

Портовая перевалка лесных грузов. Тенденции и вызовы

Докладчик: Головизнин Александр Александрович
Директор по направлению логистика и аналитика
ООО «Морстройтехнология»

Профиль работы МСТ определяет наш подход к анализу логистики:

- Предпроектные проработки различной глубины и сложности: бизнес-планы, концепции, декларации о намерениях, обоснование инвестиций;
- Проектирование:
 - универсальных и специализированных (контейнерных, навалочных, наливных и др.) портовых терминалов;
 - объектов транспортно-складского назначения (логистических центров);
 - гидротехнических сооружений (оптимизация конструкций);
- Авторский надзор и техническое сопровождение строительства;
- Генпроектирование;
- Консультационные и инжиниринговые услуги;
- Обследование причалов, зданий и сооружений;
- Инженерные изыскания;
- Маркетинговые исследования грузопотоков, оптимизация логистики предприятий, оценка коммерческой эффективности.



Часть 1. Куда и почему исчезли лесные порты? Логистика, которую мы потеряли

Часть 2. Контейнерные отправки лесных грузов. Логистика, которая у нас есть

Часть 3. Технологии в логистике лесных грузов в мире. Логистика нашего будущего?

Часть 1. Куда и почему исчезли лесные порты? Логистика, которую мы потеряли

Куда и почему исчезли лесные порты?

Пример – порт Игарка

С момента образования объединения «Красноярсклесоэкспорт» в 1965 году до ликвидации в 1988 году через порт Игарка было отгружено 31 200 тыс. куб. м. Всего из Игарки до 1991 года отгружено 44 554 тыс. куб. м пиломатериалов. Вывоз леса остановлен в 2009 году, порт прекратил существование в 2012 году.



Суда в ожидании погрузки в порту Игарка в советское время

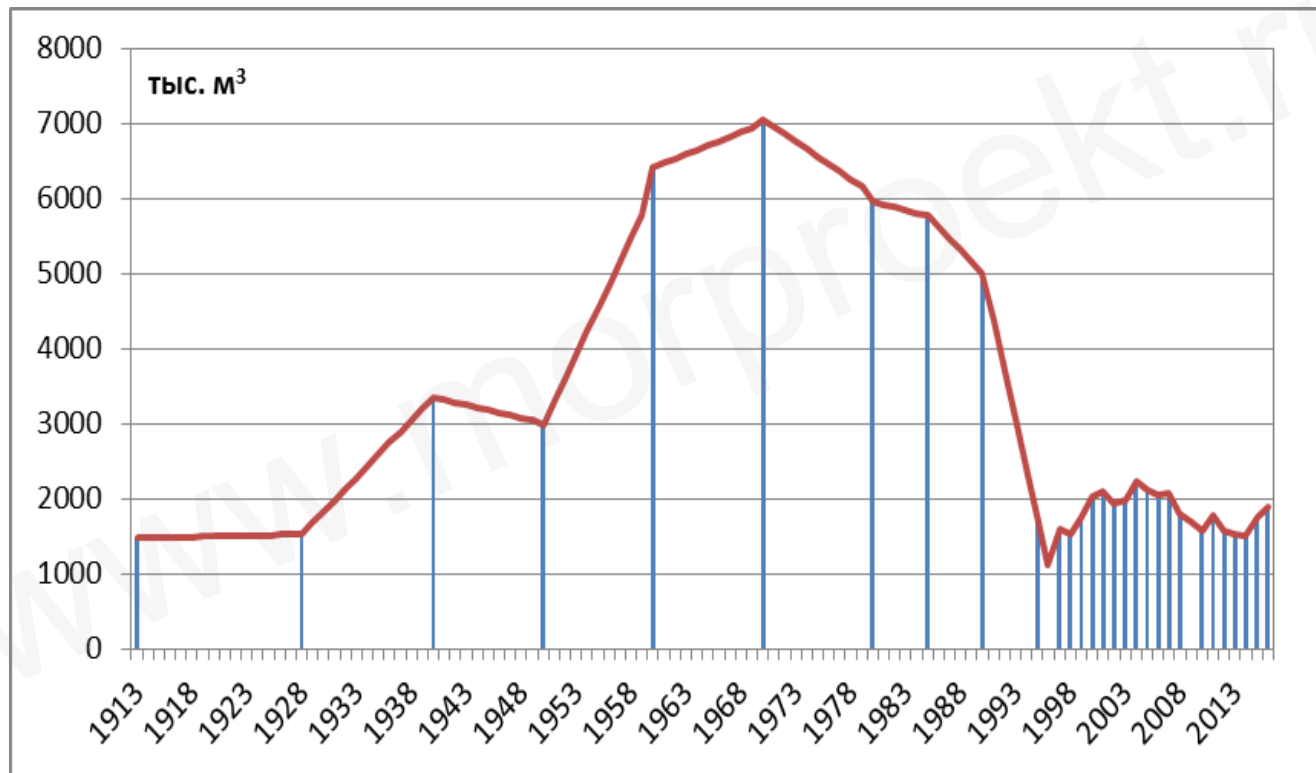


Куда и почему исчезли лесные порты?

Пример – порт Архангельск.

Сокращение производства пиломатериалов в Архангельской области

Динамика производства пиломатериалов в Архангельской области



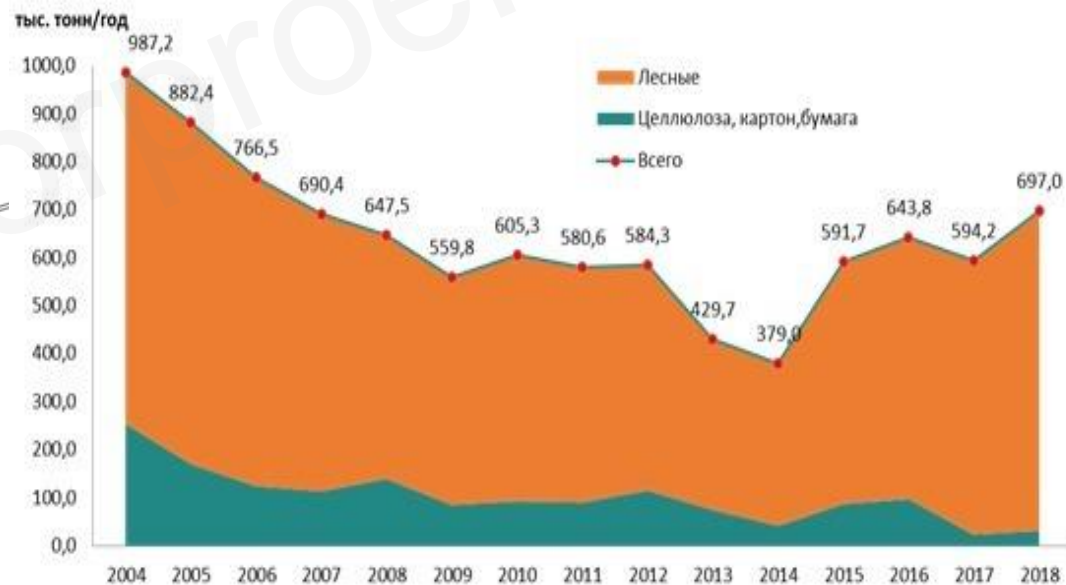
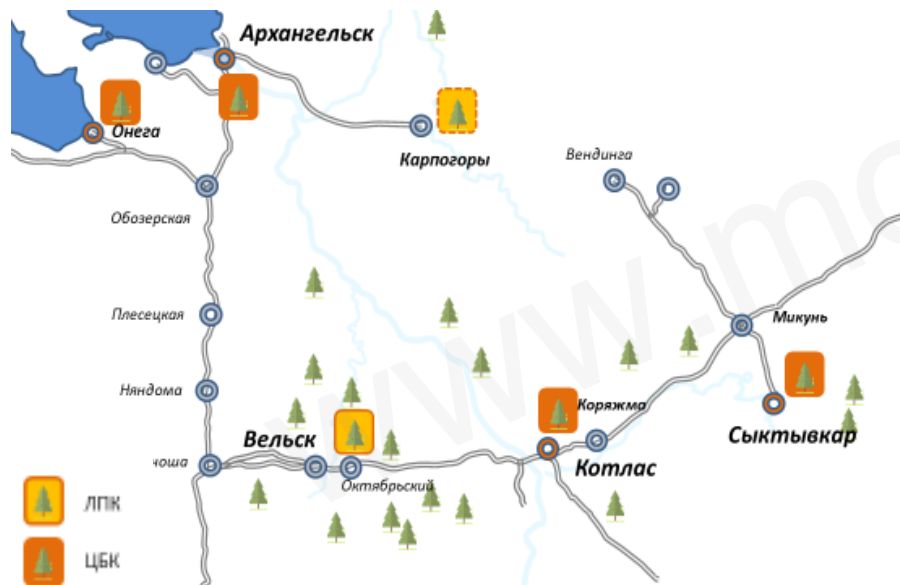
Куда и почему исчезли лесные порты?

Пример – порт Архангельск. Перераспределение грузопотоков

Все крупные предприятия- переработчики леса в регионе находятся на основных железнодорожных магистралях Северной железной дороги и основных речных маршрутах: Котлас-Архангельск, Сыктывкар-Архангельск.

Грузопотоки предприятий ЛЦПК и ЦБК Архангельской области перераспределяются с речного транспорта на железнодорожный.

Объемы перевалки грузов ЛПК и ЦБК через морской порт Архангельск



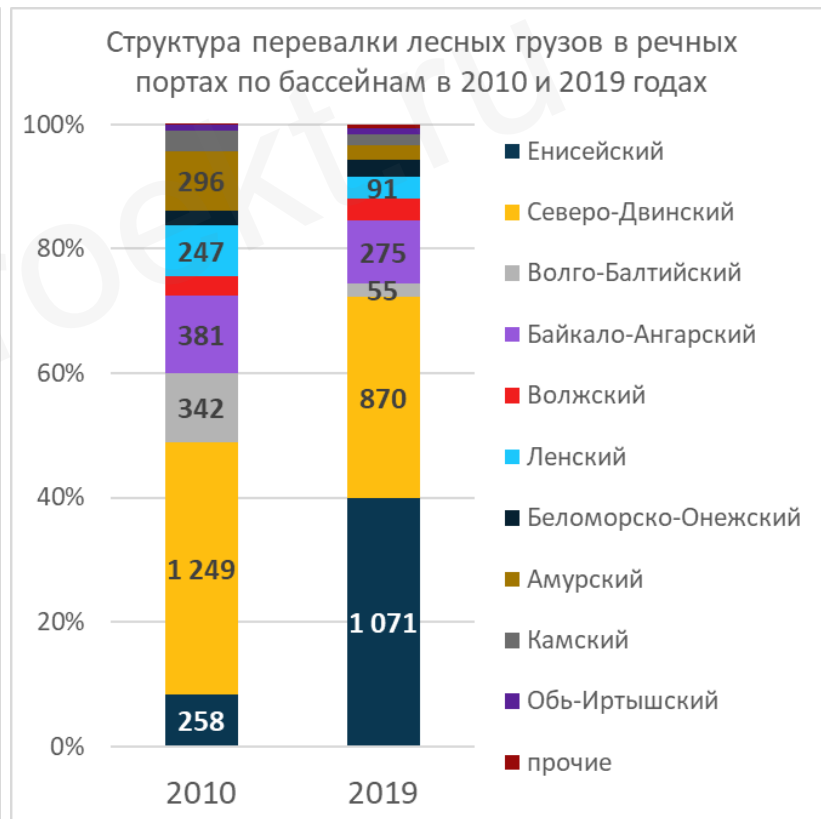
Динамика перевалки лесных грузов по портовым бассейнам РФ в 2005-2019 годах



Динамика перевалки лесных грузов в отдельных морских портах в 2005-2019 годах



Динамика перевалки лесных грузов в речных портах по бассейнам в 2010-2019 годах



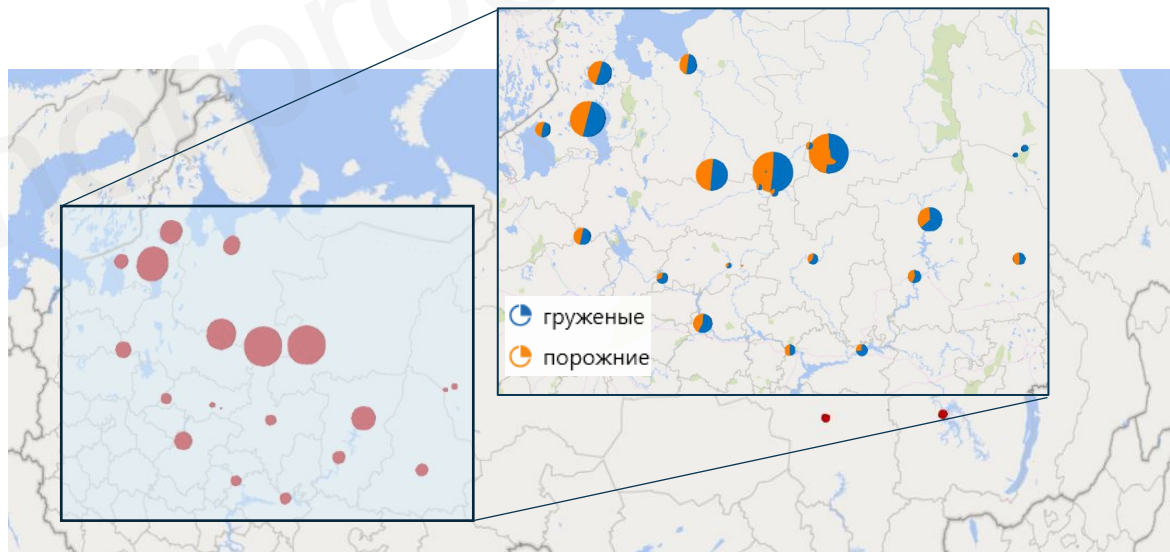
Часть 2. Контейнерные отправки лесных грузов. Логистика, которая у нас есть

Роль предприятий лесной и целлюлозно-бумажной промышленности в контейнерном грузообороте БП СПб

- Импорт утратил роль движущей силы контейнерного грузооборота БП СПб.
- Вместо этого растет доля предприятий ЦБК/ЛПК в грузе экспорта с 29% до 35%.
- Предприятия ЛПК/ЦБК получают по ж.д. порожние контейнеры с сухих портов (рост в 2,7 раза, до 205 тыс. TEU в 2019 году).



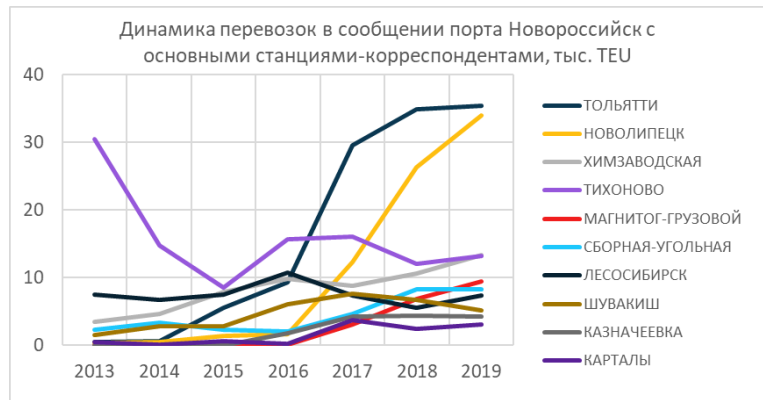
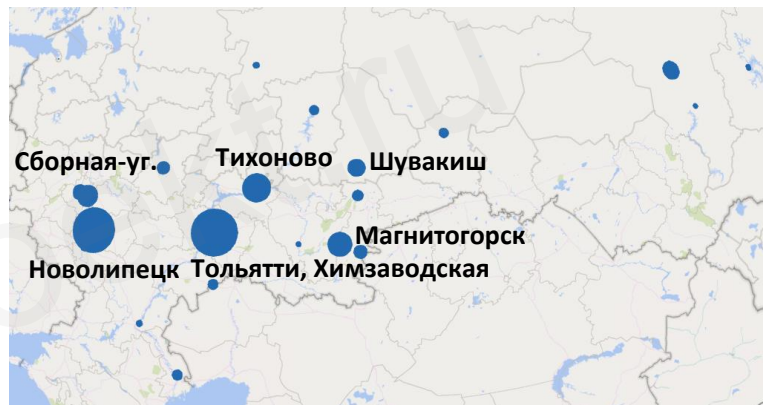
География предприятий ЦБК/ЛПК, осуществляющих ж.д. контейнерные перевозки в сообщении с БП СПб или сухими портами СПб



Порт Новороссийск – станции-корреспонденты

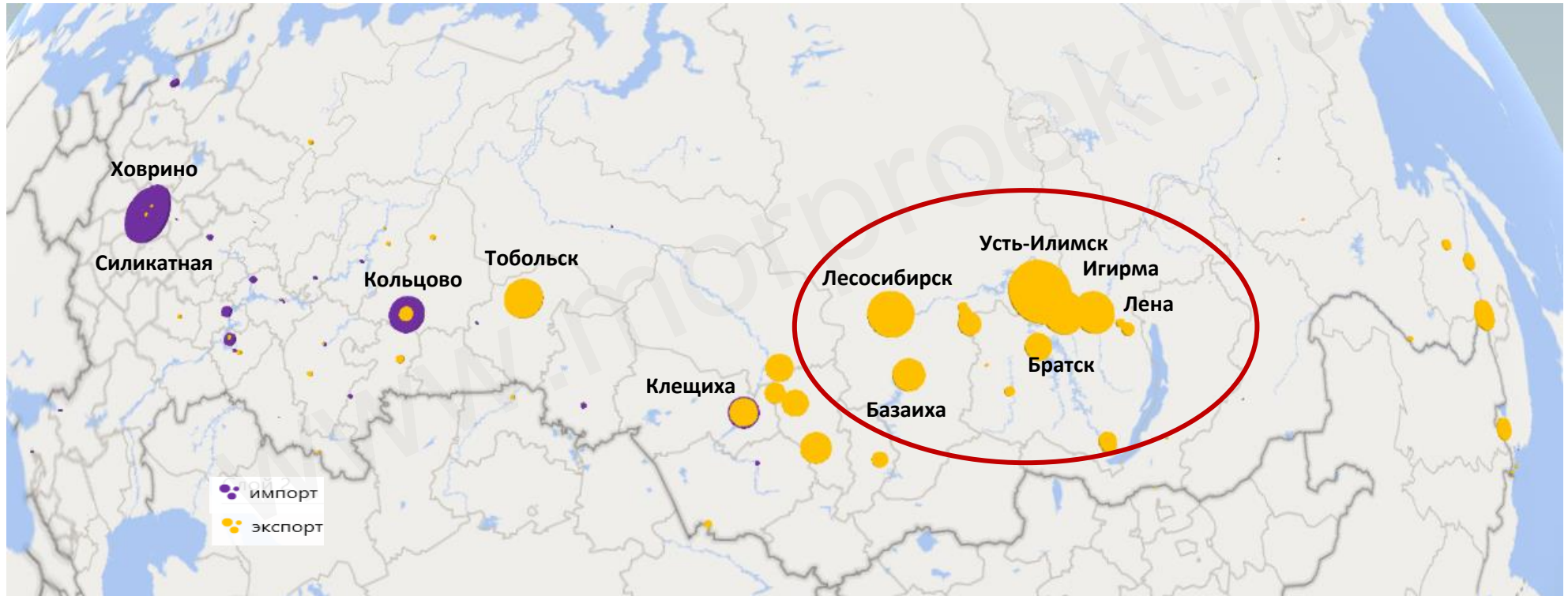
Объемы перевозок в порт по станциям-корреспондентам в 2019 году, тыс. TEU

Станция-корреспондент	Основные грузовладельцы	Объемы перевозок, тыс. TEU	в том числе:		Доля, %
			груз.	порож.	
ТОЛЬЯТТИ	«Автоваз», прочие	35	27	8	22%
НОВОЛИПЕЦК	ПАО "НЛМК"	34	17	17	21%
ХИМЗАВОДСКАЯ	ПАО "Куйбышевозот"	13	12	2	8%
ТИХОНОВО		13	9	4	8%
МАГНИТОГ-ГРУЗ.	ПАО "ММК"	9	5	5	6%
СБОРНАЯ-УГОЛЬН.	НАК "Азот" и другие	8	6	3	5%
ЛЕСОСИБИРСК	ЗАО "Новоенисейский лесохимический комплекс"	7	7	0	5%
ШУВАКИШ	предприятия лесной промышленности	5	3	2	3%
КАЗНАЧЕЕВКА	ОХК "Щекиноазот"	4	4	0	3%
КАРТАЛЫ	граница с Казахстаном	3	2	1	2%
Прочие		20	18	2	13%
Всего		162	118	44	100%



Станции – корреспонденты порта Владивосток по направлениям перевозок в 2019 году

Основные станции-корреспонденты порта Владивосток в 2019 году, размер пузыря соответствует объемам перевозок, тыс. TEU

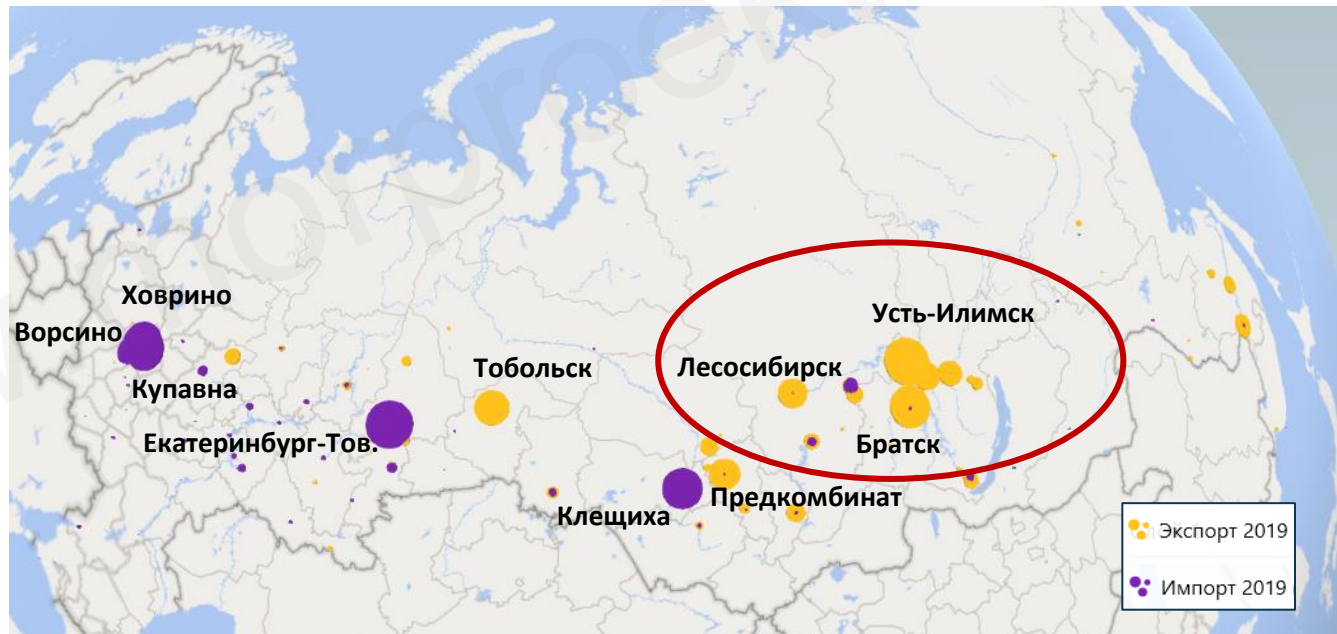


Основные станции-корреспонденты порта Восточный при контейнерных перевозках в 2019 году

- Ж.д импортных контейнеров из порта Восточный сильно концентрированы, на 5 основных станций-корреспондентов приходится 83% всего импорта.
- Основной экспорт – с предприятий лесной и целлюлозно-бумажной промышленности.

Основные станции –корреспонденты порта Восточный

Станция-корреспондент	Объем перевозок, тыс. TEU	Доля в 2019 году, %
УСТЬ-ИЛИМСК	15	16%
БРАТСК	12	12%
ТОБОЛЬСК	8	8%
ПРЕДКОМБИНАТ	6	6%
ЛЕСОСИБИРСК	6	6%
ИГИРМА	6	6%
ХАБАРОВСК 2	5	5%
ЛЕНА-ВОСТОЧ	4	4%
Прочие	36	37%
Всего	99	100%



В портах Дальнего Востока РФ активно используется схема работы с «сухими портами». Контейнеры вывозятся с портового терминала (как правило, автотранспортом) на внепортовый контейнерный терминал. С этого терминала контейнеры отправляются/получаются уже железнодорожным транспортом. Т.о., «сухой порт» – это как бы вынесенное «продолжение» портового терминала за границами порта. Далее рассматривается суммарный грузопоток дальневосточных портов и связанных с ними «сухих портов».

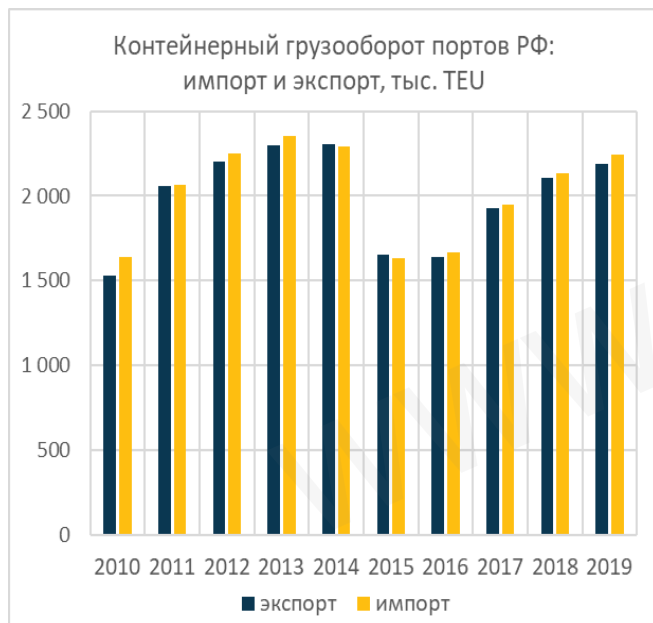
Тип станций-корреспондентов	Объемы перевозок, тыс. TEU	Доля, %
Терминалы Москвы, МО и Калужской области	280	31%
Терминалы прочих регионов	295	33%
Станции, обслуживающие ЛПК/ЦБК	125	14%
Станции, обслуживающие прочие производства	66	7%
Граница с Казахстаном	109	12%
Граница с Китаем	18	2%
Сухие порты БП СПб	10	1%
Европейские границы РФ	0	0%
Прочие направления	2	0%
Всего	905	100%

Основные станции-корреспонденты дальневосточных портов и связанных с ними «сухих портов» в 2019 году, размер пузырька соответствует объемам перевозок, тыс. TEU



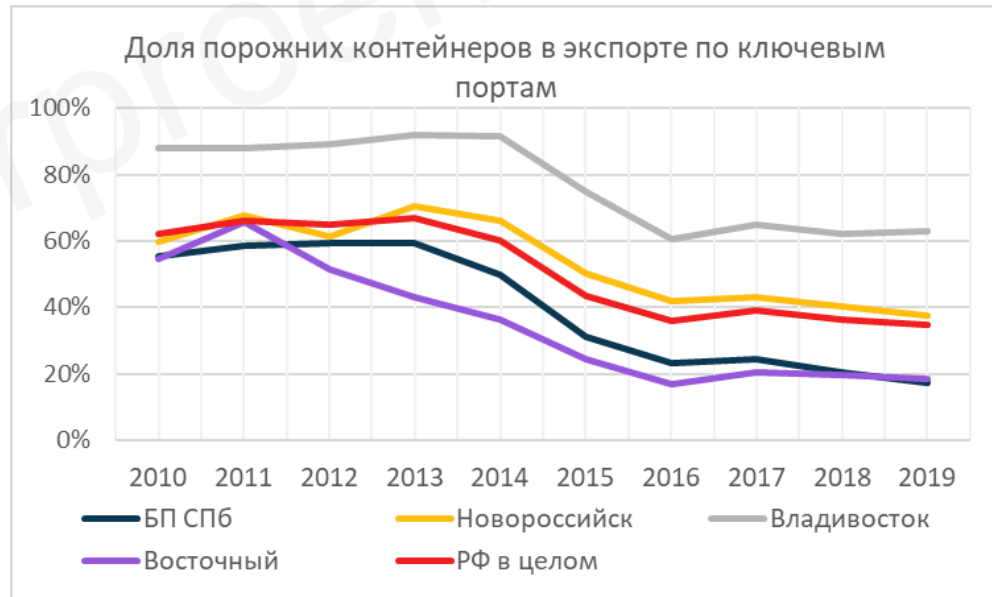
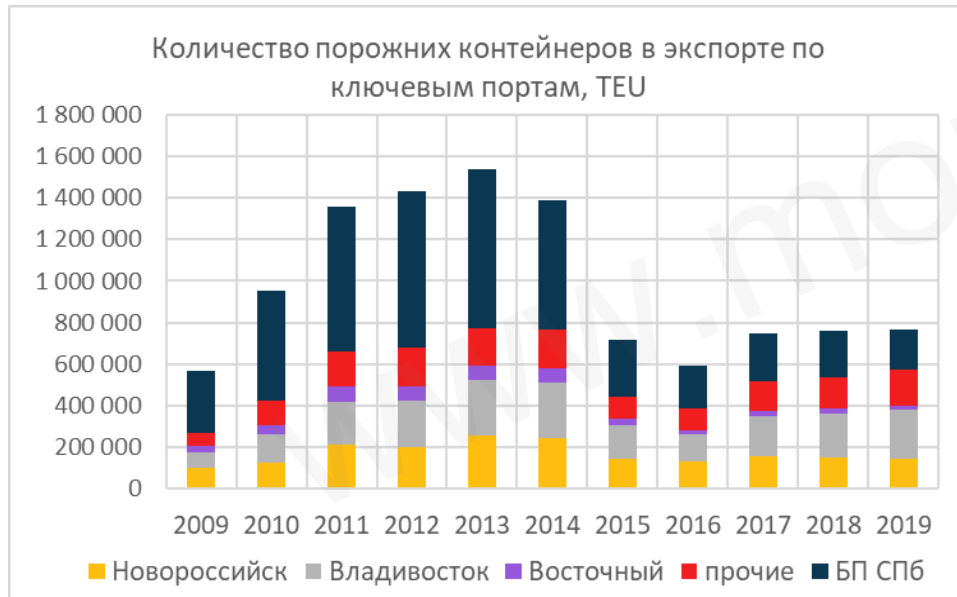
Контейнерный импорт и экспорт через морские порты РФ. Груженые и порожние контейнеры

- Экспорт и импорт в TEU примерно равны, но импорт всегда немного больше.
- С 2015 года сильно растет спрос на позиционирование порожняка: доля порожних в импорте выросла почти в 3 раза, объемы – почти в 5 раз с 35 до 150 тыс. TEU.
- В экспорте растет доля и количество груженых контейнеров. Доля порожняка снизилась с 62-67% до 35%.



Порожные контейнеры в экспорте через морские порты РФ

- До 2015 года очевидный лидер по экспорту порожняка – БП СПб. Это главный порт, обслуживающий Москву, экспорта для обратной загрузки не хватает. После 2015 года растет контейнеризированный экспорт из РФ, по всем портам снижается доля порожних в экспорте. Сейчас количество порожних в экспорте почти на одном уровне во всех ключевых портах (но не доля).
- Доля порожних контейнеров в экспорте выше всего у порта Владивосток, она снизилась с 84% до 61-64%, самая низкая доля – у портов Санкт-Петербург и Восточный.



Порожные контейнеры в импорте через морские порты РФ

- С 2015 года вырос спрос на позиционирование порожняка: доля порожних в импорте выросла почти в 3 раза, объемы – почти в 5 раз с 35 до 150 тыс. TEU.
- В абсолютных цифрах лидирует по импорту порожняка порт Санкт-Петербург, на втором месте – Новороссийск.
- Доля порожних контейнеров в импорте выше всего у Новороссийска – до 12-14%, ниже среднего – в дальневосточных портах.



Затраты на логистику зерна в России и у конкурентов

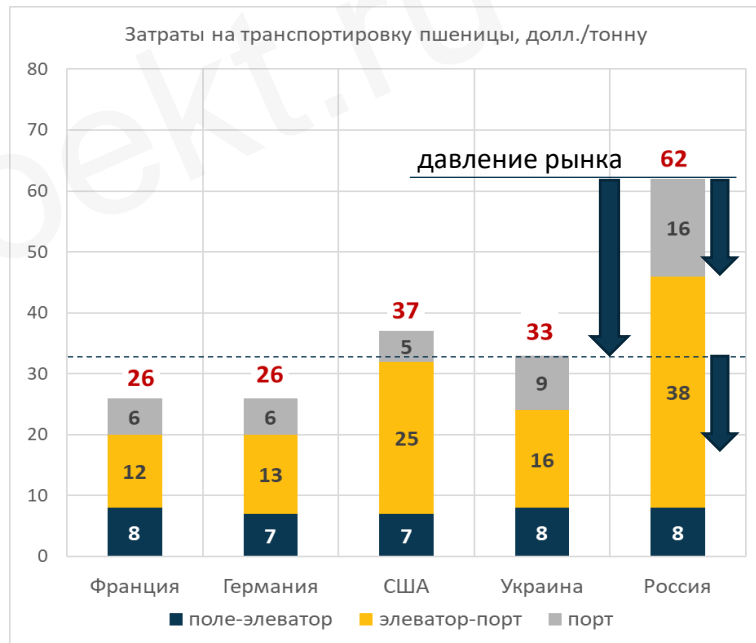
- По логистическим затратам в составе экспортной цены зерна Россия значительно уступает конкурентам.

Стоимость доставки зерна из Центральной России, из Поволжья до основных экспортных ворот на Юге без учёта перевалки в порту составляет порядка 2,5–3 тыс. рублей за тонну.

Источник: Российский зерновой союз, май 2018 года

Логистические издержки зашкаливают:

- Снижается конкурентоспособность российского экспорта
- Сокращается зона тяготения южных портов, ограничивается количество регионов, для которых эффективен экспорт
- При доставке в порт зерно ориентируется на автотранспорт
- Дефицит портовых мощностей позволяет портам диктовать цены
- Высокие цены в глубоководных портах дают шанс для речных портов и рейдовой перевалки на большую воду в порту Кавказ, а также для портов на Балтике
- Идет поиск экзотических путей экспорта (СМП)
- Вводится компенсация стоимости ж.д. перевозки зерна в порты для отдельных регионов



Источник: проект L.A.B. Logistics Agro Benchmark, по России – оценка МСТ по данным открытых источников

Часть 3. Технологии в логистике лесных грузов в мире. Логистика нашего будущего?



Пеллеты. Специализированный подвижной состав



Pinnacle Westview Terminal в порту Принс Руперт (Канада). Погрузка пеллет на суда дедвейтом до 75 тыс. тонн



Immingham Renewable Fuels Terminal



Погрузка пеллет в порту Рига (Латвия). Рижский универсальный терминал



North European Transport and Supply System

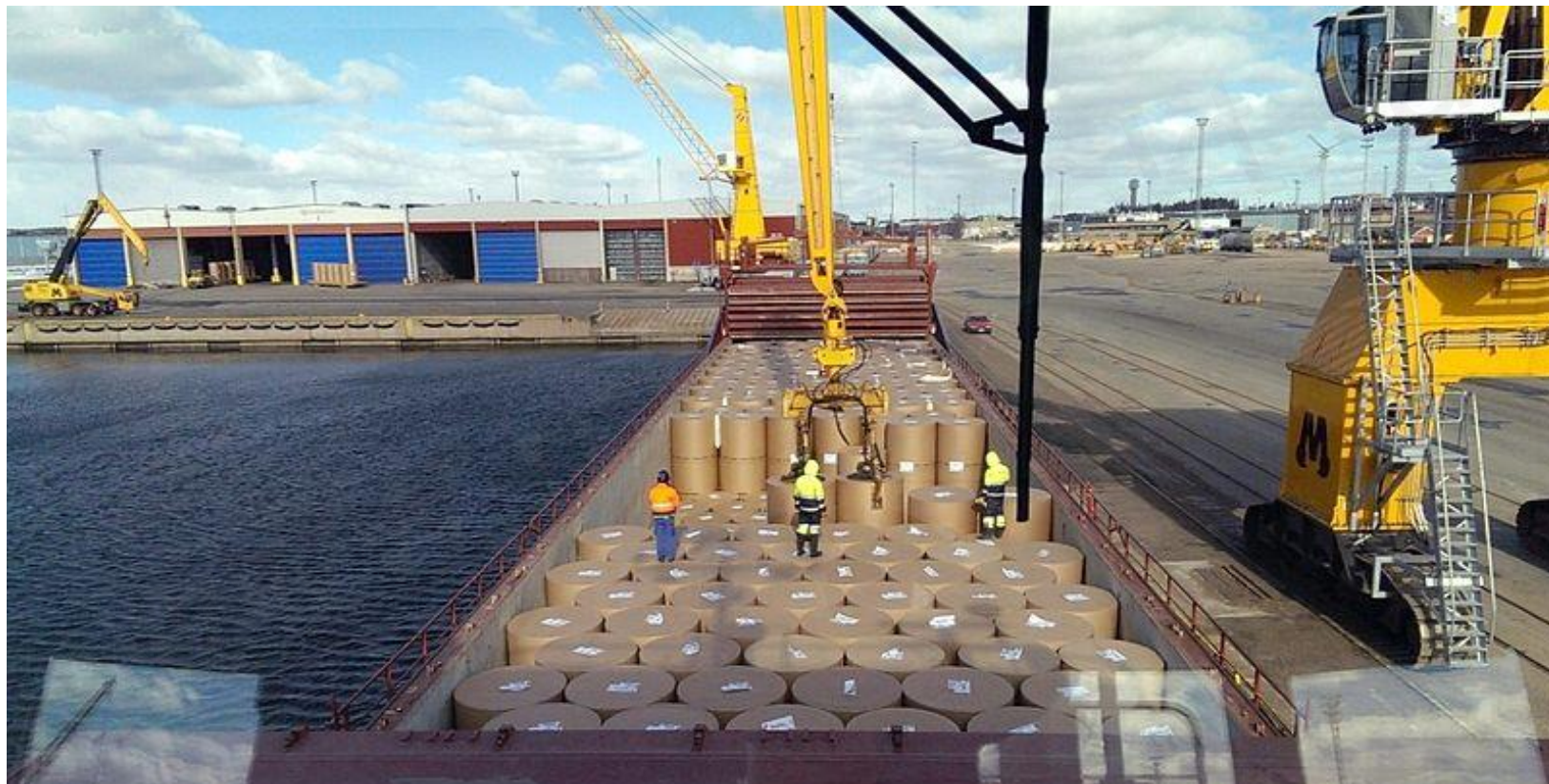


Специализированные терминалы





Погрузка бумаги в Хамине







SECU System: суда, терминалы, ж.д. перевозки

Tailor made SECU-Carrier

STORAENSO



Swedish cargo ship, Tor Selandia, made her maiden call into the new paper handling facility

The hub in Gothenburg

STORAENSO



SECU – Stora Enso Cargo Unit.
Это специализированный контейнер с
большей вместимостью и
грузоподъемностью.



Перспективы развития логистики лесных грузов

Контейнерные отправки лесных грузов – лишь один из сегментов логистики.

В мировой практике продукция лесной и целлюлозно-бумажной промышленности перевозится балком.

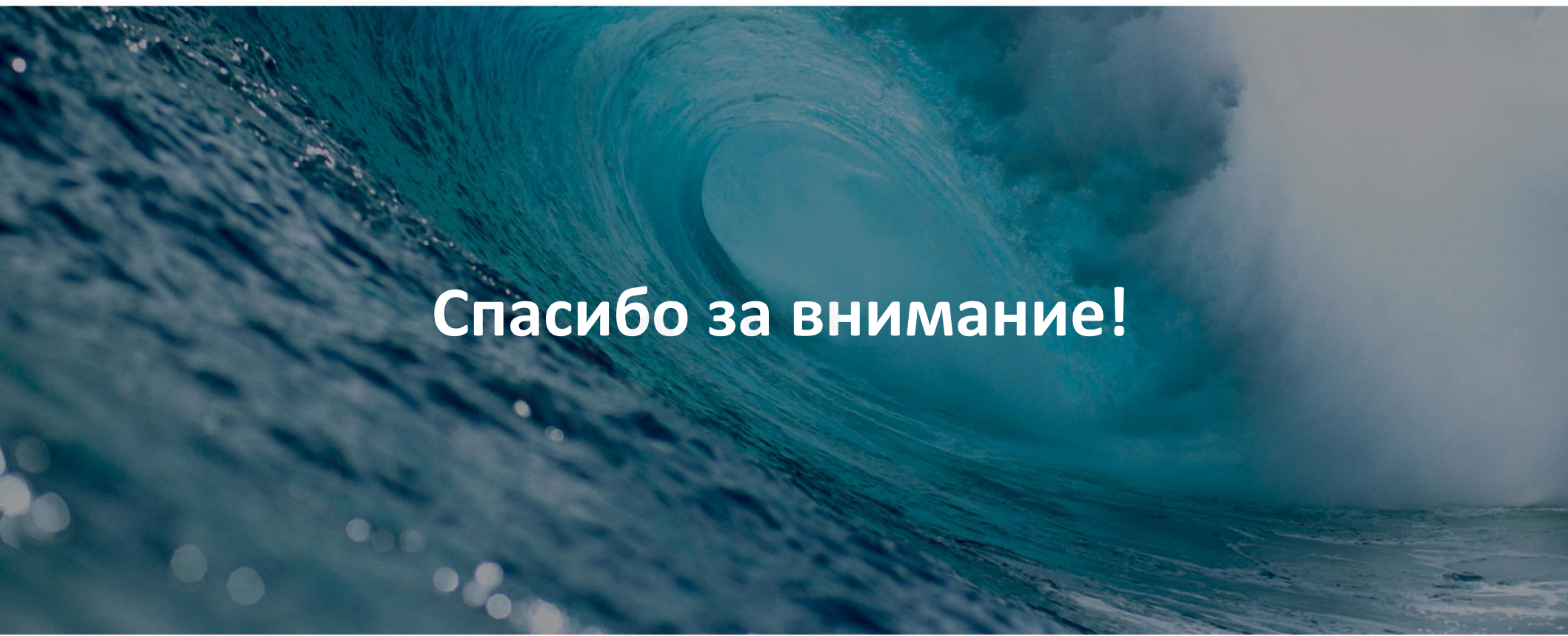
Эти технологии в России сейчас отсутствуют.

Лучшие практики в логистике лесных грузов – это:

- Специализированные технологии – терминалы, ж.д. и автотранспорт, морские суда
- Большие объемы
- Аффилированность логистов, перевозчиков и терминалов с грузовладельцами
- Бережная доставка, сокращение потерь, снижение затрат

Не только в Китае так грузят лес





Спасибо за внимание!