

# Контейнерный рынок глазами его участников

**SeaNews провел четвертую международную конференцию «FREIGHT-2007: Контейнерные перевозки в России и сопредельных государствах».**

**22** –23 ноября 2007 г. в Петербурге состоялась очередная, четвертая международная конференция «FREIGHT-2007: Контейнерные перевозки в России и сопредельных государствах». Организатором главного контейнерного события года в России выступило Информационно-аналитическое агентство SeaNews при поддержке ОАО «КапиталЪ Страхование» (официальный спонсор) и компаний «Диалог Информационные Технологии» и «ТрансТелеКом» (спонсоры).

Специальными темами нынешней конференции стали:

- Темпы развития vs. дефицит мощностей = congestion.
- Экспансия контейнерных операторов в регионы.
- Сухие порты как ресурс развития рынка.
- Консолидация активов, инвестиции в отрасль, IPO.
- Альтернативные пути доставки (Прибалтика, Казахстан, Транссиб).

Работа конференции строилась по трем секциям, модераторами которых выступили руководитель департамента обеспечения деятельности в области таможенного дела ЗАО «Евросиб-ТБ» Александр Пучков, генеральный директор ООО «Интервалира» Валерий Новиков и первый заместитель генерального директора ОАО «Дальневосточное морское пароходство» Сергей Козлов.

Разговор о развитии терминальных мощностей открыл вице-президент по коммерческой работе ООО «Национальная контейнерная компания» Егор Говорухин. По его словам, главный действующий актив группы, ЗАО «Первый контейнерный терминал», к 2012 г. должен выйти на обработку 1,6 млн. TEU. Пропускную способность строящегося терминал в Усть-Луге планируется довести к 2015 г. до 3 млн. TEU, терминала «НУТЭП» в Новороссийске — до 0,5 млн. TEU.

На следующий день, в ходе экскурсии на контейнерный терминал ОАО «Петролеспорт», делегаты конференции узнали, что его пропускную способность планируется довести в обозримом будущем до 2,3 млн. TEU.

ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», представитель которого должен был рассказать о планах холдинга по развитию контейнерного бизнеса (напомним, создание контейнерного терминала планируется на 4-м районе порта), в последний момент снял свое выступление. Однако и без цифр «Морского порта» суммарная прибавка в Большом порту вырисовывается вполне внушительная.

Строить такие грандиозные планы позволяет потенциал рынка, который, по оценке Татьяны Кузнецовой, начальника портового управления группы компаний «Северстальтранс» (акционер ПЛП), значительно превышает существующие мощности. «Спрос, — считает Т. Кузнецова, — послушно следует за предложением. Если бы завтра по маговению волшебной палочки в Петербурге появились дополнительные мощности на 3 млн. TEU — они были бы востребованы».

На противоположном от Петербурга конце страны наблюдаются такие же тенденции. «Когда мы сделали 100 тыс. TEU, то думали, что это предел, — говорит директор по стратегическому развитию ОАО «Владивостокский морской торговый порт» Андрей Токарев. — Но на следующий год сделали 150 тыс., и опять думали — предел. На следующий год — уже 160 тыс.». В этом году контейнерный терминал порта должен выйти на обработку 180 тыс. TEU, в следующем — на 198 тыс. TEU. И это не предел: начаты работы по строительству нового терминала.

Правда, у подобного взрывного роста спроса и предложения есть оборотная сторона: контейнеры с терминалов надо как-то вывозить. Несколько решений предложили сами участники рынка: увеличить отгрузки контейнеров по железной дороге, в том числе за счет организации маршрутных поездов, строить тыловые терминалы (для ПКТ это будут Шушары, а для ПЛП — Янино).

Генерал-майор таможенной службы А. Пучков предложил запретить проводить растаможивание контейнерных грузов непосредственно в портах с тем, чтобы перенести все таможенные опе-

рации на тыловые терминалы. А директор департамента офисной и индустриальной недвижимости петербургского офиса Colliers International Кирилл Малышев рассказал, где и по какой цене под такие терминалы можно приобрести земельные участки.

Однако никакие тыловые терминалы и никакие маршрутные поезда не отменяют вывоза автотранспортом. Как подсчитал навскидку А. Пучков, только 1,6 млн. TEU годовых на ПКТ означает 4 с лишним тысячи грузовиков на улицах города ежедневно. Городская инфраструктура в своем текущем состоянии этот объем переварить не способна.

Без взаимодействия с городскими властями эту проблему решить невозможно. Однако в выступлении заместителя комитета по транспортно-транзитной политике Администрации Санкт-Петербурга Алексея Бакирея никаких конкретных предложений на эту тему не прозвучало. Чиновники охотно демонстрируют слайды с показателями прироста портового оборота, приобщаясь к славе порта, однако спешат дистанцироваться, когда речь идет о проблемах.

Между тем, пример Новороссийска, где городская инфраструктура напрямую препятствует росту грузооборота, должен стать предупреждением для Петербурга. По словам директора по маркетингу и развитию ООО «Глобальный контейнерный сервис» Андрея Нараяевского, порт в этом году достиг своего предела. Клиенты приходят в Новороссийск из Прибалтики, Финляндии, Петербурга, однако, столкнувшись с тем, что контейнеры неделями не удается вывезти из порта, возвращаются обратно. Спрос есть, а возможностей, чтобы его удовлетворить, — нет.

По мнению С. Козлова, России остро необходим новый глубоководный контейнерный порт на Черном море — примерно на 10 млн. TEU. Черноморский маршрут Шанхай — Констанца — Новороссийск — Москва по себестоимости и потенциалу является, по его мнению, оптимальным для России. Экономия транспортных расходов с вводом южного хаба составит, по оценкам специалистов ДВМП, порядка 300 млн. долл. на каждый миллион перевезенных контейнеров (т. е., при достижении грузооборота в 10 млн. TEU — около 3 млрд. долл. ежегодно).



Украинские стивидоры к выводу о перспективности черноморского маршрута, судя по всему, пришли еще раньше. Однако вместо одного большого хаба идут разговоры о строительстве нескольких — как больших, так и не очень. По данным заместителя по перспективному планированию председателя правления ОАО «Одессельмаш» Андрея Кузьменко, 5 новых контейнерных проектов заявлено в Ильичевске, еще 5 — в Одессе (в том числе терминал «Пересыпь» Одессельмаша), два — в Южном, один — в Очакове.

Морской транспорт традиционно является доминирующим для контейнерных перевозок в глобальном масштабе. Однако для России не менее важным является железнодорожный сегмент рынка. Вопреки сложившейся традиции, на конференции не прозвучало ни одного упрека в адрес РЖД или «ТрансКонтейнера».

«Я вообще удивляюсь, когда, присутствуя на различных конференциях, слышу жалобы на то, что «ТрансКонтейнер» всех «нагибает», — поделился наблюдениями В. Новиков. — «ТрансКонтейнер» сегодня не определяет развитие контейнеризации в нашей стране, поскольку минимум на 80 % его определяют иностранные судовладельцы».

В. Новиков в своем выступлении рассказал о своем видении лизинга в развитии контейнеризации в России и на постсоветском пространстве. С одной стороны, перспективы для лизинговых компаний вырисовываются самые радужные. С другой стороны, скорее всего, нам придется мириться с тем, что снимать все сливки будут иностранные компании. «Кстати, — отметил В. Новиков, — это первая конференция, на которой я вижу в зале представителей

крупных лизинговых компаний. В частности, SeaCastle Leasing».

В рамках «железнодорожной» секции руководитель представительства ОАО «ТрансКонтейнер» на Октябрьской железной дороге Дмитрий Морозов рассказал участникам конференции об очередных планах компании по развитию маршрутных контейнерных поездов.

Заместитель директора по интермодальным перевозкам компании «Агентство Рефперевозки» Дмитрий Ушаков представил новую, альтернативную как южному морскому пути, так и традиционным железнодорожным маршрутам через Забайкальск и Гродеково, схему транспортировки рефрижераторных грузов: морем из Циндао во Владивосток и далее по Транссибу на Москву.

Опытом работы в России и своими взглядами на развитие российского контейнерного рынка поделился Ханс-Кристиан Мордхорст, генеральный директор ЗАО «Маэрс», представляющего в России интересы контейнерного подразделения A. P. Moeller-Maersk.

Гислен Лортуа, заместитель генерального директора терминального подразделения CMA CGM — Terminal Link, рассказал об особенностях инвестирования в развитие контейнерных терминалов в различных странах и различных схемах поведения «принимающей стороны». «Нашим участникам рынка это пригодится, когда они будут инвестировать в терминалы за рубежом», — прокомментировал доклад В. Новиков.

Такие уже есть. Так, по словам директора по маркетингу и развитию порта Хамина Эсы Эрикнейена, из 74 компаний, работающих в порту, только 40 являются финскими. О планах инвестировать в транспортные активы, в том

числе в порты и терминалы, говорил заместитель директора фирмы «Моринвест» (входит в состав ОАО «Совфрахт») Виктор Цховребов — правда, не уточняя, куда именно и в России или за рубежом.

Помимо непосредственных процессов транспортировки, перевалки и развития мощностей, в программе конференции нашли отражение такие неотъемлемые составляющие контейнерного бизнеса как страховое, информационное и таможенное обеспечение.

О новых возможностях страхования, в частности, о программе электронного страхования, а также о требованиях западного законодательства в части страхования к компаниям, выходящим на IPO, рассказала начальник управления логистических рисков ОАО «КапиталЪ Страхование» Ирина Бирман.

Опытом разработки и внедрения информационных систем управления контейнерными перевозками поделился исполнительный директор ЗАО «Диалог Информационные Системы» Борис Олефиренко.

О развитии таможенных технологий в части предварительного информирования и электронного декларирования участникам конференции рассказали главный государственный таможенный инспектор отдела информационных таможенных технологий Главного управления информационных технологий ФТС России Елена Бормотова и начальник службы организации таможенного контроля Северо-Западного таможенного управления Александр Гетман.

Второй день конференции по традиции был выездным. Делегаты конференции посетили контейнерный терминал ОАО «Петролеспорт», где смогли ознакомиться с ходом реализации инвестиционной программы компании, увидеть, что уже сделано и делается, и узнать, что планируется на перспективу.

Программу конференции завершило посещение Екатерининского дворца в одном из красивейших пригородов Петербурга, Пушкине (бывшее Царское Село), где находится знаменитая Янтарная комната, недавно открытая после того, как она была заново воссоздана реставраторами.

Очередная, пятая международная конференция «FREIGHT-2008: Контейнерные перевозки в России и сопредельных государствах», как планируется, состоится в Петербурге в ноябре 2008 г. Ядро программы уже сформировано. Принимаем заявки на участие с докладами.