ЛОГИСТИКА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Тест-драйв на будущее

Исторический переход по Северному морскому пути первого коммерческого контейнеровоза крупнейшей судоходной компании Maersk Line начался на Дальнем Востоке и завершился в Балтийском море на терминалах крупнейшего отечественного контейнерного оператора Global Ports.

ИВАН ШАПОВАЛОВ

Судно было загружено почти до полной грузоподъемности рефрижераторными контейнерами с камчатской рыбой и «обычными» контейнерами, следовавшими из южнокорейского Пусана в немецкий Бремерхафен

ИВАН ШАПОВАЛОВ

Контейнеровоз ледового класса Arc4 Venta Maersk причалил в порту Петербурга после двухдневного ожидания из-за шторма в Финском заливе и закрытия дамбы

ИВАН ШАПОВАЛОВ

На терминале «Петролеспорт» оборудован специальный склад для рефрижераторных контейнеров на 3630 розеток общей вместимостью до 5,5 тыс. TEU груженых рефконтейнеров

«Мы видим железнодорожный транзит не как конкурирующий, а как важный дополнительный маршрут»

— мировая практика —

Успешно завершив тестовую перевозку контейнеров по Северному морскому пути, крупнейшая в мире контейнерная судоходная компания Maersk планирует закрепиться на нашем рынке за счет использования транзитного потенциала России и интеграции отечественных логистов в глобальные цифровые системы, рассказал в интервью „Ъ“ генеральный директор Maersk Line Eastern Europe ЖОЛТ КАТОНА.

ПРЕСС-СЛУЖБА «MAERSK»

— Каковы результаты первого рейса по Северному морскому пути (СМП) с экономической точки зрения? Позволяют ли расходы на организацию таких рейсов запустить регулярный коммерческий сервис?

— Точные цифры я раскрыть не смогу, но здесь важно подчеркнуть, что рейс изначально был заявлен как пилотный проект, для того чтобы перевести контейнеровоз с Дальнего Востока в Европу новым маршрутом. Поскольку это был разовый проект, возникшие у нас расходы на организацию рейса несопоставимы с расходами, которые формируются на регулярных сервисах. Мы нашли груз для этого судна — 1199 контейнеров, в том числе 662 рефрижераторных контейнера, что практически полностью соответствует максимальной загрузке судна, и это можно считать очень большим успехом!

Определенная сложность для следующих рейсов состоит в том, что ввиду ужесточения требований Полярного кодекса IMO (Международная морская организация.— **„Ъ“**) наши контейнеровозы ледового класса, введенные в этом году, не смогут быть допущены к работе в Арктике. Для соответствия новым правилам нам необходимо пересмотреть ряд технических параметров и внести необходимые изменения в конструкцию судов, что потребует заметных дополнительных инвестиций.

Тем не менее наши основные клиенты серьезно рассматривают перспективу будущих перевозок контейнеров из Азии в Европу по СМП в режиме регулярного круглогодичного сервиса, как только появится такая возможность.

— Составляет ли реальную конкуренцию на рынке грузоперевозок между Азией и Европой железнодорожный транзит через Россию?

— Безусловно, это очень важный маршрут, и мы внимательно его анализируем. Мы видим, что есть выигрыш по транзитному времени, есть разница в ставках в обе стороны между Европой и Азией. Это очень хороший вариант для наших клиентов, особенно когда груз нужно доставить быстрее.

Напомню, что в середине сентября мы объявили о запуске новой стратегии, в рамках которой мы объединяем судоходную Maersk Line с компанией Damco, нашим логистическим провайдером, обеспечивавшим заказчиков морской перевозки дополнительными логистическими услугами, в том числе сухопутными перевозками. Так вот компания Damco с прошлого года уже осуществляет перевозку контейнеров из Китая во Францию по железной дороге. Мы предлагаем этот вариант перевозки нашим клиентам, которые уже работают с нами на море.

Именно поэтому мы видим железнодорожный транзит не как конкурирующий, а как важный дополнительный маршрут. Однако следует иметь в виду, что основные объемы грузов между Азией и Европой перевозятся морскими контейнеровозами большой вместимости — до 20 тыс. TEU. Maersk использует для перевозок из Азии суда именно такого размера в связке с новейшими фидерными судами ледового класса типа Venta Maersk, работающими на Балтике.

— Какие важные переговоры Maersk ведет сейчас в России, в частности с представителями властей?

— В первую очередь мы хотим предложить российскому рынку свой опыт внедрения цифровых технологий в логистике, ведь Maersk — лидер в цифровизации международных морских грузоперевозок. Одна из других актуальных для нас тем — это вступающие в силу с 2020 года изменения в регулирующих документах IMO, касающиеся повышенных требований к содержанию серы в топливе. Нам важно понимать, какие будут у нас возможности по заправке наших судов в России и как будет относиться к этим вопросам нефтеперерабатывающая отрасль.

— Как Maersk может помочь российскому рынку с цифровизацией логистики?

— Мы знакомим россиян с нашими электронными сервисами, такими как, например, система удаленного слежения за рефрижераторными контейнерами, позволяющая в реальном времени отслеживать соблюдение температурного режима в процессе всех этапов перевозки. На нашем сайте мы также предлагаем для клиентов цифровую платформу, позволяющую выполнять все операции с перевозкой грузов онлайн: от расчета ставки до получения счета. Эта комплексная система включает различные приложения и цифровые сервисы, которые облегчают нашим клиентам коммуникацию с Maersk, позволяют дистанционно оформлять необходимые транспортные документы, оперативно управлять перевозкой через интернет.

Параллельно мы предлагаем клиентам услуги экспедиторского онлайн-портала Twill, который максимально упрощает заказ и организацию международной перевозки на основе ставок от многочисленных перевозчиков помимо Maersk. Это приложение может быть особенно востребовано небольшими и средними компаниями, выходящими на внешние рынки и заинтересованными в эффективных и гибких логистических решениях.

Кроме того, совместно с IBM мы запускаем глобальную цифровую платформу Tradelens с использованием технологии блокчейн, которая позволит создать единую «экосистему» в сфере международных контейнерных перевозок. Это нововведение способно полностью трансформировать отрасль, объединив в общем цифровом поле информационные потоки от всех участников перевозки: трейдеров, экспедиторов, морских и наземных перевозчиков, таможенных и контролирующих органов, обеспечивая полную достоверность информации и безопасность трансакций. Платформа Tradelens уже активно тестируется в целом ряде стран, и мы очень надеемся, что к ним скоро сможет присоединиться и Россия.

Беседовал Алексей Екимовский

«СТРОИТЕЛЬСТВО СШХ — ЭТО ПЕРВЫЙ ШАГ К РАЗВИТИЮ АРКТИЧЕСКИХ ПОРТОВ»

Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта ПАВЕЛ ИВАНКИН о перспективах Северного широтного хода.

ПРЕСС-СЛУЖБА ИИЖД

2 октября в Сочи Росжелдор и ООО «Северный широтный ход» подписали концессионное соглашение, в рамках которого будет построен участок Обская—Салехард—Надым—Пангоды—Новый Уренгой—Коротчаево, призванный соединить Северную и Свердловскую железные дороги. Участок позволит переключить поток грузов с Урала и Западной Сибири на северные и северо-западные порты России и ляжет в основу Арктической транспортной инфраструктуры. Участники соглашения — а это ОАО РЖД, ПАО «Газпром», ПАО НОВАТЭК и Ямало-Ненецкий автономный округ — финансируют объекты собственной существующей инфраструктуры, а строительство новых осуществляется на привлеченные средства инвесторов, а также на средства государственной поддержки. Общий объем финансирования железнодорожной части проекта с учетом подходов составит порядка 236,7 млрд руб.

Вопрос интеграции концессионной соединительной транзитной ветки в систему ОАО РЖД, которая окажет влияние на объемы перевозок по участку, пока не обсуждался. Если интеграция участка будет произведена на условиях обслуживания «одного окна» и по нему смогут проходить грузы грузоотправителей, которые не входят в концессию, то сроки окупаемости проекта будут значительно снижены. В противном случае он не даст ожидаемого экономического эффекта.

Кроме того, для данного проекта потребуются технические решения по объектам инфраструктуры для работы в полярных условиях вечной мерзлоты, что может оказать влияние на стоимость реализации.

Исходя из проектируемой мощности участка, к 2025 году дополнительный объем перевозок составит 22–23 млн тонн в год. Кроме того, если участок будет интегрирован в сеть ОАО РЖД, то по нему смогут курсировать поезда с грузами из Западной Сибири, что сократит и расстояние, и сроки доставки.

Северный широтный ход (СШХ) — это первый транзитный частный участок железной дороги, включенный в общую сеть РЖД. В связи с этим важны два момента. Первый — окажется ли этот участок доступен для всех. Второй — если его сделают доступным для всех, то каким будет тарифообразование.

В случае когда участок пути включается в общую сеть ОАО РЖД, действует принцип среднесетевого тарифного регулирования. Если договоренность между участниками концессии окажется иной, то груз, отправляющийся по сети ОАО РЖД, в какой-то момент будет уходить на участок концессии и потом возвращаться. При такой схеме перевозки встанут вопросы сохранности грузов, ответственности перед грузоотправителями и грузополучателями, а также организации документооборота и порядка расчетов.

Вопрос взаимодействия двух инфраструктур в транзите для российских железных дорог — новое явление. «Железные дороги Якутии», Ямальская железная дорога, концессионная ветка Кызыл—Курагино — все это тупиковые примыкания. Насколько опыт по созданию транзитного участка пути концессией будет удачным, покажет время.

Пока не решится вопрос ролей внутри концессии, сложно прогнозировать, сколько будет стоить перевозка одной тонны грузов по данному направлению.

Самый оптимальный вариант, по моему мнению,— это передача административной функции ОАО РЖД с распространением на СШХ среднесетевых условий, которые сейчас действуют на российских железных дорогах. Это даст возможность использовать транзитный участок для более широкой номенклатуры грузов и тем самым увеличить объемы перевозок и сократить сроки окупаемости. Транспортные расходы могут снизиться на 22–24%.

Если же взаимодействие в рамках концессии будет другим, то, скорее всего, по этому участку дороги станут перевозиться только грузы двух участников концессии — «Газпрома» и НОВАТЭКа — и срок окупаемости при стабильных грузопотоках превысит 15 лет!

Так или иначе, по СШХ будут перевозить сжиженный газ, который является опасным грузом. Исключение опасного груза из схемы перевозок по Центральной России, где высокая плотность населения, в любом случае положительный момент. Кроме того, участники концессии получат выгоду при перевозках на экспорт за счет сокращения расстояния транспортировки.

В целом строительство СШХ — первый шаг к развитию арктических портов. Следующим шагом должен стать проект развития портовой инфраструктуры в рамках ФЦП.

По нашим оценкам, развитие железнодорожных подходов к Арктике на изменение структуры и объемов грузоперевозок в рамках долгосрочной программы развития ОАО РЖД не повлияет. Если участок и построят до 2025 года, то он будет работать по схеме временного подключения.