Прежде всего от ограничений на ввоз продуктов пострадали автомобильные компании Восточной Европы, Белоруссии, Прибалтики | 18

Л

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Четверг 23 октября 2014 №193 (5466 с момента возобновления издания) **kommersant.ru**

18 Изменение логистической модели в России

19 За что будут платить владельцы грузовиков 12-тоннажников

20 Когда ячейки заменят курьеров

ЛОГИСТИКА ИЗ ПЕРВЫХ РУК

ТБН ЛОГИСТИК

www.tbnlogistic.ru
8 (495) 725 8110
8 (800) 775 8528

Реклама

Российские порты за девять месяцев 2014 года перевалили грузов на 6,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом объем перевозок на железнодорожном транспорте в тех же временных рамках упал на 1,2%, речка, которая пока не закончила навигацию, даст, скорее всего, скромный плюс, автомобилисты остаются в целом на уровне 2013-го. За хороший прирост портовики должны благодарить сильный спрос на сырьевые товары, хороший урожай и ослабление рубля, уверены эксперты.

Порты на подъеме

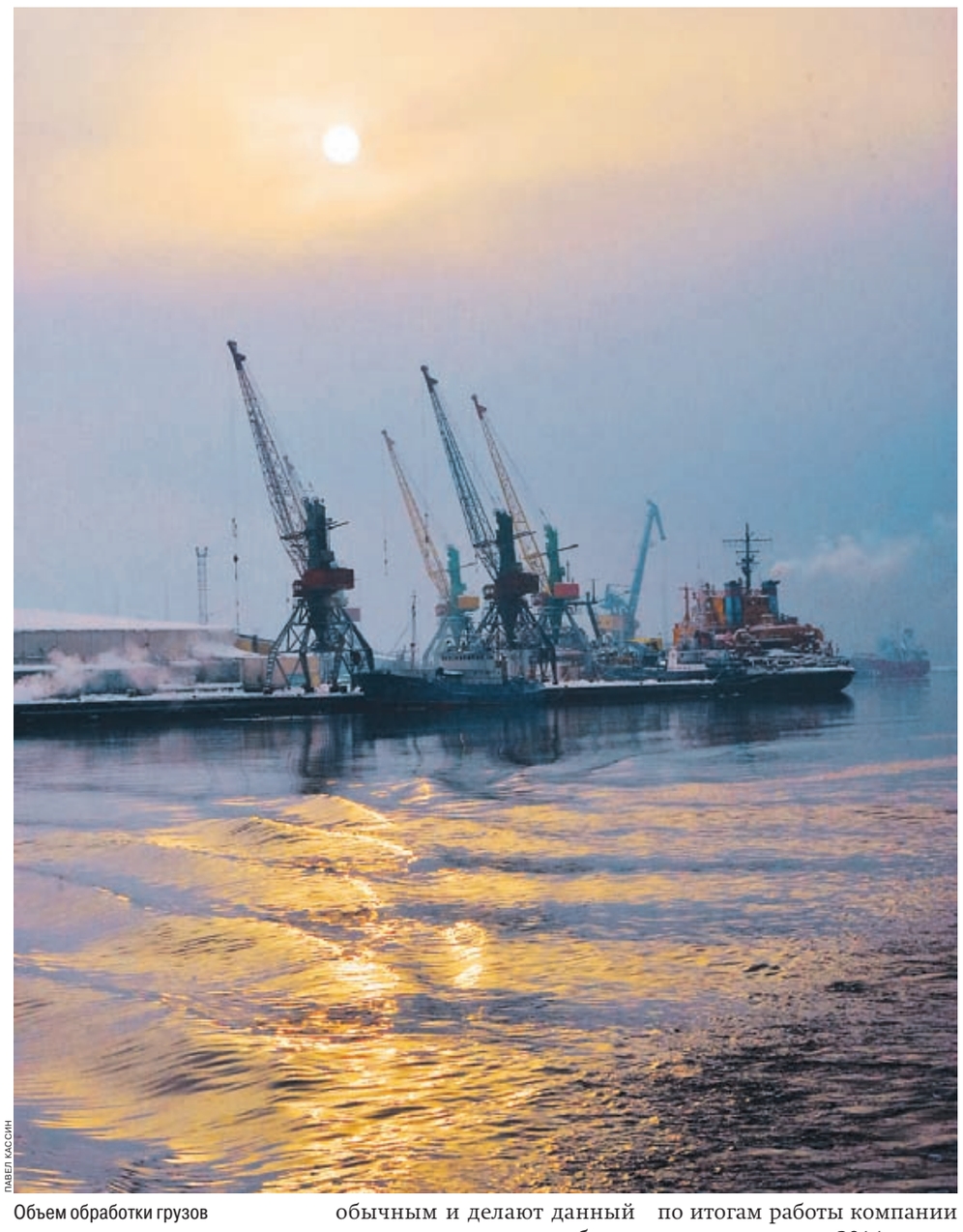
— тенденция —

За относительными показателями в 6,2% скрываются миллионы тонн: российские порты за три квартала перевалили 465,4 млн тонн, из них 214,3 млн тонн пришлось на сухие грузы, которые прибавили 13,2%, и 251,1 млн тонн — на наливные, которые успокоились на +0,9%.

Экспорт вырос на 7,9%, до 370 млн тонн, импорт в то же самое время упал на 5,1%, до 32,8 млн тонн. Из статистики видно, что основным драйвером роста стала поставка за рубеж угля, сыгравшего главную роль в увеличении общих объемов зерна, нефтепродуктов и черных металлов.

Диспропорция между экспортом и импортом объясняется валютными колебаниями: при ослаблении рубля российские товары становятся более привлекательными по цене, особенно в зонах евро и доллара. Это подстегнуло производство ряда основных — по объемам — отечественных экспортных номенклатур, загрузив работой порты. Снижение импорта вследствие укрепления евро и доллара по стивидорным компаниям ударило несильно. Дело в том, что традиционно Россия экспортирует продукцию, которую иначе как морским или железнодорожным транспортом вывезти невозможно: минеральные ресурсы и полуфабрикаты, что предполагает использование либо морских гаваней, либо сухопутных железнодорожных маршрутов. Что же касается импорта, состоящего в значительной части из потребительских товаров, то можно транспортировать в том числе и автомобильным транспортом. «В плане грузопотоков стивидорные компании благодаря валютным колебаниям больше выиграли, чем проиграли»,— резюмирует директор по развитию агентства «Портньюс» Надежда Малышева.

Данный тезис хорошо иллюстрируется итогами работы конкретных терминалов. Так, «Евраз Находкинский морской торговый порт» в январе—сентябре увеличил грузооборот на 23,6%, показатели достигли 6,8 млн тонн. Более того, в сентябре и вовсе удалось поставить рекорд в новейшей истории: было перевалено более 900 тыс. тонн металлургической продукции. Через порт Высоцкий за тот же период российского энергетического угля прошло на 10,5% больше, чем в 2013-м. «Нева-металл», входящая в «Северсталь», в первом полугодии обработала грузов на 20% больше, чем за аналогичный период прошлого года. ОАО «Торговый порт Посьет», дочерняя структура «Мечела», за первые девять месяцев увеличило свои показатели по перевалке на 37%.



ПАВЕЛ КАССИН

Объем обработки грузов вырос в этом году во всех российских портах

Двузначные показатели роста — характерная черта докризисной эпохи, когда избыточная ликвидность толкала вверх цены на всевозможные товары и услуги, не исключая, разумеется, и сырье, и полуфабрикаты. Сегодня же в условиях стагнации когда объемы погрузки на других видах транспорта либо снижаются, либо колеблются возле показателей прошлого года, успехи российских портов кажутся чем-то необычным и делают данный сегмент логистики все более интересным для инвестиций.

Не нефтью единой

Сами компании объясняют увеличение поставок активизацией сотрудничества с зарубежными партнерами, в первую очередь в Юго-Восточной Азии. «Наращивание экспорта угля на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона в 2014 году обусловлено прежде всего подписанием ряда соглашений о сотрудничестве с ведущими металлургическими холдингами в странах АТР. В частности, по контракту с китайской корпорацией Baosteel „Мечел“ должен поставить до 1,2 млн тонн угля, основная часть этого объема проходит через торговый порт Посьет»,— говорится в сообщении, распространенном холдингом.

Генеральный директор ОАО «Новороссийский морской торговый порт» Султан Батов по итогам работы компании за восемь месяцев 2014 года отметил сильный экспортный потенциал нового урожая зерна, положительную динамику объемов угля, а также увеличение объемов перевалки черных металлов и лесных грузов.

Причина активизации сотрудничества, как уже было отмечено, по мнению экспертов, лежит в ослаблении рубля. Кроме того, не вдаваясь в подробности, отметим, что в странах—конкурентах России на мировом рынке угля, а также в странах-потребителях происходят процессы, которые, с одной стороны, сократят присутствие альтернативных поставщиков твердого топлива, с другой — увеличат спрос на сырье из нашей страны. Причем этот спрос у российских угольщиков, отправляющих на экспорт более 30% добычи, есть чем закрыть.

На других рынках, в частности нефтяном, металлургическом и прочих, ситуация не столь однозначна, но тем не менее довольно оптимистична — по крайней мере, до конца нынешнего года.

Обращает на себя внимание, что сильный рост в портах происходит одновременно во всех ключевых бассейнах. Если в прежние годы из ряда выбивался Дальний Восток, который благодаря увеличению спроса в странах АТР и относительно низким показателям в абсолютном выражении демонстрировал высокие темпы в выражении относительном, то в 2014-м к лидеру подобрался Азово-Черноморский, недалеко отстал и Балтийский. В минусе лишь Арктический и Каспийский бассейны, которые, однако, погоду в плане объемов и не делают.

В том, что касается перспектив российских портов, вопрос стоит разделить на две части — ближне- и долгосрочный аспекты. По прогнозу, который высказала начальник отдела стратегического развития ФГУП «Росморпорт» Надежда Чаадаева, в 2014 году через российские гавани пройдет около 600 млн тонн грузов, что даст прирост по отношению к 2013-му в 5,3% — показатель, который сейчас редко встретишь в отраслях народного хозяйства.

В период одного-трех лет у портов России есть шансы при сохранении или улучшении экономической конъюнктуры поддержать имеющиеся темпы, причем не столько за счет увеличения, сколько за счет перераспределения грузовой базы. Так, по предложению госкомпании «Транснефть» обсуждается возможность перевалки нефтепродуктов российского производства через отечественные стивидорные компании взамен латвийских, что может дать около 10 млн тонн. На Дальнем Востоке обсуждаются проекты модернизации существующих и строительства новых угольных терминалов, а также реконструкция порта Зарубино в целях работы с китайским транзитом. Согласно Стратегии развития портовой деятельности до 2030 года, предполагается, что стивидорные компании России к указанному сроку будут переваливать около 1 млрд тонн грузов ежегодно, и эти расчеты не выглядят утопическими.

Денис Соин

Меняем точки притяжения

— тенденция —

Общее снижение экспортно-импортного грузопотока по сравнению с прошлым годом составляет сегодня 20–30%. К этому привели как изменение политического климата, так и сложная экономическая ситуация в стране. Впрочем, в компаниях ожидают, что после стабилизации азиатских направлений поставок запрещенных к ввозу европейских продуктов рост отрасли возобновится.

Текущая ситуация на рынке логистики очень напоминает недавний кризис. «Индикаторы бизнес-активности показывают динамику, которая наблюдалась в 2008 году. Думаю, сценарий развития мало изменится до конца 2014 года»,— считает Сергей Егоров, коммерческий директор компании СДЭК. Замедление темпов развития экономики, ослабление национальной валюты привели к сокращению объемов импорта и грузопотоков на 25–30% в среднем по отрасли. «Логистика страдает от роста стоимости финансирования, ослабления рубля и, самое главное, от вызванной этими факторами неопределенности»,— отмечает Михаил Малахов, управляющий партнер 3PL-провайдера LogLab. С ним соглашаются и представители других компаний, подчеркивая многочисленные структурные изменения в отрасли. «Не забывайте, что кроме санкций непосредственно со стороны европейских стран есть другой фактор — а именно падение курса рубля. Поэтому даже у компаний, которые вследствие санкций не снизили свои товарные потоки, эти потоки все равно сократились по другой причине — вследствие колебания курсов валют»,— подчеркивает Александр Соболев, генеральный директор холдинговой компании «Транссертико».

Как результат сегодня логистический рынок замер в ожидании продолжения развития политической и экономической ситуации. «Представители крупных ритейлеров говорят о разнонаправленной динамике развития: у одних продажи падают, у других — растут. Поэтому прогнозы на следующий год большинство компаний корректирует в сторону уменьшения. Говоря о рынке складской логистики, можно отметить, что, несмотря на существенный рост курса валют и вывод на рынок нескольких крупных логистических комплексов, девелоперы пока не начали снижать арендные ставки»,— отмечает Полина Винокурова, директор по маркетингу логистической компании «Молком». По ее оценкам, некоторые крупные логистические провайдеры продолжают активный рост, что подтверждается соображениями о сделках аренды/строительства новых складов. В то же время есть и те, кто уже ощутил на себе действие экономической рецессии и пустые склады на балансе.

Наибольшее падение отмечают сегодня в сегменте европейских перевозок, где продукты, подпавшие под запрет, составляли основную долю грузооборота. Вместе с тем в компаниях обещают, что этот провал быстро восстановится путем смещения ввозимых грузов. «Будут разрабатываться и развиваться новые логистические маршруты и схемы перевозки по территории России. Например, будет больше востребована доставка в Россию через Забайкальск. Так как вектор поставок меняется сегодня в сторону Китая и Азии, то сохранять имеющиеся сейчас в Центральном регионе логистические центры и развивать схему поставок Азия—Москва—Сибирь нелогично и нелогистично»,— рассуждает господин Соболев. По его мнению, крупные логистические центры из Москвы и Санкт-Петербурга будут смещаться за Урал. Это позволит сделать более эффективным распределение товарных потоков.

Конечно, компании прикладывают усилия, чтобы удерживать имеющихся клиентов. При этом освобождается большое количество перевозчиков, которые из-за санкций пострадали и им нужно восполнить свои потери. Каким образом? «Чтобы логистика была успешной, необходимо использовать новые подходы к транспортировке и хранению грузов, внедряя передовые информационные технологии. К сожалению, многие отечественные компании с опаской смотрят на такие изменения»,— подчеркивает господин Егоров. По его словам, на данный момент для российской логистики остаются актуальными несколько проблем — это низкий уровень развития электронного документооборота, некачественная упаковка, изношенный транспорт, малое количество приемлемых грузовых терминалов и логистических центров. То есть компании, сумевшие преодолеть хотя бы часть из них, уже на пути к успеху и выживанию в сегодняшних непростых условиях.

Европу сменила Азия

В целом же, считают в компаниях, текущее снижение на рынке — это временные трудности, связанные с тем, что пока не все грузопотоки перераспределены. И как только сформируется новый рынок, общий объем поставок в страну восстановится. «Глобальных провалов в логистике не будет. Ведь на сегодняшний день Россия — импортозависимая страна. Все равно мы будем возить, а откуда возить — это уже другой вопрос.

с19

TRANS RUSSIA

ТРАНСРОССИЯ

20-я международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий

21-24 АПРЕЛЯ 2015
МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

РАБОТАЕМ ВМЕСТЕ 20 ЛЕТ НА ВАШ УСПЕХ

Получите бесплатный билет
www.TRANSRUSSIA.ru

ITE

При поддержке: Министерство Транспорта Российской Федерации

0+ реклама