

Контейнеры вместо мазута



В начале 2008 года предприятие Tallinna Sadam (Таллинский порт) заключило договор о сотрудничестве с администрацией китайского порта Нинбо. На основе этого документа, который, однако, не является залогом будущего грузопотока из Китая, между администрациями портов был достигнут договор о намерениях по строительству контейнерного терминала в Мууге мощностью до 3 млн TEU в год. **Имеет ли этот проект под собой реальную основу?**

НАТАЛЬЯ ДОН

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



Мария Барабаш,
руководитель транспортного
департамента компании
Optim Consult

– Проект грузового порта в Таллине действительно амбициозный и в случае успешной реализации имеет хорошую практическую перспективу. Ведь его главным преимуществом является возможность сокращения сроков перевозки с 45 до 28 дней, при планируемой более низкой стоимости морского фрахта. На сегодняшний день путь контейнеров из Китая

в Россию зачастую лежит через Гамбург. Транспортный коридор через Муугу может стать альтернативным, более быстрым вариантом транспортировки грузов до российских пунктов назначения.

Наибольший интерес данный проект представляет для отправки контейнеров в Европу. Однако российское направление также может быть актуальным, особенно учитывая тот факт, что грузоотправитель выигрывает 17 дней на скорости перевозки. Ведь несмотря на проблемы со сроками обработки грузов в порту Санкт-Петербург российские компании по-прежнему активно его используют.

Теоретически идея железнодорожной транспортировки из Китая всего за 14 дней – отличная. Однако воплотить ее на практике – задача непростая, она сопряжена с множеством проблем, начиная от различий железнодорожной колеи и заканчивая вопросами обслуживания составов на российских железных дорогах. Также необходимо будет учитывать возможные досмотры во время транзитного следования груза по территории России.

АМБИЦИОЗНЫЙ ПРОЕКТ

В прошлом году контейнерооборот Таллинского порта составил 180,9 тыс. TEU, что было почти на 20% больше, чем в позапрошлом. Среди портов стран Балтии это третья позиция: традиционно лидировала литовская Клайпеда с 321,4 тыс. TEU, на втором месте была Рига с 211,8 тыс. TEU. За семь месяцев этого года в Таллине обработали 104,6 тыс. TEU, что на 1,7% больше, чем за аналогичный период прошлого.

Уровень контейнеризации в регионе считается достаточно высоким и ежегодно растет на 10–15%. Прогнозируется, что объемы грузов будут увеличиваться, и потому компании, связанные с перевалкой контейнеров Эстонии, готовятся к их обработке. Речь идет о грузах в контейнерах, предназначенных главным образом для России, ее дальних регионов и, конечно же, Москвы. В ожидании возможного потока из Китая на железной дороге, например, рассматриваются различные схемы по закупке фитинговых платформ. А в порту начато строительство нового терминала рядом с уже действующим и стремительно развивающимся Muuga CT, который не загружен пока еще даже наполовину: его производительность составляет почти 400 тыс. TEU, а переваливается едва ли 200 тыс. Осенью здесь сдастся в экс-

плуатацию новый узел стоимостью €5,8 млн – появится новый кран, который сможет одновременно обрабатывать состав с контейнерными грузами на четырех железнодорожных путях.

Но Таллин на основании договора о намерениях с портом Нинбо (расположен неподалеку от Шанхая, входит в пятерку крупнейших портов мира, мощность – около 10 млн TEU в год) решил составить конкуренцию действующему терминалу и всячески пытается привлечь китайских грузовладельцев. Безусловно, китайцы заинтересованы в перевалке своих грузов в одном из портов Балтии для обеспечения потребностей растущего рынка РФ. Тем более что 97% грузов следует из Китая и стран АТР именно морем. А налаженная железнодорожная транспортировка (в тестовом режиме поезд доходил до Латвии, например, за 14 дней) до портов Балтии через Казахстан по территории РФ – лишь перспектива. Китайские грузовладельцы и экспедиторы вряд ли готовы к препонам, которые существуют сегодня на межгосударственных границах и в пути следования поезда.

БЫТЬ В TALLINNA SADAM ТРЕМ ТЕРМИНАЛАМ

В Эстонии контейнерные грузы переваливаются главным образом в



порту Мууга, на терминале компании Mica ST. По данным руководителя по связям с общественностью Таллинского порта Свена Ратассеппа, контейнерные грузы в Южном порту Палдиски незначительны.

В 2008 году и в Силламяйском порту приняты решения развивать контейнерные перевозки. По словам коммерческого директора многофункционального силламяйского терминала SilSteve Тынну Леппа, строительство объектов ведется в ускоренном темпе. Планируется, что терминал будет сдан в эксплуатацию в конце 2009 года, его проектная мощность составит 400–800 тыс. TEU.

Как видим, в Эстонии сейчас активно готовятся к грузопотокам в направлении Запад – Восток (Восток – Запад становится все менее насыщенным, перевалка нефтепродуктов (преимущественно мазута) из РФ постепенно сокращается). И на этом фоне столь крупный и широко освещаемый проект, конечно, находится в центре внимания специалистов.

Как рассказал С. Ратассепп, в строительство первой очереди нового терминала в восточной части порта Мууга мощностью 550 тыс. TEU планируется инвестировать \$85,2 млн, объект сдадут в эксплуатацию в конце 2009 года. В ходе работ появятся новые причалы длиной 400 м, а территория терминала расширится до 27 га. Суммарная мощность нового объекта – 3 млн TEU в год. По данным портовиков, в строительстве предусмотрены инвестиции в размере \$220 млн. Весь комплекс завершат к концу 2010-го или началу 2011 года.

А ЕСТЬ ЛИ ВЛАДЕЛЬЦЫ У ГРУЗОВ?

Итак, договор о намерениях с китайцами подписан, правда официальных переговоров с китайскими грузовладельцами никто в порту еще не проводил. По данным экспертов, пред-

ставители мировых линейных операторов пока скептически оценивают перспективы перевалки заявленных объемов через новый терминал в Таллинском порту. «Если построят распределительный центр, то, скорее всего, китайцы станут работать в системе «море – море», – считает председатель правления Ассоциации логистики и транзита Эстонии Андрус Куусман. – Грузы из Таллина смогут отправляться либо в Европу, либо в Россию». Совершенно противоположное мнение члена правления Mica ST Сергея Артемова. Он считает, что в ближайшей перспективе грузы в цепочке «море – море» в РФ вряд ли пойдут, так как порт Санкт-Петербург не справляется с существующим потоком. Можно, конечно, разгружать океанские суда в Таллине на новом терминале, который будет принимать большие партии и отправлять далее грузы в Усть-Лугу, но тогда путь в 10 часов не станет выгодным грузовладельцу. «Такая логистика потребует еще одного стивидора, еще одного агента – слишком дорогая цепочка», – полагает С. Артемов.

ПАРОХОДОМ, ПОЕЗДОМ, МАШИНОЙ

Транспортироваться «ящики» из Эстонии вполне могут поездами или автомобилями. В настоящее время большая часть грузов уходит в Россию именно на машинах, очереди на эстонско-российских КПП постоянно растут, что для больших объемов будет однозначным препятствием из-за длительных простоев. А вот в Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога, ЭЖД) дополнительное количество грузов будут только рады. В 2007-м поездом из Таллина в столицу России и Казахстан было отправлено 16,31 тыс. TEU. За семь месяцев этого года уже ушло 13,41 тыс. TEU (205 вагонов в неделю), что на 50% больше, чем за аналогичный период годом ранее (поезда отправляются в

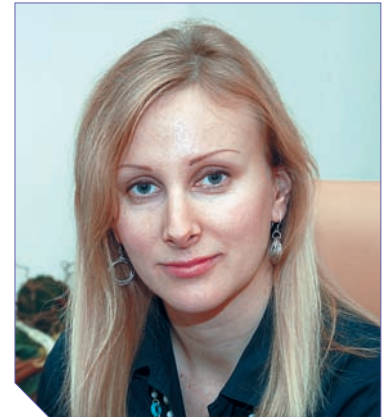
Москву уже два раза в неделю, в Казахстан – раз в месяц).

Правда, существует проблема обратной загрузки: нет импорта и состав возвращается в эстонскую столицу порожним. Об этом обстоятельстве постоянно напоминают экспортеры, связанные с контейнерным бизнесом в странах Балтии. По их мнению, даже заявка на 1 млн TEU в год звучит слишком амбициозно, не говоря уже о 3 млн.

Да и где они, эти желающие работать в Эстонии китайские грузовладельцы? Станут ли практические китайцы развивать свой бизнес в стране, в которой столь нестабильна политико-экономическая ситуация? Ведь не секрет, что после известных событий весной 2007 года экономика Эстонии находится в рецессии; грузооборот Таллинского порта сократился на 40%, объемы Эстонской железной дороги упали на 30–35%.

Есть и еще один фактор. Пресс-секретарь ЭЖД Урмас Глазе рассказал, что сегодня инфраструктура порта не готова к обработке крупных партий контейнерных грузов. «В Мууге нет возможности загружать у причала весь состав одновременно, нам приходится загонять на пути вагоны партиями – и так до полной загрузки», – сообщил У. Глазе. Правда, стоит отметить, что в ближайшее время на терминале планируется удлинение железнодорожных путей до требуемой длины. Кстати, портовики полагают, что железная дорога – чуть ли не самый важный элемент цепи в эстонско-китайском проекте. С. Ратассепп открыто заявил, что лучший вариант доставки контейнеров до Москвы или Санкт-Петербурга – поездами. Однако, как известно, инфраструктура непосредственно на терминале – проблема стивидора, которому для решения подобной задачи необходимо расстаться с десятком миллионов долларов.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



Ольга Денщикова,
директор по маркетингу
Национальной контейнерной
компании

– В будущем, по мере реализации заявленных проектов в портах Усть-Луга и Санкт-Петербург, необходимость импортировать контейнеры для российского рынка через порты Прибалтики отпадет. Весь контейнерный поток, предназначенный для российского рынка, будет следовать через отечественные порты. Возводимые в Эстонии перевалочные мощности смогут конкурировать лишь с терминалами Эстонии, Литвы, Латвии Финляндии и, возможно, Польши.

Важно помнить еще и о том, что будущее проекта в порту Мууга невозможно без трехстороннего договора таможенников и администраций железных дорог Китая, России и Эстонии. И в этом направлении никто не сделал еще ни одного шага. 🌐

