

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

27,5

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

21,0

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

19,2

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

12,0

ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

4,0

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

**СНИЖЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА ТРАНСПОРТА  
В ФЕВРАЛЕ 2009 ГОДА (% К ФЕВРАЛЮ 2008 ГОДА)**  
ИСТОЧНИК: РОССТАТ.

предоставляют отчетность или же о состоянии дел которых можно судить по выплата купонных доходов и оферт. ООО «Дальневосточная транспортная группа» допустило три технических дефолта в рамках двух облигационных займов и получила иск от Номос-банка о взыскании долгов. Агентство Moody's понизило кредитные рейтинги транспортной группы FESCO максимально, и выразило обеспокоенность существующим риском, что холдинг не сможет выполнить планируемую на 2009 год программу рефинансирования.

## РОСТ СТАВОК КАК СРЕДСТВО БОРЬБЫ С НЕДОГРУЗОМ

В сфере морских перевозок ценовая динамика разнонаправленная. Стоит прежде всего сказать, что значительная часть потребительских товаров в нашу страну доставляется в контейнерах с участием линейного судоходства. Типичная цепочка доставки, например, бытовой техники, машинокомплектов, иногда уже собранных автомобилей, товаров народного потребления выглядит так: контейнер с китайской или южнокорейской фабрики транспортируется по морю в европейский порт, скажем, Гамбург или Роттердам, там перегружается на судно меньшего размера, которое дальше везет его в порт Санкт-Петербурга. Возможные варианты — ящики ввозятся в Россию через южные и дальневосточные порты из азиатских стран или через Финляндию, куда они прибывают по морю, после чего перевозятся автомобильным или железнодорожным транспортом.

Тарифы мировых контейнерных линий осенью прошлого года демонстрировали резкую эластичность по отношению к спросу. Ставка на перевозку одного 20-футового контейнера из китайских портов до Гамбурга составила, по словам директора агентства IntraNews Алексея Безбородова, в среднем \$200–300, хотя годом ранее этот показатель мог достигать \$1,8–2 тыс. Сквозная ставка из Китая в порт Санкт-Петербурга, через который проходит примерно 70% перевозимого морским транспортом импортного контейнерного грузопотока, упала в то время до \$1,2–1,5 тыс. с \$1,8–2 тыс. Перевозка на маршрутах Китай—Находка подешевела на 30–40%. В марте цены достигли дна и находились примерно на уровнях, которые сложились в



СЕРГЕЙ СЕМЕНОВ

**СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ СТАНДАРТНОГО КОНТЕЙНЕРА МЕЖДУ КИТАЙСКИМИ ПОРТАМИ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ  
НА КОНЕЦ МЕСЯЦА СОСТАВЛЯЛА \$1,2 ТЫС.**

конце прошлого года. Стоимость перевозки стандартного контейнера между китайскими портами и Санкт-Петербургом на конец месяца составляла \$1,2 тыс., в Находку — \$400, Новороссийск — \$800.

«Фрахтовые ставки понизились примерно в полтора-два раза. Но это была тенденция декабря и января. В феврале, столкнувшись с тем, что часть тоннажа пришлось вывести из операций, и с тем, что прибыльность морских перевозок снизилась, линии начали вводить так называемую антикризисную надбавку», — говорит генеральный директор Arivist Logistics Overseas GmbH Дмитрий Васильев. С 1 апреля ряд шиппинговых компаний, в том числе все лидеры «мирового зачета» Maersk, Mediterranean Shipping Company и CMA CGM, поднимает свои ставки на \$250–350 за контейнер. По словам господина Безбородова, «причиной этих шагов является то, что компании сократили флот, поставили часть судов на прикол и в результате убрали диспропорцию вполне искусственными методами. Но вот заполнится ли от этого оставшийся флот — большой вопрос».

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ: ТИХИЙ ОМУТ

Сильнейшее снижение цен, пожалуй, было зафиксировано в автомобильных перевозках. Дело в том, что модель бизнеса автомобилистов подразумевает высококонкурентную среду, причем никак не регулируруемую государством, и потому относительно низкие наценки на свои услуги, а также высокую долю в операционных издержках затрат на топливо. С отменой в 2005 году обязательного лицензирования автоперевозок на рынке воцарился хаос, поэтому невозможно сказать точно, как выглядит ценовая ситуация в отрасли. Можно лишь утверждать, что тарифы абсолютно эластичны к

спросу, то есть уменьшение потребности в услугах автомобильных компаний вызывает пропорциональное снижение и их цен. В записке, подготовленной ко Всероссийской конференции перевозчиков, которая состоялась в конце марта, отмечается, что «большое количество грузополучателей, помноженное на большое количество перевозчиков, дает в итоге картину идеальной конкуренции и либерализованного рынка. Однако легкость и низкая стоимость выхода на рынок за счет массового предложения кредитных и лизинговых схем сделали его доступным практически для любого непрофессионала. При этом, по экспертным оценкам, более 80% оборота рынка автотранспортных услуг находится в тени». Все это приводит к тому, что недобросовестная конкуренция и демпинг за счет пренебрежения требованиями обеспечения безопасности дорожного движения и износа подвижного состава достигли критических пределов.

«Фактически цена перевозки сегодня это цена на топливо. При легком доступе на рынок и фактическом отсутствии системы контроля, учета и управления у многих участников рынка нет мотивации к совершенствованию бизнес-модели. 70% парка подвижного состава физически и морально устарело и не отвечает современным технологическим и экологическим требованиям. При этом количество автотранспортных средств, используемых в коммерческих целях, в 2008 году перевалило за 6 млн единиц», — отмечается в записке.

Падение объемов перевозок и мировых цен на нефть сыграло одновременно в сторону снижения фрахта. «По нашим оценкам, падение цен на перевозки автомобильным транспортом составило 10–15%. В данном сегменте растет конкуренция, уменьшается маржинальная прибыль», — говорит директор по развитию объединенного

холдинга STS Logistics-ПЛС Кирилл Власов. «С одной стороны, конечно, было снижение стоимости на 5–10% из-за удешевления топлива. С другой стороны, рост курса валют вернул ставки на уровень ноября-декабря прошлого года. Получилось так, что стоимость внутрироссийских перевозок в рублях осталась на прежнем уровне, в то время как в валютном выражении снизилась», — отмечает господин Васильев из Arivist Logistics Overseas GmbH.

## ЛОГИСТЫ НАЩУПАЛИ ДНО

«Снижение спроса на товары народного потребления влечет изменение объемов контрактной логистики — вызывает падение объемов транспортировки и хранения, изменения стоимости цепи поставок. Если сравнивать сегодняшнюю ситуацию с осенью 2008 года, то в части перевозок внутри страны можно говорить об отсутствии роста объема перевозок — сказывается замещение дорогих товаров более дешевыми, но при этом объем перевозок не падает», — говорит Кирилл Власов. Он также отмечает, что в большей степени кризис затронул складской бизнес: предложение складских услуг больше, чем потребность, поэтому рублевый ценник на услуги ответственного хранения и складской грузопереработки упал примерно на 40%.

«Стоимость всей цепочки доставки снизилась примерно на 10–15%. Падение цен на перевозки, на мой взгляд, уже достигло своего нижнего предела. Дальше перевозчикам надо будет разве что уже доплачивать клиентам за предоставление груза, — шутит господин Васильев. — Цены сохранятся и будут тесно привязаны к курсу валют. Возможно, во второй половине года они смогут даже немного вырасти».

Таким образом, текущий кризис внес в ценовой баланс на транспортно-логистическом рынке некоторую сумятицу. Справедливости ради нужно отметить, что во время бурного экономического роста наблюдалась похожая тенденция: тарифы на услуги одних видов транспорта росли быстрее, чем на услуги других. Однако в условиях перманентного увеличения спроса грузополучатели следили за ценовой политикой логистов, экспедиторов и перевозчиков весьма слабо — главной задачей была не минимизация издержек, а поиск свободного транспорта для доставки нужных объемов товара в нужный срок.

В новых экономических реалиях приоритетом является сокращение расходов. Кажется очевидным, что возможное очередное повышение цен на июль повышение железнодорожных тарифов на 5,7% — а вряд ли есть сомнения в том, что ОАО РЖД сумеет в случае надобности такое решение пролоббировать — поднимет ставки и частных операторов, и автоперевозчиков. Морские контейнерные линии свои тарифы уже едва ли опустят даже в случае дальнейшего падения спроса. Подорожание логистической цепочки накладывается на подешевевшую грузовую базу: благодаря девальвации рубля и новым векторам таможенно-тарифной политики в национальной экономике наблюдается волна импортозамещения. В результате транспортная составляющая в конечной цене товара вырастет по сравнению с докризисными временами и может закрепиться на новых исторических уровнях надолго. Если, конечно, грузовладельцы не переложат возросшие транспортные издержки на конечных потребителей. ■

## « МЫ ОТМЕЧАЕМ УВЕЛИЧЕНИЕ ЗАГРУЗКИ ИЗ ЯПОНИИ И РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ»

**ОЛЕГ КОРОЛЕВ, генеральный директор «Аэрофлот-Карго»**



В сложных экономических условиях компании не только снижают расходы, но и ищут новые способы увеличить доходность своего бизнеса. Рынок меняется, потому становятся актуальны новые решения. Наша авиакомпания стремится не только удержать свои позиции на тех рынках, где мы работали последние годы, — на традиционных транзитных направлениях между Европой и Азией через Россию. С летнего расписания мы дополнили свою маршрутную сеть новыми регулярными рейсами. 5 апреля начали полеты на участке Гонконг—Мумбай в рамках кругового рейса Франкфурт—Хан—Москва—Гонконг—Мумбай—Москва—Франкфурт—

Хан, который выполняется по вторникам. «Аэрофлот-Карго» получили коммерческие права на выполнение регулярных рейсов на всех участках данного маршрута.

По воскресеньям из Гонконга открыт второй рейс на Мумбай с дальнейшими коммерческими посадками в Москве и Хане. Одной из мотиваций открытия данного рейса на фоне общего снижения пассажиропотока на данном направлении явилось прекращение полетов «Аэрофлота» в Мумбай — ранее грузы перевозились в багажниках пассажирских самолетов материнской компании. Вместе с тем новый рейс открыт в ответ на запросы клиентов «Аэрофлота-Карго» увеличить емкостные возможности.

Вторая новость: 11 апреля мы открываем грузовой рейс Франкфурт—Хан—Санкт-Петербург, который будет выполняться по субботам. Так мы сокращаем

время доставки грузов из Германии в Санкт-Петербург, Ленинградскую область и соседние регионы. Планируем, что грузопоток на этом направлении будет расти.

В марте—апреле отмечается некоторое оживление азиатского рынка. Потому с переходом на летнее расписание авиакомпании восстановила частоту полетов в пункты Китая и Гонконг. Со 2 апреля вводится третий рейс в неделю в/из Гонконга, который выполняется по четвергам по маршруту Хан—Москва—Алма-Ата—Гонконг—Казахстан (тех. посадка)—Москва—Хан. Субботний рейс вылетом из Хана через Москву, Алма-Ату и Гонконг уходит на обратном пути на Мумбай. Рейс на Гонконг по вторникам выполняется напрямую из Москвы и далее также следует на Мумбай. С 4 апреля возобновлены грузовые рейсы в/из Пекина по маршруту Хан—Москва—Пекин—Москва—Хан, они выполняются

дважды в неделю, по средам и субботам. С 8 апреля открыт третий рейс в/из Шанхая по маршруту Хан—Москва—Шанхай—Новосибирск—Хан, он выполняется по средам, а другие рейсы по тому же маршруту — по понедельникам и четвергам.

Также последнее время мы отмечаем увеличение загрузки из Японии и Республики Корея, куда мы выполняем полеты дважды в неделю, по четвергам и субботам, по маршруту Новосибирск—Токио—Сеул—Москва—Хан. Сейчас самолет уходит из Сеула с полной коммерческой загрузкой. По нашим оценкам, примерно половина азиатского груза следует в Россию, вторая половина — в Европу.

Основанием к введению новых рейсов и увеличению частот явилось подтверждение нашими клиентами в регионах стабильной загрузки на длительный период. Полеты выполняются на грузовом самолете

MD-11F грузоподъемностью 90 тонн. Отмечу, что в настоящий момент мы уделяем повышенное внимание и чартерным программам. В компании создана чартерная группа, принимающая заказы на такие перевозки. Они гармонично комбинируются с выполнением регулярных рейсов.

Как известно, «Аэрофлот-Карго» перевозит грузы не только на грузовых воздушных судах, но и оперирует багажными емкостями на всех пассажирских рейсах материнской компании. Развернутая пассажирская сеть дает нам большие возможности комбинировать потоки, развозить импортный груз по регионам России, доставлять небольшие партии груза из тех точек, куда не выполняются полеты на грузовых самолетах. Пассажирские рейсы характеризуются высокой точностью выполнения, потому сервис на пассажирских судах высоко ценится среди грузоотправителей.