

ЕСТЬ ЛИ БУДУЩЕЕ В РАЗВИТИИ МОРСКИХ ЛИНЕЙНЫХ СЕРВИСОВ НА ЮГЕ РОССИИ?

АНАЛИЗ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОСЛЕДНИХ 5 ЛЕТ УКАЗЫВАЕТ НА ОЧЕВИДНУЮ ТЕНДЕНЦИЮ - УВЕЛИЧЕНИЕ ДОЛИ ИМПОРТА В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ. НА ДАННЫЙ МОМЕНТ, ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ ПОСТАВОК ЗАНИМАЕТ ОБОРУДОВАНИЕ, МАШИНЫ И РАЗНООБРАЗНЫЕ ПРОЕКТНЫЕ ГРУЗЫ ДЛЯ ИННОВАЦИЙ ИНДУСТРИАЛЬНОГО СЕКТОРА РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ. ОБЪЕМЫ ПОСТАВОК ПОСТЕПЕННО ВОЗВРАЩАЮТСЯ НА ДОКРИЗИСНЫЙ УРОВЕНЬ, СОСТАВЛЯЯ СЕЙЧАС, ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛОВИНУ ОБЩЕГО ИМПОРТА ТОВАРОВ В СТРАНУ. ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ РОССИИ (ЮФО) ИМЕЕТ ОСОБЫЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СТАТУС В РАМКАХ СТРАНЫ, И ЭТО, НЕСОМНЕННО, ВЫВОДИТ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ИМПОРТА В ОТДЕЛЬНЫЙ РАНГ. В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ, ОСТРО СТОИТ ВОПРОС В ОПРЕДЕЛЕНИИ НЕОБХОДИМОСТИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ УТРАЧЕННЫХ В КРИЗИСНЫЙ ПЕРИОД И НАЛАЖИВАНИИ НОВЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ КАНАЛОВ. ИТАК, КАКИМИ ДАННЫМИ РАСПОЛАГАЕМ МЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ДАННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ!?

По данным Федеральной Таможенной Службы ЮФО, ранжированный ряд элементов товарной структуры импорта в настоящее время остается прежним, сохраняя лидирующие позиции за машиностроением и продовольственными товарами. При этом ведущими импортерами в машиностроительной отрасли являются – Ростовская область (50,5%) и Краснодарский край (37,6%), а ведущими поставщиками – Китай, Украина, Германия, Италия и Турция. Принимая во внимание масштабные планы реализации претенциозных проектов по организации проведения мероприятий международного масштаба, как Сочи-2014, Формула-1,

Чемпионат мира по футболу 2018, разумно предположить, что взаимный товарооборот в ближайшем будущем не только сохранится на нынешнем уровне, но и продолжит свой рост.

Внешнеторговый оборот Краснодарского края до кризиса, составил 8533,9 млн. долл. США, в том числе со странами вне СНГ – 7346,3 млн. долларов (86%) с ежегодным приростом более 50%. Среди основных торговых партнеров в 2006-2008 годах: Италия (6,7%), Франция (4,4%), Германия (3,5%) и Турция (21%). Доля экспорта превышала импорт, как и, традиционно, по РФ и странам СНГ. Уже в посткризисный период наблюдается

устойчивый рост доли импорта. Основная номенклатура импортных товаров: машины и оборудование; прокат; табачное сырье и продовольственные товары.

По данным ФТС в 2010 году импорт России вырос на 36,8% за год и составил \$229 млрд. Импорт из стран дальнего зарубежья вырос на 35,6% до \$197,4 млрд, из стран СНГ – на 44,8% до \$31,6 млрд. В товарной структуре импорта из стран дальнего зарубежья на долю машин и оборудования в 2010 году приходилось 47,0%, в 2009 году – 46,1%. Стоимостной объем импорта машиностроительной продукции по сравнению с 2009 годом увеличился на 38,4%.

Традиционно, основная масса товаров на Юге России, импортируемых через основной глубоководный порт Новороссийск, доставляется в контейнерах. Сравнительно небольшие объемы контейнерных грузов доставляются через порт Ростов. Стоит отметить, что рост объема контейнерных перевозок имеет глобальную тенденцию во всем мире в последние 10 лет. Незначительные объемы продуктов в импорте также доставляются автотранспортом через Турецкие паромные сервисы Самсун-Но-

Рис 1: Основные торговые партнеры ЮФО РФ 2009-2010 гг.

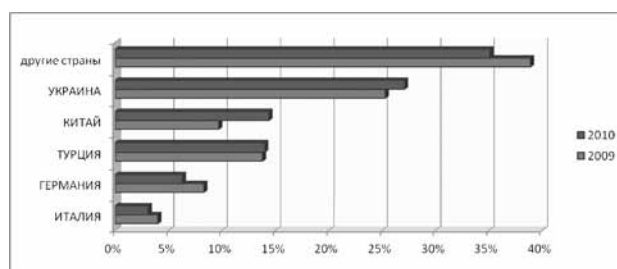


Рис 2: Тенденции роста объема импорта в Россию 2000-2011 гг.



вороссийск. А как обстоят дела с большинством проектных грузов¹, которые по своим характеристикам (вес или размеры) не помещаются в контейнер или обычную фуру?

Так называемое трамповое судоходство² часто используется как основной способ доставки сложного оборудования, автомашин, строительной и другой техники. К числу основных его недостатков клиенты называют нерегулярность и сложность планирования перевозки, где судно осуществляет доставку грузов в зависимости от возможностей позиционирования. Линейные суда или судоходные линии, специализирующиеся на импорте проектных грузов в Россию и страны СНГ (оборудование, машины, конструкции), после 2008 года прекратили свое существование вообще.

С 2011 года Российская компания TMBC Logistics Ltd реализовала смелый проект по тестовому запуску линейного сервиса из Италии и Турции на Южные порты России нацеленного, прежде всего, на импорт проектных грузов. Новый сервис покрывает обслуживание портов Равенна (Италия), Гемлик (Турция) и Новороссийск (Россия), однако оператором также предлагается покрытие портов, прежде всего, между географическими регионами: Адриатикой (Восточное побережье Италии), Мраморным морем (Турция) и Азово-Черноморским бассейном (порты ЮФО). Это решает проблему раздробленности малых партий для целей их консолидации: сравнительно не-

большие суда способны оставаться конкурентными при погрузке малых партий проектных грузов.

Из опыта первых месяцев эксплуатации данного сервиса, ряд сложностей неожиданно был связан с действующей системой экспортных перевозок Италии. В виду высокой стоимости наземной перевозки от места производства, подстегиваемой интенсивным ростом цен на топливо, существует сложность в консолидации всех партий товаров для отправки из одного порта. Потребность в морских перевозках возникает фрагментарно: грузы отправляются малыми, дробными партиями, зачастую не предоставляющими оператору мотивации для отклонения от основного маршрута сервиса (порты Маргера, Кьоджа, Порто Нагаро). По этой причине часть потенциальных перевозок сервиса все еще вывозится трамповыми перевозчиками, имеющими флот в определенных позициях в определенное время.

Очевидно, что состояние рынка перевозок в целом не может поддерживать организацию новых видов сервисов на фоне нестабильных грузопотоков, однако, данный опыт показывает, что предложение «нишевых» сервисов имеет свое будущее.

Рассматривая Итальянский и Турецкий рынки мультимодальных экспедиторов как основных клиентов сервиса за рубежом, можно насчитать обширное количество компаний, имеющих многолетнюю историю и прочные долговременные связи с производителями товаров. Транспортному рынку Италии, как и рынку Западной Европы в целом, свойственна приверженность протекционизма, затрудняющего выход иностранного перевозчика на отправителя для заключения прямого контракта. При укрупнении партии до размера морской перевозки, длинная цепочка из компаний-посредников ведет к значительному увеличению финальной ставки.

На сегодняшний день, автоперевозчики остаются основными лидерами в предоставлении транспортных услуг, но в тоже время компании обслуживающие линейный сервис, привлекают грузовладельцев и отправителей своими конкурентными ставками.

Контейнерные линии имеют длительную историю интенсивного развития и способны обеспечить непрерывность и дешевизну поставок на всех существующих направлениях. Технические возможности контейнерных линий накладывают серьезные ограничения на габариты принимаемого линейной грузом. С ростом объема контейнерных перевозок, плотность линейных сервисов в последнее время снижена в виду острого дефицита парка контейнеров на менее интенсивных направлениях. Одним из таких направлений является Италия/Черное море.

Можно предположить, что традиционное доминирование Турецких морских перевозчиков в Черноморском бассейне уже нарушено, а ведь альтернативы Турецким компаниям не было с тех пор, как последняя Российская компания (ОАО «Новошип») прекратила обслуживать сервис из Стамбула в Новороссийск около 10 лет назад. По оценкам экспертов рынка, транспортная логистика всего Черноморского региона будет непосредственно связана с развитием портов-хабов Турции (Стамбул, Деринче, Гемлик, Измир), которые интенсивно обслуживаются океанскими сервисами.

Таким образом, подводя итоги, можно утверждать, что введение новых сервисов Российскими компаниями через порты Юга России (Ростов, Новороссийск, Сочи), несомненно, принесут новые возможности, прежде всего, для Российских импортеров. Спрос на такие перевозки, как альтернатива океанским контейнерным сервисам, существует стабильно, а надежность и возможность регулярности осуществления поставок через Азово-Черноморские порты имеют вескую актуальность для Российских и иностранных заказчиков услуг.

**Александр Булыгин,
ведущий специалист
TMBC Logistics Ltd, СІТР**

1 Проектные грузы – это промышленное оборудование, элементы заводов, энергетическое оборудование (генераторы и турбины), оборудование буровых установок, дорожная и военная спецтехника, а также любой негабаритный и тяжеловесный груз, слишком крупный или тяжелый для перевозки в обычном контейнере.

2 Трамповое судоходство – это нерегулярные перевозки попутных грузов, без определенного расписания.