

Логистика ро-ро грузов в Черноморском бассейне

Александр БУЛЫГИН, исполнительный директор, группа компаний «Transmarine BSS»

Паромные и ро-ро сервисы Черноморья

С 2004 г. на всех основных линиях и маршрутах Черноморского бассейна был отмечен рост пассажирских и грузовых перевозок — от 8 до 25 %. Это стало следствием в значительной мере устойчивого развития экономики государств Черноморского региона, в частности Украины, России и Турции. В свою очередь увеличение объемов региональной торговли и экспорта из этих стран повлияли на рост рынка паромных перевозок на Черном море. Конечно, его масштабы еще не сопоставимы с грузооборотом и пассажирооборотом паромных линий Балтики и Северного моря, но все же значение черноморского рынка паромных и ро-ро перевозок неуклонно растет.

В настоящее время основные паромные сервисы в Черноморском бассейне обслуживают:

«Ukrferry» (Украина). Флот компании состоит из самых больших паромов в регионе. С 1978 г. рабо-

тает на направлении Ильичевск — Варна вместе с оператором «Болгарский морской флот», принимая ж/д вагоны и автомобили, а также направлениях Ильичевск — Потти (с 1999 г.) и Дериндже — Ильичевск (с мая 2001 г.);

- «Intershipping» (Болгария) осуществляет перевозки по «треугольнику» Новороссийск — Бургас — Потти с круговым рейсом длительностью 7 дней;
- «Ulusoy Lines» (Турция), поддерживающая линейное обслуживание Самсун — Новороссийск;
- «Karadeniz» (Турция), обслуживающая грузопассажирское сообщение Скадовск — Зонгулдак и Самсун — Новороссийск;
- «Cenk Shipping» (Турция), обеспечивающая направления Самсун — Новороссийск, Дериндже — Ильичевск, Зонгулдак — Евпатория;
- «Karden Gemicilik» (Турция), осуществляющая грузопассажирское сообщение Сочи — Трабзон — Сочи;
- «Ipek yolu Denizcilik» (Турция), поддерживающая грузопассажирское сообщение Ризе — Потти;

- «Yildiz Denizcilik» (Турция), обслуживающая ро-ро сообщение Зонгулдак — Одесса;
- «Medlines» (Румыния), покрывающая линейный ро-ро сервис Стамбул — Констанца с периодичностью 2 раза в неделю;
- судоходная компания «Аншип», поддерживающая железнодорожно-паромное сообщение через Керченский пролив между портами Крым и Кавказ.*

Кроме вышеперечисленных компаний с середины апреля 2007 г. новый паромный сервис предложила компания «UPM Transportation» — перевозку ж/д вагонов из порта Кавказ в порт Потти (с планами покрытия направления Кавказ — Самсун). Предполагается, что в текущем году паромами данной компании будет перевезено 120 тыс. т грузов, импортируемых Арменией, и 12 тыс. т экспортного потока этой страны.

С февраля 2006 г. открыла регулярный линейный сервис между портами Ильичевск — Пирей — Дериндже компания «K» Line, с октября 2007-го расширив BSL дополнительно на маршрут Пирей — Дериндже — Ильичевск — Констанца — Пирей.

В последние 6 месяцев также можно говорить и о появлении ро-ро сообщения Ильичевск — Тартус, оперируемого украинской компанией «Феникс Транс Сервис Лтд.».

* В статье не упомянут судоходная компания «Керченская паромная переправа», уже многие годы осуществляющая перевозки автомашин и пассажиров на двух своих автопаромах на линии порт Крым — порт Кавказ — ред.



Как видим, из тринадцати ро-ро операторов, обслуживающих в общей сложности 15 направлений, семь представлены турецкими компаниями. Так что сегодня можно говорить об экспансии турецких транспортных компаний на рынке линейных ро-ро перевозок. Доминирование их проявилось после распада СССР — в период с 1993 по 1998 г. Турецкими компаниями используется вертикально интегрированная схема: многие операторы имеют собственный автопарк, обеспечивая ему приоритеты и, таким образом, вытесняя конкурентов.

Грузоотправители и автоперевозчики отмечают несколько «минусов» функционирования линейного ро-ро рынка в Черноморском бассейне. Во-первых, это высокая стоимость паромных перевозок, складывающаяся из различных видов сборов и проплат — следствие того, что портовая инфраструктура и паромы находятся в управлении у разных собственников. Во-вторых, существующий линейный сервис покрывает только узкие географические направления и не позволяет,

комбинируя сервис разных операторов, осуществить перевозку на длинное плечо по конкурентным сквозным ставкам. В-третьих, рассматриваемый сегмент не имеет ярко выраженного центра — порта, который был бы связующим звеном в логистической цепи Черное море — Средиземное море (какими, к примеру, на севере Европы являются Антверпен и Гамбург). И последнее — ро-ро сервисы, обслуживающие украинские и российские порты, не имеют взаимного соединения, что не позволяет, например, российским экспортерам использовать преимущества ро-ро сервисов, обслуживающих Ильичевск и наоборот.

Стоимость паромных перевозок

Сравним себестоимость паромных перевозок в Черноморском бассейне с Балтикой на основе расчета ставки фрахта за линейный метр, соотношенного на милю (см. табл.).

Как видим, удельная себестоимость ро-ро перевозок в Черноморском бассейне практически в 2,5 раза пре-

вышает себестоимость ро-ро перевозок на Балтике. Единственным исключением на Черном море являются ставки украинского оператора «Ukrfergy» — 0,13—0,17/лин. метр на милю. Связано это с тем, что основной вид груза данного оператора — ж/д вагоны, которые перевозятся сравнительно большими судами, что позволяет получить низкую удельную составляющую фрахта. Так что причина высокой себестоимости перевозок в Черноморском бассейне, вероятно, заложена в малом размере судов, эксплуатируемых в регионе.

Одним из второстепенных факторов высокой себестоимости могут быть высокие дисбурсменты в бывших советских портах — Потти, Новороссийск, Ильичевск. Стоимость судозахода в данные порты в 3 раза выше, чем в турецкие.

Новые тенденции в линейных ро-ро перевозках

Последние годы отмечается стремительный рост импорта новой автотехники в Россию и Украину че-



ОАО «ХЕРСОНСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» ХОЗРАСЧЕТНОЕ ОБОСОБЛЕННОЕ СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ «ТЕРМИНАЛ»

Основная деятельность — погрузочно-разгрузочные работы на водном, автомобильном и ж/д транспорте, складские операции. Имеется возможность перевалки негабаритных грузов-тяжеловесов с использованием порталного крана т/п 100 т. Обслуживает суда с максимальной осадкой 7,2 м и длиной до 200 м. Для бесперебойного круглосуточного технологического процесса оснащен:

- причальной линией длиной 365 м;
- открытой складской площадкой площадью 19 тыс. кв. м;
- крытыми складами 2 500 кв. м;
- порталными кранами т/п 100/16 т — 2 шт., 10 т — 1 шт.

С учетом возможностей кранового оборудования имеет опыт перевалки генеральных грузов, в т.ч. 20 и 40-футовых контейнеров, металлопроката, круглого леса, сыпучих материалов в биг-бегах, а также технологического оборудования.

К причалу примыкают железнодорожные пути, где можно разместить одновременно до 100 вагонов. Возможна перевалка грузов с судов на ж/д транспорт, речные суда, баржи для дальнейшей переправки вверх по Днепру.

Херсонский судостроительный завод,
Карантинный остров, 1, Херсон, 73019, Украина
Тел./факс: +38 (0552) 27-18-45, 27-79-09
Директор: БИРН Александрович,
моб. 8 067 551 74 64
E-mail: terminal@xxz.kh.ua

Себестоимость паромных перевозок

Маршрут	Расстояние в милях	EUR за линейный метр	USD за линейный метр	USD за линейный метр на милю
Петербург — Бремерхафен	1171	80	104	0,08
Петербург — Любек	262	65	84,5	0,11
Новороссийск — Бургас	476	100	130	0,27
Самсун — Новороссийск	213		80	0,28

рез порт Ильичевск (линия «К» Line, «Феникс Транс Сервис Лтд»). По мнению многих аналитиков, сейчас в России открываются просто фантастические перспективы для бизнеса автомобильных компаний. По итогам 2006 года россияне приобрели авто на 23 % больше, чем годом ранее, — более 2 млн машин. В сегменте иностранных моделей рост составил 65 % и достиг миллиона автомобилей в год. Для сравнения, темпы роста европейского автомобильного рынка в прошлом году составили всего 0,7 %.

Причины подобного «взрывного» роста автомобильного рынка в России на поверхности. Темпы роста национальной экономики несколько лет не опускаются ниже 5 % в год, как следствие растут доходы граждан. За последние пять лет доход на душу населения в России увеличился с 8 до 10 % в год.

Несмотря на то, что импорт авто-техники через юг в России не более 10 % от общего импорта, наблюдается устойчивый рост поставок автомобилей, произведенных на турецких заводах «Рено» и «Пежо». Объемы эти отправляются транзитом через Украину, а именно через Ильичевск. Просто

российские порты не имеют требуемого ро-ро сервиса: или площадей для хранения на СВХ, или, например, как порт Кавказ, возможностей переваливать акцизные грузы, к которым относятся автотехника.

Другая тенденция ро-ро перевозок — рост грузопотоков из России в Армению. Процесс этот связан с закрытием погранперехода Верхний Ларс в районе российско-грузинской границы на Военно-Грузинской дороге в Северной Осетии. Пропускной пункт закрыт на плановую реконструкцию 8 июля 2006 г., которая может затянуться до 2008 г. Между тем последние годы Россия находится в тройке основных импортеров продуктов Армении, и менее половины данных грузов перевозилось через Верхний Ларс (в основном сельхозпродукция). В структуре российского экспорта в Армению преобладают топливо, продукция алюминиевой промышленности, машины, оборудование и транспортные средства.

В настоящий момент до 80 % армянского экспорта и импорта проходит через порт Потти. При этом в летний период существующие паромные сервисы просто не справляются с гру-

зопотоком, в связи с чем очевидна необходимость ввода дополнительных транспортных средств для соединения России и порта Потти.

Ро-ро терминалы Юга России

Среди портов, задействованных в ро-ро перевозках, наиболее развита инфраструктура ро-ро терминалов Ильичевска, Дериндже и Самсуна. Современный ро-ро терминал должен обладать необходимыми слипами и причалами с соответствующей высотой над уровнем моря и, самое главное, достаточными площадями для накопления и хранения колесной техники. Зачастую данная проблема решается посредством использования припортовых терминалов, что увеличивает себестоимость обработки в порту.

Россия на сегодня не имеет приземного ро-ро терминала и, вероятно, эта проблема в ближайшем будущем станет предельно острой. Можно, конечно, вспомнить терминалы Новороссийска — соответственно Геопорт и НУТЭП, где в настоящий момент обслуживаются турецкие и болгарская линия.

Однако последнее время руководство НУТЭПа не раз заявляло о планах максимально использовать контейнерные мощности порта, задействовав все площади для хранения контейнеров. При этом ро-ро операторы становятся «ненужными», т. к. эффективность работы порта от обработки контейнеров во много раз превышает перевалку накатных грузов. Паромные линии мешают контейнерному буму, что заставляет задумываться всех ро-ро операторов о своем будущем.

Геопорт, по нашему мнению, также имеет смутные перспективы. Учитывая потребность в базе для Черноморского флота в Новороссийске, военные не позволят развиваться паромным сервисам иностранных операторов вблизи флотской инфраструктуры. Уже с 1 января 2008 г. часть портовой инфраструктуры Геопорта передается в управление Министерства обороны РФ.

Терминал КСК, руководство которого было бы радо принять постоянный объем работы, сравнительно мал. Но главное, что не дает его рассматривать как перспективный объект — ограничение осадки до 5 м, опасность причалов по южному вет-



NEW



Всё о торговом флоте Украины

В 2007 году издательство «Порты Украины» выпускает второе, дополненное издание справочника «ВСЁ О ТОРГОВОМ ФЛОТЕ УКРАИНЫ» на русском и английском языках. Этот уникальный справочник содержит анализ состояния торгового флота Украины, мирового флота, информацию обо всех торговых судах, плавающих под флагом Украины, об украинских судоходных компаниях.

Справочник распространяется по подписке через редакцию, подписные агентства, а также на международных выставках и конференциях.

Заказы на приобретение справочника и размещение в нём рекламы можно направлять по адресу: издательство «Порты Украины», ул. Большая Арнаутская, 24, офис 4, Одесса, 65125, по телефонам: (0482) 37-38-35, 37-19-80, а также электронной почтой: info@uports.odessa.ua

ру и возражения таможи и ОПК в отношении открытия нового паромного сервиса.

На юге России есть еще один глубоководный порт — Туапсе. Но и терминал компании «Родина» имеет также ограниченные глубины, что не позволяет его рассматривать в качестве альтернативы Новороссийску.

Порт Сочи не эффективен по причине курортного значения и отсутствия безопасной трассы, соединяющей Сочи с остальными наземными маршрутами.

Остальные порты России, к которым могут проявлять интерес инвесторы в отношении ро-ро грузов, также ограничены глубинами — в среднем 3,7—5 м. А между тем наиболее востребованы на перевозках между регионом Черного моря и средиземноморской секцией ро-ро суда дедвейтом 3500—7000 т и вместимостью 700—1300 лин. м, минимальная осадка которых около 5,5 м и выше.

Посмотрим, к примеру, как оборудованы причалы со слипами в следующих портах: Кавказ — макс. осад-

ка 5 м; Геленджик — макс. осадка 3,8—4,2 м, Сочи — макс. осадка около 6 м. Технически проблема малых глубин может быть решена за счет использования ро-ро судов дедвейтом до 2500 т. Обычно это суда с максимальной осадкой 4,5 м и вместимостью до 500 лин. м. Данный флот не многочислен и в основном присутствует у операторов Восточного Средиземноморья. При этом себестоимость перевозки на подобных судах в удельном эквиваленте будет выше.

По нашему мнению, самым высоким потенциалом для развития альтернативного новороссийскому ро-ро терминалу на юге России на данный момент обладает порт Кавказ, у которого достаточные для хранения площади, расположенные непосредственно на причале. Правда, есть одно и весьма существенное «но» — ограничения по линии таможи в обработке акцизных грузов — алкогольной продукции и новых автомашин, составляющих значительный поток импорта в Россию. И этот вопрос требует немедленного решения. ■

«Укрречфлот» подводит итоги

В конце апреля 2007 года в Киеве состоялось 14-е годовое собрание акционеров АСК «Укрречфлот». Перед собравшимися с отчетом об итогах работы компании в 2006 году выступил ее президент Павел Подлесный.

По его словам, доходы АСК «Укрречфлот» составили 564 млн грн, что на 13 % выше, чем в 2005 году. Балансовая прибыль от производственно-хозяйственной деятельности в 2006 году составила 31,5 млн грн, что на 1,2 млн грн больше, чем в 2005-м. При этом чистой прибыли АСК «Укрречфлот» получила 24,3 млн грн при плане в 22,6 млн.

Павел Подлесный сообщил также, что суда компании в 2006 году перевезли 9,9 млн т грузов. Это на 10 % превышает аналогичные показатели 2005 года и составляет 50 % всех перевозок речным и морским транспортом Украины, осуществленных в 2006 году.

Заметим, что «Укрречфлот» ввел в эксплуатацию 14 новых судов, затратив на это свыше 100 млн USD.