

О развитии контейнерного бизнеса в современной России

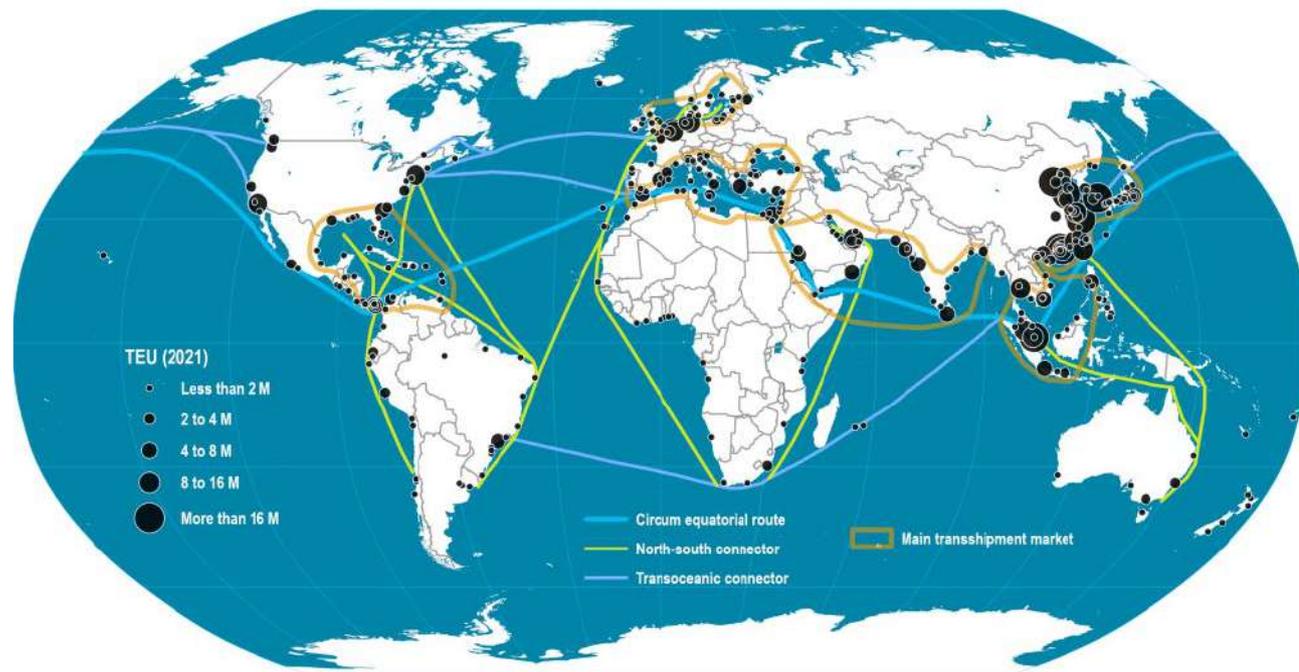
Гопкало Ольга
ООО «Морстройтехнология»

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.

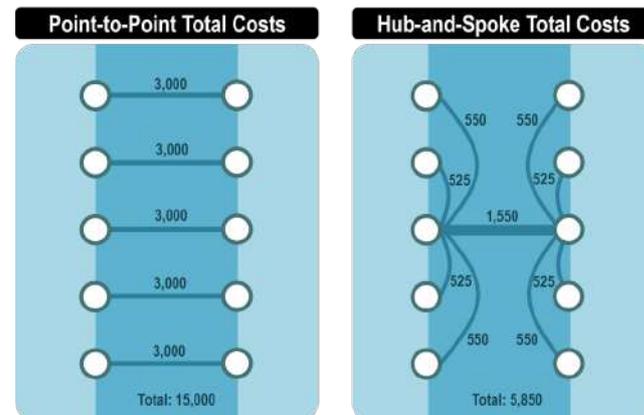


Мировая контейнерная система складывалась десятилетиями... Но все может измениться.



- Исторически развитие контейнерных перевозок шло от перевозок из порта А в порт Б к системе «хаб-фидер»;
- Формирование хабов помогает существенно сократить затраты;
- Торговые войны, атаки хуситов, глокализация... - **останется ли система прежней?**

Source: Adapted from Alexander Kuznetsov, Admiral Makarov State Maritime Academy, St. Petersburg, Russia.

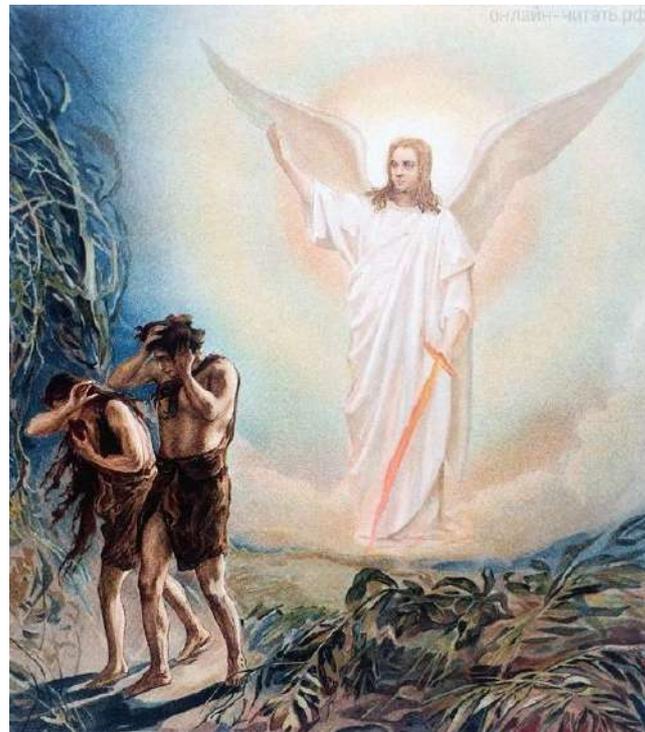
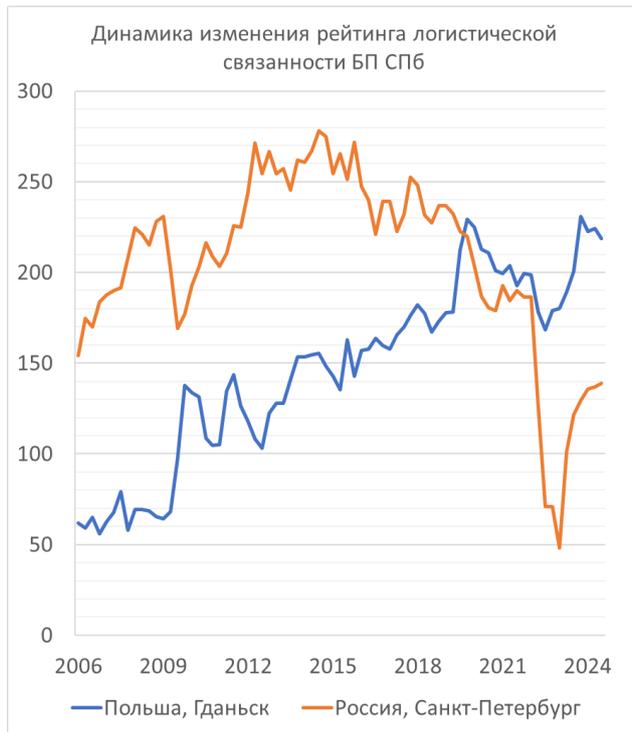


Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue (2022) Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge, 690 pages / 218 illustrations. ISBN 9780367331559.

БП СПб был частью мировой контейнерной системы – пока не перестал ею быть

- Еще до 2022 года на Балтике сформировался профицит контейнерных мощностей;
- Питер - был фидерным, стал океанским, но фидеры понемногу возвращаются;
- В СПб есть ограничения по размеру судов;
- Для океанских сервисов востребован крупный флот, но загрузка недостаточна.

До 2022 года порт Санкт-Петербург за счет большого количества терминалов, фидерных линий и связанности с крупнейшими хабами Европы выступал в качестве демпфера любых дисбалансов на рынке.

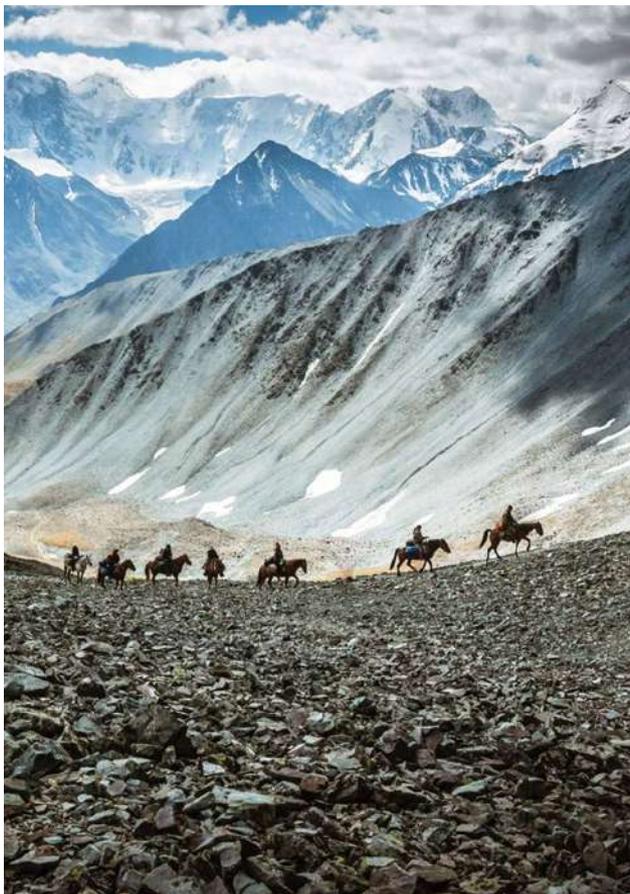


- Возвращение на российский рынок международных судоходных линий может многое изменить...



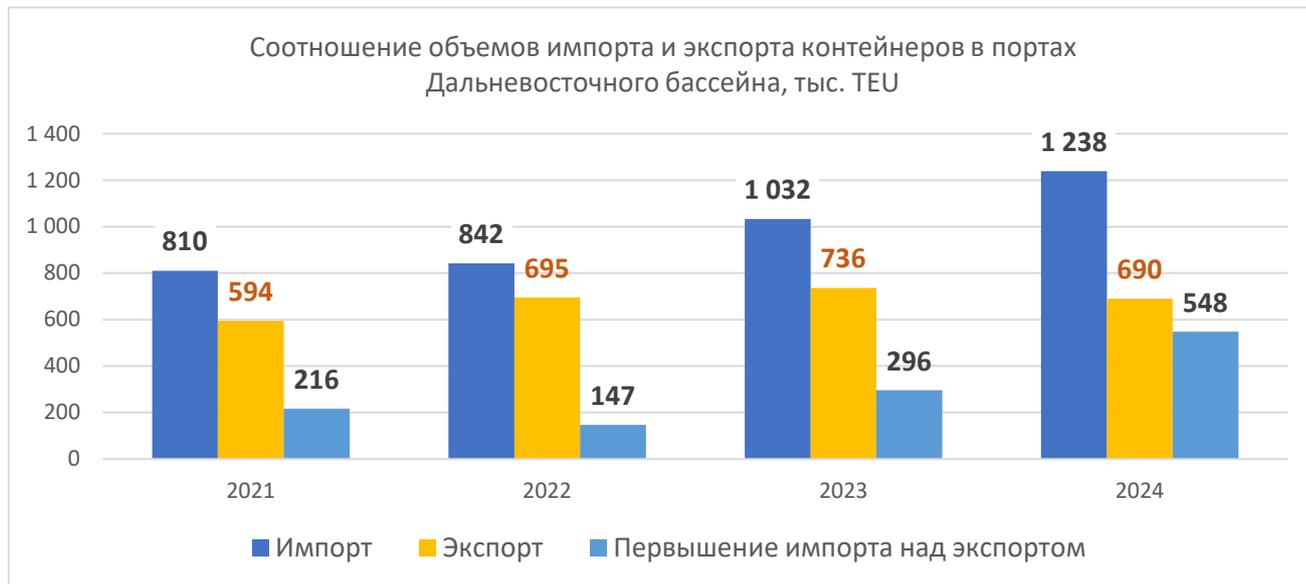
Порт Новороссийск – «был океанским, а стал фидерным» (ну почти)

- После строительства причала 38 появилась возможность приема судов океанского класса – 10 тыс. TEU (до этого 5-6 тыс. TEU).
- После сворачивания сервисов мировых контейнерных перевозчиков потребность в приеме Deep Sea исчезла. Консолидировать такую судовую партию ни в импорте, ни в экспорте невозможно.
- Работают прямые сервисы на Китай и Индию с флотом в среднем по 2000 TEU, а с 2024 года и 4000 TEU.
- Возможность работать с мелкими фидерными судами через порты Турции и Египта не стимулирует открытие большого количества прямых линий на Китай и Индию.



Причал №38 контейнерного терминала НУТЭП

- «Взрывной» рост, как у сверхновой: рост грузооборота на 27% в 2021 -2024 годах (на 571 тыс. TEU);
- Росли старые крупные терминалы и появлялись новые. Прирост по новым терминалам – более 300 тыс. TEU;
- Переход на мелкий флот также не повлиял критически на общую пропускную способность;
- К переполнению портовых складских площадок привели проблемы с вывозом по железной дороге;
- Критически нарастает дисбаланс импорта и экспорта, в 2024 году – более полумиллиона TEU.



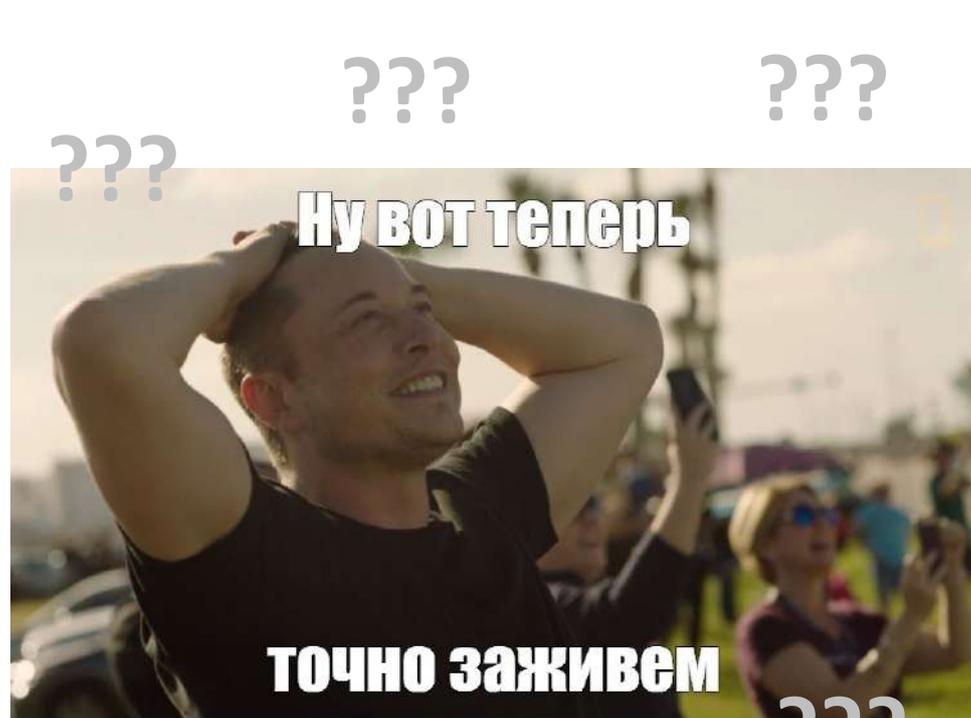
- В морских портах импорт контейнеров на 391 тыс. TEU превышает экспорт (2024 год).
- Невывезенные контейнеры превращаются в невозвратную тару. При средней стоимости контейнера 3000 долл./TEU, 400 тыс. TEU = **1,2 млрд долларов. Это – масштаб издержек.**
- Ограничения погрузки в экспортном направлении мешают восстановить баланс.
- БП СПб больше не является демпфером!
- Новороссийск частично принимает на себя избыточный порожняк, скопившийся в стране. Растет доля порожних в экспорте (с 33% до 48% с 2021 по 2024 год).



Ставка предоставления контейнеров в экспорте (отрицательное значение – доплата грузоотправителю)

Выдача	Кол-во	Размер	Китай	Турция	Индия
Москва	10	40HC	* - 1400 \$	* - 400 \$	* - 400 \$
Москва	241	20DC	* - 500 \$	* - 300 \$	* - 300 \$
Санкт-Петербург	28	40HC	* - 1400 \$	* - 400 \$	* - 400 \$
Санкт-Петербург	26	20DC	* - 400 \$		* - 300 \$
Екатеринбург	23	40HC	* - 1500 \$	* - 400 \$	* - 400 \$
Екатеринбург	44	20DC	* - 400 \$		* - 100 \$
Челябинск	1	40HC	* - 1700 \$	* - 500 \$	* - 500 \$

Снижение ставок и грузооборота в феврале – марте 2025 – постоянно или временно? К чему приведет?



или



Вывоз контейнеров в полувагонах усиливает дисбаланс грузопотоков, но продолжает восприниматься как оптимальное решение

- В 2024 году РЖД увеличило вывоз контейнеров с Дальнего Востока в полувагонах в 2 раза
- В декабре 2024 года вывоз контейнеров в западном направлении составил 3,54 тыс. TEU/сутки, из них 1,30 тыс. TEU/сутки – в полувагонах.
- По словам Михаила Глазкова (глава дирекции по управлению движением РЖД (ЦД)), для вывоза контейнеров с Дальнего Востока в полном объеме РЖД необходимо ежедневно отправлять 29 контейнерных поездов: 15 в полувагонах и 14 на фитинговых платформах.
- С целью максимального вывоза контейнеров с Дальнего Востока необходимо обеспечить вывоз 47 контейнерных поездов, из них 25 – в полувагонах и 22 – на фитинговых платформах (из презентации «Развитие контейнерных перевозок на сети РЖД» Заместителя начальника Центральной дирекции управления движением – Начальника управления движением Кужеля А. Л.).

Дилемма вагонетки

более 700 тыс. TEU
~ 10 млн т



почти 29 млн т угля

Проблема не в том, что контейнеры в полувагонах. Проблема в том, что едут они в основном в одну сторону.

15 поездов = 15*140 TEU = 2100 TEU/сутки = 743,4 тыс. TEU/год

ЖД инфраструктура оказалась не готова к переориентации грузопотока на Дальний Восток

- Ранее основной контейнерный трафик проходил по европейской части страны. В силу небольших расстояний, использовался автотранспорт.
- С переходом на ЖД транспорт резко возросла нагрузка не только на Восточный полигон, но и на МТУ.
- На тот момент у большинства операторов, кроме ООО «Логопер», отсутствовала внятная программа развития.

Ключевые станции, обслуживающие МТУ:

- Электроугли – 529 тыс. TEU
- Селятино – 282 тыс. TEU
- Силикатная – 211 тыс. TEU
- Белый Раст – 190 тыс. TEU
- Ворсино – 184 тыс. TEU*

*контейнерооборот за 2023 год



Станции Московского транспортного узла



Строительство терминальной инфраструктуры сдерживается множеством факторов

Получение технических условий (ТУ) на присоединение к ЖД

- В заявке на получение ТУ инвестор должен указать все будущие корреспонденции перевозок
- ЦФТО отправляет данные с корреспонденциями в ИЭРТ*
- ИЭРТ накладывает корреспонденции на карту загруженности перегонов, самые востребованные направления оказываются уже перегруженными
- Объемы не подтверждаются, соответствующие ТУ на запрошенный объём не выдаются

Требования таможи к терминалам ужесточаются

- Для работы с таможенным транзитом требуются отдельные ЖД пути в зоне ЗТК – отдельный ЖГФ, на котором можно обрабатывать только нерастаможенные контейнеры
- Либо работа с нарушениями и риском штрафов, либо неэффективные инвестиции в инфраструктуру терминала

Ставка рефинансирования 21% !!!

*ЦФТО - центр фирменного транспортного обслуживания; ИЭРТ - Институт экономики и развития транспорта



Питер Брейгель Старший.
Вавилонская башня



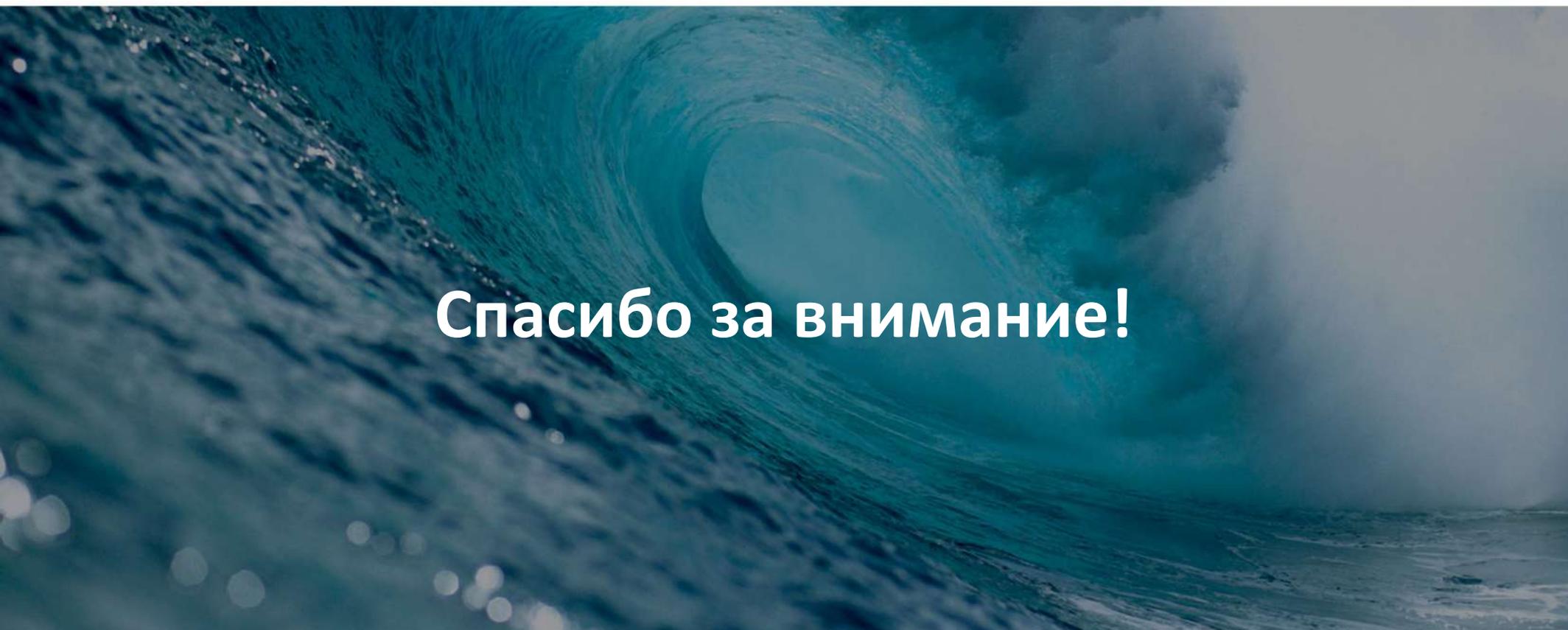
Пример интерактивных карт
загрузки инфраструктуры

- До 2022-го года положение РЖД в контейнерной транспортной системе было далеко от монопольного. РЖД с переменным успехом боролась за свою долю.
- В системе существовал предохранительный клапан, демпфер, который легко мог гасить любые волатильности рынка. Это порт Санкт-Петербург. Он настолько был встроен в мировую контейнерную систему и обладал таким запасом мощности, что легко мог переварить весь контейнерный внешнеторговый оборот России.
- С 2022-го года РЖД попали в ситуацию, когда они доминируют на рынке контейнерных перевозок. Фактически являются становым хребтом рынка.
- Оказалось, что железная дорога не готова к такой роли.
- Ни СМП, ни коридор Север-Юг в среднесрочной перспективе не спасут положение.



Тим Хильдебрандт. Атлант





Спасибо за внимание!