

ЮЖНЫЙ АКЦЕНТ РО-РО

В 2017 ГОДУ ОБЪЕМ НАКАТНЫХ (РО-РО) ГРУЗОВ, ПРОШЕДШИХ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ, СОСТАВИЛ 5,7 МЛН ТОНН, А ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА, ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ ОЦЕНКАМ, ПРЕВЫСИТ 6,5 МЛН ТОНН. НЕСМОТря НА ВПЕЧАТЛЯЮЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ОСНОВНОЙ ВКЛАД В ЭТОТ РОСТ ВНОСЯТ КАБОТАЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ТОГДА КАК ВОССТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОТОКОВ РО-РО ГРУЗОВ ПРОИЗОШЛО ЛИШЬ ЧАСТИЧНО. ФАКТОРОМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ РОСТ ПЕРЕВАЛКИ РО-РО ГРУЗОВ В ПОРТАХ РФ, СЕГОДНЯ ВЫСТУПАЮТ САНКЦИИ, А ТАКЖЕ НЕЖЕЛАНИЕ САМИХ СТИВИДОРОВ РАЗВИВАТЬ ЭТОТ СЕГМЕНТ В ПРИОРИТЕТНОМ ПОРЯДКЕ. ПОСЛЕДНЕЕ, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, СВЯЗАНО С НИЗКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ НАКАТНЫХ ГРУЗОВ ПО СРАВНЕНИЮ С КОНТЕЙНЕРНЫМИ ИЛИ ГЕНЕРАЛЬНЫМИ ГРУЗАМИ.

ВЫБОР ПОРТА ДЛЯ ИМПОРТА РО-РО ГРУЗОВ СЕГОДНЯ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ЕГО НЕДОРОГОЙ И БЕЗОПАСНОЙ ДОСТАВКИ ИЗ ПОРТОВ ВНУТРИ СТРАНЫ, А ВОВСЕ НЕ БЛИЗОСТЬЮ К МИРОВЫМ ЭКСПОРТЕРАМ АВТОТЕХНИКИ. В ВЫИГРЫШНОМ ПОЛОЖЕНИИ С ЭТОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ НАХОДЯТСЯ ПОРТЫ ЮГА РОССИИ, ДАЛЕЕ СЛЕДУЮТ ПОРТЫ БАЛТИКИ, ТОГДА КАК ПОРТЫ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА ОТЛИЧАЮТСЯ НАИМЕНЕЕ БЛАГОПРИЯТНЫМИ УСЛОВИЯМИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДАННОГО ТИПА ПЕРЕВАЛКИ.

ГАЛИНА МУЗЛОВА

Ро-ро (Ro-Ro) перевозки (от англ. roll-on/roll-off, буквально «вкатывай-выкатывай») предназначены для транспортировки накатных грузов — автомобилей, тягачей, сельхозтехники, прицепов, трейлеров и другого колесного оборудования, для погрузки на судно которого не требуется применять специализированную перегрузочную технику.

Ро-ро грузы перевозятся посредством ро-ро судов (ролкеров), к кото-

рым относятся баржи, паромы и грузовые корабли. Эти суда оборудованы наклонными въездами — рампами, по которым колесная техника заезжает на судно, а затем выезжает из него в порту прибытия. Судно ро-ро вмещает в себя меньший объем груза по сравнению с контейнерными судами, из-за чего перевозки данного типа считаются менее эффективными.

Кроме специализированных ро-ро судов распространение в мире получили гибридные суда, предназначен-

ные для одновременной перевозки контейнерных и накатных грузов. В мировом флоте насчитывается порядка 420 судов такого типа, более половины из них работает в Северной Европе и Средиземноморье. Основной объем ро-ро грузов в мире приходится на новые автомобили.

«Одна из проблем развития морской перевалки ро-ро грузов заключается в том, что эти грузы не являются привлекательными для стивидоров. Так, в Новороссийске (ОАО «НЛЭ») доля

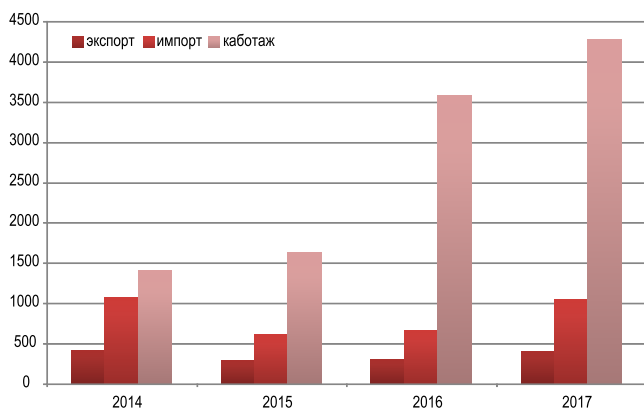


РИС. 1. ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ РО-РО ГРУЗОВ В ПОРТАХ РОССИИ, 2014-2017 ГГ. ИСТОЧНИК: АО «МОРЦЕНТР ТЭК»

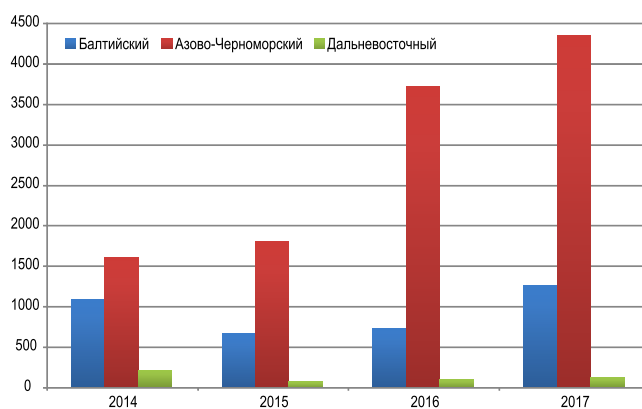


РИС. 2. ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ РО-РО ГРУЗОВ В ПОРТАХ РОССИИ ПО БАССЕЙНАМ, 2014-2017 ГГ. ИСТОЧНИК: АО «МОРЦЕНТР ТЭК»



продаж от перевалки ро-ро грузов составляет не более 2% объемов продаж стивидорных компаний», — поясняет Александр Булыгин, директор по продажам компании TMBC Logistics. По его словам, не являясь приоритетными, эти грузы занимают значительную часть площади, которая к тому же требует соблюдения особых требований по покрытию, освещению, охране и т.д. (эти затраты обычно несет экспедиторская компания).

ИСТОЧНИК РОСТА — КАБОТАЖ

Активизация рынка ро-ро перевозок грузов в России произошла в 2010 году под действием новой волны спроса. Точками роста стали Северо-Западный регион (порты Санкт-Петербург, Усть-Луга), где грузопотоки ориентировались на растущие в то время торговые связи с Германией и другими странами Европы, а также юг России (порт Новороссийск), с тяготением к торговле с Турцией и Средиземноморьем. Определенные перспективы с точки зрения развития данного типа перевозок получил и Дальневосточный регион, учитывая близость к Японии и Корее — крупным экспортерам автомобильной техники.

К 2014 году объем перевалки ро-ро грузов в портах России составил 2,9 млн тонн, а к 2017 году вырос более чем вдвое и достиг 5,7 млн тонн. В первом полугодии 2018 года объем перевален-

ных грузов составил 2,8 млн тонн, что на 17% больше показателя аналогичного периода предыдущего года, и при сохранении существующей тенденции объем перевозок по итогам уходящего года превысит 6,6 млн тонн.

Согласно статистике АО «Морцентр ТЭК», почти 75% объема ро-ро грузов, прошедших через порты России в 2017 году, приходилось на каботаж, 18% составлял импорт, 7% — экспорт. Интересно, что в 2014 году эта структура выглядела более сбалансированной — показатели составляли 49%, 37% и 14% соответственно. Иными словами, основной вклад в рост общего показателя в последние годы вносит рост каботажных перевозок ро-ро грузов, тогда как абсолютные объемы экспорта и импорта в 2017 году лишь восстановились до уровня 2014 года. Импорт ро-ро грузов при этом продолжает заметно доминировать над экспортом (рис. 1).

Если рассмотреть динамику перевалки данного вида грузов по бассейнам, то можно заметить, что наиболее активный рост происходил в портах юга. На Балтике был отмечен небольшой рост грузопотока, а на Дальнем Востоке — его снижение (рис. 2). И, наконец, основной вклад в рост показателя портов юга внес каботаж.

«Данный прирост всецело связан с паромными перевозками на Крым, — поясняет А.Булыгин. — Ранее данный сервис существовал (на линиях)

из Новороссийска в Севастополь, из Темрюка и Кавказа в Керчь. Очевидно, что Крым был основным источником спроса на паромные перевозки начиная с 2015 года».

«Восстановления рынка перевозок ро-ро грузов между Россией и другими странами, особенно странами Европы, сейчас не наблюдается. На это, в частности, указывает снижение частоты заходов в порты Балтики судов Finnlines и других крупных паромных линий», — подтверждает тенденцию Юрий Пятанов, директор компании-фрахтователя ООО «Транс-Эксим» и президент Ассоциации морских агентов и экспедиторов Калининградской области.

По его наблюдениям, о некоторой стабилизации можно говорить лишь по отношению к внутренним (каботажным) ро-ро перевозкам — на Балтике это в первую очередь перевозки по направлению Усть-Луга — Балтийск. Показательно в этом плане то, что ранее это была линия Усть-Луга — Балтийск — Засниц, однако работающий на ней паром «Петербург» с 2017 года не заходит в порт Засниц по причине отсутствия груза.

БАЛТИКА: РО-РО БЕЗ ЭНТУЗИАЗМА

На Балтике основные терминалы ро-ро грузов расположены в Большом порту Санкт-Петербург («Петролеспорт», «Морской рыбный >>



порт», «Моби Дик» и другие), ММПК «Бронка», портах Усть-Луга и Балтийск. Наиболее сильные позиции в регионе у «Бронки»: в 2017 году мощность терминала накатных грузов составила 130 тыс. единиц, при выходе терминала на полное развитие планируется увеличение мощности до 260 тыс. единиц.

По мнению экспертов, отличительная особенность рынка перевалки ро-ро грузов в портах Балтики заключается в высокой внутренней конкуренции. «В порту Санкт-Петербург происходит перераспределение ро-ро грузопотока в пользу «Бронки» на фоне конкуренции за грузопоток между «Бронкой» и «Петролеспортом». Однако «Бронка» не стремится сделать ро-ро перевалку своим стратегическим направлением по причине низкой маржинальности накатных грузов, предпочитая развивать стратегию сбалансированной грузоперевалки, включающей также контейнерные и генеральные грузы», — отмечает А.Булыгин.

Отсутствие приоритета ро-ро красноречиво демонстрирует «Морской торговый порт Усть-Луга», который с января 2018 года начал переваливать уголь на терминале «Юг-2», отказавшись от запланированной ранее работы на нем с ро-ро грузами. Ро-ро грузы, ранее перегружаемые на терминале, было решено перевести на автомобильно-железнодорожный паромный комплекс (АЖПК), и, по заявлению руководства порта, автомобильные паромы ро-ро с 2018 года

«МТП Усть-Луга» не обрабатываются. Топ-менеджеры объясняют такой выбор падением привлекательности ро-ро грузов, в первую очередь автомобильных, соответствующим снижением маржинальности бизнеса по их обработке и одновременным ростом спроса на перевалку угля — одного из приоритетных грузов на рынке морских перевозок.

Интересно, что при высокой внутренней конкуренции российские порты не могут и не стремятся составить серьезную конкуренцию прибалтийским соседям в данном сегменте — прежде всего Клайпеде и Вентспилсу, через которые проходят главные паромные маршруты региона. Такая ситуация, по мнению Ю.Пятанова, объясняется слишком разными условиями транзита и оформления ро-ро грузов. Так, основные стивидоры Большого порта Санкт-Петербург — «Морской порт Санкт-Петербург», «Морской рыбный порт», «Моби Дик» и «Петролеспорт», — хоть и занимаются транспортацией ро-ро грузов, но не делают на них особого акцента.

В октябре 2019 года на Балтике должен заработать еще один ро-ро терминал — в г.Пионерском Калининградской области. Его мощность составит до 90 тыс. единиц ро-ро грузов в год. Несмотря на то что порт Пионерский строится в большей степени с расчетом на пассажирские, а не ро-ро суда, это дополнительно обострит конкуренцию российских терминалов на Балтике.

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЮГ

В пределах Азово-Черноморского бассейна перевалку ро-ро грузов обеспечивают терминалы в «Новороссийском морском торговом порту» (НМТП), а также в портах Тамань, Туапсе, Кавказ, Темрюк, кроме того, предпринимаются попытки использования терминалов в портах Крыма. При этом терминалы, оборудованные исключительно для перевалки автомобилей, есть только в НМТП.

Оператором ро-ро терминалов в Новороссийске выступает компания ТМВС Logistics, которая предлагает припортовые и внутрипортовые мощности площадью свыше 35 тыс. кв. м для хранения и обработки автомобилей, оборудованные по стандартам PSA и Toyota. Внутрипортовые мощности консолидированы внутри терминалов НМТП (НЛЭ и НСРЗ) и способны принимать ро-ро суда осадкой до 10 метров и максимальной длиной судов до 200 метров.

В составе «Туапсинского морского торгового порта» (ТМТП) с 2010 года работает крупный специализированный терминал ро-ро, его расчетная пропускная способность составляет 304 тыс. тонн грузов на палетах в год. По информации ТМТП, с учетом заявок грузовладельцев, ограничений емкостей склада и инфраструктуры автодорог в г.Туапсе профицит пропускной способности терминала в 2018 году отсутствовал. Терминал ро-ро представляет собой целый комплекс, работающий на прием импортной турецкой сельхозпродук-

ции, ее технологическое накопление, хранение на складе и отгрузку на автомобильный транспорт, идущий внутрь страны. Доставка импортных грузов в порт осуществляется паромной линией Самсун (Турция) — Туапсе.

«Выбор порта — «точки входа» для импорта готовых автомобилей — сегодня в первую очередь зависит от стоимости наземной доставки до пункта назначения, эффективности таможенного решения и возможности прямой дистрибуции дилерам», — утверждает А. Булыгин из TMBC Logistics и приводит пример с тестовыми поставками в 2018 году автомобилей Subaru из Японии в Россию через три основных порта — Санкт-Петербург, Владивосток и Новороссийск, по результатам которых основной грузопоток пошел через Новороссийск.

По мнению игроков рынка, Новороссийск сейчас имеет серьезные конкурентные преимущества не только перед Владивостоком, но и перед Санкт-Петербургом: стоимость доставки ро-ро грузов из Новороссийска в Центральный регион меньше, чем из Санкт-Петербурга, хотя расстояние в первом случае втрое больше. Это в первую очередь связано с избытком порожних автобусов в ЮФО.

«На сегодняшний день Новороссийск — единственный глубоководный порт в ЮФО, и альтернативного порта, который мог бы взять себе часть объемов ро-ро грузов, в регионе нет, как и нет возможностей для расширения ро-ро терминалов в Новороссийске. Последние могут появиться лишь в случае, если порт Тамань в ближайшие 5-10 лет заберет «грязные» грузы у Новороссийска — произойдет высвобождение площадей, которые могут быть использованы для расширения контейнерных площадей, которые легко объединяются с комплексами по обработке автомобилей», — говорит А. Булыгин.

Вместе с тем, развитие международных ро-ро перевозок в южном регионе сегодня существенно ограничивают обстоятельства, связанные с политическими взаимоотношениями России с Украиной и Турцией, они же, по мнению экспертов, будут влиять на восстановление паромных перевозок и в среднесрочной перспективе.

Так, политический конфликт с Турцией 2015 года повлек за собой масштабные изменения грузопотоков в регионе. По данным TMBC Logistics, снижение грузопотоков из Турции в Россию на паромных линиях с 2015 по 2016 год составило около 30%, и этот объем до сих пор не восстановился.

События с присоединением Крыма к России в 2014 году вызвали цепную



реакцию появления множественных ро-ро сервисов из Новороссийска, Темрюка, Кавказа в порты Крыма, что отразилось на росте объема каботажных перевозок.

Однако действующие санкции со стороны Запада сегодня фактически лишили порты Крыма каких-либо перспектив для развития перевозок ро-ро грузов. Так, в середине ноября 2018 года имела место попытка запуска нового сервиса для перевозки цитрусовых из Турции через Керчь, но после выполнения первого рейса турецкой компанией администрация флага предупредила, что следующий судозаход закончится отзывом флага, и проект был остановлен. Как считают в TMBC Logistics, аналогично могут закончиться и подобные проекты с ро-ро перевозками.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Ро-ро терминалы на Дальнем Востоке расположены в портах Владивосток («Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП) и «Владивостокский рыбный порт»), Зарубино и Находка. Так, ро-ро терминал ВМТП (входит в транспортную группу Fesco), обслуживается судами Fesco Ro-Ro Line. Эта линия предоставляет регулярный сервис по перевозке автомобилей, строительной и специальной техники, генеральных и негабаритных грузов между портами Японии, Китая и российского Дальнего Востока. Кроме регулярных рейсов линия осуществляет дополнительные судозаходы в другие порты по заявке.

По словам руководства ВМТП, работа с импортной автотехникой относится к одному из приоритетных направлений деятельности компании. В последнее время отмечается тенденция роста объемов импортных ро-ро грузов, что связано в первую очередь с изменением курса рубля.

Между тем, несмотря на хорошие технические возможности и территориальную близость к дальневосточным производителям автотехники, ро-ро терминалы Дальнего Востока не получили большого развития и обслуживают на порядок меньше ро-ро грузов по сравнению с Балтикой и югом России. Причина сложившейся ситуации заключается в том, что доставка накатных грузов с Дальнего Востока по железной дороге в дилерские центры центральной части страны неэффективна в силу высоких затрат и высоких рисков повреждения автомобилей.

Определенные перспективы роста перевалки ро-ро грузов на Дальнем Востоке связаны с реализацией проекта «Большой порт Зарубино», который предполагает расширение существующего порта в бухте Троицы в Приморском крае, расположенного в непосредственной близости от границы с КНР. Планируется, что комплекс будет ориентирован главным образом на транзитные перевозки из северных провинций Китая в южные, в том числе и ро-ро грузов, также запланировано развитие транспортной наземной инфраструктуры. Первая очередь универсального морского порта будет запущена после 2020 года.

В целом по России перспективы дальнейшего развития морских ро-ро перевозок во многом связаны с отменой западных санкций. Оптимистично настроенные эксперты рассчитывают на восстановление этого рынка примерно через 5 лет. А на его развитие в будущем будут оказывать влияние такие факторы, как рост внешнеторговых отношений, особенно со странами АТР, общий объем экспорта и импорта автомобилей и другой автотехники, развитие транспортной инфраструктуры и логистики внутренних перевозок. ■