

+64,1%

Freight RW Index VLD-Moscow



Средняя стоимость
2024/2023

+21,3%

С начала года

+75,4%

Freight Index China - Russia (Madvostok)



Средняя стоимость
2024/2023

+3,9%

С начала года

+86,7%

Обстановка на маршрутах



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

загруженность порта 55-60%,
постановка и выгрузка
в стандартном режиме 2-3 дня

НОВОРОССИЙСК

загруженность порта 60-70%,
постановка и выгрузка
судов 2-3 дня (норма)

ЖД: Средний срок
прохождения границ:
6 - 8 дней

ХОРГОС

АЛАШАНЬКОУ

ЖД: Средний срок
прохождения границ:
7 - 9 дней

ЖД: Средний срок
прохождения границ:
14 - 16 дней

ЗАБАЙКАЛЬСК

ЭРЛЯНЬ

ЖД: Средний срок
прохождения границ:
20 - 25 дней

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ (ВМКТ)

90 % загруженности
Ожидание: МСК по ж/д - от 14 дней

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ (ВМТП)

90 % загруженности
Ожидание: МСК по ж/д - от 14 дней

ВОСТОЧНАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ (ВСК)

98 % загруженности.
Ожидание: по ж/д МСК - от 8 дней

Контейнерный Рынок РФ 2025



Общая Обстановка

- Возрастающая контейнеризация импорта РФ вследствие разворота на Восток: объем контейнерных перевозок +8,5% к 2023г
- Невозможность быстро «переварить» появившиеся объемы из-за недостаточности инфраструктуры
- Ограничения РЖД на вывоз контейнеров из портов ВЛД, связанные, в том числе, с приоритизацией сырьевого экспорта
- Снижение планов инвестирования в развитие Восточного Полигона, отсутствие технической и ресурсной базы
- Дисбаланс контейнерного экспорта и импорта (более 50% контейнерного экспорта - это порожняя тара), инфраструктурные ограничения, приводящие к аритмичности поставок

Восточный Полигон



- Значительное сокращение плановых инвестиций РЖД в инфраструктурные проекты ВП (почти в 5 раз)
- Повышение тарифов РЖД на контейнерные перевозки (в среднем на 5% ежегодно, однако, есть сомнения)
- Преференции преимущественно для сырьевых компаний

СМП



- Низкая контейнеризация маршрута
- Отсутствие ледокольного контейнерного флота класса Arc7, неразвитость инфраструктуры
- Инвестиции прежде всего в сырьевые проекты
- Проекты по повышению перевозки контейнеров рассчитаны на горизонте 5-7 лет

МТК Север-Юг



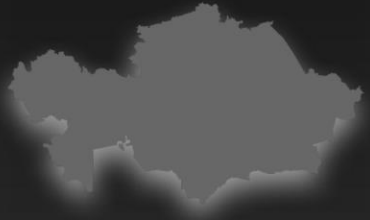
- Крайне напряженная геополитическая обстановка
- Отсутствие достаточных инвестиций
- Низкая привлекательность для стран-участниц на фоне санкционного давления на Иран и РФ

Платежи





- Ограниченное кол-во банков, осуществляющие прямые трансграничные взаиморасчеты с РФ, до 50% возвратов
- Ограничение оплат по товарной номенклатуре
- Санкционные ограничения в отношении экспортов товаров двойного назначения
- Дополнительные требования к стране назначения груза, оформлению транспортных документов



- Запрет на косвенный реэкспорт
- Требования завоза товаров в страну, проведение процедур таможенной очистки с последующим возможным экспортом
- Закрытие банковских счетов в принудительном порядке



- Усиление проверок сделок с европейскими поставщиками товаров
- Требование предоставления реквизитов конечных пользователей товаров
- Запрет на трансграничные транзакции денежных средств, имеющих российское происхождение



- Усиленный банковский комплаенс денежных средств, поступающих из РФ
- Требования предоставления документов и сведений на реэкспортируемые товары
- Увеличение сроков платежей (до 5 рабочих дней) из-за дополнительных проверок в банках корреспондентах



- Отсутствие прямых трансграничных взаиморасчетов с РФ
- Запрет на оплату санкционных товаров в арабских банках
- Относительно умеренный комплаенс в филиалах банков других стран

Платежи

- Прямые трансграничные платежи составляют порядка 40%-50% от общего кол-во совершаемых платежей за импорт товаров из стран, не входящих в ЕАЭС
- До 30% платежей за импорт исполняют платежные Агенты
- Оставшиеся порядка 20% платежей за импорт приходится на закупку через третьи страны

- Увеличение комиссий валютного контроля и стоимости транзакций
- Волатильность курсов валют, высокие спреды, отсутствие биржевого курса
- Усложнение и ограниченность финансовой логистики

Комиссии Агентов

- Комиссии ПА снизились на фоне смягчения требований ЦБ к репатриации валютной выручки и санкционных ограничений: в ноябре 2024г продажи валютной выручки крупнейшими Экспортерами снизились на 23% к октябрю, и составили 8\$ млрд
- Необходимость исполнять рублевые обязательства вынудили Экспортеров ускорить обмен валютной выручки (внешний контур) на рубли (внутренний контур)

- Повышение комиссий ПА после адаптации Экспортеров к санкционным ограничениям (отлаживание цепочек движения валютной выручки)
- Снижение валютной выручки вследствие введения 15 пакета санкций
- Высокая волатильность вариантов и сроков оплат

Третьи Страны

- Два контура третьих стран: ближний контур - страны ЕАЭС, дальний контур - дружественные к РФ страны
- Страны ближнего контура: высокое влияние опасений вторичных санкций на фоне сильной политической и экономической зависимости в рамках ЕАЭС
- Страны дальнего контура: умеренное влияние опасений вторичных санкций, интеграция с экономиками западных стран

- Усиленный банковский комплаенс платежей, где прослеживается российский след
- Продолжающееся давление вторичных санкций, ограничения на экспорт товаров двойного назначения в дружественных странах
- Изменение маршрутов транспортировки товаров

Импорт Продолжит Дорожать



Спрос в РФ на Импорт останется высоким в 2025г, однако его фактический рост может быть затруднен в связи с санкционным давлением

Деньги

- Бюджетный импульс будет и дальше влиять только на избранные сектора экономики
- Ключевая ставка может оставаться на значениях 20%+ как минимум до 2026г
- Реальная Инфляция в 2025г, скорее всего, будет двузначная
- Оценочные прогноз по курсу рубля к доллару 100-110 на 2025г с дальнейшим ослаблением в последующем
- Издержки при осуществлении трансграничной торговли - дополнительное проинфляционное влияние

ВЭД

- Рост тарифов на внутреннюю транспортную и складскую логистику: ж/д перевозки +5%-12%, автогрузовые +20%-30%, склады +7%-12%
- Снижение инвестиций в проекты развития логистической инфраструктуры, приоритеты в пользу сырьевых экспортных компаний
- Волатильность стоимости международных морских, ж/д и автогрузовых фрахтов на Восточном направлении
- Изменение (удлинение) маршрутов доставки грузов вследствие санкционного давления на дружественные страны
- Дополнительное давление со стороны ФТС, проверки, доначисления, отмены преференций и т.п.
- Увеличение камеральных проверок, по инициативе ФТС и проводимых совместно с ФНС



Optimalog

Крол Инна

Руководитель Департамента
Контейнерной Логистики

+7 977 686 23 43

