



kommersant.ru

Л

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Вторник 13 апреля 2021 №64 (7026 с момента возобновления издания)

16 Беспилотные летающие аппараты нашли хорошее применение в складской логистике

16 Начавшаяся реконструкция БАМа призвана увеличить внешнеторговый потенциал страны

Встал как вкопанный

Инцидент с севшим на мель посреди Суэцкого канала контейнеровозом Ever Given вызвал почти недельное перекрытие одной из наиболее грузонапряженных судоходных артерий мира. Потери мировой торговли могут составить до \$10 млрд. Более чем в \$1 млрд свои затраты на спасение судна и недополученный транзитный доход уже оценил Египет, часть затрат поделая между собой владельцы судна и груза. Египет обдумывает возможность расширения южной части канала, а грузовладельцы все чаще задумываются об альтернативе ему. Но пока те из них, которые может предложить Россия, Севморпуть и железнодорожный транзитный маршрут, не могут сравниться с Суэцким каналом в масштабах.

— авария —

Парковка года

В течение шести дней, с 23 по 29 марта, Суэцкий канал, через который проходит 12% мировой торговли, был полностью перекрыт из-за севшего на мель 400-метрового контейнеровоза Ever Given (в тайм-чартере у Evergreen) вместимостью 20 тыс. TEU. После длительной операции по спасению, в которой, по словам главы администрации канала (Suez Canal Authority, SCA) Усама Рабиа, было задействовано два земснаряда, 15 буксиров и около 600 сотрудников, изпод Ever Given извлекли 30 тыс. кубометров грунта, после чего его наконец сняли с мели и поставили на фарватер. К этому моменту прохода ожидали 437 судов, в том числе, по оценкам Ocean Insights, 77 контейнеровозов совокупной вместимостью 876 тыс. TEU. Вечером 29 марта началась пропуск судов, а 31 марта — восстановлена круглосуточная навигация. С 30 марта по 7 апреля был осуществлен пропуск по каналу 740 судов, сообщает Gulf Agency Company.

Случившееся — одна из самых масштабных транспортных аварий за последнее время, но не первый случай посадки на мель в Суэце. Ранее, в 2016 году, то же случилось с контейнеровозом MSC Fabiola длиной 366 метров и вместимостью 12,6 тыс. TEU, который сняли с мели за двое суток. До этого движение нарушал балкер New Katerina, стоявший также двое суток: судно сняли с мели после того, как с борта была поднята часть железной руды. Более того, уже после инцидента с Ever Given утром 6 апреля на мель в канале последовательно сели два порожних танкера девейтом 107,5 тыс. и 105 тыс. тонн (впрочем, уже к обеду канал разблокировали).

Тем не менее Египет настаивает, что Суэцкий канал столь же безопасен, сколь и удобен. Господин Рабиа говорил: «Инцидент с Ever Given — случайное событие, с которым SCA успешно справилась в рекордно короткое время, в соответствии с лучшими стандартами кризис-менеджмента и не прибегая к мерам, которые потребовали бы слишком больших временных затрат или причинили повреждение корпусу судна и грузу на борту». Тем не менее, как говорил Усама Рабиа агентству Reuters, SCA обсуждает возможность расширения южного хода канала до 400 метров.

Ever Given сопроводили в Большое Горькое озеро на техосмотр. Советник SCA Саид Шейша 31 марта заявил, что на борт судна поднимутся специалисты, которые соберут данные о происшествии, проверят состояние судна и действия экипажа. При этом египетские власти дали понять, что до окончания расследования и взыскания штрафа судно они не выпустят. «Мы рассчитываем на скорейшее достижение консенсуса», — сказал Усама Рабиа 8 апреля. — В ту же минуту, как они согласятся выплатить компенсацию, судно разрешат идти».

Дорого постояли

Инцидент с Ever Given нанес мировой торговле существенный ущерб. Его оценки разнятся, но, по расчетам Allianz, каждая неделя простоя канала обходится мировой торговле в \$6–10 млрд. При этом еще выше косвенный ущерб, связанный со сбоем сроков доставки грузов и замедлением оборота судов. Так, например, от затора сильно пострадала доставка катарского СПГ в Европу (шесть грузовых газозовозов из десяти, стоявших в ожидании пропуска, везли именно этот груз), а вызванная инцидентом задержка возврата порожних судов разместила и сроки доставки более поздних партий.

Более того, не дожидаясь окончания спасательных работ, многие перевозчики, в том числе и сама Evergreen, направили свои суда длинным путем — в обход мыса Доброй Надежды, что сильно увеличило сроки и себестоимость доставки груза. Дополнительные затраты могут увеличить и без того беспрецедентно высокие ставки фрахта, вызванные дефицитом контейнеров. «Отрасли морских перевозок следует помнить, что Суэц — это канал в Египте, а не повод душище ценами клиентов», — цитирует The Loadstar генерального секретаря Global Shipper's Forum Джеймса Хукма, который призвал линейных перевозчиков не использовать суэцкий инцидент как предлог для повышения тарифов.

Объем транзитных платежей, потерянных Египтом из-за инцидента, аналитики Refinitiv, которых цитирует The Wall Street Journal, оценили в \$95 млн. Это совпадает с потерями за шесть суток, если рассчитать их исходя из прошлогодних усредненных платежей, когда от суэцкого транзита государство получило за год \$5,61 млрд. Также до-вольно велик ущерб от простоя флота, нанесенный судоходным компаниям. Операционные издержки простаивающих судов, писала The Loadstar, составляют около \$3,25 млн в сутки для контейнеровозов и около \$500 тыс. для танкеров.



Власти Египта не отпустят контейнеровоз Ever Given до выплаты компенсации ущерба от вызванного им затора

вольно велик ущерб от простоя флота, нанесенный судоходным компаниям. Операционные издержки простаивающих судов, писала The Loadstar, составляют около \$3,25 млн в сутки для контейнеровозов и около \$500 тыс. для танкеров.

Общая авария

Вопрос о виновнике происшествия, которому, возможно, грозят астрономические штрафы, остается открытым. Ситуация усложняется тем, что помимо многочисленных владельцев груза на борту Ever Given в судьбу судна вовлечено несколько сторон. Его владельцем — панамское подразделение японской Shoei Kisen Kaisha. Оно находится в чартере у Evergreen. Судовой менеджмент осуществляет японская Higaki Sanguo Kaisha, технический — Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM).

Свои претензии Египет уже оценил более чем в \$1 млрд. Как уточнял господин Рабиа египетскому каналу Sada El Balad, в нее входит покрытие ущерба, нанесенного судоходству на Суэцком канале, и стоимость работ по освобождению судна, в том числе привлечение техники и труда рабочих. Однако с кого будет взыскана эта сумма, он не указал.

Как будет погашаться часть ущерба, уже определено. Судовладелец 1 апреля объявил «общую аварию» (general average). Это один из древнейших терминов морского права, возникший в те времена, когда груз в чрезвычайной ситуации сбрасывался за борт. Он означает, что в случае успешного спасения судна расходы на его спасение будут разделены между судовладельцем и всеми грузовладельцами. Но, как сообщает The Supply Chain Dive со ссылкой на профильных юристов, под general average не попадает ущерб судоход-

ству в канале. Рассмотрение исков может занять от двух до семи лет, добавляют они.

Арктическая альтернатива

Ситуация в Суэцком канале привлекла внимание грузовладельцев к альтернативным маршрутам доставки грузов из Китая в Европу. «Я думаю, что весь мир почувствовал, что все-таки хорошо бы, чтобы был резервный вариант, а он только один — Северный морской путь», — сообщил 31 марта курирующий Дальний Восток и Арктику вице-премьер Юрий Трутнев. — Он становится все больше по количеству провозимых грузов, все длиннее с точки зрения навигационного периода. Мы сделали для того, чтобы этот проект состоялся и действительно стал конкурентным, достаточно много».

Однако сегодня объем перевозок по Севморпути несопоставим с трафиком через Суэцкий канал. При заметном долевым приросте в последние годы — с 2017 года он утроился, увеличившись с 10,7 млн тонн до 33 млн тонн, — сейчас грузопоток через Суэцкий канал превосходит его более чем в 35 раз (1,17 млрд тонн в 2020 году). Даже амбициозные 80 млн тонн к 2024 году представляются лишь фракцией потока на южном маршруте, хотя участники проекта считают эту цель вполне реалистичной. Так, замдиректора дирекции Севморпути «Росатома» Максим Кулилко в интервью Arctic.ru на прошлой неделе говорил, что как минимум 74 млн тонн грузопотока, который должны обеспечить НОВАТЭК, «Роснефть», «Газпром нефть» и «Норникель», уже закреплены в поручениях премьера, данных в конце 2020 года. А наибольший риск, по мнению господина Кулилко, представляет собой перенос инвестора-

ми проектов «вправо» под влиянием кризиса на энергетических рынках.

Не решена пока и проблема себестоимости перевозки контейнеров Севморпутем — она выше, чем при использовании южного маршрута. «К сожалению, оказалось, что везти по Севморпути пока несколько дороже, процентов на 30, — сообщил господин Трутнев. — Это плохо. Потому что Северный морской путь короче и везти по нему дороже нельзя». Правительство поручило Минвостокразвития, Минтрансу и «Росатому» провести экономический анализ, чтобы перевозка по СМП была как минимум не дороже чем через Суэцкий канал.

Рельсы вместо моря

Второй маршрут, о котором активно заговорили после инцидента с Ever Given, — трансевразийский железнодорожный маршрут Китай—Европа—Китай. Совокупный железнодорожный транзит на европейском направлении, по данным China Rail, в 2020 году вырос на 56%, до 1,14 млн TEU. В первые месяцы года, в январе-феврале, он вырос к прошлому году на 96%, до 209 тыс. TEU. При этом, сообщает The Loadstar, произошел скачок роста спроса на железнодорожные перевозки: по данным цитируемых изданием китайских экспедиторов, в конце марта спрос уже сближился с предложением, и мощности зафрахтованы на весь апрель.

«Наиболее оптимальным считается движение контейнерных поездов из Китая в Европу по Центральному Евразийскому коридору через Казахстан, Россию и Беларусь», — отмечает председатель правления Евразийского банка развития (ЕАБР) Николай Подгузов. — Особую роль в успехе организации транзитного движения контейнерных поездов сыграл Казахстан. Через него сейчас

идет две трети потока, оставшаяся треть — по Транссибу». По его оценкам, в перспективе агрегированный контейнеропоток по оси Китай—ЕАЭС—ЕС через территорию ЕАЭС может составить до 1,5–2 млн TEU в год. Это даст железным дорогам ЕАЭС \$7–10 млрд совокупной выручки, полагают господа Подгузов.

Перевозки контейнеров по сети ОАО РЖД в первом квартале подскочили на 14,5%, до 1,7 млн TEU. Рост наблюдался во всех сегментах, но наиболее резким он был в транзите — в 1,7 раза, до 230 тыс. TEU. Впрочем, рост транзитного контейнеропотока наблюдался и в 2020 году: невзирая на пандемию, по итогам года перевозки контейнеров в целом выросли на 16%, до рекордных 5,8 млн TEU, транзит — на 37,6%, превысив 800 тыс. TEU. Объединенная транспортно-логистическая компания «Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) — оператор трансевразийского транзита, учрежденный на паритетных началах ОАО РЖД, «Казахстан темир жолы» (КТЖ) и «Белорусскими железными дорогами» (БЖД), демонстрирует рост транзита в 2020 году на 64%, до 546,9 тыс. TEU. В первом квартале ОТЛК ЕРА перевезла 154,9 тыс. TEU — вдвое больше, чем годом ранее.

По словам Германа Маслова, вице-президента по линейно-логистическому направлению группы FESCO, группа нарастила парк контейнеров до рекордных 80 тыс. TEU под влиянием растущих запросов на перевозку по РФ. «Мы уже сейчас видим обращения от клиентов, которые раньше возили только через Суэцкий канал, а теперь смотрят на альтернативную перевозку грузов из Азии транзитом в Европу через территорию России», — отметил он. Вторил FESCO и «Трансконтейнер», отмечавший в дни пробки в Суэце рост заказов на перевозки грузов через сухопутные погранпереходы.

Но, как заметил на прошлой неделе замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило, основная масса перевозок, запланированных через Суэцкий канал, осуществляется не по спотовым, а по долгосрочным контрактам, и «здесь каких-либо дополнительных быстрых переключений ожидать, наверное, не стоит». «Но что абсолютно точно мы уже видим сегодня — ситуация с неоднократным, по факту, блокированием Суэцкого канала заставляет наших партнеров оценивать свои риски», — отмечает он. — И в связи с этим немая диверсификация поставок для них тоже могла бы быть интересна».

По его словам, одним из преимуществ перевозки контейнеров транзитом является цена: при текущей ставке \$5 тыс. на морские перевозки Китай—Европа на железной дороге транзит по территории России обходится в 1044 швейцарских франка за контейнер. С 2011 года, напоминает Алексей Шило, транзитные тарифы практически не менялись. «В то время как росла стоимость морских перевозок, мы придерживались дружной политики: показать нашим уважаемым партнерам, что мы за сохранение стабильных условий», — сказал он. — То есть мы не стали ситуативно повышать ни инфраструктурную составляющую, ни другие комплексные ставки и сборы».

Наталья Скорлыгина

Москва отодвинула грузовики на ЦКАД

— регулирование —

Нынешней весной транспортные власти Москвы решили форсировать исполнение своей давней мечты — выноса грузового движения за пределы мегаполиса. Рекордный снегопад в феврале стал поводом для того, чтобы с 5 мая запретить въезд на МКАД и в пределы столицы всех грузовиков массой более 3,5 тонн без специальных пропусков, а транзитные грузовики обяжут обогнуть Москву по платной ЦКАД.

Власти ждали снегопада

Февральский рекордный снегопад в Москве надолго запомнится автомобильным грузоперевозчикам. 12 февраля в столичном регионе выпало более 25% месячной нормы осадков, чего не наблюдалось за последние 50 лет. Заторы из больших груз-

зовиков парализовали движение почти на всей протяженности МКАД, где московские дорожные службы даже организовывали горячее питание и питье для дальнобойщиков. Как часто и бывает в таких случаях, департамент транспорта Москвы на несколько дней ввел ограничения для проезда по МКАД и внутрь Москвы тяжелых грузовиков массой более 12 тонн, за исключением тех, кто имеет спецпропуска для обеспечения товарами и грузами важнейших городских нужд. Погода стала налаживаться, дорожные службы справились с сугробами, а потому грузоперевозчики ожидали скорой отмены временного запрета.

Однако под конец второго дня ограничений власти Москвы неожиданно объявили, что достигнутый эффект оказался очень позитивным, а потому запрет будет введен «до особых распоряжений». В результа-

те приказ дептранса Москвы «О временных ограничениях...» был продлен сразу на год, а с последующими изменениями в нем появился пункт о расширении запрета въезжать на МКАД без спецпропуска не только на 12-тонники, но и на все грузовые транспортные средства массой более 3,5 тонны, в том числе в ночное время. Ранее пропуска в Москву нужно было получать только для 12-тонников (прочие грузовики могли свободно пересекать МКАД и передвигаться по городу в пределах ТТК), а в ночное время с 10 вечера до 6 утра пропуска для грузовиков и вовсе были не нужны.

Позднее стало известно, что тотальная пропускная система проеда по МКАД и в Москву начнет действовать для всех грузовых автомобилей с 5 мая (первоначально установленный срок 5 апреля мэрия отложила на месяц, обосновав это

необходимостью дать время перевозчикам перестроить свою логистику). В прошлый вторник в своем личном блоге мэр Москвы Сергей Собянин признался, что «итоги „снежной“ субботы стали последней каплей, которая ускорила принятие давно назревшего решения» и теперь «оно будет действовать на постоянной основе». Вскоре было подписано соответствующее постановление московского правительства, в комментариях к которому мэрия особо подчеркнула, что «изменения не затронут тех, у кого уже оформлены пропуска».

Издержки будут

Необходимость получать пропуск для въезда в Москву — не новая история для логистических компаний и их водителей, крупные и специализированные перевозчики, которые ежедневно доставляют не-

обходимые для жизни города грузы, хорошо отладили систему получения годовых разрешений для всех своих автомобилей, а полученные разового пропуска (он действует в течение пяти суток) тоже не вызвало проблем в случае необходимости. Хотя пропуска выдаются бесплатно, на рынке появилось довольно много посредников, которые помогают перевозчикам разобраться с системой разрешений на въезд: на одном из таких сайтов стоимость действия в получении разового пропуска составляла 4 тыс. руб., годового — 16 тыс. руб.

Однако, согласно новым правилам, получить разрешение на проезд по Москве и по любой из сторон МКАД можно будет только через аккаунт собственника автомобиля на сайте «Госуслуги» (раньше заявку можно было подать и другими способами). Кроме того, с 5 мая все груз-

зовые автомобили массой 3,5 тонны и выше, передвигаясь по Москве и на МКАД, должны иметь пропуска двух новых типов: «дневной» будет действовать с 7:00 до 23:00 и «ночной» для поездок с 23:00 до 7:00 (ранее «ночной» режим в Москве был смещен на час и действовал с 22:00 до 6:00 и не предполагал получения пропуска). Заявка на пропуск будет одобрена при условии точного указания места планируемого въезда на МКАД и въезда с нее, а если водитель свернет на другом съезде, это тоже попадет в перечень нарушений постановления, за которые предусмотрены штрафы до 5 тыс. руб., говорится в материалах мэрии Москвы.

Перевозчики уже не сомневаются, что новые правила регулирования грузового движения в Москве и Подмосковье будут введены навсегда, но спонтанность принятого решения их беспокоит.