



FORBES CONGRESS 2022

Из пункта «2022» в пункт «2030»: форум транспортных решений
Назад в будущее: разворот на Китай



Мирослав Золотарев, председатель альянса ACEX
04.04.2022



- **Дефицит порожних контейнеров в Китае** - начали усиленно производить новые контейнеры, вследствие чего на фоне сложившегося дефицита астрономически выросла цена аренды одного контейнера
- Из-за угрозы распространения Covid-19 **пограничные страны блокируют пункты пропуска** и останавливают оформление, Китай останавливает работу портов и аэропортов, вводит ограничения на внутренние автоперевозки (затрудняя доставку контейнеров в порты, что создает дефицит и рост цен)
- **Морские перевозчики**, заметив ослабление возможностей железной дороги и автодоставки, решили воспользоваться ситуацией и на правах временного монополиста **взвинтили цены** до пределов, которые на сегодняшний день, кажется, еще не достигли своих максимальных значений. Так, фрахт с 2019 увеличился более чем в 10 раз
- **Дефицит складских помещений** (ранее производители и покупатели экономили на складах и производили под заказ JIT, контейнеры использовались как «мобильный склад» на период перевозки), сбои в производстве с 2020 года вынудили покупателей увеличивать складские запасы, чтобы иметь товар
- **Дефицит водителей** ввиду ограничений по Covid, карантинных мер, сбоя привычных графиков доставки
- **Бесконтактная** курьерская **доставка** и e-commerce набирает обороты и подстегивает цены на логистику
- Перевод всех мировых логистических мероприятий в онлайн-формат
- **Развитие внутренних грузоперевозок** и логистических цепочек
- Важна **доставка последней мили**, которая драйвит рынок, требует больше складов
- **Развитие коллабораций**, кооперации, объединение сервисов, pooling в частности
- Изменение транспортных коридоров – **Китай становится еще большим лидером**





2019

Перевозки совершали в основные крупные аэропорты:

- BJS,
- PVG,
- SZX,
- HKG

2021

Маршруты

Тенденция – расширение маршрутов, **полеты в большее количество аэропортов:**

- BJS - SVO1,2 (RU, SU)
- PVG - SVO1,2 (RU, SU, CA, V8, TK)
- HKG - SVO1,2 (RU, EY, LH)
- HAIKOU - SVO (F7)
- HARBIN - SVO (4B)
- ZHENGZHOU - SVO (V8)
- GUANGZHOU - SVO (CA)

Тарифы

Экспорт

от 0,9 долл./кг до 3,5 долл./кг*

*уровень тарифа зависит от весовой категории

от 1,5 долл./кг до 12 долл./кг*

Импорт

от 2,3 долл./кг до 6 долл./кг**

**уровень тарифа зависит от весовой категории и плотности груза

от 4,5 долл./кг до 12 долл./кг**

**за кг оплачиваемого веса 1 м³ = 167,0 кг

Изменения на рынке перевозчиков

Ушли в тень



Более или менее стабильное расписание только у грузовых авиакомпаний





Прямой ж/д сервис

2019

- Отправить контейнер (ктк) было реально с каждой точки Китая, основными станциями для отправки были Suzhou, Guangzhou, Dalang
- Цена доставки MAX 3000-3500 USD в зависимости от станции отправления
- Выходы без задержек, транзитное время 14-16 дней

2020

- Китай оживает после карантина и начинает раскачиваться.
- Фабрики поставщиков переходят на ежедневный режим работы.
- Нужно отбивать упущенные деньги. Владельцы транспорта и ПО так же начинают повышение цен на свои услуги.
- С сентября 2020 появился резкий дефицит ПО.
- С конца 2020 ставки фрахта идут вверх.

2021

- К середине 2021 средняя цена за доставку 1*40HQ из Китая вырастает до 7500-8000 USD
- Помимо трех основных станций Suzhou, Guangzhou, Dalang начали появляться дополнительные станции отправки:
 - ✓ Changsha,
 - ✓ Shilong,
 - ✓ Tianjin,
 - ✓ Chengdu,
 - ✓ Yiwu,
 - ✓ Xian,
 - ✓ Jiaozhou,
 - ✓ Hefei,
 - ✓ Zibo,
 - ✓ Chongqing,
 - ✓ Xuzhou

- С появлением новых маршрутов поднялись цены.



- Российский импортер платил 10000 USD за ктк



- Европейцы готовы были выложить 12000-14000 EUR за ктк и, соответственно, **порожнее оборудование отдавалось на Европу**
- Ближе к концу 2021 начались проблемы на погранпереходах и станциях назначений. Ставки до 14000-16000 USD за 1 ктк
- Огромные задержки по выходам
- Перегрузки 10-14 дней. Составы отправляют в отстойники на передержку, станции не успевают принять и выгрузить ящики

2021 в сравнении с 2019 выдался тяжелым:

- **сроки выросли от 14-16 дней до 28-32 дней,**
 - **стоимость выросла в 4-5 раз.**





Сервис: море-ж/д через Дальний Восток

2019

- Никаких проблем с отправкой ящиков через Дальний Восток
- Средний ценник до Владивостока за отправку 20DC/40HQ были около 400-450 USD / 650-750 USD в зависимости от направления
- Направление по ж/д Владивосток – Москва: 45000/65000 за 20DC/40HQ соответственно
- С вывозами по Москве 18000-20000 RUB за ктк

2020

- Ценник начал расти из-за дефицита ПО и желающих уехать через Дальний Восток, дальневосточный регион перегрузили
- К началу 2021 полностью встал порт ВСК (Находка)
- Сроки по выгрузке доходили до 17-20 дней на СВХ
- В основном пользовались портами ВМТП и ВМРП



- Основные перевозчики:



2021

- Жесткий дефицит ПО вызвал резкий рост цен на перевозку: средний ценник доходил до 3000-4000 USD и 6000-7000 USD за 20DC/40HQ
- Некоторые судоходные линии начали вводить в КП так называемые надбавки «priority» за выдачу ктк, стоимость варьировалась от 500-1000 USD до 1000-3000 USD за 20DC/40HQ соответственно
- Так, чтобы получить ПО и выйти из Китая, доходил до 6000-7000 USD и 9000-10000 USD за 20DC/40HQ
- Направление по ж/д Владивосток – Москва: 160000 – 280000 RUB за 20DC/40HQ
- К середине 2021 начались серьезные проблемы с местами на судах: есть ПО, нет свободных судов. Выстраиваются очереди. Выход забукированного ктк могут сместить на 2-4 рейса
- В середине 2021 все линии столкнулись с коллапсом в порту Пусана (Корея). Суда заходили туда, выгружали ящики, а забрать оттуда могли по-разному: кто-то забирал спустя 2 недели, а кто-то спустя 2-3 месяца. Пример: судоходная линия Dong Yang выгрузила ящик в Пусане, а забрала спустя 47 дней, а линия MAERSK и вовсе побила все возможные рекорды, забрав ящик после выгрузки в Пусане спустя 92 дня
- К концу 2021 ситуация и вовсе усугубилась, ценник встал вровень с прямым сервисом ж/д, а то и выше. Если для московского региона и областных компаний это невосможная проблема (есть ведь вариант прямого ж/д сервиса), то для регионального это проблема

2021 в сравнении с 2019 выдался тяжелым:

- **сроки выросли от 25-30 дней до 40-70 дней,**
 - **стоимость выросла в 10-16 раз.**





2019

2020

2021

Опция морем

Порт перевалки	Транзитное время*	
	Стоимость	
	Доставка до порта отправки	Морская перевозка до порта Шанхай
Санкт-Петербург	2 дня (авто)	45-60 дней
	50000 руб./20'	USD 1200/20'
	50000 руб./40'	USD 1600/40'
Новороссийск	3 дня (авто)	40-45 дней
	60000 руб./20'	USD 1150/20'
	60000 руб./40'	USD 1250/40'
Владивосток	14 дней (авто+ж/д)	7-10 дней
	100000 руб./20'	USD 650/20'
	155000 руб./40'	USD 850/40'

- Можно было сделать Букинг на судно через за 7 дней, получить контейнер на следующий день после букинга и успеть его свозить в Москву/вернуть/сдать/погрузить на судно до выхода

Порт перевалки	Транзитное время*	
	Стоимость	
	Доставка до порта отправки	Морская перевозка до порта Шанхай
Санкт-Петербург	2 дня (авто)	45-70 дней
	75000 руб./20'	USD 1400/20'
	75000 руб./40'	USD 1800/40'
Новороссийск	3 дня (авто)	40-65 дней
	115000 руб./20'	USD 2650/20'
	115000 руб./40'	USD 2750/40'
Владивосток	14-28 дней (авто+ж/д)	7-20 дней
	100000 руб./20'	USD 650/20'
	155000 руб./40'	USD 850/40'

Санкт-Петербург

- Стоимость 15000-18000 USD
- Сроки: 28-32 дня
- Букинг делается на судно через 3-5 недель, контейнер выдается довольно туго, из-за чего иногда приходится двигать букинг дополнительно. Естественно букинг не даёт гарантии уйти на забукерованном судне, всё равно линия может двигать выход 1-2 раза
- По морским доставкам всё чаще от линий приходят отказы в предоставлении котировок из-за перебукированности направления ввиду перегруженности транзитных европейских и азиатских портов. Например, линия CMA-CGM отказывается принимать букинги из Санкт-Петербурга на США, так как объем их обязательств превышает их мощности на этом направлении. И таких направлений у линий становится всё больше с каждым месяцем
- Ставки на подачу контейнера из порта к получателю в Москву выросли и составляют сейчас порядка 75000 RUB, фрахт «sold out» на месяц вперед.

Новороссийск

- Подача контейнера из порта в Москву и возврат груженого обратно в порт 145000 RUB (обратка из под импорта 85000 RUB), выдача порожнего, экспедирование, выдача VGM сертификата еще 205 USD, фрахт Ново – Shanghai 2400-2500 USD за один 20/40' контейнер

Беспроблемный въезд/выезд

Опция авто

- Рост цен
- Коллапс на границе с РФ: Манчжурия – Забайкальск
- Из-за ограничительных мер в середине 2021 китайское правительство поменяло систему въезда российских водителей на территорию Китая для забора прицепов, что вызвало огромные пробки и очереди.
- Только благодаря «окнам» и «связям» удавалось хоть что-то предпринять.
- Ценник доходил до 4000-5000 EUR за авто – решение проблем и прохождение границы без очереди
- Ценник сейчас это до 22000-24000 USD
- Те, кто ездит через Дуин, платят около 14000-16000 USD

2021 в сравнении с 2019 выдался тяжелым:

- рост стоимости в 2 раза.**

Способы и маршруты доставки грузов между РФ и Китаем авто



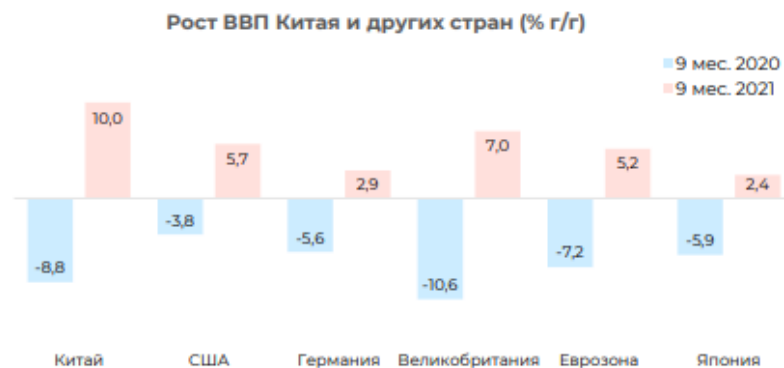
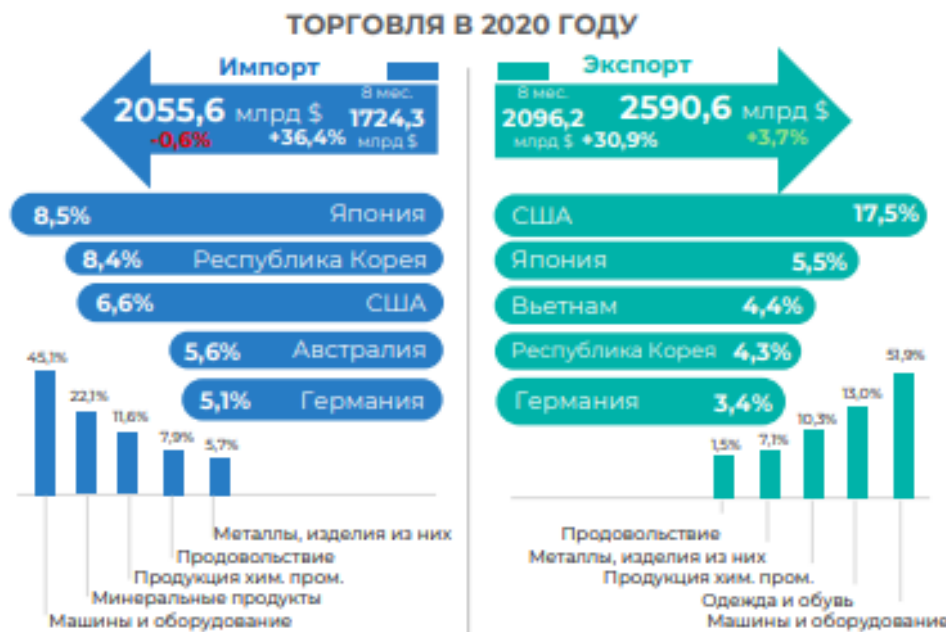
КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

ВВП
14,7 трлн долл.
2-е место в мире

НАСЕЛЕНИЕ
1,5 млрд человек
1-е место в мире

Реальный сектор
Прирост ВВП (III квартал 2021 г., г/г) **+4,9%**
ВВП на душу населения (31.12.2020) **10,5 тыс. \$**
Безработица (30.09.2021) **4,9%**
Инфляция, г/г (31.10.2021) **1,5%**
Ключевая ставка (23.11.2021) **3,85%**

Финансовый сектор
Дефицит бюджета (31.12.2020) **-11,4% ввп**
Госдолг (30.06.2021) **65,4% ввп**
Дох-ть государственных облигаций (31.10.2021) **2,97% годовых**
Капитализация рынка акций (30.09.2021) **13,5 трлн \$**
Кредитный рейтинг* **A1/A+/A+**



ИНВЕСТИЦИИ И ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КЛИМАТ

Кредитный рейтинг* **A1/A+/A+**

ПИИ 304 млрд \$ из России в Китай
ПИИ 2,2 млрд \$ из Китая в Россию

ПИИ в Россию, млрд \$



Структура ПИИ из Китая в Россию, млн \$



*Moody's / S&P / Fitch. Зеленый цвет – инвестиционный рейтинг, темно-оранжевый – спекулятивный.

Источник: Банк России, Государственное управление валютного контроля КНР

ТОРГОВЛЯ УСЛУГАМИ С МИРОМ

ЭКСПОРТ 149,1 млрд \$ **+35,3% r/r**



ИМПОРТ 199,6 млрд \$ **+6,9% r/r**



ТОРГОВЛЯ РОССИИ С КИТАЕМ В 2020 ГОДУ

Экспорт
1 место в рос. экспорте

49,1 **-14,3% г/г**
млрд \$

Импорт
1 место в рос. импорте

54,9 **+1,4% г/г**
млрд \$

Товарооборот
1 место в товарообороте

104,0 **-6,6% г/г**
млрд \$

Несырьевой неэнергетический экспорт

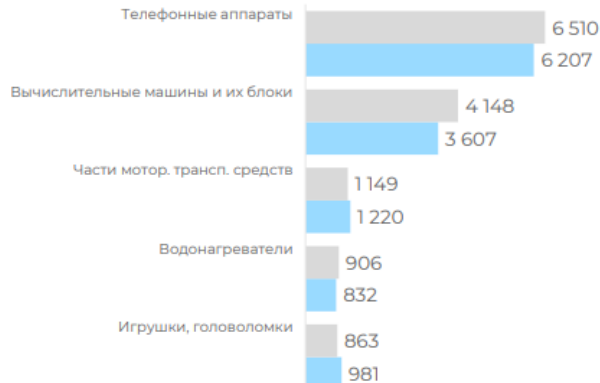
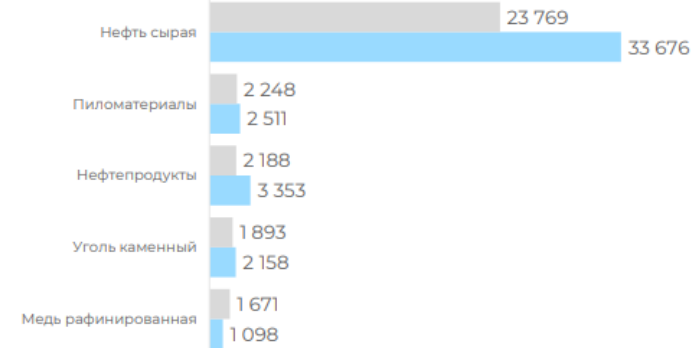
16,2 **+12,2% г/г**
млрд \$



ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА



ТОП-5 ТОВАРОВ



Источники: ФТС России

2020
2019



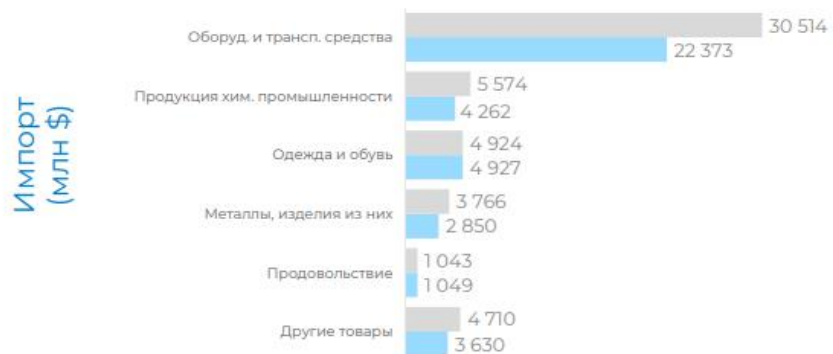
ТОРГОВЛЯ РОССИИ С КИТАЕМ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2021 ГОДА



ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА



ТОП-5 ТОВАРОВ



Источники: ФТС России

■ 9 мес. 2021
■ 9 мес. 2020



По линии Межправительственной Российско-Китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству: mrk-cn.ru

Комиссия основана в 2014 году по инициативе глав РФ и КНР. Включено 79 проектов, 160 млрд долл. США.



1200 млн долл. США

Строительство Владивостокской кольцевой автомобильной дороги



620 млн долл. США

Сооружение трансграничного рос.-кит. ж/д моста Нижнеленинское - Тунцзян



1500 млн долл. США

Строительство мостового перехода через р. Лена в районе г. Якутска



310 млн долл. США

Создание терминально-логистического комплекса «Белый Раст» в Московской области



110 млн долл. США

Создание транзитно-карантинного элеватора (терминала) по перевалке зерна в Забайкальском крае



350 млн долл. США

Строительство автомобильного моста в районе городов Благовещенск – Хэйхэ



Мирослав Золотарев,

Председатель Правления

Логистического Альянса ACEX, генеральный директор
ГК ACEX, Руководитель Центра мультимодальной
логистики при Российско-Китайской Палате

m.zolotarev@acex.net

www.acex.net

www.acexgroup.net

+7 925 504 70 01

8-800-777-22-39

Наши возможности и услуги

- ✓ Воздушные грузоперевозки
- ✓ Морские перевозки сборных грузов (LCL)
- ✓ Морские контейнерные перевозки (FCL)
- ✓ Автомобильные перевозки сборных грузов
- ✓ Мультимодальные перевозки
- ✓ Обслуживание на консолидационных складах
- ✓ Страхование грузов
- ✓ Проектные перевозки
- ✓ Перевозки опасных грузов
- ✓ Экспортное и импортное таможенное оформление
- ✓ Перевозка грузов на любых условиях
- ✓ INCOTERMS от EXW до DDP
- ✓ Документарная поддержка и консалтинг ВЭД клиента
- ✓ Логистический консалтинг
- ✓ Сеть партнеров по всему миру