



# STENA LINE:

«УМНЫЕ» ПАРОМНЫЕ РЕШЕНИЯ В КОМБИНАЦИИ С КОНТРЕЙЛЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ (SMART SOLUTIONS) СНИЗЯТ ИЗДЕРЖКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ НА 25% И ПРИНЕСУТ ЭКОНОМИКЕ РФ, МИНИМУМ, 45 МЛРД ДОЛЛАРОВ В ГОД».

**Международный паромный оператор Stena Line анонсировал в Москве новые логистические решения, позволяющие российским грузоперевозчикам сэкономить до 25% затрат на фрахт. Также компания видит большую перспективу в развитии паромного сообщения на Черном море, особенно в направлении Крыма, где востребованы как грузовое, так и пассажирское направления.**

Компания представила в Москве концепцию расширения бизнеса на Восток, в основе которой лежат эффективные логистические решения для российских грузоперевозчиков. В частности Stena Line предложила гибкую систему работы, учитывающую интересы бизнеса клиентов, в том числе специальные ставки и возможность кредитования услуг при долгосрочном сотрудничестве. В активе компании — организация мультимодальных перевозок с использованием автотранспорта и железной дороги, где, в частности, ее партнером выступает «Трансконтейнер». Совместно они создали транспортный продукт, соединяющий Скандинавию с Россией, Казахстаном, Узбекистаном. Это системная инновация доступна всем игрокам рынка. Актуальность подобных предложений во многом обусловлена неэффективностью российского логистического рынка. А в транзите через Украину и перевозках в Крым ситуация и вовсе критическая.

«Обстановка в регионе Черного моря нестабильна. Сейчас меняется структура перевозок в направлении Крыма: часть грузопотока, который ранее следовал на порты полуострова с дальнейшим распространением на территорию Украины, переместилась на Одессу, что вызвало прирост перевозок на нашем маршруте «Хайдарпаша–Ильичевск» на 30% только за прошедший месяц. Спада грузопотока в ближайшие месяцы не ожидается, так как преимущественно на этой линии перевозятся фрукты, овощи, товары повседневного спроса, которые потребляются всегда, — отмечает региональный директор Stena Line в России, Прибалтике и СНГ Айвар Тауриньш. — На данный момент крымское направление очень перспективно для паромного бизнеса, поскольку круговой маршрут от Турции до Крыма и обратно занимает всего 30 часов, тогда как путь от Хайдарпаша до Ильичевска только в одну сторону — 24 часа». По словам Айвара Тауриньша, в структуре грузопотока на Ильичевск только 25% приходится на Украину, еще 25% на Казахстан и 50% на Россию. При этом очевидна тенденция роста: если Stena Line начала бизнес на Черном море с 11 тысяч грузовых отправок в год (2011 год), то за 2 года это количество практически удвоилось, а компания захватила устойчивое лидерство на рынке с долей в 40%.

«Мы видим логику в развитии транзитного потенциала Севастополя для паромного сообщения по Черному морю



и организации там хаба для консолидации и распределения грузов для России и транзитных перевозок, — поясняет Айвар Тауриньш. — Для этого в Севастополе необходимо создать новый бизнес по складированию, терминальным операциям, хранению подвижного состава, обслуживанию пассажиров, в связи с чем необходима территория, минимум, в 20 га. Объем инвестиций в данный проект пока подсчитать трудно, но известно, что обустройство паромного терминала в Клайпеде (Литва) обошлось в 2013 году в сумму свыше 20 млн евро».

По словам Айвара Тауриньша, существующие на Черном море паромные операторы — Stena Line (Швеция—Турция), Ukrferry (Украина), Cerk и Karadeniz (Турция) — могут удовлетворить спрос на перевозки при увеличении тоннажа. Следовательно, необходимы новые суда. Это же относится к парому-мосту между Керчью и Таманью, где также необходима инфраструктура для обслуживания пассажиров, которая в данный момент отсутствует. Новые и перспективные направления бизнеса — это создание логистических центров в Крыму, развитие пассажирского и круизного сообщения, особенно в связи с инициированными масштабными проектами развития курорта и реиндустриализацией Крыма.

Модернизация промышленности России и стран СНГ, по данным Stena Line, уже вызвала изменение структуры грузов: на смену товарам широкого потребления из Китая приходят индустриальные товары, в том числе произведенные на предприятиях постсоветского пространства и завозимые из промышленных регионов Европы и Скандинавии комплектующие, технологии, промышленное оборудование.

«Интермодальные перевозки по маршрутам Евросоюза ежегодно увеличиваются до 40%, — подчеркнул Айвар Тауриньш. — При этом в структуре доходов перевозчиков растет доля услуг с высокой добавленной стоимостью (складирование, консолидация, распределение, упаковка, таможенный сервис). Это позволяет увеличить эффективность логистики в России, которая до сих пор является ахиллесовой пятой транспорта РФ: по данным исследования Всемирного банка, непроизводительные затраты на транспорт в стране составляют 180 млрд долларов в год, что практически сравнимо с суммой долговременных инвестиций в Крым».

Российские перевозчики также подтверждают, что доставка грузов по водным коммуникациям действительно предоставляет ряд преимуществ по сравнению с традиционной транспортировкой дорожным транспортом. «Железные дороги стратегически испытывают проблемы в развитии на международном сообщении по геополитическим причинам, а на практике этому препятствует наличие различных стандартов колеиности железнодорожных путей, — отмечает генеральный директор ОАО «Совтрансавтоэкспедиция» Леонид Шляпников. — Поэтому мульти- и интермодальные доставки с применением SSS-технологий и судов речного класса, класса «река—море», по сути, являются единственной альтернативой для организации регулярных линий по массовой доставке больших объемов грузов между США, Европой, Азией и Россией. К тому же водный транспорт позволяет снизить нагрузку на экологию в 2 раза по сравнению с железнодорожным и в 3—5 раз по сравнению с автомобильным транспортом, а также до 25% снизить себестоимость дорожных перевозок для узких мест, пограничных переходов, в разы повысить безопасность доставки грузов, снизить процент потери и повреждения».

По словам Леонида Шляпникова, паромные решения как неотъемлемая часть перспективного рынка новых логистических технологий будут только развиваться, и темпы прироста в этой отрасли составят не менее 10—20% в год для Балтики, Черноморско-Азовского бассейна и Дальнего Востока.

«Развитие в России портовой инфраструктуры, железных дорог и перегрузочных мощностей в соответствии с приняты-



### КРАТКАЯ СПРАВКА

Stena Line — крупнейший мировой паромный оператор, управляет 41 судном на 23 различных маршрутах. Компания имеет более 30 терминалов, большая часть которых находится в собственности или под управлением Stena Line. У компании значительные доли рынка во всех сегментах, в которых она оперирует грузовые, пассажирские перевозки и сервис. По брутто-тоннажу занимает первое, а по количеству пассажирских мест — второе место в отрасли. В 2013 году Stena Line обработала около 2 млн грузовых отправок, самый значительный рывок совершив на Балтике — в 5 раз, с 20 до более чем 100 тыс. Если выстроить в одну линию отправляемые из балтийских портов автомобили, за год эта цепочка протянется от Москвы до Парижа (56 км в неделю, 2900 км в год).

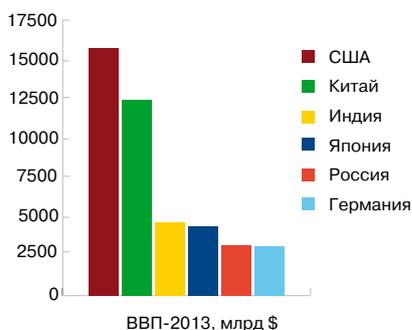
ми программами до 2030 года и активная позиция ведущих паромных операторов позволят добиться даже взрывного роста в ближайшей временной перспективе для направлений bottle neck, таких как Крым и инфраструктура Дальнего Востока. Яркий пример активной позиции и продвижения ведущих и инновационных компаний на Восток — программа развития компании Stena Line Freight. Такие продукты и новые технологии, безусловно, дадут существенный толчок отечественной логистической индустрии и экономике в целом», — отмечает топ-менеджер холдинга «Совтрансавто».

Так, сокращение непроизводительных издержек на четверть даст экономике России, минимум, 45 млрд долларов в год, подсчитали в Stena Line. Эксперты также отметили: если оценить влияние инновационных системных решений через общие показатели затрат на транспорт, составляющих 20% ВВП РФ (660 млрд долларов), то оптимизация логистики принесет гораздо более значительный эффект.

## СПРОС НА ПЕРЕВОЗКИ +19% В ГОД

### Россия входит в пятерку крупнейших экономик мира

Данные всемирного банка, апрель 2014, по паритету покупательной способности



### Затраты на транспорт и логистику — до 20% от ВВП

Данные Boston Consulting Group и ТПП России

