

# МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ФРАХТ И ПОРТЫ БАЛТИЙСКОГО БАССЕЙНА»

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 27—28 СЕНТЯБРЯ 2012 ГОДА

Выставка и конференция «ТРАНСТЕК–2012» была направлена на продвижение национального и международного сотрудничества в таких областях, как развитие инфраструктуры морских, устьевых и речных портов, морского и речного транспорта, строительства и эксплуатации портового и государственного флота, инженерного проектирования. Организаторы мероприятий ЗАО «Транстех Нева Эксбишнс», ОАО «Ленэкспо», East West Exhibitions management Ltd. (EC), Dolphin Exhibitions Ltd. (UK).

Местом проведения была выбрана гостиница «Парк Инн Прибалтийская», организаторами выступили «Бизнес-Форум», «Промышленные грузы» и «Металл Эксперт». Мероприятие прошло при участии Северо-Западного пароходства, спонсором выступил Inpack Systems. Гостями конференции стали делегаты из России, Швейцарии, Германии, Великобритании, Эстонии, Финляндии, Австрии, Украины, Латвии, Турции, Норвегии, Гонконга, Литвы, Бельгии и Нидерландов.

Первый день работы конференции начался с сессии, посвященной наливным грузам и рынку нефтеналивных танкеров. Открыла сессию **Тина Гилье**, старший аналитик Fearnleys. Говоря о танкерном рынке в Балтийском бассейне, она отметила факт преобладания экспорта из России. На данный момент он составляет 60% от всего рынка. Порт Приморск активно развивается в связи со стартом экспорта нефти через трубопровод на Балтике в 2004–2005 годах, а также за счет роста экспорта дизельного топлива.

Необходимо увеличить тоннаж для перевозки светлых нефтепродуктов. В подтверждение этому Тина Гилье привела следующие факты: экспорт сырой нефти вырос с 1,3 млн тонн в месяц в 2000 году до 6,8 млн тонн в месяц в 2012 году. До 70% всего объема грузится в портах с ледовыми условиями каждую зиму. Нельзя забывать и о строительстве нефтеперерабатывающего завода в Усть-Луге, который добавит около 4,5 млн тонн в год к экспорту сырой нефти и нефтепродуктов, а также 0,8 млн тонн в год к экспорту керосина.

Подводя итоги, Тина Гилье отметила такие моменты, как ожидаемый рост объемов торговли нефтепродуктами, высокий уровень грузопотоков нефти в мире, возможное влияние на динамику рынка сланцевой нефти в США. Наряду с перечисленными факторами Тина, проанализировав рынок танкеров, выявила возможность увеличения объемов добычи нефти ОПЕК при стабильно высоких ценах.

Перевозке химической продукции в Балтийском море было посвящено выступление **Татьяны Матвеевой**, представителя компании Crystal Pool Ltd.

Балтийское море занимает существенную долю в мировых перевозках — более 15% перевозок осуществляется именно в его водах. Судоходство усложнено небольшой глубиной, ледовой обстановкой и узкими судоходными маршрутами, четверть всех судов в Балтийском море — танкеры.

По информации Татьяны Матвеевой, в 2010 году в Балтийском море было перевалено около 310 млн тонн жидких наливных грузов, из них 290 млн тонн нефти и нефтепродуктов, 12 млн тонн жидких химикатов и 4 млн тонн других жидких наливных грузов. Говоря о жидких химических продуктах, имеет смысл подробнее рассмотреть примеры некоторых стран. В России основными продуктами являются смазочные материалы, растительные и базовые масла, лингносульфонат и этанол. Основными портами по праву считаются Калининград, Выборг, Санкт-Петербург, а объем перевозок составляет 0,2 млн тонн в год. В Швеции преобладают следующие продукты: серная и уксусная кислота, каменноугольный деготь, каустическая сода, бензол, скипидар и этанол. Финляндия занимает лидирующие позиции по объему жидких химикатов на страну — 6,3 млн тонн в год, экспорт составляет 55%, или 3,4 млн тонн в год, импорт — 2,8 млн тонн, или 45%.

Вопросам танкерного тоннажа, спроса и предложения было посвящено сообщение **Гуrolа Халилоглу**, фрахтового менеджера Green & Black Marine Logistics. Он начал свою презентацию с обзора состояния танкерной индустрии и мировой морской торговли. По словам докладчика, факторами риска по праву можно назвать высокие цены на нефть, политические беспорядки, долгового кризис и



безработицу. Низкая активность предложения на рынке танкерных перевозок обусловлена недостаточной скоростью доставки, а также пиратством, вследствие которого приходится корректировать маршруты, удлиняя и усложняя их.

Как сообщил господин Халилоглу, танкеры, сухогрузы и контейнеровозы столкнулись с серьезными проблемами, рынок достиг минимума, однако следует отметить спрос на нефть: высокие цены на нефть и нефтепродукты, со своей стороны, стимулируют экономию топлива.

Не обошли вниманием на конференции и вопросы мирового рынка контейнерной перевозки. **Норберт Воун**, менеджер по морской перевозке из KUEHNE+NAGEL, представил вниманию публики следующие данные: объемы контейнерной перевозки в мире выросли примерно на 3—4% в первом полугодии 2012 года, во втором полугодии прогнозируется рост на таком же уровне. Стоимость бункеровки упала с \$700/т до \$600/т и ниже, и этот факт положительно сказался на деятельности перевозчиков.

Негативными моментами и точками внимания он назвал выход банков из сделок по финансированию морских перевозок, продажу перевозчиками активов для получения фондов и сокращение постройки новых судов.

Говоря о развитии контейнерной перевозки в Балтийском море, необходимо выделить следующие факторы, влияющие на развитие отрасли в регионе. Объемы перевозки в терминалах Санкт-Петербурга суммарно сократились на 2,1% по причине импорта, тогда как перевалка в Эстонии выросла на 22,7%, а тот же показатель в порту Рига увеличился на 19,6%.

Обзору фидерной перевозки на Балтике в 2012—2013 годах особое внимание уделил **Алан Нур**, генеральный директор Amisco AS. Господин Нур солидарен с Норбертом Воуи в том, что финансовые структуры уходят из промышленности, выводятся активы из предприятий.

Также в ходе выступления был освещен факт падения цен на суда: констатируется резкое снижение с 2008 года, а ставки контейнерных перевозок (фидер) зафиксированы на исторически низком уровне.

Как отметил Алан Нур, индексы фрахтовых ставок выглядят положительно, но нужно усердно работать для удержания роста объемов фрахта TEU. В то же время рост флота составляет всего 22% против 60% в докризисное время.

Сравнительный анализ мирового контейнерного рынка в сравнении с Балтийским бассейном выявил общие черты и некоторые различия. Общими являются стоимость бункеровки, металла, регулировка затрат на рабочую силу ITF, а также инфляция цен за обслуживание. Отличия заключаются в ледовой обстановке, имеют место различия портовой инфраструктуры и ограничения по осадке и проходу в каналы. В конце выступления он отметил, что в дол-

госрочной перспективе рынок фидерной перевозки превысит OPEX для покрытия капитальных затрат и обслуживания судов.

На конференции присутствовал генеральный директор Unifeeder A/S **Ронни Винтер**, подробно осветивший вопросы контейнерной фидерной перевозки, расположение и функционирование перевалочных портов.

Основные транспортные потоки России в части импорта связаны с Китаем, Северо-Западной Европой, Южной Америкой, Африкой, США и Японией, по экспорту же лидируют Китай, Индия, Пакистан, Турция, США, Северная Европа и Скандинавские страны. Господин Винтер сделал акцент на том, что более 80% транзита в Балтийском море — это импорт в Россию. Большой порт Санкт-Петербург является крупнейшим портом перевалки контейнеров в бассейне Балтийского моря и во всей России с объемом 2 365 174 TEU в 2011 году. Планируется увеличить объем рынка морских перевозок контейнеров в российские порты Балтийского моря и в порты Прибалтики и Финляндии транзитом с 3,5 до 8,7 млн TEU к 2020 году. Таким образом, контейнерные перевозки через порты Балтийского моря в 2012 году увеличатся на 10,8%. Заслуживает внимания открытие первого в России глубоководного контейнерного терминала в Усть-Луге, который станет крупнейшим и наиболее передовым в технологическом отношении российским терминалом с пропускной способностью 3 млн TEU к 2025 году.

Организация загрузки сыпучих материалов в морские контейнеры — один из актуальных вопросов отрасли на данном этапе развития. Эйнар Луха, главный специалист Инпак Системс, представил вниманию гостей и участников конференции способ увеличения



Порт Котка-Хамина

грузооборота контейнерного терминала, разработанный компанией «Инпак Системс»: загрузку сыпучих грузов в контейнер навалом. Преимущества транспортировки сыпучих материалов в морских контейнерах доказывает тот факт, что из года в год количество перевезенных таким способом грузов увеличивается примерно на 10%. Только за первые семь месяцев 2012 года увеличение общего количества грузов, перевезенных в контейнерах, по сравнению с прошлым годом составляет 8,6%. Использование внутреннего защитного вкладыша позволило разнообразить ассортимент перевозимых продуктов. Теперь без ущерба для контейнера и самого продукта насыпью можно переправлять минеральные удобрения, соль, соду, продукты химии и нефтехимии, зерно, горох, солод и другие сельскохозяйственные продукты.

Немаловажны практический опыт стаффировки навалочных и наливных грузов и перспективы контейнеризации российского экспорта. Эту тему поднял **Андрей Нараевский**, директор по развитию и линейным перевозкам компании «Глобальный контейнерный сервис» (GCS).

По оценкам выступающего, российский рынок контейнерных перевозок в 2012 году увеличится на 10%, в то время как в 2010—2011 годах он рос более чем на 20% в год.

Он отметил активный рост экспорта в последние годы, в основном за счет контейнеризации новых, в частности насыпных и наливных, грузов. Их доля в отгрузках через российские порты устойчиво растет и, по оценкам GSC, уже превышает 20%.

Рост спроса на отправки экспорта сравнительно небольшими партиями, до 5000 тонн, — один из важных факторов, способствующих контейнеризации экспортных грузопотоков. Другими позитивными моментами являются расширение географии линейных перевозок из российских портов и внедрение современных технологий стаффировки на припортовых терминалах. Ограничивающие фак-



Порт Усть-Луга

торы — нехватка порожних контейнеров и весовые ограничения на суда для экспортных отправок.

Перспективы дальнейшего расширения экспорта наливных и насыпных грузов в контейнерах тесно связаны с расширением спроса на российские сырьевые товары, особенно в Азии и Америке, а также в значительной степени с ростом импортного потока контейнеров на Россию. Последний, в свою очередь, будет определяться общей экономической ситуацией в стране и мире. Вступление в ВТО должно, по прогнозам экспертов, способствовать росту ВВП и контейнерных перевозок через российские порты до 12—15% в год.

Специальной темой конференции была определена лесная промышленность и рынок леса. **Борис Тарасюк**, и.о. директора по закупкам лесосырья компании «Инвестлеспром», проанализировал экспорт леса из России в 2012—2013 годах и выделил наиболее перспективные рынки для поставщиков.

Цифры говорят сами за себя: Китай, занимая внушительную долю в 68%, является основным импортером российской необработанной древесины. На Финляндию приходится 19% российского экспорта круглого леса, из них до 94% осуществляется из Северо-Западного федерального округа (СЗФО) России.

Рассматривая структуру экспорта древесины в Финляндию по видам транспорта, Борис Тарасюк отметил весомую долю железнодорожного транспорта: на него приходится 53% общего объема. Перевозка древесины автотранспортом экономически оправдана, и в общей структуре экспорта этот вид транспорта занимает одну треть. Финляндия импортирует 87% объема экспортируемого лесосырья СЗФО, доля Швеции составляет 11%, на Германию приходится 2%. Средневзвешенные цены на круглый лес при экспорте в Финляндию ниже, чем, например, в Швецию или Германию.

Таким образом, Финляндия — генеральный импортер древесины СЗФО в силу наименьших логистических затрат и исторически сложившихся партнерских отношений.

Четвертая, заключительная сессия конференции была посвящена портам и развитию портовой инфраструктуры в регионе Балтийского моря. **Константин Соколов** рассмотрел инфраструктуру порта Усть-Луга — одного из крупнейших в регионе.

Порт Усть-Луга, ближайший к Европе, находится на пересечении двух транспортных коридоров — Север-Юг и Восток-Запад. Глубина акватории составляет до 17,5 м, в зимнее время суда не застревают во льдах акватории, порт имеет в распоряжении 4 мощных ледокола, 18 терминалов, развитую железнодорожную и развивающуюся дорожную инфраструктуру. За 10 лет грузооборот порта увеличился с 441,7 до 22,7 млн тонн, в 2011 году Усть-Луга заняла первое место в рейтинге российских портов.

Конкурентными преимуществами Усть-Луги являются вместимость зоны отгрузки (50 автобусов), высокая пропускная способность (до 200 траков в день) и более 10 аккредитованных транспортных компаний. В распоряжении порта — мобильные краны LIEBHERR в количестве 3-х штук, 10 тягачей, вилочные погрузчики различной грузоподъемности; 7 глубоководных причалов, 3 причала для судов с кормовой рампой и специализированный причал для обработки железнодорожных паромов. Инфраструктура порта позволяет с уверенностью говорить о будущих успехах Усть-Луги и увеличении грузооборота.

Конференция позволила участникам рынка морских перевозок обсудить с коллегами перспективы сотрудничества в условиях существующей экономической ситуации и выявить точки внимания и перспективы развития отрасли.

**АЛЕКСАНДР БОГДАНОВ**,  
корреспондент журнала «Логистика»