



Светлана Никулина,
к.э.н., АНО «Дирекция по развитию
транспортной системы Санкт-Петербурга
и Ленинградской области»,
начальник Финансово-экономического
управления



Александр Гапочка,
АНО «Дирекция по развитию транспортной
системы Санкт-Петербурга и Ленинградской
области»,
ведущий специалист Управления по ГЧП
и внешним связям

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ:

ИНСТРУМЕНТЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Аннотация. Транспортировка грузов в контейнерах превратила порты в многофункциональные транспортные узлы. Единая специализация, наличие одного хинтерланда, появление новых крупных участников рынка на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области – все это не могло не сказаться на конкуренции в отрасли. Цель данной статьи – выявить инструменты повышения конкурентоспособности контейнерных терминалов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Для достижения данной цели определены текущее состояние и перспективы развития контейнерного бизнеса в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Ключевые слова. Порты, регион Балтийского моря, контейнерные перевозки, контейнерный бизнес, логистика.

Annotation. Transportation of cargo in containers turned ports into multifunctional transport nodes. Sole specialization, existence of single hinterland, emergence on the St. Petersburg and Leningrad region container market of strong newcomers – all this influenced greatly the competition level in the industry. The goal of the article is to set out the ways of raising regional container terminals competitiveness. For this purpose current status and prospects of development of container business in St. Petersburg and Leningrad region will be defined.

Key words. Ports, Baltic region, container transportation, container business, logistics.

1. Введение. История вопроса

Контейнерные перевозки получили распространение еще в Советском Союзе. В 1970-х гг. для перевозки контейнерных грузов в СССР было приспособлено более 1200 железнодорожных станций и подавляющее большинство морских и речных портов [11]. После распада страны значительная часть портовых мощностей оказалась за пределами России. Особенно это коснулось Балтийского региона, где РФ потеряла такие крупные порты, как Клайпеда, Рига, Таллин, Вентспилс. Система постепенно

трансформировалась, стала возрастать роль внешнеэкономической деятельности в грузовых перевозках Российской Федерации. Рост сырьевого экспорта (нефть, нефтепродукты, уголь, удобрения) шел в ногу со стремительным увеличением импорта, перевозимого преимущественно в контейнерах (товары потребительского назначения, стройматериалы). Вкупе с общемировым трендом на рост контейнеризации объемы линейных перевозок в России ежегодно увеличивались на порядки.

При этом в 2000 г. контейнерный грузооборот российских портов составил всего 439 тыс. TEU: значительная

часть грузов проходила через соседние терминалы прибалтийских стран и Финляндии [1]. В связи со стремительным ростом импорта в начале «нулевых» Санкт-Петербург и Ленинградская область столкнулись с дефицитом контейнерных мощностей для перевалки импортных грузов.

Тем не менее основа для развития контейнерного бизнеса к этому времени уже сложилась. В регионе функционировали важнейшие универсальные и специализированные морские торговые порты страны:

- Большой порт Санкт-Петербург, включая портовые мощности в Ломоносове и Кронштадте;

- морские порты Выборг и Высоцк, расположенные на территории Ленинградской области.

Отечественные контейнерные терминалы изначально развивались на базе универсальных портов, так как специализированных контейнерных до строительства Усть-Лужского контейнерного терминала (УЛКТ) на Северо-Западе РФ не было¹.

В результате специализации портов Выборг и Высоцк на перевалке угля, нефти и нефтепродуктов единственным портом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, принимающим контейнерные грузы стал Большой порт Санкт-Петербурга. С 2011 г. вторым портом в регионе стал Морской торговый порт Усть-Луга.

Общий грузооборот морских торговых портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за тот же период увеличился почти в 10 раз: со 22,6 до 218,1 млн тонн. В 2015 г. доля грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем грузообороте морских портов Российской Федерации составила 32%.

В настоящий момент через порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходит основной поток сухих контейнерных грузов (52% от общего объема перевалки в морских портах РФ в 2015 г.) и грузов в рефконтейнерах (52%).

Большой порт Санкт-Петербург является самым крупным портом в России по объему перевалки контейнерных грузов: через него проходит 44% всех контейнеров, перегружаемых в морских портах РФ (рис. 1).

Контейнерный грузооборот Большого порта Санкт-Петербург в 2015 г. составил 1715 тыс. TEU, что ниже предыдущего года на 28% (2375 TEU в 2014 г.). Основными компаниями перегрузки контейнеров в Большом порту Санкт-Петербург являются: ЗАО «Первый контейнерный терминал» – 577,6 тыс. TEU (-38,6%), ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» – 398,0 тыс. TEU (+2,7%), ОАО «Петролеспорт» – 376,3 тыс. TEU (-42,8%), ООО «Моби Дик» – 168,8 тыс. TEU (-25,8%) (рис. 2). Доля этих компаний составила в 2015 г.

¹ Усть-Лужский контейнерный терминал – первый глубоководный контейнерный терминал на Северо-Западе России. Начало работы – 2011 г.

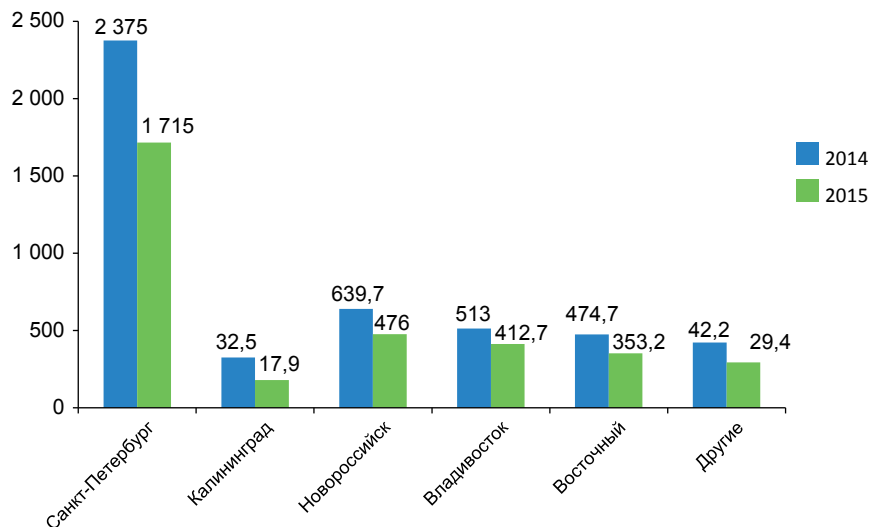


Рисунок 1. Грузооборот контейнерных грузов в морских портах России в 2015 г., тыс. TEU

Источник: Ассоциация морских торговых портов.

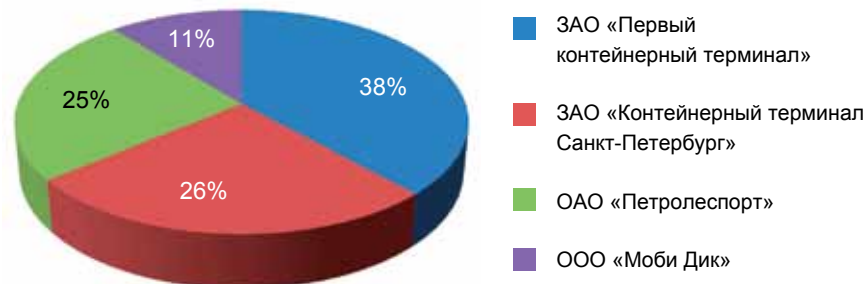


Рисунок 2. Структура контейнерного грузооборота терминалов в Большом порту Санкт-Петербург (2015), тыс. TEU

38,5% от общего количества перегруженных контейнеров в морских портах России.

2. Становление контейнерного бизнеса в портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области

В конце 1990-х гг. большая часть импортных контейнерных грузов региона Балтийского моря проходила через специализированный терминал – третий грузовой район Большого порта Санкт-Петербург. После модернизации комплекса в 1998 г. и расширения мощностей терминал продолжил операционную деятельность как ЗАО «Первый контейнерный терминал» (ПКТ).

К 2000 г. в результате приватизации активов и скупки акций у работников контроль над АО «Морской торговый порт Санкт-Петербург» отошел к британской компании First Quantum, представляющей интересы В. Южи-

лина и А. Кобзаря. В 2002 г. началось репрофилирование мощностей ОАО «Петролеспорт», основанного как специализированный терминал по перевалке лесных грузов, на контейнерах.

В результате скупки транспортными холдингами профильных портовых активов происходил активный процесс формирования ключевых игроков контейнерного рынка. Обратной стороной стал передел всего стивидорного рынка Санкт-Петербурга и Ленинградской области: непрофильные для контейнерного рынка активы были проданы другим заинтересованным сторонам – экспортерам и грузовладельцам.

Борьба российских транспортных холдингов за контейнерные терминалы не случайна. Несмотря на невысокую долю контейнерных грузов в количественном выражении, их стоимость на 1 тонну значительно превосходит другие типы грузов, и контейнеры относятся к сегменту вы-

Таблица 1.

Крупнейшие стивидорные компании Большого порта Санкт-Петербург

Наименование компании	Номера причалов	Номенклатура грузов
ЗАО «Первый контейнерный терминал»	82–87	Контейнеры, рефконтейнеры
ЗАО «Петербургский нефтяной терминал»	112А, Б, В, ПНТ–1–4	Дизельное топливо, мазут
ОАО «Петролеспорт»	42-48	Контейнеры, ро-ро
ОАО «Морской порт Санкт-Петербург»	1–7, 15–26, 29–32, 35–41, 67, 68, 102, 103	Цветные металлы, рефрижераторы, ро-ро, навалочные грузы, перегрузка легковых автомобилей, уголь
ОАО «Балтийский балкерный терминал»	106–107	Минеральные удобрения
ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург»	101А, Б, В	Контейнеры
ЗАО «Нева-металл»	71–74	Черные металлы, контейнеры
ЗАО «Ин-транзит»	Якорная стоянка 5А, внешний рейд	Нефтепродукты
ООО «Моби Дик»	База Литке, Л–1, 2	Контейнерные грузы
ЗАО «Инфотек Балтика»	Якорная стоянка 5А, РПК П-3	Нефтепродукты
ООО «Терминал Святого Петра»	15к, 16к, 17к	Генеральные грузы, рефрижераторные грузы
ООО «ДельтаСервис»	94	Нефтепродукты
ООО «Морской рыбный порт»	Р–3–6	Генеральные грузы, контейнерные грузы

сокомаржинальных перевозок. Кроме того, в результате мирового тренда на контейнеризацию наблюдается устойчивая тенденция на рост рынка в целом: с 2004 по 2015 г. контейнерный грузооборот российских портов вырос почти в 3 раза – с 1,3 до 3,9 млн TEU [10]. Согласно Стратегии развития портовой инфраструктуры России, объем контейнерных грузов до 2030 г. ожидается дальнейший рост перевалки контейнерных грузов в портах РФ до 135,5 млн тонн в 2030 г. (в 2015 г. грузооборот составит 40,1 млн тонн²).

К разделу контейнерного рынка в 2002 г. подключилась ЗАО «Северстальтранс» – транспортная компания, аффилированная на тот момент с металлургическим предприятием ОАО «Северстальтранс». На паритетных началах Северстальтранс и First Quantum для объединения профильных активов, связанных с контейнерными перевозками, создали ООО «Национальная контейнерная компания» (НKK), основным активом которой стал ПКТ.

Отношения между партнерами не сложились. В 2006 г. ЗАО «Северстальтранс» вышел из состава НKK,

а Северсталь продал свои активы в НKK, связанные с контейнерным бизнесом на северо-западе и юге России, и перенес свою деятельность на Дальний Восток.

Новым партнером First Quantum стала группа «Промышленные инвесторы», владевшая ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (FESCO). Данное партнерство тоже было недолгим: собственники НKK не сошлись во взглядах на планы строительства УЛКТ в Ленинградской области: летом 2009 г. First Quantum публично предложила Группе «Промышленные инвесторы» выйти из проекта строительства УЛКТ из-за отказа последних финансировать строительство терминала. В 2010 г. Группа «Промышленные инвесторы» вышла из проекта с продажей своей доли в НKK.

Одновременно Северстальтранс после продажи своей доли НKK в 2007 г. приобрел контрольный пакет акций ОАО «Петролеспорт». На момент сделки контейнерные грузы в грузообороте данной компании занимали 50%. Новые собственники поставили перед собой цель – превратить «Петролеспорт» в специализированный контейнерный терминал.

И надо сказать, что поставленной цели им удалось добиться: в 2013 г. доля контейнерных грузов составила в грузообороте терминала 78%.

В 2007 г. Северстальтранс купил долю в контейнерном терминале «Моби Дик» у финского инвестора – морской линии Containerships Oy.

С 2008 г. Северстальтранс продолжил свою деятельность под брендом «Н-транс». Портовые активы были консолидированы в компании Global Ports Investments (Global Ports).

В 2012 г. стивидорным бизнесом Global Ports заинтересовалась голландская компания APM Terminals B.V. (APMT) – дочерняя структура глобального концерна A.P. Moller-Maersk A/S (Maersk Group), основным бизнесом которой являются контейнерные перевозки, а флагманом группы – Maersk Line, крупнейшая в мире морская линия. APMT вошла в Global Ports на партнерских началах с «Н-Транс»: компании получили по 37,5% акций Global Ports.

В сентябре 2013 г. для контейнерного бизнеса России произошло знаковое событие. Стало известно о том, что группа Global Ports достигла договоренности о поглощении НKK – единственного крупного конкурента

² Ассоциация морских торговых портов.

на контейнерном рынке на Северо-Западе России. В результате сделки Global Ports стал крупнейшим контейнерным оператором в России.

На данный момент группа Global Ports включает такие активы, как «Петролеспорт» (100%), ПКТ (100%), «Моби Дик» (75%), УЛКТ (80%), Логистический парк «Янино» (75%), «Логистика-терминал» (100%), а также имеет 75% активов в финских портах MLT Kotka и MLT Helsinki и 50% Vorak EOS, крупнейшем операторе нефтеналивных терминалов в Балтийском море.

Единственным крупным контейнерным терминалом в Большом порту, который не принадлежит Global Ports, является ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург». Его собственники – транспортный холдинг Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) и Terminal Investment Limited S.A. (TIL). Вторая компания – это аффилированное предприятие Mediterranean Shipping Company (MSC), работающее в стивидорном бизнесе.

Таким образом, к настоящему времени совместно Global Ports и UCL Holding B.V. стали контролировать в Большом порту Санкт-Петербурга 89% рынка стивидорных услуг (перевалка контейнерных грузов).

3. Конкурентоспособность контейнерных портов: обзор литературы

Исследованием конкурентоспособности хозяйствующих субъектов и территорий, а также созданием и развитием теорий пространственного размещения производства занимались многие зарубежные и отечественные авторы: М. Портер, П. Кругман, И.В. Пилипенко, И. Шумпетер, Й. Тюнен, В. Лаунхардт, А. Вебер, В. Кристаллер, А. Леш, Ф. Перу, Т. Хегерстранда, Э. Маркусен, У. Шеперд, Д. Тис, Ф. Котлер и др.

Двойственное положение портов (хозяйствующий субъект на определенной территории) накладывает определенные ограничения на применение к ним концепции конкурентоспособности. С одной стороны, деятельность портов в большинстве случаев поддерживается государством. С другой стороны, порт – это хозяйствующий субъект, вынужденный вступать в конкурентные отношения с соперниками, а значит, ему необходимо обладать определенным

набором характеристик для ведения конкурентной борьбы.

Одним из основоположников современной теории конкурентоспособности является М. Портер [9]. Характеристика конкурентных сил: соперничество между существующими фирмами, давление со стороны продуктов-субститутов, рыночная власть покупателей, рыночная власть поставщиков доказывает этот вывод.

По классификации отраслей в зависимости от характера барьеров, предложенной Дж. Бейном, портовая отрасль относится к отрасли с эффективными барьерами. В таких отраслях вход новых участников затруднен и в долгосрочном периоде. Причины существования высоких барьеров очевидны: высокие капиталовложения, активное регулирование со стороны государства и т.д.

Исследованиями, посвященными определению критериев и факторов выбора порта-хаба, занимались Т. Фостер, Б. Слэк, М. Малкоу, А. Каунафани, П. Мерфи и др.

Факторы конкурентоспособности порта условно можно разделить на три группы: природные, внутренние и внешние. К первой группе факторов можно отнести географическое положение, наличие судоходных рек, существование естественных дноуглублений, ко второй – экологический фактор, инновационную и ценовую политику, набор предоставляемых услуг; к третьей – государственную политику, инвестиции, транспортную обеспеченность региона.

4. Инструменты повышения конкурентоспособности контейнерных портов (на примере Санкт-Петербурга и Ленинградской области)

Природные и внешние факторы конкурентоспособности контейнерных терминалов Большого порта Санкт-Петербурга совпадают. По мере консолидации контейнерных активов в руках крупных транспортных холдингов с последующим слиянием лидеров рынка – компаний Global Ports и НКК внутренние факторы тоже стали совпадать (ценовая политика, общая стратегия развития и т.д.).

Снижение конкурентной среды на контейнерном рынке вкпе с решением Федеральной службы по тарифам о снятии ограничений на формирова-

ние тарифов стивидорных компаний в 2010 г. вызвало увеличение стоимости стивидорных услуг в Большом порту Санкт-Петербург. Что интересно, ставка на перевалку груза осталась неизменной – она включена в стоимость фрахта и взимается морской линией. Возросла стоимость дополнительных услуг – перемещения контейнеров по внутривортовой территории для таможенного контроля (взвешивание, таможенный осмотр, фитосанитарный контроль), которому подвергаются не все грузы, а лишь выборочные, по требованию таможни. Тем не менее экспедиторам приходится закладывать данные расходы в стоимость своих услуг, которые в свою очередь перекадываются на конечных потребителей. По данным Гильдии «Гермес», стоимость дополнительных услуг за 2013 г. возросла примерно в 2 раза: так, услуга по перемещению контейнера на несколько сот метров для досмотра стала стоить 11 тыс. руб.

Конкурентами Global Ports и UCL Holding B.V. в Петербурге и Ленинградской области в настоящее время являются такие стивидорные операторы, как Морской рыбный порт и «Нева-металл», но их мощности пока незначительны.

В 2000–2008 гг. отрасль росла со средними темпами 20% в год, достигнув показателя грузооборота в 2 млн TEU в 2008 г. (рис. 3). В 2009 г. контейнерный грузооборот портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области резко сократился. Россия в полной мере испытала на себе последствия мирового финансового кризиса, существенно упали объемы международной торговли и, как следствие, уменьшились объемы контейнерооборота портов.

С 2010 г. объем перевалки контейнерных грузов стал стремительно восстанавливаться. В 2011 г. первые контейнеры были разгружены в Усть-Луге – новый порт начал прием контейнерных грузов. Пик общего грузооборота двух портов пришелся на 2013 г., когда объем перевалки контейнерных грузов составил 2,6 млн TEU.

С 2013 г. стал падать контейнерооборот порта Санкт-Петербурга (отчасти вызвано тем, что Усть-Луга оттянула на себя часть грузопотока), а в 2014 г. стало очевидно, что сокращается общий грузопоток по обоим портам.

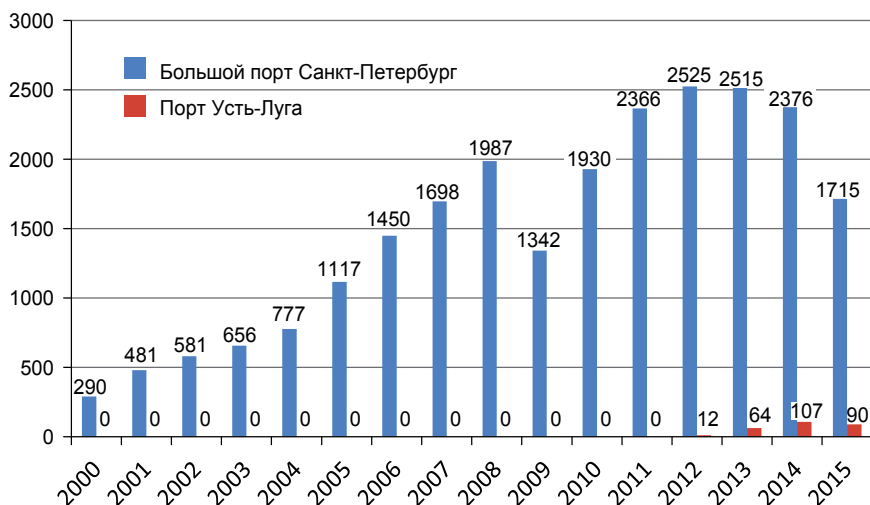


Рисунок 3. Контейнерооборот портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области 2000–2015 г., тыс. TEU

Источник: ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

Помимо монополизации отрасли и снижения ее конкурентоспособности на снижение объемов контейнерных грузов в 2014 г. повлияли также следующие факторы:

- снижение экономической конъюнктуры и снижение деловой активности в России;
- рост курса иностранной валюты (основной поток контейнеров – импорт, долларовые ставки в портах);
- введение ограничений на поставку сельхозпродукции стран, которые ввели в отношении РФ санкции (большая часть грузов перевозится в рефконтейнерах).

Повысить конкурентоспособность контейнерных терминалов Санкт-Петербурга и Ленинградской области невозможно без действенной политики ФАС и повышения конкуренции в отрасли. Значительную роль в развитии конкуренции и перераспределении контейнерного грузопотока должен сыграть Морской многофункциональный перегрузочный комплекс «Бронка» (ММПК «Бронка»), принимающий суда с начала 2016 г. Расчетная проектная мощность порта на первом этапе (2016–2018 гг.) составляет 1,5 млн TEU в год. Если ММПК «Бронка» удастся перетянуть на себя российские контейнерные грузы, обрабатываемые в портах Балтики, и предоставить участникам внешнеэкономической деятельности конкурентные цены, у него есть все шансы составить весомую конкуренцию Global Ports и UCL Holding B.V. и внести зна-

чимый вклад в развитие российского контейнерного бизнеса в целом.

В конкурентной борьбе за независимость ММПК «Бронка» может сыграть положительную роль: многие операторы предпочитают не заходить на терминалы, принадлежащие конкурентам, и остановят свой выбор на независимом операторе. Так уже сделал третий в мире крупнейший линейный перевозчик CMA CGM, который с января 2016 г. начал регулярные судозаходы на терминал, а в июле 2016 г. первый судозаход сделала китайская линия China COSCO Shipping.

Для дальнейшего развития контейнерных терминалов региона также необходимо создавать специализированные терминально-логистические и индустриальные зоны и предоставлять услуги с высокой добавленной стоимостью. В этом отношении преимуществом обладают порты Усть-Луга и ММПК «Бронка», имеющие ресурсы для развития территорий.

Приведенный анализ рынка позволяет сделать вывод о том, что на сегодняшний день в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в отрасли доминирует один игрок (по классификации У. Шеперда [12]) – Global Ports. Однако в перспективе с введением в эксплуатацию мощностей ММПК «Бронка» и учетом проектной мощности нового порта, сопоставимой со всем оборотом порта Санкт-Петербург, прослеживается тенденция к коренному изменению данной ситуации.

Усиление конкуренции должно привести к тому, что участники рынка

должны будут применять конкурентные стратегии, опираясь на собственные исключительные факторы конкурентоспособности. С учетом того, что ММПК «Бронка» в настоящее время разрабатывает ценовую стратегию, можно ожидать, что в ближайшей перспективе тарифы на услуги в портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области будут снижены.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Головизнин А.А. Российские порты Балтики. «Окно» в Европу в начале XXI века // Контейнерный бизнес. – 2014. – № 50. – С. 6–15.
2. Ефимова Е.Г. Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // Вестник СПбГУ. – 2009. – № 1.
3. Куркин К. На Балтике обостряется конкуренция // Эксперт Северо-Запад. – 2016. – № 2.
4. Музлова Г. Конкуренция морских терминалов на Балтике // Морские порты. – 2013. – № 9.
5. Никулина С.В. Морские порты как субъекты международной конкуренции: Дисс. ... канд. эконом. наук. – СПб.: СПбГУ, 2011. – 204 с.
6. Huybrecht M. Port competitiveness: an economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seaports. Antwerpen: De Boeck, 2002. – 153 p.
7. Krugman P. Competitiveness – a dangerous obsession // Foreign Affairs. – 1994, March/April. – Vol. 73, N 2.
8. Wang Teng-Fei, Cullinane K., Dong Wook Song. Container port production and economic efficiency. – Great Britain by Antony Rowe Ltd., Chippenham and Eastbourne, 2005. – 189 p.
9. Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов. – М., 2005.
10. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. – М., 2012. – 171 с.
11. Большая советская энциклопедия. – М.: Советская энциклопедия, 1968–1978.
12. Shepherd W.G. Causes of Increased Competition in the U.S. Economy, 1939–1980 // Rev. of Economics & Statistics. – 1982, Nov.