

АНАЛИЗ РЫНКА МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РФ В 2010 – НАЧАЛЕ 2011 ГОДА

В. К. Соколов (Санкт-Петербург)

Мировой экономический кризис значительно повлиял на работу морского транспорта и напрямую затронул контейнерные перевозки грузов. Россия не была исключением и большую часть 2010 года контейнерные операторы мира в общем и России, в частности, пытались преодолеть последствия рецессии 2009 года. Некоторые положительные тенденции на контейнерном рынке стали проявляться уже в декабре 2009 года, однако о возможном восстановлении и прогнозируемых 15–20% роста стали говорить только в начале 2010 года.

В 2009 году контейнерный рынок РФ пострадал больше, чем зарубежный, снижение показателей контейнерооборота ведущих российских терминалов составлял до 30% и выше уровня 2008 года. Например, объёмы перевалки контейнеров «Национальной контейнерной компании» (НКК) в 2009 г. составил более 32% (1 млн 154 тыс. 785 TEUs). Большой порт Санкт-Петербург в то же время снизил показатели контейнерооборота на 31% (1 млн 343 тыс. 675 TEUs). Объёмы перевалки контейнеров группы «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) сократился ещё больше - на 38,4%. Лишь 15% контейнерооборота к уровню, достигнутому в 2008 году, продемонстрировал Владивостокский контейнерный терминал. С такими результатами подошёл к 2010 году российский контейнерный бизнес. Динамика изменений грузооборота показана на рис. 1.

Весь год операторы, отвоёвывая утраченные позиции, начинали новые проекты, осваивали новые направления, особенно активно происходило восстановление весной и в начале лета 2010 года. В частности, CSAV Norasia открыла новый контейнерный сервис между портами Азии и Черного моря с участием Новороссийского порта. «Фирма «Трансгарант» (транспортная группа FESCO) начала контейнерные операции на новой площадке в Хабаровском крае. ОАО «ТрансКонтейнер» в то же время объявило о запуске регулярных контейнерных поездов на Республику Саха (Якутия) и отправила первую партию контейнеризированного груза по маршруту Калининградская область – Кунцево-2.

Значительное событие произошло в апреле, когда в Петербурге первые лица России и Дании при участии руководства Maersk Line открыли первую прямую океанскую контейнерную линию с Россией.

В апреле, контейнерные линии PIL Pacific International Lines и Wan Hai Lines возобновили обслуживание на сервисе FES между портами Дальнего Востока и Северной Европы. Несколько позднее, Pacific International Lines (PIL) представила компанию «МСТ Шиппинг Сервис» в качестве своего агента во Владивостоке и тем самым, сингапурская линия зашла во Владивосток через Шанхай. Компания Кроме того, Containerships объявил об открытии сообщения Санкт-Петербург–Содерталье (Швеция).

Ещё один крупнейший игрок контейнерного рынка - транспортная группа FESCO подписала соглашение с компанией Mitsui & Co.,LTD, согласно которому две компании сформировали стратегический альянс, предусматривающий создание совместной компании для оказания полного спектра складских и дистрибуторских услуг. Позднее, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL) основываясь на совместном проекте, объявила планы по увеличению частоты обслуживания на сервисе Japan Trans Siberian Line (JTSL), которым она оперирует совместно с FESCO. Кроме того,

транспортная группа FESCO запустила новый контейнерный сервис по перевозке автокомплектуемых из КНР.

В связи с этим активизировались проекты перевозки контейнеров по железной дороге. Компания GEFSCO в марте отправила первый контейнерный поезд с автокомплектуемыми для российского автозавода PSA Peugeot-Citroen в городе Калуга. А в мае, по маршруту «Первый контейнерный терминал» – Москва-Товарная, было отправлено три полносоставных контейнерных поезда ОАО «ТрансКонтейнер». Также «Евросиб» объявил о запуске нового контейнерного поезда в сотрудничестве с ЗАО «Русская Тройка» и ООО «Фирма «Экодор».

В начале лета контейнерные операторы наращивали интенсивность бизнеса и открывали новые направления. В частности, продолжил активную деятельность «ТрансКонтейнер»: в рамках реализации проекта по организации железнодорожных контейнерных перевозок автокомплектуемых ФИАТ в Россию компания открыла новый маршрут транспортировки в Россию автокомплектуемых Fiat; «ТрансКонтейнер» отправил также контейнерный поезд с зерном со станции Клещиха Западно-Сибирской железной дороги. Значительным достижением ОАО «ТрансКонтейнер» было подписание меморандума с группой GEFSCO о намерении создания совместного предприятия по развитию мультимодальных перевозок между странами Европы и Россией. Отметим также, что уже в конце лета, «ТрансКонтейнер» создал дочернее общество в Сеуле, - TransContainer Asia Pacific Ltd.

Ближе к середине года темпы развития контейнерных проектов несколько снизились, тем не менее, в июле была открыта новая контейнерная линия Шанхай – Ванино, впервые на контейнерный терминал Владивостокского морского торгового порта зашло судно нового линейного сервиса «Korea Marine Transport Co., LTD» («КМТС line»), ОАО «Сахалинское морское пароходство» (SASCO) открыло новый прямой контейнерный сервис на направлении Шанхай-Владивосток.

В то же время начал функционировать новый транзитный маршрут - Хуньчунь (КНР) - Зарубино (РФ) - Ниигата (Япония), сообщение между российским и японским портами осуществляется судном «Teddy Bear» под панамским флагом.

Готовясь к решительному броску в конце 2010 - начале 2011 года, в 4 квартале FESCO пополнил контейнерный парк 7200 TEU новых 20' и 40'HC «сухих» и 362 TEU рефрижераторных контейнеров. Кроме того, в ноябре транспортная группа FESCO и группа компаний FIRST QUANTUM объявили о завершении сделки по продаже группой FESCO принадлежавших ей долей в активах группы НКК, согласно которого группа FESCO более не владеет долями в активах группы НКК.

Одним из последних значимых событий года стало открытие новой прямой линии на Санкт-Петербург компанией Maersk Line.

В итоге в течение 2010 года контейнерный рынок подрос на 30%, то есть практически восполнил потери 2009 года. Таким образом, объем перевалки контейнеров «Первого контейнерного терминала» (Санкт-Петербург, «Национальной контейнерной компанией») увеличился в 2010 год на 23,5% (1 млн 159,9 тыс. TEUs), что на 8% больше, чем в 2008 году. Контейнерооборот «Новороссийского морского торгового порта» (НМТП) увеличился почти в 2 раза в сравнении с показателем 2009 года до 450 тыс. TEUs, что на 18% больше, чем в 2008 году.

В рассматриваемый период объем перевалки «Восточной стивидорной компании» составил на 60% больше контейнеров, чем в 2009 году, «Владивостокский контейнерный терминал» продемонстрировал рост контейнерной перевалки в 19% по сравнению с 2008 годом, «Владивостокский морской торговый порт» в 2010 году добился показателей контейнерооборота больших, чем в 2008 году на 27%. Динамика грузооборота по годам представлена на рис. 1.

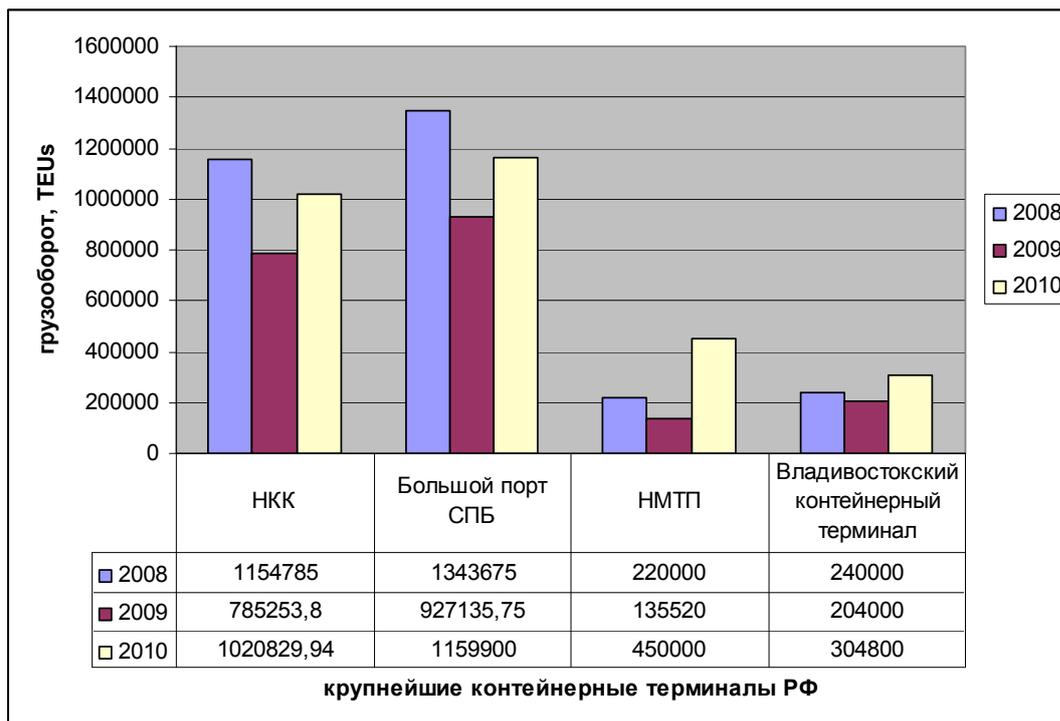


Рис. 1. Грузооборот крупнейших российских терминалов 2008, 2009, 2010 гг.

С самого начала 2011 года контейнерные операторы решительно и инициативно продвигали свои интересы, но итоги первого квартала довольно противоречивы. Бесспорным достижением этого периода, пожалуй, является значительная активизация бизнес-процессов, развитие новых проектов, перспективные начинания и стремления.

Следует отметить следующие события. Крупный проект начала транспортная группа FESCO: на базе ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (ФИТ) предусматривается объединение бизнесов ООО «ФИТ», ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (оператор морских перевозок, в основном каботажных, и интермодальных перевозок контейнеров) и ЗАО «МАК Трансфес» (грузовой агент) на базе ООО «ФИТ». Возникающая структура будет осуществлять функции управляющей компании, обеспечивая общее руководство деятельностью тех компаний группы, которые заняты в сфере перевозок, перевалки, экспедирования, таможенной очистки контейнерных грузов.

Компания Maersk Intermodal Systems и Rhenus «Южный порт» запустили еженедельный контейнерный поезд порт Санкт-Петербург - Москва. Ещё один контейнерный поезд, проект Deutsche Bahn, был запущен в апреле - поезд был сформирован в Чонкине в провинции Сычуань в материковом Китае и проследовал железным дорогам Китая, южной Монголии, Казахстана, России, Белоруссии, Польши и Германии.

Особенно активен в рассматриваемый период был Maersk. В частности, Maersk официально включил кронштадтский терминал «Моби Дик» в ротацию, назвав новый фидерный сервис Kronshtadt PLP Service. Затем представители Maersk встречались с премьером В.Путиным, где объявили о том, что группа A.P.Moller-Maersk заинтересована в российском рынке и намерена инвестировать в Россию. Правда, конкретных проектов пока не представили. Однако, впоследствии, Maersk объявил о планах объединения своего прямого сервиса Eсubex из Южной Америки на Северную Европу и Пе-

тербург с другим латиноамериканским сервисом - CRX, которое состоится, предположительно, в июне.

В свою очередь, азиатское региональное подразделение Maersk, линия MCC Transport, изменила ротацию своего сервиса RU-1 на российский Дальний Восток - в расписание был включён судозаход во Владивосток. В середине июня сервис будет переименован в RU-2 и будет работать в ротации Пусан - Восточный - Владивосток (Рыбный порт).

Следует отметить, в качестве показателя тенденций на рынке, показатели развития Большого порта Санкт-Петербурга. Зимой порт пережил тяжёлые погодные условия, так, что операторы ожидали ухудшения экономической ситуации. Однако, в течение трёх месяцев контейнерооборот Большого порта увеличился на 30%. В тот же период Первый контейнерный терминал показал прирост на 0,3%, «Петролеспорт» увеличил показатели на 97,6%, «Моби Дик» увеличил показатели на 59,1%. Тенденции продолжились и далее: в период с января по май, стивидоры Большого порта Санкт-Петербург перегрузили 234 037 TEU – больше, чем в марте на 27,9% и на 49,4%, чем в 2010 году.

За это время Первый контейнерный терминал за 4 месяца увеличил перевалку контейнеров на 4,7%, «Петролеспорт» – на 88,1%, «Моби Дик» – на 75,6%, «Русмарин» – на 38,7%, «Нева-Металл» – на 4,3%.

Также показатели контейнерооборота порта Калининград в январе-апреле 2011г., увеличились по сравнению с аналогичными показателями 2010 года в 2,3 раза, в частности, «Калининградский морской торговый порт» увеличил объёмы перевалки в 3,9 раза, «Балтийская стивидорная компания» – в 1,7 раза.

По мнению аналитиков, до конца 2011 года предположительный рост контейнерооборота портов РФ составит 12-14% и достигнет более 3,6 млн. TEUs, что позволит превзойти показатель 2008 года на 5-6%.

Как поясняют эксперты, рост на рынке контейнерных перевозок, который наблюдается в России с середины 2009 года, свидетельствует о том, что отрасль восстанавливается после кризиса. Рост контейнерооборота в первом полугодии объясняется восстановлением экономики и связанным с этим увеличением объёма грузоперевозок, причем выросли не только транзитные перевозки контейнеров, например на направлении Азия - Европа, но и во внутреннем сообщении.

По мнению аналитиков, ещё одним фактором, повлиявшим на динамику контейнерных перевозок в первом полугодии, стало более широкое распространение контейнерных перевозок среди российских грузоотправителей. Те, кто раньше отправлял свои грузы в крытых вагонах, постепенно переключаются на контейнеры, так как эти перевозки более удобны.

Источники:

1. Данные информационно аналитического агентства Порт-Ньюс, <http://portnews.ru>
2. Данные <http://cargo.ru>