

## ДИВИЗИОН

# ЛИНЕЙНО- ЛОГИСТИ- ЧЕСКИЙ

## АКТИВЫ В УПРАВЛЕНИИ

167

ед.

Тягачи  
и прицепы

47 447

ед.

Универсальные  
контейнеры

1 971

ед.

Рефрижераторные  
контейнеры

7 455

ед.

Фитинговые  
платформы

Линейно-логистический дивизион интегрирует деятельность всех дивизионов FESCO, включая перевалку в портах и железнодорожную перевозку. Это позволяет Компании предоставлять клиентам услуги интермодальной перевозки в формате «от двери до двери» с доставкой до конечного получателя.

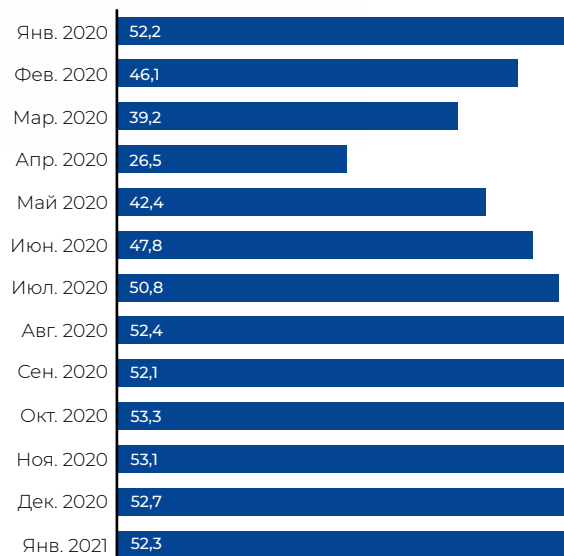
## Обзор рынка

Мировая экономика в 2020 году подверглась сильнейшему давлению со стороны COVID-19. Ожидаемые риски 2020 года – торговая война между США и Китаем, Brexit, IMO 2020 – отошли на второй план. COVID-19 и последующие вводимые странами карантинные ограничения стали новой угрозой мировой экономике в целом и логистическому рынку в частности.

В феврале – марте 2020 года из-за вспышки COVID-19 Китай ввел карантинные ограничения, что в дальнейшем отразилось на цепочках поставок.

В апреле 2020 года глобальный индекс экономической активности JP Morgan Global Composite PMI упал на рекордные 25,7 пункта относительно января до значения в 26,5 пункта, что стало ниже исторического минимума ноября 2008 года в период мирового финансового кризиса.

### JP Morgan Global Composite PMI<sup>1</sup>

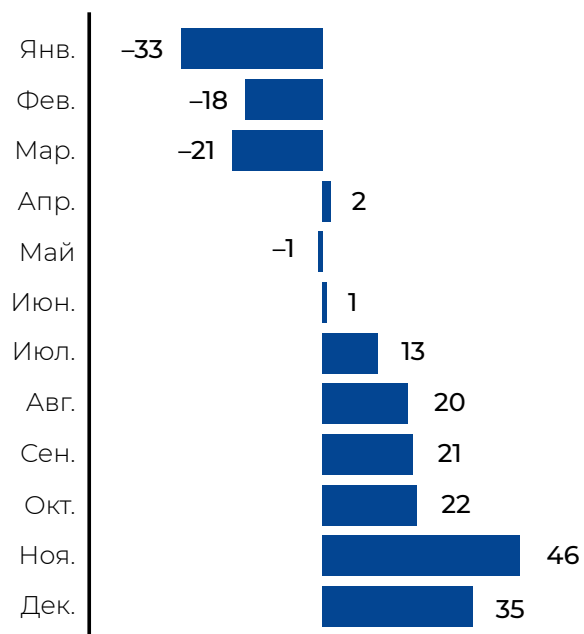


Источник: PMI TM от IHS Markit.

<sup>1</sup> Значение индекса <50 пунктов указывает на замедление деловой активности.

Во втором квартале 2020 года COVID-19 стал серьезной угрозой для роста мировой экономики. В конце третьего квартала настроения на рынке стали улучшаться на фоне новостей о разработке и распространении вакцины различными странами. Резко вырос спрос в отдельных секторах экономики. Ожидаемое снижение мировой торговли сменилось ростом поставок. Население начало перераспределять затраты от сферы услуг в материальные товары. Это отчетливо видно на примере восстановления крупнейшего торгового потока из Китая в США, который с июля стал показывать двузначные темпы прироста.

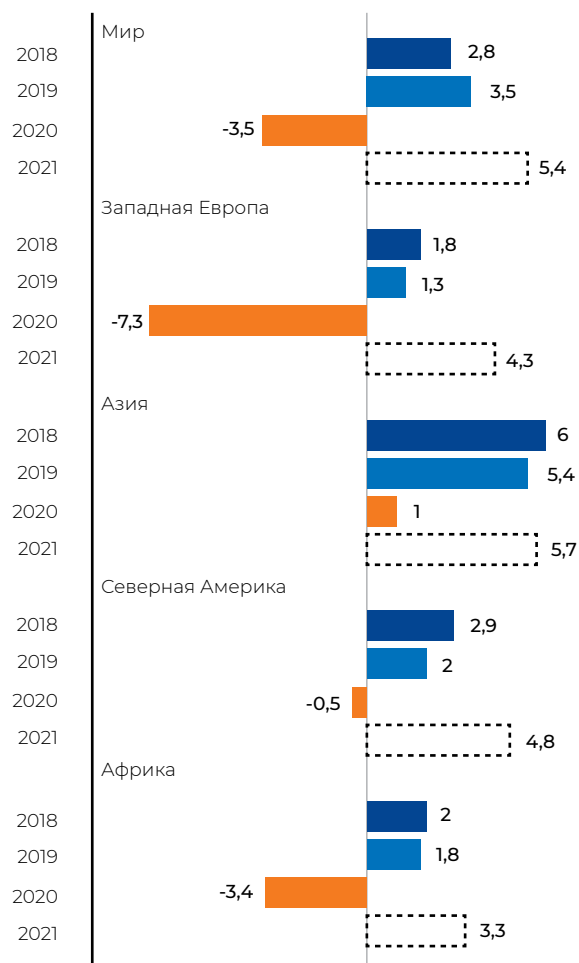
**Импорт из Китая в США 2020/2019, год к году, %**



Источник: GACC.

В 2020 году снижение мировой экономики составило 3,5%. Максимальное снижение ВВП произошло в странах Западной Европы. Страны Азии показали положительную динамику ВВП в 2020 году и, как ожидается, в 2021 году продолжат оставаться драйверами восстановления экономики.

**ВВП по регионам, год к году**



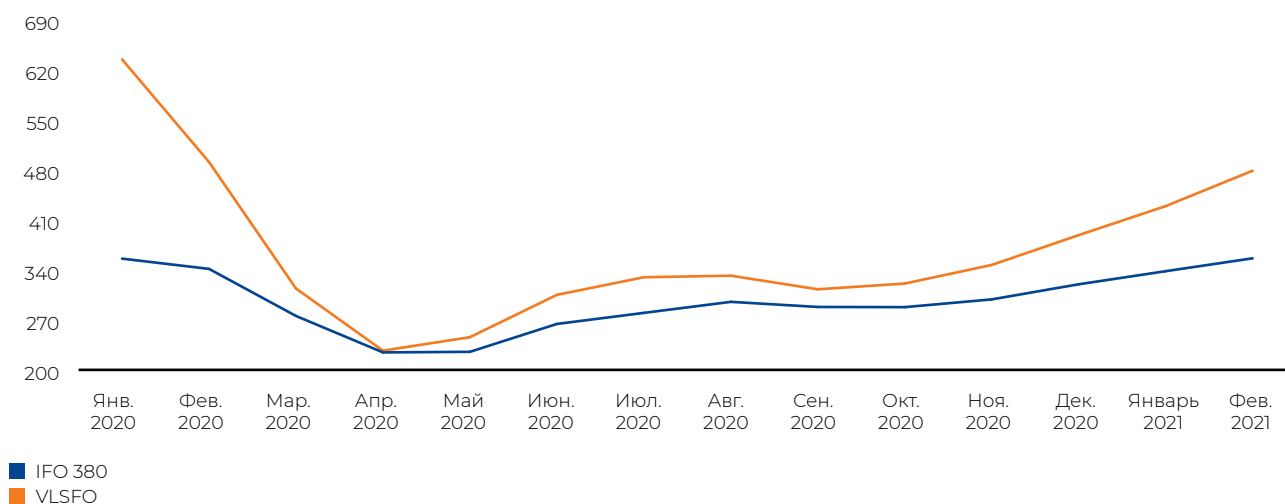
Источник: Bloomberg.

## КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

### Мировой рынок контейнерных перевозок

В первом квартале 2020 года снижение рынка перевозок было незначительным, потому что на деятельность морских перевозчиков положительно влияли стабильные ставки фрахта на рынке и снижающиеся цены на бункеровку.

### Стоимость бункерного топлива IFO 380 и VLSFO



Источник: [Bloomberg](#).

Морские линии активно сокращали вместимость и вводили Blank Sailing (пропуск рейса или определенных портов морской линией) из-за нарастания рисков падения объемов поставок в конце первого и в течение второго кварталов во избежание последующего обвала ставок фрахта.

По итогам первого полугодия 2020 года негативные прогнозы не реализовались. По данным консалтинговой компании Drewry, контейнерооборот морских портов во втором квартале снизился примерно на 8 % в годовом исчислении против ожидаемого падения на 16 %. Изъятие вместимости на рынке оказалось избыточным, и снижение ставок фрахта было намного меньше, чем во время финансового кризиса 2008 года.

Помимо сокращения судовой вместимости перевозчики сократили заказы контейнерного оборудования в первой половине года. А в третьем квартале 2020 года, когда спрос на перевозки стал резко расти, отрасль столкнулась с меньшим количеством доступных контейнеров. Кроме того, многие порты в Северной Америке, Великобритании испытывали сильную загрузку. Вышеуказанные факторы привели к существенным задержкам прибытия рейсов и, как следствие, дефициту контейнеров на рынке в силу их несвоевременного возврата под обратную загрузку.

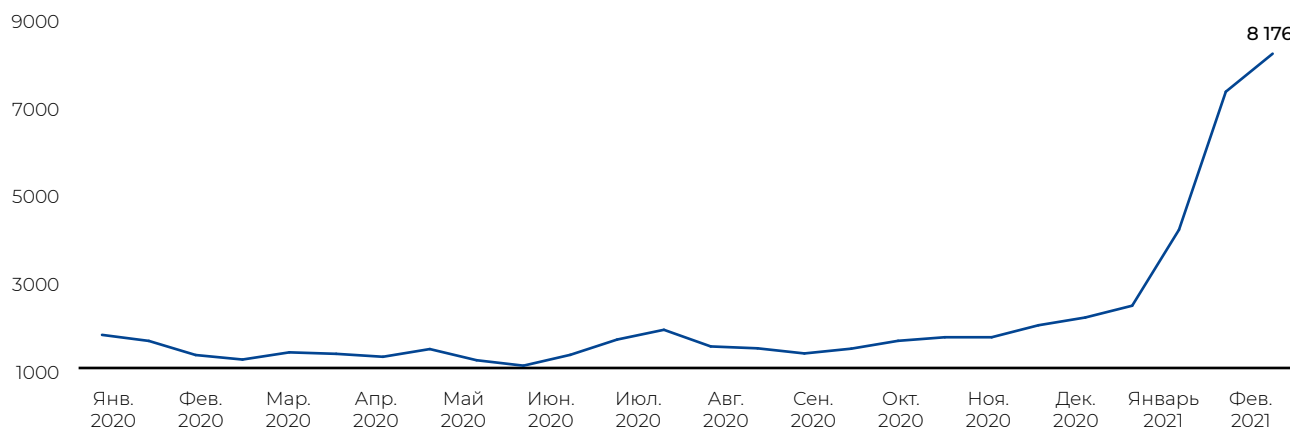
Данные обстоятельства с октября 2020 года стали приводить к замедлению оборачиваемости контейнеров и нехватке оборудования сначала в северных портах Китая – Нингбо и Шанхае, а потом и во всей Азии. Индекс доступности контейнеров опустился до исторически низких значений, что привело к резкому росту ставок фрахта.

**Индекс доступности контейнерного оборудования (CAx) в Шанхае, 40-футовый контейнер**



Источник: Container Xchange.

**Ставка фрахта на перевозку 40-футового контейнера из Китая в Северную Европу, долл. США, FBX**



Источник: Freightos.

## Контейнерный рынок в России

Объем контейнерных перевозок на российском рынке увеличивается пятый год подряд. Эта тенденция продолжилась даже в феврале, когда Китай закрыл границы из-за пандемии. Реализация транзитного потенциала, ускорение темпов контейнеризации грузов и развитие внутрироссийских маршрутов позволили рынку контейнерных перевозок в кризисный со всех точек зрения год вырасти на 11 %.

### Макроэкономические показатели

Позитивные экономические настроения, с которых начинался год, в мае сменились рекордно низкими значениями индексов PMI. Введение карантинных ограничений по всему миру, объявление режима самоизоляции, прекращение международного авиасообщения и другие меры по недопущению распространения COVID-19 резко изменили как потребительское поведение, так и работу крупнейших промышленных предприятий. Эти изменения привели к тому, что нарушилась традиционная зависимость объемов перевозок от макроэкономических показателей.

В течение года прогнозы по темпам роста ВВП России варьировались от +1,7 % в начале года, до -5 % в июле. Относительно низкая доля малого и среднего бизнеса в структуре ВВП позволила российской экономике пройти кризисный год с меньшим снижением экономики, чем странам Европы.

Улучшение эпидемиологической обстановки, в том числе связанное с началом вакцинации населения, и последующее поступательное

снятие ограничений привело к восстановлению деловой активности в конце года. Согласно прогнозам, уже в следующем году экономика может восстановиться до уровня 2019 года.

### Рынок контейнерных перевозок

Объем рынка контейнерных перевозок России формируется за счет внешнеторговых и каботажных морских отправок, внешнеторговых отправок через сухопутные железнодорожные коридоры и транзитных перевозок через Россию.

Ключевые тренды рынка контейнерных перевозок:

- **Увеличение доли Дальнего Востока России в структуре внешнеторговых грузопотоков**

В отчетном году на фоне мирового дисбаланса контейнерного оборудования маршруты доставки импортных товаров из портов Китая через порты Приморского края стали не только быстрее, чем через Санкт-Петербург, но и дешевле. Переток части грузопотока с маршрутов через Суэцкий канал увеличил долю Дальнего Востока по импортному потоку контейнеров на 3 % против уровня 2019 года, до 27 %.

Доля по экспортным перевозкам через Дальний Восток также увеличилась до 21 % против 19 % в 2019 году. Этому способствовал рост объемов отправок «крупнейшего контейнерного экспортера» – ООО «СИБУР Тобольск» – и увеличение отправок цветных металлов.

## Ключевые макропараметры контейнерного рынка, %

Динамика год к году	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ВВП	0,70	-3,70	0,30	1,60	2,30	1,50	<b>-3,10</b>
Розничная торговля	1,50	-9,40	-1,20	4,10	3,20	1,70	<b>-9,10</b>
Инвестиции в основной капитал	-2,00	-7,70	0,50	6,50	3,00	2,00	<b>-3,10</b>
Промышленное производство	0,60	-5,10	-0,50	1,60	2,40	2,00	<b>-3,70</b>
Курс, долл. США / руб.	37	61	67	58	63	67	<b>72</b>

Источник: консенсус Bloomberg.

- Ускорение роста объемов транзитных перевозок на направлении Азия – Европа – Азия

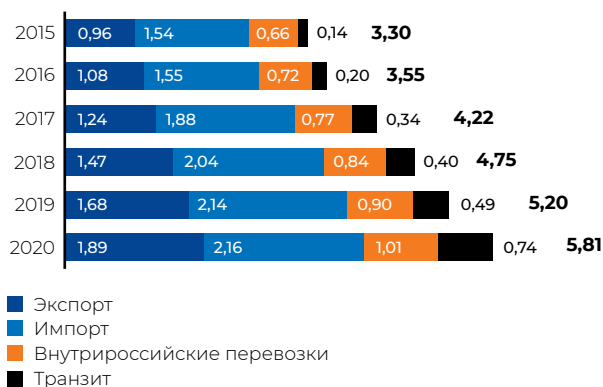
Наибольший рост зафиксирован по перевозкам на маршрутах из Азии в страны Европы и обратно через территорию России. Во время эпидемиологических ограничений в портах по всему миру и при последующей разбалансировке морской и авиационной логистики железная дорога продемонстрировала грузовладельцам стабильность как по срокам доставки, так и по наличию подвижного состава. Кроме того, в период пандемии возросла ценность скорости доставки. В третьем квартале рост объемов из Китая в Европу был более чем двукратным. Субсидирование нового транзитного потока через порты Дальнего Востока стало дополнительным драйвером роста на этом направлении.

- Продолжение контейнеризации

Распространение специализированного контейнерного оборудования и совершенствование логистических технологий по перевозке наливных и насыпных грузов в универсальных контейнерах позволило усилить конкуренцию с автомобильным транспортом и привлечь на железную дорогу новых клиентов. Наибольший рост коэффициента контейнеризации зафиксирован в сегменте перевозок цветных металлов. Доля контейнерных перевозок увеличилась на 13 п.п. относительно уровня 2019 года и составила 56 %.

Контейнерный рынок России по итогам 2020 года вырос на 11,5 % по сравнению с 2019 годом, до 5,8 млн TEU.

### Динамика контейнерного рынка России по видам перевозок



Источник: данные ОАО «РЖД», Морцентр-ТЭК.

### Импорт

Практически полное прекращение зарубежного туризма и переход на удаленную работу привели к сильному росту спроса на отдельные категории потребительских товаров. Сэкономленные на отпуске деньги были потрачены на обустройство «home-офиса», покупку спортивной экипировки и обновление бытовой техники. Переход университетов и школ в онлайн режим привел к росту спроса на ноутбуки. Большинство этих товаров привозится в Россию из-за границы. Это позволило во время экономического кризиса увеличить объем импорта. По итогам 12 месяцев в импортном сообщении было перевезено на 1,5 % больше грузов – более 2,158 тыс. TEU против уровня 2019 года.

### Экспорт

Планомерное повышение пошлин на вывоз необработанного леса и последующий запрет вывоза с 1 января 2022 года стимулирует создание новых предприятий по глубокой переработке древесины. Производимые на них пиломатериалы, древесные плиты, фанера или, например, топливные пеллеты, требуют бережной транспортировки, чем балансовая древесина и бревна. Поэтому обычно при их отправке на экспорт используются контейнерные перевозки. Однако из-за снижения спроса в Китае темпы роста объемов экспорта в 2020 году замедлились. Драйвером роста в отчетном году выступали отправки полимерной продукции и контейнеризация перевозок металлов, а также поддержка несырьевого экспорта. Отправки товаров, относящихся к этой категории грузов, продемонстрировали существенный рост: растительные масла – +271 %, зерновые – +235 %, прочие продовольственные товары – +323 % против уровня 2019 года.

### Внутрироссийские перевозки

В каботажном сообщении на Дальнем Востоке России рост объемов перевозок зафиксирован по всем направлениям. Общий объем перевозок составил 186 тыс. TEU, прирост в отчетном году составил 8 %. Драйверами роста выступили перевозки на Магаданском (+15 %) и Арктическом (+14 %) направлениях.

По внутрироссийским железнодорожным контейнерным перевозкам также зафиксирован рост на +14 %. Объем перевозок по итогам 12 месяцев превысил 827 тыс. TEU. Москва, оставаясь основным распределительным центром России, продолжает формировать чуть меньше половины всего рынка. Драйверами остаются



ключевые направления на Новосибирск, Хабаровск и в Приморский край, растущие большими темпами. Дополнительным стимулом роста рынка является маршрутизация повагонных перевозок за счет организации регулярного ускоренного поездного сервиса.

### Транзит

Темпы роста объемов перевозок в транзитном сообщении по железной дороге через территорию России в 2020 году достигли +52 %. Всего было перевезено около 743 тыс. TEU. Рост был обеспечен перевозками на направлении Азия – Европа – Азия, по остальным направлениям, кроме отправок из стран Средней Азии на США, отмечалось снижение объемов.

## РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Объем транспортировки грузов на сети ОАО «РЖД», требующих особого температурного режима в контейнерах, вырос на 7 %, до 62 тыс. TEU против 58 тыс. TEU в 2019 году. В сегменте рефрижераторных перевозок продолжается процесс контейнеризации. Доля перевозок рефрижераторных грузов в контейнерах в общем объеме перевозок рефрижераторных грузов на сети ОАО «РЖД» выросла до 23 % против 20 % в 2019 году. Доля Дальрефтранса по отгрузкам на сети ОАО «РЖД» составила 20 % против 19 % в 2019 году.

Основные тренды отрасли:

- экспорт продукции животноводства из России продолжает расти (рост в 37 раз год к году), создавая предпосылки для организации трансграничных рефрижераторных контейнерных поездов. Пока весь объем приходится на мультимодальные схемы через порты Дальнего Востока. В 2020 году еще не были налажены прямые трансграничные поезда из России в Китай, в том числе и из-за отсутствия встречного сопоставимого грузопотока из КНР;
- в 2020 году была субсидирована перевозка овощной продукции по железной дороге из Сибири и Урала на Дальний Восток, что стимулирует увеличение отгрузок данной категории по железной дороге;

- в конце отчетного года были введены ограничения на эксплуатацию дизель-генераторных вагонов на тележках КВЗ-И2, которые на фоне их износа и выбытия продолжают подтачивать участников рынка либо к обновлению парка этих вагонов, либо к переходу на новые технологии, в том числе приобретению автономных навесных дизель-генераторов (дженсетов), что требует существенных инвестиций;
- в 2021 году возможно увеличение доли отгрузок переработанной рыбной продукции на российский рынок в связи с карантинными ограничениями Китая на импорт российской рыбы, что приведет к росту внутренней переработки.

## ЗРЛ

Топ-10 трендов ЗРЛ-рынка, которые мы отмечаем:

- сдвиг производств из Китая в страны Юго-Восточной Азии. Для ЗРЛ-компаний это формирует возможности по созданию новых цепочек поставок. При этом увеличивается сложность логистики из-за вовлечения в цепочку поставок большого количества стран, поставщиков и способов доставки;
- диверсификация маршрутов и типов транспорта. В последний год сильно возрос риск использования только одного маршрута для доставки груза. Многие компании начали использовать несколько коридоров, видов транспорта с целью снижения риска задержки товаров. Возросла подвижность клиентов между разными типами транспорта;
- рост торговых ограничений и усиление санкционной политики по многим странам привели к необходимости расширения продуктовой линейки и готовности компаний быстро подстраиваться под меняющиеся условия, а также к необходимости перемещения активов в случае долгих ограничений на рынке;
- резкий рост e-commerce в условиях COVID-19 привел, с одной стороны, к снижению активности в торговых точках, с другой стороны, к росту спроса услуг «последней мили»;



- переход от концепции Just-in-Time («точно в срок») к Just-in-Case («на всякий случай») для минимизации возможных рисков. Ключевое отличие этих концепций заключается в том, что в первом случае запасы планируются под необходимые потребности сегодня, во втором случае – на основе ожиданий и спроса согласно прогнозам и транспортной доступности;
- рост спроса на складскую недвижимость. По данным агентства Knight Frank, по итогам 2020 года в Московском регионе был заключен рекордный объем сделок по складской недвижимости – 2,1 млн кв. м. Основными причинами являются – рост онлайн-торговли, продуктового ритейла, переход на концепцию Just-in-Case, возврат товара на склады в период низкого спроса и необходимости формирования большего запаса товаров из-за возросших рисков в цепочках поставок. Также повысился спрос на склады класса В/В+, предназначенные для различных сортировок и услуг cross-docking и сборных грузов;
- экспансии федеральных сетей в регионы России, что приводит к формированию новых цепочек поставок, рост спроса на складские мощности в регионах;
- сохраняется тренд на экологичность в цепочке поставок. Отмечается рост спроса грузовладельцев на оценку экологичности в цепочках поставок и появляется достаточно большое количество инструментов по оценке экологичности маршрутов;
- развитие кооперации и вход в нетрадиционные для себя сферы бизнеса 3PL-провайдеров;
- рост значимости 3PL- и SCM (Supply Chain Management) компаний из-за необходимости грузовладельцев резко менять цепочки поставок при отсутствии собственных ресурсов для быстрого поиска логистических решений.

заметного снижения цен на сырьевые товары с февраля 2020 года и высокой неопределенности. Положительным драйвером стал рост спроса и цен на драгоценные металлы в первом полугодии 2020 года.

По итогам 2020 года рынок не ушел в фазу затяжного падения, и все цены на сырьевые товары уже восстановились в третьем квартале после резкого снижения в начале года. Цены на сырую нефть к началу 2021 года выросли в три раза с их апрельского минимума за счет поддержки сокращения поставок ОПЕК+. Цены на цветные и черные металлы быстро восстановились в ответ на более быстрый, чем ожидалось, рост промышленной активности Китая.

Дальнейшее восстановление экономики в различных странах будет во многом связано со скоростью распространения вакцины от коронавируса и с уровнем поддержки экономики со стороны государств. Проекты будут продолжаться, но с поправкой на положение в той или иной стране.

Драйверы роста проектной логистики:

- зеленая энергетика;
- внутренний подъем туризма в России;
- бум СПГ-проектов и газохимии;
- экспортные проекты российских ЕРС<sup>1</sup>;
- развитие Центральной Азии;
- развитие Северного морского пути

Риски проектной логистики в 2021–2022 годах:

- санкции;
- новые волны COVID-19 и ввод ограничений;
- военные конфликты;
- тренд протекционизма.

## ПРОЕКТНАЯ ЛОГИСТИКА

В 2020 году давление на рынок проектной логистики оказало ухудшение настроений инвесторов в первом полугодии из-за вспышки COVID-19. Компании вынужденно пересматривали инвестиционные программы из-за

<sup>1</sup> ЕРС-контракт (Engineering Procurement Construction) – контракт, в котором подрядчик полностью ответственен перед заказчиком за инжиниринг, снабжение, строительство и пусконаладочные работы, а также за четкое соблюдение графика и выполнение бюджета вне зависимости от привлечения субподрядчиков, выбора поставщиков и других условий.