

ГРУЖЕНЫЙ ЭКСПОРТ СПАСЕТ ОТ ДЕВАЛЬВАЦИИ

КОНТЕЙНЕРНЫЙ ОБОРОТ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ УВЕРЕННО РАСТЕТ НЕ ЗА СЧЕТ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ, КАК ЭТО БЫЛО ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД, А В СИЛУ УВЕЛИЧЕНИЯ КОНТЕЙНЕРИЗИРОВАННОГО ЭКСПОРТА РОССИЙСКИХ ТОВАРОВ И ДВУСТОРОННЕЙ ТОРГОВЛИ СО СТРАНАМИ АТР ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

В последние месяцы российский контейнерный рынок показывает стабильный рост: по итогам полугодия — на уровне 12%. Это можно назвать вполне приличным результатом, учитывая резкий спад контейнерного оборота в портах три года назад (в 2015 году объем перевалки контейнеров рухнул более чем на 20%, до 3,9 млн TEU, то есть рынок потерял свыше 1 млн TEU). В 2016 году стивидорам удалось удержать грузооборот на уровне 4 млн TEU, а в прошлом году даже нарастить перевалку на 15,5%. По словам директора исследовательского агентства Infranews Алексея Безбородова, на темпы роста в ближайшие месяцы будет влиять внешняя конъюнктура, прежде всего рост курса доллара к рублю, что делает импорт более дорогим для потребителей в России. В то же время никаких угроз для рынка тенденций эксперт не видит: нынешнее давление валютной конъюнктуры на импортные поставки одновременно стимулирует экспорт российских товаров, контейнеризация которых в последнее время пошла в рост (см. материал об этом на стр. 11).

Участники рынка в целом согласны с оценками отраслевых аналитиков, но предчувствуют неопределенность из-за грядущего витка санкционной войны. «В условиях ослабления курса рубля обычно снижение объемов импорта сопровождается ростом экспортного грузопотока, — прокомментировали ситуацию на контейнерном рынке в пресс-службе UCL Port (стивидорный холдинг Владимира Лисина, управляет крупнейшим на северо-западе России контейнерным терминалом „Санкт-Петербург“). — В условиях же санкций высоки риски, что снижение объемов импорта будет сопровождаться параллельным снижением объемов экспорта, что будет напрямую зависеть от того, на какие товарные группы санкции будут распространять свои действия».

Порты Балтийского бассейна остаются главными «контейнерными воротами» России, одно из главных отличий от других регионов — заметный профицит терминальных мощностей. «Рынок перевалки контейнеров в Санкт-Петербурге и области на данный момент находится в состоянии крайне развитой конкуренции, что обусловлено наличием множества операторов при сохраняющемся существенном избытке перерабатывающей способности терминалов», — констатируют в пресс-службе UCL Port нынешнюю ситуацию на контейнерном рынке Северо-Запада, характеризуя ее как «рынок покупателя». Клиенты требуют расширения спектра услуг, предоставляемых стивидорами, заинтересованы в дополнительных сервисах и развитии IT-систем терминалов, отмечают в компании.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide «Контейнерные перевозки»)

Владимир Желонкин — генеральный директор АО «Коммерсантъ», главный редактор газеты «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Рекламная служба:
Тел. (495) 797-6996, (495) 925-5262
Владимир Лавицкий — руководитель службы «Издательский синдикат»
Алексей Екимовский — выпускающий редактор
Ольга Еременко — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов,
Наталья Коновалова — фоторедакторы
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 121609, г. Москва, Рублевское ш., д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301

Учредитель: АО «Коммерсантъ».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-64419 от 31.12.2015

Типография: Полиграфический комплекс «Пушкинская площадь»
109548, Москва, ул. Шосейная, дом 4Д
тел: (495) 276-1606, факс: (495) 276-1607
print@pkpp.ru, www.pkpp.ru
Тираж: 75000. Цена свободная
Ограничение: 16+

Рисунок на обложке: Мария Заикина



РОССИЙСКИМ КОНТЕЙНЕРНЫМ ТЕРМИНАЛАМ СЛЕДУЕТ БОЛЬШЕ НАДЕЯТЬСЯ НА ТЕ ГРУЗЫ, КОТОРЫЕ ПРОИЗВЕДЕТ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Тем не менее расстановка сил на этом рынке остается прежней: крупнейший в России контейнерный стивидорный холдинг Global Ports, управляющий Первым контейнерным терминалом, терминалами «Петролеспорт» и «Моби Дик» в порту Санкт-Петербурга и Усть-Лужским контейнерным терминалом в Ленинградской области, сохраняет лидерство не только на Балтике, но и в целом по отрасли (вместе с оборотом Восточной стивидорной компании во Владивостоке доля холдинга составляет почти 30% общего оборота отечественных контейнерных терминалов). В этом году в компании сменился соконтролирующий акционер: весной была официально закрыта сделка по продаже холдингом «Н-Транс» Константины Николаева, Никиты Мишина и Андрея Филатова 30,75% акций Global Ports новороссийской группе компаний «Дело» Сергея Шишкарева. По неофициальным данным, сумма приобретения составила около \$250 млн, что, судя по всему, будет самой крупной сделкой на отечественном контейнерном рынке 2018 года (подробнее см. интервью Сергея Шишкарева на стр. 4).

Контейнерный грузопоток через порты Дальнего Востока растет чуть быстрее, чем в других регионах, в первую очередь за счет роста импорта из стран АТР и перехода на этот маршрут части грузов, которые раньше следовали в европейскую часть России через Суэцкий канал, Средиземное и Балтийское моря, отмечают в пресс-службе транспортной группы FESCO (Дальневосточное морское пароходство, входит в группу «Сумма» Зиявудина Магомедова, управляет крупнейшим в регионе контейнерным терминалом «Владивостокский морской торговый порт»). Увеличение грузопотока наблюдается со стороны японских и корейских грузоотправителей, в транзите через дальневосточные порты стабильность потока обеспечивают грузы назначением на Казахстан и Узбекистан, отмечают в компании.

Как и прежде, львиная доля российского импорта имеет своим пунктом назначения столицу России, а потому привлекательность маршрута через Дальний Восток неразрывно связана со скоростью доставки контейнерных грузов по Транссибу. В пресс-службе FESCO сообщили BG, что в рамках ускоренных регулярных сервисов компании, включающих морской и железнодорожный участки, скорость доставки контейнеров из китайского Шанхая в Москву составляет 20 дней, из южнокорейского Пусана

— 15 суток, из портов Японии — 15–20 суток в зависимости от порта отправки, в то время как через Суэцкий канал груз из всех этих портов в Москву идет около 50 суток. Объем перевозок FESCO по международным сухопутным маршрутам растет кратно: за весь прошлый он составил 3,9 тыс. TEU, а за первую половину нынешнего уже достиг 6,2 тыс. TEU, подчеркнули в компании.

На юге России, по словам участников рынка, спрос на морскую перевалку грузов растет стабильно по всем направлениям перевозок, но профицита контейнерных мощностей в Новороссийске нет. Более того, лидеры рынка реализуют масштабные проекты инфраструктурного развития, крупнейший из них — новый контейнерный причал №38 на контейнерном терминале НУТЭП, который строит группа «Дело» на собственные средства. Как сообщил BG гендиректор компании «ДелоПортс» Игорь Яковенко, лично курирующий стройку, причал планируется ввести в коммерческую эксплуатацию во втором квартале следующего года, крановое оборудование для терминала уже законтрактовано у китайского производителя ZPMC, это три рельсовых причальных крана типа STS и четыре перегружателя на пневматическом колесном ходу RTG. Стоимость строительной составляющей проекта — 4 млрд руб., сумма контракта на поставку техники — \$24,5 млн, сообщил господин Яковенко. Глубина у причала 14,6 м, длина — 388 м, что позволит НУТЭП принимать суда океанского класса вместимостью 10 тыс. TEU.

Несмотря на исторические рекорды на НУТЭП (в марте терминал переработал 40 тыс. TEU, «в Цемесской бухте никто больше еще не делал», гордится Игорь Яковенко), прогнозировать темпы роста до конца года топ-менеджер не готов. Погодные условия в Черном море, особенно в акватории порта Новороссийск, очень коварны: известный на весь регион ветер норд-ост появляется внезапно и может достигать скорости до 40 м/с, что парализует работу порта до тех пор, пока ураган не стихнет. Не исключены и «геополитические» штормы, как это уже было во время кризиса в отношениях России и Турции из-за сбитого последней нашего истребителя на границе с Сирией в ноябре 2015 года. Тогда товаропоток полностью прекратился, но к сегодняшнему дню, по словам Игоря Яковенко, вслед за восстановлением политических отношений двух стран в Новороссийск вернулись и грузопотоки из Турции, которые составляют значительную долю черноморского грузооборота контейнеров.

Практически все опрошенные BG участники рынка указывают, что в нынешних условиях достаточно ста-

бильных внешнеторговых товаропотоков резервы роста скрыты в организационной связке порт—железная дорога, что обусловлено расположением выходов России к мировому океану и географией сухопутной транспортной инфраструктуры. Железнодорожный контейнерооборот тоже стабильно растет, но в силу ограниченной пропускной способности сети сдерживает и развитие сегмента портовой перевалки.

Не добавляет определенности рынку и вероятность смены собственника крупнейшего оператора контейнерных перевозок по железной дороге «Трансконтейнера», который управляет не только самым большим в стране парком фитинговых платформ, но и владеет 40 контейнерными станциями, где формируются к отправке составы и осуществляется перегрузка контейнеров на другие виды транспорта. Намеченное на апрель решение о приватизации контрольного пакета акций компании, принадлежащего сейчас ОАО «Российские железные дороги», так и не было принято, хотя привлекло внимание большого числа потенциальных покупателей, в том числе из списка Forbes и крупных иностранных судоходных линий.

Предпродажная эйфория тем не менее не помешала «Трансконтейнеру» завершить крупное приобретение, пополнив свою копилку крупным контейнерным терминалом в Ленинградской области. Несмотря на смену ключевого акционера в Global Ports, в конце августа компания закрыла сделку по продаже «Трансконтейнеру» тылового логистического центра «Логистика-Терминал» неподалеку от петербургского порта за 1,9 млрд руб. Стороны договорились об этом еще в прошлом году, но сделку заблокировала Федеральная антимонопольная служба России (ФАС), заподозрившая в ней усиление доминирующего положения «дочки» ОАО РЖД на контейнерном рынке Северо-Запада. Лишь в июле «Трансконтейнеру» удалось оспорить аргументы службы в арбитражном суде и получить разрешение службы на повторное ходатайство.

Работа регулирующих органов остается одним из важных факторов, влияющих на контейнерный бизнес в России. Президент РФ Владимир Путин подписал закон о переводе тарифов на перевалку грузов в морских портах из долларов в рубли, который вступил в силу 14 августа. В неофициальных беседах с BG участники рынка говорили, что относятся к этому «с пониманием», пусть даже это и приведет к усложнению расчетов ставок для грузовладельцев и неизбежным финансовым потерям на курсовых разницах. Рынок и так счастлив, что от прямого регулирования тарифов в портах, о возможности возврата к которому ФАС России говорила стивидорам еще два года назад, государство готово отказаться. Распоряжением 16 августа правительство РФ декларирует планы полностью прекратить с 2019 года регулирование целого ряда услуг в морских портах, включая перевалку грузов (если речь не идет о трубопроводной нефти и нефтепродуктах).

Однако в отрасли продолжают внимательно следить за развитием некоторых инициатив, генерируемых чиновниками. В частности, за идеей ФАС переложить на операторов терминалов обязанность уплаты «инвестиционного сбора», призванного обеспечить государству возврат инвестиций в портовую инфраструктуру, которую невозможно окупить за счет аренды. Ранее предполагалось, что плательщиками сбора должны стать судоходные компании, заходящие в российские порты и являющиеся, таким образом, потребителями созданных государством в результате этих инвестиций услуг и сервиса. Участники рынка считают, что переложение этого бремени на портовых операторов несправедливо, может привести к удорожанию ставок перевалки и уж, конечно, не добавит контейнерному рынку новых объемов. ■