

СТАВКИ DEEP SEA И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА ЗА 2018 ГОД



— Оглавление

Индекс ставок deep sea и факторы, определяющие его динамику	4
Индекс ставок железнодорожного транзита и факторы, определяющие его динамику	8
Выводы	11

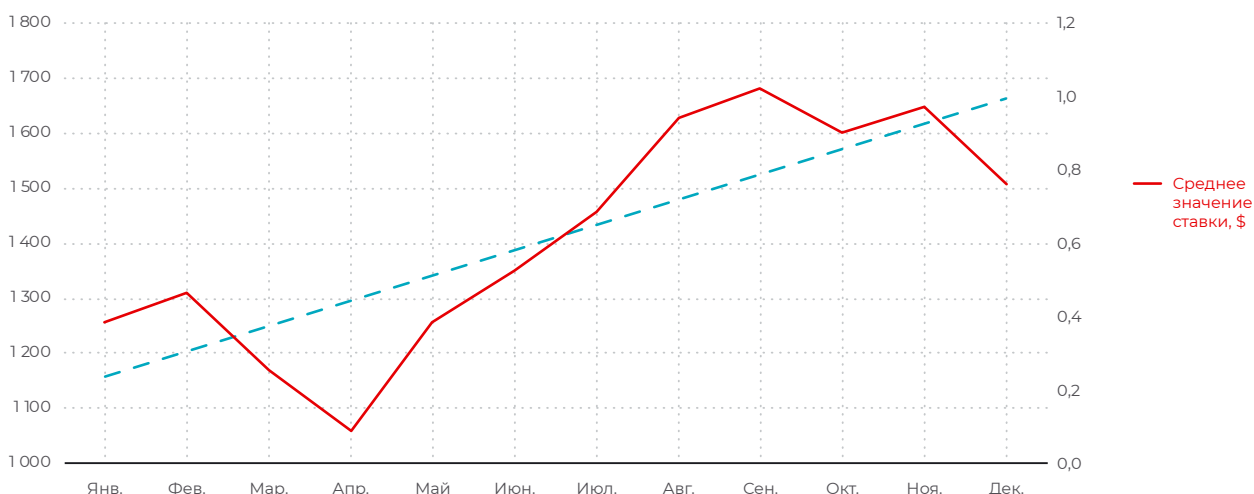
ИНДЕКС СТАВОК DEEP SEA И ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ЕГО ДИНАМИКУ

— Индекс ставок deep sea и факторы, определяющие его динамику

В течение 2018 года совокупный индекс ставок морского фрахта одного 40-футового контейнера (Ocean Freight Rates for 40' container) имел разнонаправленную динамику с периодами роста и спада (см. График 1).

График 1.

ИНДЕКС СТАВОК МОРСКОГО ФРАХТА ОДНОГО 40-ФУТОВОГО КОНТЕЙНЕРА, ДОЛЛ. США



Источник: построено ITI по данным Freightos¹

Возрастающая линия тренда на Графике 1 свидетельствует о том, что в целом за 2018 год в динамике индекса сложилась позитивная тенденция. Иными словами, в целом за 2018 год ставки контейнерного фрахта deep sea выросли. В целом за год прирост составил 20%. В динамике индекса выделяется два периода: период относительно низкого уровня ставок и период максимального уровня ставок, совпадающие соответственно с первым и вторым полугодиями. В первом полугодии индекс ставок морского фрахта одного 40-футового контейнера составлял в среднем 1234 долл. США, во втором полугодии – 1587 долл. США, при этом в августе – сентябре уровень ставок вырос до рекордного с 2014 года значения.

¹<https://www.freightos.com/international-freight-index/>

Одним из главных факторов, определяющих динамику ставок морского фрахта, является динамика стоимости судового топлива. В течение 2018 года стоимость метрической тонны судового топлива IFO 380 имела динамику, схожую с динамикой индекса ставок морского фрахта одного 40-футового контейнера (см. График 2).

При сопоставлении Графикиков 1 и 2 становится очевидным, что периоды роста и снижения ставок фрахта в целом соответствуют периодам роста и снижения цен на судовое топливо. Так, в январе – октябре 2018 года цена метрической тонны судового топлива IFO 380 имела тенденцию к росту, и индекс ставок морского фрахта одного 40-футового контейнера также возрастал. В октябре стоимость метрической тонны судового топлива начала снижаться и сохранила в целом негативную тенденцию до конца года; в динамике ставок фрахта в сентябре – декабре 2018 года также сложилась негативная тенденция. Рост стоимости судового топлива, в свою очередь, обусловлен ростом мировых цен на энергоносители: период максимального в году уровня цен на судовое топливо с небольшим временным лагом совпадает с периодом максимального в году уровня котировок на нефть марки Brent и мазут².

График 2.

СРЕДНЕМИРОВАЯ ЦЕНА СУДОВОГО ТОПЛИВА IFO 380, ДОЛЛ. США / МЕТР. ТОННУ



Источник: Ship & Bunker³

Другим важным фактором, определяющим динамику ставок морского фрахта одного 40-футового контейнера, является стоимость аренды одного 40-футового контейнера, которую можно оценить с помощью мирового индекса контейнерных ставок (World Container Index) для 40-футового контейнера (см. График 3).

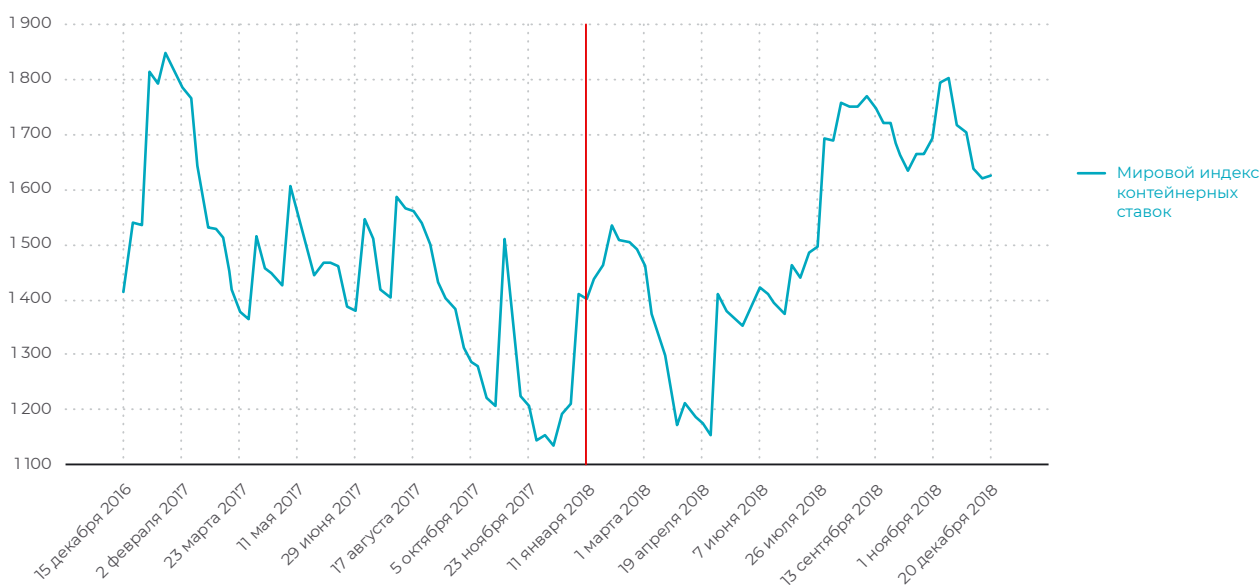
² Аналитика ИТІ по данным «Финам».

³ <https://shipandbunker.com/prices/av/global/av-glb-global-average-bunker-price#IFO380>

График 3 свидетельствует о том, что ставки фрахта одного 40-футового контейнера имели тенденцию к росту в течение 2018 года, особенно во второй половине года. В августе – октябре, то есть в период пикового спроса на контейнерные перевозки, стоимость аренды контейнера была максимальной, несмотря на значительный избыток предложения контейнерного флота на рынке в связи со строительством и спуском на воду большого количества современного и бьющего рекорды по контейнеровместимости флота⁴. Избыток контейнерного флота угрожает обвалом фрахтовых ставок в будущих периодах.

График 3.

МИРОВОЙ ИНДЕКС КОНТЕЙНЕРНЫХ СТАВОК, ДОЛЛ. США ЗА 40-ФУТОВЫЙ КОНТЕЙНЕР



Источник: Container News⁵

Существенное влияние на уровень ставок морского фрахта оказали также события в мировой торговле, а именно торговая война между США и Китаем: во втором полугодии 2018 года ставки морского фрахта возросли на фоне стремления азиатских производителей успеть отправить в США как можно больше товаров до введения заградительных ввозных пошлин⁶.

⁴ <http://seanews.ru/2018/06/14/rynok-morskogo-frahta-ostaetsja-volat/>

⁵ <http://container-news.com/drewry-world-container-index-20-dec/>

⁶ Коммерсантъ Business Guide // Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» № 34. – Четверг 20 сентября 2018 г.

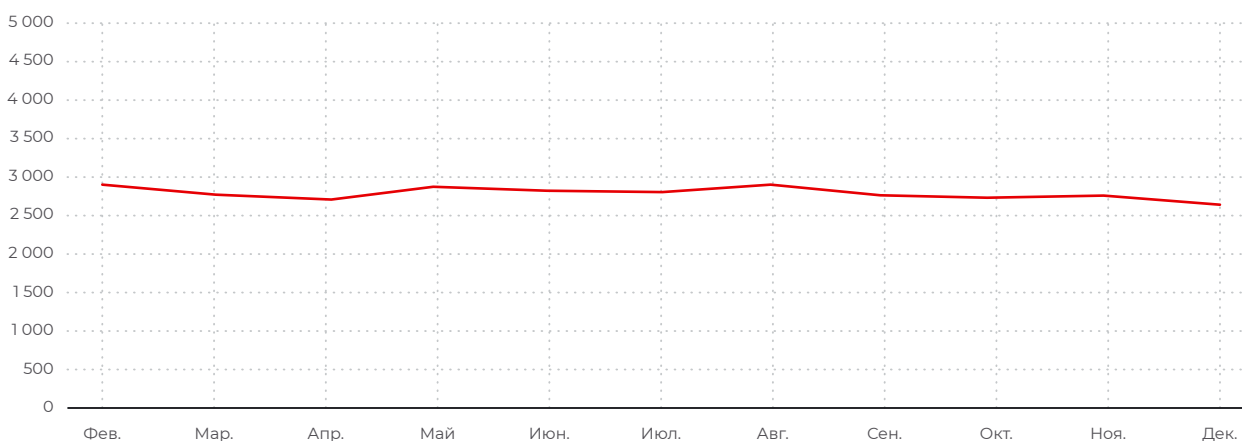
**ИНДЕКС СТАВОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНЗИТА
И ФАКТОРЫ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ
ЕГО ДИНАМИКУ**

— Индекс ставок железнодорожного транзита и факторы, определяющие его динамику

В течение 2018 года индекс ставок железнодорожного транзита, рассчитываемый и публикуемый Железнодорожным альянсом (Eurasian Rail Alliance Index, ERAI), имел в целом ровную динамику без резких падений и резкого роста (см. График 4).

График 4.

ДИНАМИКА ИНДЕКСА СТАВОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА В 2018 Г., ДОЛЛ. США ЗА 40-ФУТОВЫЙ КОНТЕЙНЕР



Источник: официальный Интернет-портал ERAI⁷

По данным Графика 4, в течение 2018 года ERAI незначительно колебался в рамках коридора 2500–3000 долл. США с общей тенденцией к снижению (в целом за период с февраля по декабрь снижение составило 8,5%). Среднее за год значение индекса составило 2805 долл. США за 40-футовый контейнер.

Сопоставление Графикиков 1 и 4 свидетельствует о существенном превышении в 2018 году ставок контейнерного ж/д транзита над ставками морского контейнерного фрахта: в первом полугодии ж/д фрахт одного 40-футового контейнера был в 2,3 раза дороже морского фрахта, во втором полугодии – на 75%. Значительное сокращение разрыва фрахтовых ставок обусловлено резким ростом ставок морского фрахта.

⁷<http://index1520.com/ru>

Примечательно, что рост мировых цен на энергоносители и рост ставок аренды 40-футовых контейнеров не оказали заметного влияния на динамику ставок контейнерных ж/д перевозок. Вероятно, это объясняется тем, что стоимость ж/д перевозки значительно выше стоимости морской перевозки, и поэтому доля затрат на аренду контейнера в ставке ж/д фрахта ниже, чем в ставке морского фрахта. Мировые цены на энергоносители не оказывают прямого влияния на себестоимость ж/д перевозки, поскольку топливом для поездов является электричество, а не продукты нефтепереработки.

В сегменте ж/д перевозок представители отрасли отмечают рост спроса на контейнерные перевозки, обусловленный, по их мнению, общим трендом на контейнеризацию грузопотоков в мировой торговле и повышением общего уровня сервиса на ж/д транспорте: потребителям услуг предлагаются новые маршруты, новые схемы взаимодействия. Существенным драйвером роста контейнерных ж/д перевозок является политика по развитию ж/д транзита, которая проводится странами ЕАЭС и Китаем⁸.

⁸ <https://vgudok.com/lenta/konteynery-rastut-vmeste-s-rynkom-chto-stoit-za-pokazatelyami-rosta-konteyneryh-perevozok-po>

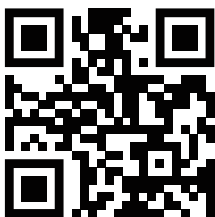
ВЫВОДЫ

— Выводы

Средний уровень ставок контейнерного ж/д транзита в 2018 году существенно превышал средний уровень ставок морского контейнерного фрахта, но имел существенно более стабильную динамику, с общей тенденцией к снижению, в то время как ставки морского фрахта заметно возросли в течение года. Факторы, определяющие динамику ставок морского контейнерного фрахта, не оказывают значимого воздействия на динамику ставок ж/д контейнерного фрахта.

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index



www.index1520.com