

Контейнерная индустрия сегодня и завтра

20–21 ноября 2008 г. в Санкт-Петербурге состоялась очередная, пятая международная конференция «FREIGHT-2008: контейнерные и Ро-Ро перевозки в России и сопредельных государствах».

Работа конференции строилась по трем секциям, модераторами которых выступили генеральный директор ЗАО «Транспортная группа «Евразия» Сергей Козлов, заместитель директора ОАО «Совфрахт» по портовой деятельности в Северо-Западном регионе Алексей Тискин и заместитель генерального директора ОАО «Компания «Усть-Луга» Александр Головизнин.

Конференцию открыл Петр Паринов, капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», выступивший с презентацией на тему «Развитие портов-хабов в России». По словам руководителя администрации крупнейшего российского порта, потенциал контейнерных перевозок в России в настоящее время составляет 20 млн TEU. «Россия по сравнению с мировыми объемами контейнерных перевозок находится на обочине, мы перевозим катастрофически мало, — заявил П. Паринов. — У нас нет ни одного нормального большого контейнерного терминала, который бы удовлетворял требованиям мировых грузовладельцев. Поэтому нам нужно строить порты-хабы»

Подобный порт-хаб, по мнению Министерства транспорта, должен быть создан в районе Балтийска (Калининградская обл.). Согласно озвученной концепции, контейнеры из стран АТР будут доставляться океанскими судами в Балтийск, и уже с российской территории фидерными судами и другими видами транспорта отправляться в Польшу, Германию, Данию, Финляндию и другие европейские страны.

Планы, следует отметить, глобальные, но реализуемые ли? Представители транспортных компаний уже обращали внимание, что начинает наблюдаться недозагрузка контейнеровозов на линии АТР — порты Европы. Как констатировала принявшая участие в конференции председатель правления Port of Hamburg Marketing Клаудия Роллер, сегодня активность азиатских экспортеров заметно снизилась, что представляет собой определенный риск для порта Гамбург. Кто же поможет



немецкому порту пережить мировую финансовую зиму? К. Роллер считает, что этой страной должна стать Россия, которая продолжает обеспечивать рост грузопотока. Несмотря на обозначившиеся риски, немецкий порт не отказывается от намеченных ранее целей и к 2025 г. грузооборот Гамбурга составит 27,8 млн TEU.

Вслед за представителем Гамбургского порта слово взял бизнес-менеджер по контейнерным грузам порта Роттердам Яаап Синке. Он отметил, что Роттердам уже сегодня является первоклассным хабом, в котором стыкуются трансокеанские и фидерные линии, а также речной, железнодорожный и автомобильный транспорт. Перекраивать свою инвестпрограмму из-за кризиса в Роттердаме не собираются. Согласно прогнозу, к 2020 г. контейнерооборот порта может составить 27 млн TEU.

Было чем крыть европейское благополучие и российским стивидорам. Как рассказал А. Головизнин, в декабре текущего года к активной работе с накатом должен приступить МПК «Юг-2» в порту Усть-Луга. Особые ожидания у руководства терминала связаны с запуском логистической площадки, которая разместится в тылу порта. По словам А. Головизнина, Усть-Луга сможет принимать максимально большие суда, способные пройти через датские проливы. Не менее значим для усть-лужского порта и проект контейнерного терми-

нала, реализуемый «Национальной контейнерной компанией» (НKK).

Генеральный директор ОАО «Совфрахт» Д. Пурим отметил несколько моментов, связанных с влиянием кризиса на контейнерный бизнес. По его мнению, в ближайшее время можно будет наблюдать падение контейнерного импорта и увеличение экспорта, увеличение коррупционной составляющей как аргумента получения контракта и обеспечения доступа к бюджетным средствам, уменьшение числа железнодорожных операторов и «завинчивание гаек» со стороны «РЖД», кроме того, стоимость нового вагона уменьшится в два раза по сравнению с пиковой ценой, а цена судов на вторичном рынке вернется в пределы разумного.

В целом и российские, и особенно зарубежные участники конференции смотрят в будущее с оптимизмом. Все отдают себе отчет в том, что рецессия в том или ином виде неизбежна, но все прекрасно понимают, что это явление временное, и рост контейнеропотока в обозримом будущем восстановится. Поэтому проблема дефицита терминальных площадей не теряет своей актуальности. Выход из ситуации, по большому счету, один — «сухие порты».

На конференции представители ФТС официально объявили о начале эксперимента по работе в режиме «сухого порта».

В качестве экспериментальной площадки были выбраны «Первый контейнерный терминал» в морском порту и «Логистика-Терминал» в Шушарах, которые делегаты посетили во второй день конференции.

Организатором главного отраслевого события года в России выступило Информационно-аналитическое агентство SeaNews при поддержке Министерства транспорта РФ и Министерства экономического развития РФ. Официальным спонсором главного контейнерного события года стало ООО «Национальная контейнерная компания», спонсорами — ОАО «КапиталЪ Страхование» и компания Solvo.