

FREIGHT RU



Как мы съездили
в Роттердам

Как дела
у Maersk

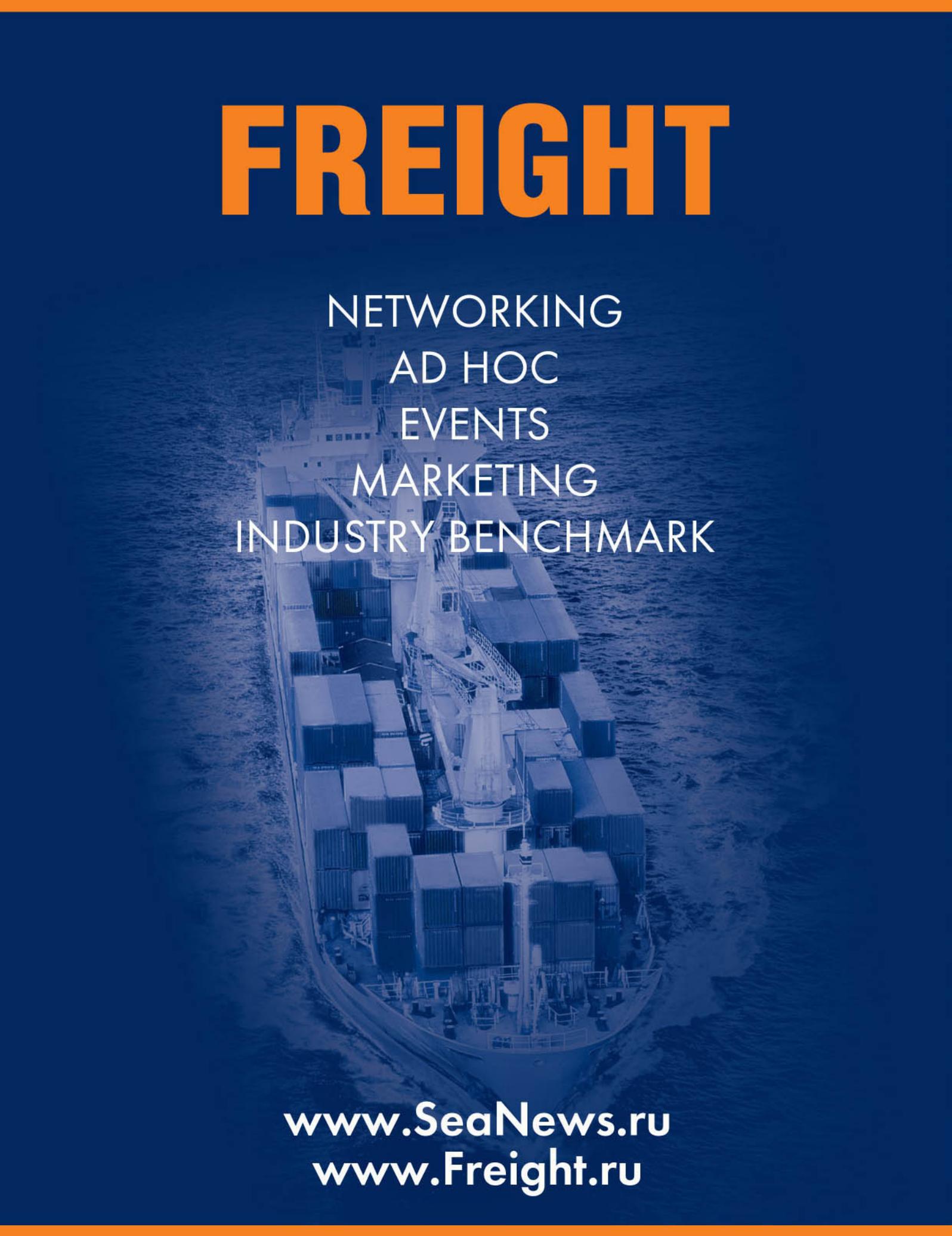
Транспортные
форбсы

Футбол

ПРОЕКТ
Sea News



FREIGHT



NETWORKING
AD HOC
EVENTS
MARKETING
INDUSTRY BENCHMARK

www.SeaNews.ru
www.Freight.ru

ТRENДЫ

А. Давыденко о Крыме	2
Круглый стол по транспорту и логистике	4

ТЕМА НОМЕРА

Как мы съездили в Роттердам	6
-----------------------------	---

ПОРТЫ

ГРП и НКК	11
Усть-Лужские причалы	13
Верните миллион	14
Контейнерные краны для космодрома	16

ШИППИНГ

Первый газовоз для Ямала	18
--------------------------	----

ФИНАНСЫ

Как дела у Maersk	21
Совкомфлот получил чистый убыток	22

ЛЮДИ

Транспортные форбсы 2014	24
--------------------------	----

ЛОГИСТИКА

Заторы в Гамбурге	27
-------------------	----

«С»ПОРТ

Зимнее начало весеннего футбола	28
---------------------------------	----

M&A

РЖД купили Black Sea Ferries	30
------------------------------	----

ТЕХНОЛОГИИ

Solvo.TOS – новые возможности для портов и терминалов любого типа	32
Новые цели и новый взгляд на автоматизацию транспортно-логистических компаний	34
Самые большие балтийские автомобилевозы	37

СОБЫТИЯ

Страхование грузоперевозок: от цены к качеству	39
--	----



А. Давыденко о Крыме



Выступая 21 марта на заседании Совета Росморречфлота, Александр Давыденко сообщил, что сейчас «особую актуальность приобрело развитие инфраструктуры Республики Крым, где ключевым звеном для морского транспорта является паромная переправа Кавказ – Крым – Кавказ». Он сообщил, что решением Правительства РФ была создана совместная рабочая группа, которая должна изучить количественное и физическое состояние объектов инфраструктуры и транспортного флота и разработать программу их модернизации. «Стоит задача интегрировать транспортную систему Крыма в российский транспортный комплекс и российское законодательство».

«Хочу подчеркнуть, что на сегодняшний день основным связующим звеном с Крымом является морской транспорт. И это накладывает на нас особую ответственность. Я уверен, что моряки с достоинством справятся с этой задачей», – сказал А. Давыденко.

Сегодня на линии Кавказ – Крым работают два железнодорожных и три автомобильно-пассажирских паромов.

Кстати, в зале присутствовали и представители Крыма.

Доклад Александра Давыденко

21 марта в Москве прошло расширенное итоговое заседание Совета Федерального агентства морского и речного транспорта совместно с Общественным советом при Росморречфлоте. В нем принял участие министр транспорта РФ Максим Соколов.

«В этом году 9 марта исполнилось 10 лет со дня создания Росморречфлота в новой системе Минтранса России», – начал свой доклад руководитель Росморречфлота Александр Давыденко.

Говоря об итогах прошедшего года, он отметил, что 2013 стал годом важных законодательных изменений. В том числе, была актуализирована Транспортная стратегия на период до 2030 года, ее утверждение Правительством РФ планируется в этом году, отметил А. Давыденко.

Кроме того, были внесены изменения в Закон о морских портах и Кодекс торгового мореплавания, проведено реформирование администраций морских портов с разделением функций руководителей администраций и капитанов морских портов, начала свою работу Администрация Северного морского пути. Была разработана и одобрена правительством стратегия развития внутреннего водного транспорта.

Что касается грузооборота, то, по словам А. Давыденко, за прошедший год перевозки морским флотом под российским флагом и флотом, контролируемым российскими судовладельцами, выросли и составили 203 млн тонн. «Наблюдается снижение объемов перевозок грузов судами под российским флагом, но этот же показатель растет на контролируемом флоте. Это говорит о том, что мы должны продолжать работу по привлечению судовладельцев под российский флаг», – отметил руководитель Росморречфлота.

Транзитные перевозки по Северному морскому пути между портами иностранных государств увеличились в два раза и составили более 600 тыс. тонн.

Морской флот в 2013 году пополнился 35 транспортными судами общим дедвейтом около миллиона тонн, и в 2014 году ожидается поставка еще 8 судов общим тоннажом почти миллион тонн.

Оборот грузов в российских портах вырос на 4%, до 589 млн тонн. Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2013 году, включая перевозки в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, несколько снизился по сравнению с 2012 годом и составил 136,9 млн тонн.

Также А. Давыденко рассказал о введении в строй новых портовых мощностей: «Всего в 2013 году введено в строй портовых мощностей на 30,5 млн тонн. Это терминалы по отгрузке СУГ и нефтепродуктов в порту Усть-Луга, Таманский перегрузочный комплекс по перевалке нефтепродуктов, зерновой терминал в порту Новороссийск, комплекс по глубокой переработке маслосодержащих культур в порту Калининград. Завершен подготовительный и начат основной этап строительства нового морского порта Сабетта в Обской губе. В 2014 году планируется увеличение мощностей еще на 30 млн тонн».

Стратегическое реформирование

В настоящий момент идет подготовка к реформированию всех четырех стратегических предприятий: Росморпорта, Канала им. Москвы, Гидрографического предприятия и Морсвязьспутника. Об этом сообщил в ходе совместного заседания Совета Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте Александр Давыденко.

Также он отметил, что в минувшем году завершился «самый сложный этап реформирования Госморспасслужбы России, силы и средства спасения на море интегрированы в единое учреждение с единым центром управления».



М. Соколов на Совете Росморречфлота

Ежегодно доля российских портов в обработке российских грузов в портах Балтии, России и Украины увеличивается примерно на 2% и сейчас составляет более 86%, тогда как 10 лет назад она составляла менее половины. Об этом сообщил, выступая на совместном заседании Совета Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте, министр транспорта РФ Максим Соколов.

В своем выступлении он отметил, что в современном мире, в условиях усиления глобальной конкуренции и необходимости перехода к инновационному сценарию развития, возрастает роль и значение инфраструктурных отраслей и, в первую очередь, транспорта.

«Морская и речная отрасли имеют огромный потенциал для создания рабочих мест, применения новых технологий, формирования благоприятных условий для развития экономики в целом», – сказал М. Соколов.

Отдельно министр остановился на развитии внутреннего водного транспорта. В настоящее время в стадии обновления и реконструкции находятся практически все крупнейшие гидроузлы России, отметил он, ведется работа по ликвидации «узких мест», повышается уровень безопасности на судоходных гидротехнических сооружениях. Обеспечение транспортной безопасности является важной стратегической задачей, подчеркнул М. Соколов.

Назначены капитаны портов Крыма

По информации Росморречфлота, в Крыму назначены капитаны морских портов. Капитаном порта Керчь назначен А.В. Бессонов, Феодосия – А.В. Бoryгин, Евпатория – С.Б. Левченко, Ялта – В.Б. Надеждин, Севастополь – А.Н. Стрижак.



Приняли к сведению



Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ) приняла к сведению решение Европейского Совета от 6 марта 2014 года. «Мы приветствуем желание продолжить дипломатические переговоры с Россией в отношении нынешней политической ситуации, сложившейся в связи с событиями в Украине. Европейский бизнес в России заверяет, что он не заинтересован в ухудшении текущей международной ситуации в связи с событиями в Украине. Ассоциация европейского бизнеса призывает все стороны продолжить конструктивный диалог в целях обеспечения стабильности, благополучия и экономического роста на всем европейском континенте», – говорится в сообщении АЕБ.

В ассоциации напоминают, что «Экономики стран Евросоюза и России имеют высокую степень взаимозависимости. Россия – третий по величине торговый партнер Евросоюза. В то же время около 50% внешней торговли России приходится на страны Евросоюза, и значительно более 50% прямых иностранных инвестиций в Россию поступает из европейских стран».

Росморпорт создает филиалы

В структуре ФГУП «Росморпорт» создаются два новых филиала – Крымский бассейновый и Севастопольский. В связи с этим распоряжением Росморречфлота от 28.03.2014 №СГ-119-р в Устав Росморпорта внесены изменения. Эти изменения внесены в Единый государственный реестр юридических лиц и зарегистрированы 1 апреля 2014 года Межрайонной инспекцией ФНС России №46 по г. Москве под государственным регистрационным номером 7147746904969. На основании внесенных изменений в Устав приказами ФГУП «Росморпорт» от 31.03.2014 №117 и от 31.03.2014 №118 утверждены положения о Крымском бассейновом филиале и Севастопольском филиале ФГУП «Росморпорт» соответственно.



Круглый стол по транспорту и логистике



3 апреля в рамках 5 форума «Северное измерение» в Петербурге состоялся круглый стол по транспорту и логистике. Открывая заседание, модератор круглого стола Том Хюльделунд, генеральный директор Maersk (Россия, Финляндия, Прибалтика) подвел итоги общей пленарной сессии, в которой участвовало порядка 300 делегатов, отметив, что они собрались, чтобы говорить не о политике, а о бизнесе. Он напомнил, что в прошлом году в рамках 4 форума «Северное измерение» обсуждался новый терминал Пулково, который теперь заработал в полном объеме. В этом же году на повестке дня стояли перспективы полного отказа от бумажного документооборота в таможне.

Информационные технологии, по словам Т. Хюльделунда, – это вызов для всех нас. В США в ближайшее время будут полностью преобразованы 47% всех рабочих мест. Т. Хюльделунд привел в качестве примера, как изменился размер судов и количество членов экипажа на борту. И в меняющемся мире информационные технологии в таможне открывают новые возможности.

Тому, как эти новые технологии применяются на практике, был посвящен доклад Станислава Шкленского, начальника отдела по внедрению перспективных таможенных технологий службы организации таможенного контроля СЗТУ. Свой доклад он начал на англий-



ском. Он рассказал о двух пилотных проектах, которые сейчас тестируются в регионе, – по жд экспорту (приказ от 24.07.2012 №490) и жд импорту (приказ от 11.03.2013 №444). Он также сообщил о тестировании нового информационного портала Морской порт – окончательного решения по этому проекту, по словам С. Шкленского, пока нет. Таможня все время меняется и, если мы сравним с тем, что было три года назад, то все изменения к лучшему, – прокомментировал выступление представителя СЗТУ Т. Хюльделунд.

Сергей Васильев, старший юрист DLA Piper, в своем выступлении о реализации Плана мероприятий (дорожная карта) «Совершенствование таможенного администрирования» рассказал, как изменения в таможне отражаются на практике ведения бизнеса. Он остановился также на тех недоработках, которые присутствуют – в частности, не утвержден план мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах, не обеспечено осу-



ществление межведомственного документооборота без участия декларанта, не выполнены намеченные задачи по инвентаризации состава правонарушений в области декларирования товаров.

О ходе реализации проекта по строительству порта в Бронке рассказал исполнительный директор ООО «Феникс» Алексей Шуклецов. Он подчеркнул, что Бронка не новый порт, а продолжение Большого порта Санкт-Петербург. Начало операций в Бронке запланировано на 2015 год. «Приедут краны, и мы заработаем, – сказал А. Шуклецов SeaNews. – В этом году запланировано много инженерных работ, дноуглубление по планам Росморпорта должно начаться в середине мая – июне». «The consumers will be happy with the prices you give». Пять лет назад у нас были совсем другие дискуссии о терминальных мощностях, теперь же в ближайшие 10 лет никаких узких мест не ожидается, – напомнил о реалиях рынка Т. Хюльделунд.

Америка одобрила P3

20 марта Федеральная морская комиссия США (FMC) одобрила соглашение между A.P. Moller-Maersk, CMA CGM и Mediterranean Shipping Company о создании альянса P3 (официально это называется P3 Network Vessel Sharing Agreement). Разрешение вступает в силу с 24 марта. Дело остается за китайскими регуляторами и Евросоюзом.

FMC в рамках рассмотрения вопроса изучила мнения участников рынка, как скажется создание P3 на конкурентной ситуации в отрасли. Интересно, что большинство высказавшихся выступили за создание альянса. Так, положительно оценивают влияние P3 на рынок порты, железнодорожные операторы, экспресс-перевозчики, большие логистические компании, а также ряд крупных американских грузовладельцев. Аргументы в пользу альянса приводились такие:

- Enhanced ocean services including greater port coverage,
- Increased overall stability in the market,
- Service stability,
- Consistent and competitive transit times,
- Increased number of weekly sailings.

Смушает, правда, что все письма индивидуальных грузовладельцев писаны как под копирку и слово в слово содержат все пять перечисленных выше пунктов. При этом объединения грузовладельцев, такие как Global Shippers Forum или Asian Shippers Council, выступили с критикой альянса. В отзыве Global Shippers Forum, который содержится в материалах FMC, вопрос сформулирован так: «Can the P3 carriers demonstrate that these terms do not include a reduction in competition in the form of price fixing?» По оценке Fashion Accessories Shippers Association, «If rati-



Южная Корея против P3

Антимонопольные органы Южной Кореи намерены объединить усилия со своими китайскими коллегами и обеспечить равные условия для менее крупных участников контейнерного рынка перед лицом мега альянса трех крупнейших контейнерных линий. Как сообщает Fairplay, представитель корейской Комиссии по свободной торговле вчера заявил, что одной из целей является заблокировать создание P3. «Мы направили китайским антимонопольным властям письмо с предложением действовать совместно в этом направлении», – цитируют его местные источники.

Беспокойство по поводу создания P3 от лица судоходных линий высказала Ассоциация корейских судовладельцев. «Мелкие и средние судоходные компании страдают от снижения фрахтовых ставок и роста расходов с финансового кризиса 2008 года... Они опасаются, что если самый мощный альянс в шиппинге получит одобрение, это ударит по их финансовым результатам», – цитирует Fairplay представителя Ассоциации.

fied, the carriers would control 40-42 percent of vessels operating within the trans-Atlantic routes, and 24 percent of those within the trans-Pacific routes».

Против высказались крупные линии: «We believe that a consortium's ability to negotiate and buy products and services as a bloc greatly distorts the market, and makes it impossible for non-consortium carriers to compete with them... If P3 is approved by the FMC, then you will force every remaining carrier to join forces in a similar bloc to be competitive. The single, independent carrier will go out of business». Негативно оценивают последствия для рынка мелкие экспедиторские и посреднические компании, которые опасаются, что крупные игроки, объединившись, вытеснят всех, кто «ростом не вышел», и на рынке останется два-три суперальянса.

Мнения неоперирующих судовладельцев разделились: «From what I can tell this will reduce vessel capacity and drive pricing up. This is neither good for my company or our customers. In the end this

will raise shipping costs for all parties and will have to be passed on to the ultimate end users of all products globally. I have discussed this with many of my customers and they also feel that this will not be beneficial to anyone in the long run except the 3 shipping lines that are associated with it», – говорит один из них. Реакция другого NVOCC: «Thumbs up!»

Профсоюз докеров выступил против. Профсоюз моряков, работающих под американским флагом, – за. Международная федерация транспортников высказала озабоченность: «Our experience is that where economies of scale similar to those suggested here are achieved in the industry, the benefits are not passed through the supply chain to contractors, customers or the workforce, but are retained within the company accounts or in shareholder dividends. This provides no real benefit to the global economy».

Так или иначе, процесс пошел, и, нравится нам это или нет, затронет он всех.





МААСВЛАКТЕ

Как мы съездили в Роттердам











Global Ports итоги 2013



Global Ports Investments опубликовали итоговые показатели за 2013 год. Суммарный контейнерооборот GPI с учетом терминалов Национальной контейнерной компании составил 2,774 млн TEU – на 2,9% выше, чем годом ранее. Суммарная выручка объединенной группы составила 737 млн долларов, валовая прибыль – 358 млн долларов, операционная прибыль – 295 млн долларов, прибыль до вычета налога – 152 млн долларов, чистая прибыль – 100 млн долларов.

Консолидированный финансовый отчет GPI не учитывает данные по НКК, поскольку сделка была закрыта в самом

конце 2013 года. Выручка Global Ports сократилась на 4,4% до 480 млн долларов, чистая прибыль – на 7,6% до 114,1 млн долларов. При этом выручка в сегменте Russian Ports, формирующая 75,2% всей выручки группы, снизилась на 1,8%, в сегменте Oil Products Terminal, на долю которого приходится 21,1% выручки, – на 13,2%. В сегменте Finnish ports выручка выросла на 1,44%. Выручка от перевалки контейнеров, которая формирует 75,3% всей выручки сегмента Russian Ports, сократилась в 2013 году на 1,4%. При этом выручка с TEU увеличилась на 3,3 доллара.

Global Ports о тарифах, сроках и выручке с TEU

Выступая на конференц-колле Global Ports, ССО Рой Камминс остановился на вопросе тарифов и сроков хранения контейнеров на терминалах группы. «For Global Ports excluding NCC Group, our revenue per TEU grew modestly 2% year-on-year. NCC Group however saw a 7% decline in revenue per TEU resulting in an indicative combined revenue per TEU decrease of 3%. For Global Ports, the increase in revenue was primarily driven by the increase in headline tariffs which we achieved... In the NCC Group they were not successful in increasing headline tariffs and they could not benefit from that process. But one factor, which was common across the industry, was that there was an ongoing decrease in container dwell times, which reduced solid revenue, this particularly goes for the second half of the last year for the NCC Group. However, looking forward I can tell you that we have completed our commercial campaign for 2014 and that we have successfully increased our headline tariffs. In the case of Global Ports this is the fourth consecutive year we have managed to do so. And this is an encouraging sign against of the back-

ground of this industry-wide decreasing storage time».

На вопрос, как именно изменились тарифы по каждому терминалу в отдельности, Р. Камминс ответил: «We don't break out pricing results terminal by terminal. There will of course be variation in the tariff outcome per terminal because it will be pinned on its market position so clearly we don't achieve a uniform outcome, but I can't give you specifics on that. What I can say, from Global Ports' perspective, this is the fourth consecutive year we have been able to increase our tariffs». Что касается НКК, добавил Р. Камминс, «We did have a success in increasing the tariffs including NCC operations for 2014».

Отвечая на вопрос, чем обусловлено сокращение сроков пребывания контейнеров на терминале и как долго будет продолжаться эта тенденция, ССО Global Ports отметил: «We've seen this trend occurring over the last 18 months to two years – I think a few factors apply – there has been a significant improvement in the processing times by Russian customs, this is extremely important, the key evidence supporting this



is the fact that there has been an increase in the uptake of electronic customs clearance, and improvement of that process... We are seeing that the customers and supply chain managers have been working together to increase the efficiency of their supply chains... There has been a continued downward pressure on dwell times this year. How far can that process will go... We don't control it. What we do control – our own efficiencies, we control our pricing power, and we control how much free time we can allow to customers... But we don't control all of those other players in the market, so how far can that process continue is impossible to say».

GPI и НКК

Говоря в ходе конференц-колла об интеграции НКК, CEO GPI Александр Назарчук заявил: «The process of NCC integration is firmly on track. We have now one office instead of two, one team instead of two, I am glad to say that all key personnel, which is needed for successful operation is retained, we don't have any duplication of functions, across all the terminals including the new ones we have adequate risk management, budgeting principles... Reduced CAPEX has been mentioned – this is very good and very positive news going forward... A lot of work should be done in the next few years [in the process of integration] – the review of all safety procedures of our facilities, and action plans are being developed and implemented now, we implement global APM Terminals requirements of quality and standards of operation, and we believe to be in a position to accomplish this process by the year end. From NCC we inherited a very strong in-house team of IT developers, which is more than 50 people, and I believe they have a lot of IT function to contribute to further optimization of our IT functionality and IT security and quality of services to the clients. We work a lot on further centralization of procurement of equip-

ment and spare parts, on coordination of repair and maintenance, on centralized management of assets and utilization, and of course a lot is being done to implement Global Ports' KPIs on productivity and performance management».

Сделка по НКК, а также рост расходов на персонал стали главными причинами роста административных и маркетинговых расходов и расходов на продажу Global Ports – с 43,4 млн долларов в 2012 году до 55,5 млн долларов в 2013. Как объяснил CFO Global Ports Михаил Логанов, «First of all, the majority of the increase was incurred in the holding segment, namely the headquarters... We have incurred increased staff costs there mainly due to the fact that on the one hand we had a transaction that brought our business to the new scale, and the majority of the transaction related work was done in-house without attracting external financial advisers and consultants... At the same time, due to the fact that the business is now much bigger and we had to improve our operational management processes and basically to introduce safety measures, risk management, government policies... And all of those initiatives... have required more qualified people».



Плюс 100 000 TEU на ВСК



Global Ports планирует увеличить пропускную способность своего дальневосточного терминального актива, Восточной стивидорной компании, на 100 тыс. TEU. Об этом сообщил в ходе конференц-колла Chief Commercial Officer группы Рой Камминс. «We are planning to add some modest capacity in VSC, this year we will add about a 100,000 TEUs, this will be achieved through a relatively low cost expansion, the process of expanding capacity in VSC can be achieved by adding new handling equipment at this stage and also by some improvement of our storage yard entrance processes».

«In VSC the ability to adjust capacity relatively rapidly is much easier than in some of other our facilities because there is no need to transform a conventional facility to generate container capacity, so the first issue is we add the requisite amount of handling capacity to our already existing quay line so there is no limitation on the quay front. And then the second thing to do is to make sure that whatever we are planning to do in regards with developments in our yard fits in with our long-term development plan. And that's exactly what we are doing now», – пояснил он.

Отвечая на вопрос о намерениях по развитию перевалки в Восточном угля, Р. Камминс сообщил, что текущая пропускная способность по этому грузу составляет 1 млн тонн, и увеличивать ее GPI не намерены. «We have no plans at this stage to expand the existing coal capacity». «Going forward our top priority is containers, not bulk cargoes», – добавил CEO GPI Александр Назарчук.



В Питере убыло, на Дальнем Востоке прибыло



CCO Global Ports Рой Камминс прокомментировал разнонаправленные тренды на терминалах группы так: «In the Far East we saw a very robust growth, VSC terminal increased its volumes by approximately 20% in 2013. This was above the market and was strongly supported by the growth of imports into central Russia, transit to CIS countries, exports as well from central Russia, and the development of our rail services which are very well supported by the industry».

Объясняя снижение на Балтике, Р. Камминс сказал: «For Global Ports in the Baltics, there are a couple of factors affecting our performance, first, it must be noted that within the main ports of St. Petersburg, which is also the main centre of activity, growth was flat across port. And then, if we looked out further, we could see that there were changes in the market shares between the major shipping line customers which serve the main port of St. Petersburg. Some of our customers gained market share, others lost, unfortunately that played to the detriment of

PLP, it is also worthwhile pointing out there was a lot of redistribution of volumes between the terminals, indeed also between PLP and FCT, but clearly given our knowledge of the transaction that was occurring last year we were not unduly concerned by that process».

На вопрос о прогнозе развития российского контейнерного рынка в целом и на Дальнем Востоке в частности Р. Камминс ответил: «It is a little bit premature for us to draw any firm conclusions... What I can tell you – we look at the first two months of the year – and the container growth is tracking broadly in line with full year numbers which we have given you in the presentation, about 5%, but I am hesitant to go beyond that with any comments because ... container market is in large part linked up to macroeconomic factors... With regards to the Far East, the Far East continues to be the fastest growing basin. Again, with such a short period of time elapsed, it would be wrong of me to draw any conclusions, I think it is fair to say that we do anticipate

the Far East to grow faster than the other basins. Probably we are lucky it will even continue at the rate we have seen the last year, which has been very fast indeed».

Контейнерооборот финского терминального сегмента Global Ports вырос в прошлом году на 25% – как объясняется в отчете, «driven by acquisition of new clients». Отвечая на вопрос, чем привлекательна для клиентов Котка и почему они идут туда, а не в Питер или Усть-Лугу, Р. Камминс пояснил: «Russia is an import dominant market, which means that it has more full imports than full exports. That is not the case in Kotka. Kotka does have an import market, but also has a very healthy export market, so for a shipping line, if you can offer them a network solution, which can provide them with the access to import cargo into Russia and a relatively short way where they can move there empties and exports out of Kotka, that's an attractive option, and that's the kind of service offering that we were able to put together to secure this business».

Портовые сборы повышаются

Правление Федеральной службы по тарифам утвердило предельно максимальные ставки портовых сборов за услуги, оказываемые ФГУП «Росморпорт» в морских портах Российской Федерации. По информации ведомства, в среднем ставки портовых сборов, взимаемых Росморпортом, увеличиваются на 4,44%. Изначально Росморпорт предлагал повысить ставки в среднем на 7% за исключением портов Александровск-Сахалинский, Анапа, Архангельск, Беринговский, Мезень, Москальво, Мыс Лазарева, Нарьян-Мар, Невельск, Онега, Поронайск и Сочи.

Отчет о мониторинге морских портов

19 марта на заседании координационного совета по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков Комитета по транспорту Государственной Думы РФ принято решение о проведении парламентских слушаний на тему «Транспортная ситуация в морских портах: состояние, проблемы, перспективы развития».

Слушания будут проводиться на основе данных мониторинга, в котором принимали активное участие члены Южной региональной ассоциации морских агентов (ЮРАМА) и Ассоциации морских агентов Северо-Запада России под эгидой координационного совета Комитета по транспорту ГД РФ.

Срок слушаний – май 2014.

Усть-Лужские причалы

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области отказал в иске ООО «Невская трубопроводная компания» к ЗАО «ГТ Морстрой». Истец требовал взыскать с ответчика 21,9 млн рублей убытков, понесенных на устранение дефектов работ при выполнении контракта в Усть-Луге, затем заявил об увеличении исковых требований до 265,7 млн рублей, обосновав его другими работами по устранению недостатков, не заявленными в первоначальном заявлении. Суд отклонил ходатайство об увеличении исковой суммы, указав на возможность предъявления нового самостоятельного иска. А в конце прошлого года отказал в удовлетворении основного иска и постановил взыскать с истца 98 тыс. рублей судебных издержек.

При принятии решения суд руководствовался результатами экспертизы, которая установила, что проект производства работ был согласован с Роснефтьбункером и проектировщиком, выполненные работы соответствовали условиям контракта, а дефекты возникли вследствие обстоятельств, зависящих не только от подрядчика: необходимые геологические изыскания на акватории перед разработкой проектной и рабочей документации не выполнялись, мониторинг за состоянием существующего сооружения во время производства дноуглубительных работ не производился, при этом истец имел данные о проведении дноуглубительных работ и должен

был побеспокоиться о их безопасности для строившегося объекта. Суд счел, что истец не представил доказательства исключительной вины ответчика в возникших у истца убытках.

Одна странность: в опубликованном решении суда говорится, что ООО «Невская трубопроводная компания» обратилось в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области с иском к ЗАО «ГТ Морстрой» о взыскании 21 941 414 руб. 40 коп. убытков, понесенных на устранение недостатков (дефектов) работ при выполнении контракта от 27.04.2010 №1/04-2010 на объекте «Комплекс по перевалке и фракционированию стабильного газового конденсата и продуктов его переработки мощностью 6,0 млн. тонн в год в Морском торговом порту Усть-Луга. Берегозащитное сооружение». Комплекс по перевалке и фракционированию стабильного газового конденсата и продуктов его переработки – это, как известно, терминала Новатэка.

У Новатэка подан к ГТ Морстрой отдельный иск – ООО «Новатэк-Усть-Луга» обратилось в суд с иском о взыскании с ЗАО «ГТ Морстрой» расходов, понесенных для устранения недостатков по контракту от 21.04.2010 №88-2010 в размере 73707705 руб. 85 коп. Решение по данному иску еще не опубликовано, последний опубликованный документ – определение от 4 февраля 2014 года о перечислении средств за проведение экспертизы.

Контейнеры в Гамбурге

Контейнерооборот порта Гамбург составил в 2013 году 9,3 млн TEU – плюс 4,4% к итоговому показателю 2012 года. В том числе импортный контейнеропоток составил 4,8 млн TEU – на 4,3% больше, чем годом ранее. Контейнерный экспорт вырос на 4,6% до 4,5 млн TEU. На долю грузеных контейнеров приходится 8 млн TEU (+4,8%), 1,2 млн TEU составляет порожняк (+1,9%).

Наиболее существенный рост произошел в транзитном обороте на Балтику и Северное море – плюс 10%. Сервисы на Балтику остаются для Гамбурга главным фактором роста на европейском трейде. В 2013 году на фидерных и short сервисах между Гамбургом и портами Балтийского моря было перевезено 2,3 млн TEU – на 10,1% больше, чем годом ранее. «Балтийский регион – Россия, Финляндия, Польша, Швеция, страны Прибалтики и Дания – имеют для нас огромное значение с точки зрения контейнерного бизнеса. Мы удивлены, что несмотря на проблемы с Кильским каналом, нам удалось достичь такого хорошего результата», – прокомментировал Аксель Маттерн, член правления Hafen Hamburg Marketing.

На росте контейнерооборота сказались также восстановление грузопотока из Азии, в первую очередь из Китая, который является основным партнером Гамбурга. Объем экспортно-импортных перевозок через Гамбург на азиатских сервисах составил в 2013 году 4,9 млн TEU – на 3% больше, чем годом ранее. 2,2 млн TEU из этого объема приходится

на экспорт, который вырос на 5,1%. Импорт увеличился на 1,4% до 2,7 млн TEU. 29% всего азиатского контейнеропотока в Гамбурге, или 2,7 млн TEU, приходится на долю КНР и Гонконга. Это на 2,9% больше, чем в 2012 году. Контейнерооборот с Сингапуром вырос на 3,9% до 547 тыс. TEU. Грузопоток на европейском направлении увеличился на 9,5% до 3 млн TEU, на африканском – на 12,4% до 268 тыс. TEU. На американском трейде перевозки сократились на 3,3% до 1,1 млн TEU, на австралийско-тихоокеанском – на 2,5% до 42 тыс. TEU.

По итогам 2013 года контейнерные грузы составляют в Гамбурге 98% всех генеральных грузов против 97,7% в 2012 году. В сумме перевалка генгрузов увеличилась на 5,7% до 96,8 млн тонн. При этом объем неконтейнерных генгрузов сократился на 7,6% до 1,9 млн тонн. Основной причиной снижения является сокращение импорта (-19,3%). Так, импорт цитрусовых переориентируется с конвенциональных рефперевозок на контейнеры. Экспорт конвенциональных генгрузов остался относительно стабильным (-1,4% до 1,3 млн тонн). Перевалка массовых грузов выросла на 7,2% до 42,3 млн тонн. В том числе оборот наливных грузов увеличился на 3% до 14,5 млн тонн, насыпных – на 29,9% до 8 млн тонн, навалочных – на 3% до 19,7 млн тонн. Общий грузооборот Гамбурга в 2013 году составил 139 млн тонн, на 6,2% больше, чем годом ранее, сообщили SeaNews в порту.

Верните миллион

Порт Роттердам теряет почти миллион TEU в год из-за того, что порты Германии и Фландрии получают от государства субсидии. Как сообщили SeaNews в Администрации порта Роттердам, к такому выводу пришли авторы исследования, выполненного по заказу министерства инфраструктуры и окружающей среды Нидерландов. «Администрация порта Роттердам финансирует инвестиции в портовую инфраструктуру самостоятельно, в то время как во Фландрии и Германии правительства дают средства или предоставляют компенсации, если управляющие портами организации работают в убыток. Это приводит к искажению рынка, в результате терминалы в Роттердаме теряют грузы, которые уходят к их конкурентам в Гамбурге и Антверпене», – заявил свою позицию новый CEO Администрации порта Роттердам Аллард Кастелейн.

Согласно исследованию, если бы порты сопредельных стран не получали государственные субсидии, контейнерооборот порта Роттердам был бы примерно на 7% выше. А если учитывать также расходы на дноуглубительные работы на Эльбе, Шельде и Маасе – то на 10% выше. Разница применительно к другим видам грузов выражена не столь резко, если вообще выражена. 7% или 10% контейнерооборота – неожиданно большая цифра, учитывая, что портовые расходы в Европе (лоцманская проводка, швартовка, услуги буксиров, терминальная обработка, портовые сборы) составляют лишь 4% от всех расходов, связанных с транспортировкой контейнера из Азии до места назначения в Европе, отмечают в Администрации порта Роттердам. Все дело в жесткой конкуренции на контейнерном рынке – на принятие решения может повлиять разница в пару евро на контейнер. Если не брать в расчет расходы на дноуглубление Эльбы, Мааса и Шельды, порты Фландрии получают от правительства ежегодно по 0,54 евро на тонну груза, немецкие порты – по 0,81 цента на тонну, голландские порты – ничего.

Еще один вывод исследования – неразумно требовать, чтобы голландские порты платили корпоративный налог в одностороннем порядке. Это увеличит налоговое бремя Администрации порта Роттердам примерно на 50 млн евро в год. Еврокомиссия обязала правительство Нидерландов вве-



сти с 1 января 2016 года корпоративный налог для портовых властей. В то же время, другие страны смогли решить вопрос таким образом, что их портовым властям корпоративный налог или вовсе не придется платить, или придется платить не в полном объеме. Есть и другие требования, снижающие конкурентоспособность порта Роттердам. Так, в сопредельных странах действуют более либеральные правила досмотра грузов – например, в Гавре таможня прекратила сканировать контейнеры. Во Фландрии оплачивать приходится только часть расходов на досмотр, в Голландии все оплачивается полностью. В немецких портах благодаря государственным субсидиям более привлекательные жд перевозки. При этом согласно рейтингу Всемирного экономического форума портовая инфраструктура в Нидерландах – лучшая в мире. Однако из-за того, что субсидии получают не столь развитые порты, оптимизации не происходит, что негативно сказывается на бизнесе и потребителях.

Администрация порта Роттердам намерена выйти на Еврокомиссию и Европарламент с предложением установить одинаковые правила игры и просит правительство сделать то же самое по своим каналам.

Роттердам и Антверпен за ужесточение экостандартов

Администрация порта Роттердам и Администрация порта Антверпен выступают за ужесточение с 1 января 2016 года стандартов по выбросам в атмосферу оксидов азота (NOx) для новых судов в Северном море и Ла-Манше. Как сообщили SeaNews в Администрации порта Роттердам, два крупней-

ших порта Европы против выдвинутого ранее предложения отсрочить введение уже согласованных правил на пять лет. Это предложение будет обсуждаться в апреле этого года на сессии комитета по защите окружающей среды ИМО.

Двигатели, установленные на судах, соответствующих новым стандартам, вы-

брасывают в атмосферу на 80% меньше оксидов азота, чем существующие суда, аргументируют свою позицию в Администрации порта Роттердам. Сокращение выбросов с целью улучшения качества воздуха соответствуют политике обоих портов в области sustainability.

Больше не меньше

10 марта в Роттердам пришло судно «Zhen Hua 8» с 4 кранами для нового контейнерного терминала Rotterdam World Gate на Маасвлакте 2. Не знаем точно, больше они или меньше, чем на конкурирующем соседнем терминале APMT.



Итоги года APMT

Контейнерооборот APM Terminals составил по итогам 2013 года 36,3 млн TEU, на 3% больше, чем годом ранее. Инвестиции в прошлом году увеличились до 6,1 млрд долларов, средства вкладывались в строительство 7 новых терминалов и развитие и модернизацию 16 существующих. Рентабельность инвестированного капитала составила 13,5%, сообщили SeaNews в компании.

Приобретение Национальной контейнерной компании Global Ports Investments, в котором APMT принадлежит 30,75%, в компании называют одним из крупнейших событий 2013 года с точки зрения расширения портфолио. Теперь пять российских контейнерных терминалов Global Ports в сумме имеют пропускную способность 3,6 млн TEU в год и обрабатывают около 40% всего российского контейнерооборота, который не называется.

Кроме того, в прошлом году был открыт терминал Portuario в порту Сантус в Бразилии пропускной способностью 1,2 млн TEU в год, APMT в нем принадлежит 50%. Новые терминальные проекты, начатые в 2013 году, включают глубоководный терминал на 1,5 млн TEU



в Измире (Турция) и второй контейнерный терминал на 2 млн TEU в Абиджане (Берег Слоновой Кости).

«Мы продолжим инвестировать в динамично растущие рынки и рынки, не обеспеченные должным объемом услуг», – говорит CEO APMT Ким Фейфер. В компании приводят прогноз Международного валютного фонда, согласно которому рынки развивающихся стран в 2014 году вырастут на 5,1% при общем росте мировой экономики на 3,7%. При этом рост международного оборота товаров и услуг в 2014 году ожидается на уровне 4,5%, в 2015 – 5,2%, в том числе импорт товаров и услуг на развивающихся рынках увеличится на 5,9% в 2014 и на 6,5% в 2015 году.

Мастер-план для Гетеборга

Порт Гетеборг принял мастер-план на срок до 2035 года. По словам Арvida Гутеда, вице-президента по развитию порта Администрации порта Гетеборг, мастер-план является ответом на тенденцию к увеличению вместимости судов, длины поездов и размеров грузовиков.

Одним из приоритетов является развитие логистических и складских мощностей – порт Гетеборг в течение последних нескольких лет инвестировал в территории, примыкающие непосредственно к терминалам. В конце 2013 года был введен складской комплекс для импорта, арендатором которого стал Schenker Logistics. В 2015 году намечен запуск нового логистического центра Halvorsaeng на 400 тыс. кв. метров.

Планируется также развивать терминальные площадки под экспортный грузопоток. «У нас достаточно территорий отводится под грузы, прибывающие железнодорожным и автотранспортом, которые будут затариваться в контейнеры для дальнейшей отправки морем, однако эти территории необходимо развивать и повышать эффективность их использования», – говорит А.Гутед.

Кроме того, порт Гетеборг намерен развивать новые районы порта и строить новые причалы под перевалку энергоносителей на внешних территориях – в Рисхольмене и Арендале.





Важный заказ на контейнерные краны для космодрома Восточный



«Балткран» получил крупный и очень важный заказ на поставку 4-х контейнерных кранов для космодрома «Восточный».

Краны имеют двухбалочную конструкцию, грузоподъемность под спредером 38 тонн, высота подъема 12,5 метров, пролет 32 метра и две консоли по 14 метров. Краны оснащены телескопическим поворотным спредером для работы с 20-ти и 40 футовыми контей-

нерами. Кроме того, предусмотрены съемные траверсы с грузовым крюком для работы со штучными грузами. Кран будет обеспечивать надежную работу при температуре окружающей среды +40 – -40 градусов Цельсия и выдерживать ветровые нагрузки до 30 метров в секунду. Кабина оператора имеет великолепную обзорность и оборудована системой климат-контроля. Система управления краном – собственная

разработка Балткран. Все четыре крана планируются сдать в эксплуатацию в 2014 году.

Балткран произвел поставку четырех контейнерных кранов в Белоруссию. Главный инженер Брестского отделения заказчика В.И.Тоболевич сказал: «Мы доверяем технологии Балткрана, хорошо зарекомендовавшей себя в течение 15 лет, на протяжении которого длится наше сотрудничество».

Балткран поставит контейнерный кран в городе Томск

Контейнерный кран будет обрабатывать 40 футовые контейнеры с продукцией предприятия на интермодальном терминале.

Грузоподъемность крана составит 35 тонн, общая длина моста более 50 метров. Система управления крана, разработанная компанией Балткран, обеспечит возможность поворота контейнера на 360° для позиционирования «дверь в дверь», что повысит сохранность груза.

Срок поставки монтажа и ввода крана запланирован в 2014 году.

В 2014 году Балткраном запланировано поставить 26 кранов, из них 14 контейнерные краны.



Запущен в эксплуатацию широкопролетный двухконсольный контейнерный кран на интермодальном терминале компании «ФЕСКО» в Хабаровске. Грузоподъемность крана составляет

40 тонн, длина моста около 70 метров, высота подъема составляет – 4+1. Кран оснащен системой видеонаблюдения под спредером для осуществления контроля и лучшего позиционирования груза.

Контейнерный кран для терминала Белгород



В настоящее время специалистами предприятия «Балткран» ведется работа по изготовлению контейнерного крана для терминала в городе Белгороде.

Грузоподъемность крана составит 41 тонну, пролет моста более 40 метров. Кран имеет двухбалочную конст-

рукцию, пронос контейнера осуществляется без разворота между опорами. Система управления крана разработанная специалистами компании «Балткран» обеспечит быстрое и безопасное перемещение груза, а эффективная система против раскачивания – его

точное позиционирование. Благодаря этому будет достигнута максимальная эффективность обработки груза и увеличена пропускная способность терминала.

Кран будет введен в эксплуатацию в 2014 г.



- быстрый возврат инвестиций
- высокая производительность
- эффективная система против раскачивания контейнера
- высокий коэффициент готовности к работе
- около 200 контейнерных кранов находится в длительной эксплуатации

БАЛТКРАН

236008, г. Калининград, ул. А. Невского, 165
тел. (4012) 590-800, факс (4012) 590-99С

www.baltkran.ru



Министр в Совкомфлоте



1 апреля в Петербурге Максим Соколов вручил памятные часы курсантам Макаровки за активное участие в проведении XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи, наградил плавсостав «Совкомфлота» и ознакомился с работой учебно-тренажерного центра ОАО «Совкомфлот».

На фото – подписание соглашения о сотрудничестве между университетом морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и ОАО «Совкомфлот». Со стороны «Совкомфлота» соглашение подписал генеральный директор управляющей компании ООО «СКФ Арктика» Владимир Домнышев, со стороны Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О.Макарова – ректор университета Сергей Барышников.



COSCO планирует 14-тысячники

Cosco Holdings планирует заказать пять контейнеровозов вместимостью 14 000 TEU. Об этом со ссылкой на сообщение Шанхайской биржи пишет Lloyds List. Однако ни стоимость заказа, ни верфь, на которой будут строиться суда, не уточняется.

Ранее в этом году COSCO уже разместил заказ на пять контейнеровозов вместимостью 9,4 тыс. TEU

Кроме того, 20 марта дочерняя компания COSCO Prosperity Investment заключила с China Shipbuilding & Offshore International Co. (CSOC) и Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry (XGSIC) контракт на строительство четырех балкеров дедвейтом 40 тыс. тонн и еще четырех дедвейтом 180 тыс. тонн.

Общая сумма контракта составила 312 млн долларов: 99,2 млн долларов за 40-тысячники и 212,8 млн долларов за 180-тысячники соответственно.

Первый газовоз для Ямала

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering получила первый заказ на строительство LNG танкера для проекта Ямал СПГ. Как сообщает Reuters со ссылкой на DSME, стоимость контракта составляет 339,3 млрд корейских вон (316 млн долл.), заказчиком выступает Совкомфлот, сдача судна намечена на июнь 2016 года.

Напомним, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering в прошлом году выиграла тендер ОАО «Ямал СПГ» на строительство танкеров-газовозов для проекта Ямал СПГ. Тогда же с DSME было подписано соглашение о резервировании слотов, которое предусматривает опционы на строительство, спуск

на воду, оборудование, оснащение и поставку до 16 танкеров. Соглашением предусмотрена передача права на финансирование и покупку танкеров третьей стороне – перевозчикам, выбранным ОАО «Ямал СПГ».

Ранее сообщалось, что LNG танкеры для Ямала будут иметь ледовый класс Arc7, они будут рассчитаны на эксплуатацию при температурах до минус 50 градусов и смогут самостоятельно работать во льдах толщиной более 2,1 метра. Экспорт сжиженного природного газа будет осуществляться через порт Сабетта, который был заложен на Ямале летом 2012 года.

НММ закрыли сервис на Петербург

Согласно информации, опубликованной Hyundai Merchant Marine, с середины февраля линия временно прекратила обслуживание на сервисе Baltic Feeder 7 (BL7). Сервис работал в ротации Гамбург – Гдыня – Санкт-Петербург. В Петербурге судозаходы осуществлялись на ПКТ, в Гамбурге – на терминал NHLA Altenwerder, в Гданьске – на Baltic Container Terminal.

Containerships и Finnlines дадут денег



Министерство транспорта и коммуникаций Финляндии выделило 12,6 млн евро государственных субсидий восьми судоходным компаниям. В числе получателей – Containerships и Finnlines. Деньги предназначены для переоборудования 45 судов в соответствии с новыми экологическими требованиями по бункеру. Инвестиции должны быть сделаны в этом году. Субсидии также получают ESL Shipping, Tallink Silja, Eckero Shipping, Bore, Godby Shipping и Oy Långshipp.

По информации министерства, в 2013 году на переоборудование действующего флота под новые экологические стандарты в бюджете Финляндии было заложено 30 млн евро, в сентябре было выделено 19 млн из этой суммы. После того, как это решение было принято, судоходные компании вернули 11,7 млн евро ранее предоставленных субсидий. Всего правительство предоставило субсидий на экологические инвестиции на сумму 20,3 млн евро. На втором этапе судоходные компании подали заявку на субсидии в размере 37 млн евро.

Инспекция Парижского меморандума

Парижский меморандум опубликовал предварительные итоги концентрированной инспекционной кампании по проверке пропульсивного и машинного оборудования. Было проведено 3 879 инспекций на 4 126 судах, выявлено 1 105 несоответствий. Задержано было 68 судов – 8% от числа проинспектированных. Половина задержанных (34 судна) приходится на долю многоцелевых / судов для генгруза, по 13% – на балкеры и кон-тейнеровозы (по 9 судов), кроме того, было задержано 6 нефтеналивных танкеров, 4 танкера-химовоза и 3 рефсудна. Основные несоответствия связаны с главным двигателем (20%), чистотой в машинном отделении (18%), аварийным генератором (12%) и аварийным освещением (12%). Более половины задержанных (54%) – суда возрастом 20 лет и старше.

CARGO TRANS

Агентирование судов
Брокерские услуги, фрахтование
Мультимодальные перевозки
Внутрипортовое экспедирование
Автоперевозки

198097, Россия, Санкт-Петербург,
пр. Стачек, д. 48, к. 2, оф. 201
Телефон: +7 (812) 334-54-69 (70, 71)
Факс: +7 (812) 337-23-27
office@ctrans.spb.ru; www.ctrans.spb.ru



НМТП провел конференц-колл



НМТП провел конференц-колл, посвященный финансовому отчету за 2013 год. Генеральный директор компании Юрий Матвиенко напомнил о «более широком контексте, в котором следует рассматривать финансовые результаты», – о том, что «Основу грузооборота составляет экспорт российских сырьевых товаров, на которые повлияло ухудшение конъюнктуры на глобальных рынках и диверсификация логистических цепочек. Это выразилось в наращивании объемов экспорта сырой нефти на дальневосточном направлении и перераспределении объемов между портами на Северо-Западе». В целом он оценил результаты как «стабильные на общем неблагоприятном фоне. При этом существенная часть снижения грузооборота обусловлена факторами, неподконтрольными компании». Ю. Матвиенко пообещал, что снижение финансовых показателей существенно не повлияет на способность группы обслуживать долговые обязательства и выплачивать дивиденды на уровне прошлых лет.

Отвечая на вопрос о возможном разделении активов НМТП между основными акционерами и выходе Транснефти из состава акционеров, Ю. Матвиенко сообщил, что на данный момент никакого официального обращения от акционеров руководству порта не поступало. «Мы не знаем, когда это может произойти».

Один из аналитиков поинтересовался, какова оценка основных средств нефтеналивных мощностей компании в Приморске и Новороссийске (Шехарис). «Мы понимаем, с чем связан ваш вопрос», – сказал директор по связям с инвесторами Михаил Шур. «Мы не публиковали никогда такую информацию».

Аналитики обратили внимание на то, что «В начале марта было снижение стоимости акций группы чуть ниже уровня, указанного в ограничительных условиях по обеспечению кредита Сбербанка в долларах». Советник директора представительства НМТП Евгения Тюрикова прокомментировала это так: «До текущего момента мы не получили от Сбербанка никаких уведомлений относительно их намерения досрочного требования кредита. Еще до упомянутого события мы обратились к своему кредитору с инициативой замены данной финансовой ковенанты. Наши предложения были приняты, и мы ожидаем их рассмотрения в рамках внутренних корпоративных процедур Сбербанка. Что касается порогового значения уровня акций, мы не раскрываем эту информацию».

Отвечая на вопрос об изменении ожиданий по будущим объемам нефтеналива в Приморске [в связи со сдвигом сроков строительства железной дороги к порту], Ю. Матвиенко сообщил, что ожидания по нефти остаются на уровне последнего года, по нефтепродуктам (дизельному топливу) возможен рост объемов до 2-2,5 млн тонн. «Вы не ожидаете снижения? У вас за два месяца там снижение на 15-20%. Вы думаете, оно будет преодолено?» «Я еще раз говорю, мы ожидаем, что объем перевалки нефти останется на уровне 12 года. Возможны какие-то сезонные колебания, но они в дальнейшем будут компенсированы». В 2014 году объем перевалки в целом по группе, по словам Ю. Матвиенко, прогнозируется на уровне 2013 года – 141 млн тонн. На вопрос, есть ли улучшение в марте-апреле, принимая во внимание динамику первых двух месяцев, Ю. Матвиенко ответил: «Почему отрицательная

динамика? За март месяц у нас почти на 4% рост грузооборота, и РЖД, которые вводили точечные конвенции, ни в коей мере не повлияли на грузооборот в целом, более повлияла штормовая погода, у нас около 7 дней за январь-февраль-март [были] аномальные холода и неожиданные ветра. Поэтому не тот рост, который мы планировали бы, связан в первую очередь с плохими погодными условиями, никак не с РЖД».

На традиционный вопрос о тарифах на нефть в Новороссийске и Приморске и их повышении Е. Тюрикова ответила, что тарифы НМТП исторически не озвучивает, а все договоры с контрагентами являются конфиденциальными, «Если и планировались какие-то повышения, они были в рамках инфляции, <...> инфляционная составляющая порядка 6-7%».

Главный бухгалтер НМТП Герман Качан рассказал о выручке от перевалки отдельных видов грузов. Так, выручка от перевалки нефтепродуктов выросла на 26,9 млн долл. в результате увеличения объемов на 4,9 млн тонн. Выручка от перевалки грузов в контейнерах увеличилась на 5,5% или на 2,9 млн долл. за счет роста контейнерооборота НЛЭ. Привлечение нового грузопотока угля в объеме 900 тыс. тонн дало дополнительные 4 млн долл. выручки. Выделить маржинальность и затраты по отдельным видам грузов, по словам М. Шура, не представляется возможности в силу особенностей ведения учета.

Инвестиции в 2014 году планируются на уровне 4,8 млрд рублей, в 2015 – 7,5 млрд рублей, в 2016 году – 9,7 млрд рублей, рассказал Г. Качан. Разбивку капитальных затрат по отдельным проектам представители НМТП раскрывать отказались.

Чистый убыток

Группа НМТП опубликовала консолидированные финансовые результаты за 2013 год по международным стандартам финансовой отчетности. Год НМТП закрыл с чистым убытком 104,7 млн долларов против чистой прибыли 316 млн долларов за 2012 год. В группе объясняют такой результат «убытком от обесценения гудвила в сумме 259,9 млн долларов и отрицательных курсовых разниц в объеме 125,4 млн долларов». Обесценение гудвила в свою очередь обусловлено задержкой строительства железной дороги к порту Приморск, что привело к сдвигу предполагаемой даты начала перевалки дополнительных объемов нефти и нефтепродуктов с 2015 на 2017 год. Убыток по

курсным разницам сформировался в результате ослабления курса рубля к доллару.

Выручка НМТП по МСФО сократилась на 10,2% до 928,1 млн долларов, в том числе выручка от стивидорных услуг – на 11,2% до 735,1 млн долларов, от услуг флота – на 10,1% до 90,7 млн долларов, от дополнительных услуг порта – на 3,9% до 86,4 млн долларов. Показатель EBITDA снизился на 13,7% до 510,4 млн долларов. Напомним, по российским стандартам бухгалтерского учета НМТП получил по итогам 2013 года чистую прибыль 2,62 млрд рублей, почти вдвое ниже показателя 2012 года; консолидированный грузооборот группы сократился на 11,3% и составил 140,9 млн тонн.

Как дела у Maersk

Группа A.P.Moller-Maersk опубликовала финансовые результаты за 2013 год. Выручка снизилась на 4% до 47,4 млрд долларов, прибыль до уплаты налогов – на 4% до 6,6 млрд долларов. Чистая прибыль составила 3,8 млрд долларов – на 6% ниже, чем в 2012 году, однако это больше, чем ожидалось ранее. Напомним, отчитываясь по итогам третьего квартала, A.P.Moller-Maersk прогнозировали прибыль по году порядка 3,5 млрд долларов.

Положительное влияние на прибыль оказали рост объемов контейнерных перевозок и сокращение расходов Maersk Line, рост перевалки на терминалах APMT, а также более высокая степень утилизации Maersk Drilling. Негативный эффект оказали снижение фрахтовых ставок в линейном сегменте и сокращение доли добычи Maersk Oil.

Maersk Line завершила год с прибылью 1,5 млрд долларов против 461 млн годом ранее – рост в 3,3 раза. При этом выручка снизилась на 3,4% до 26,2 млрд долларов, главной причиной является падение фрахтовых ставок – в среднем на 7,2%, средневзвешенная ставка в 2013 года составила 2,674 тыс. долларов за 40-футовый контейнер. Снижение ставок было отчасти компенсировано ростом объемов перевозок – на 4,1% до 17,6 млн TEU. Кроме того, удалось сократить потребление бункера на 12,1%, а цены на бункер были на 9,9% ниже. Сыграло свою роль также сокращение расходов за счет



оптимизации сервисов и увеличения загрузки судов.

Маркетинговая доля линии осталась на уровне 2012 года. Контейнероёмкость флота выросла всего на 0,2%, несмотря на то, что в прошлом году Maersk принял четыре мегаконтейнеровоза Triple E – дело в том, что параллельно линия возвращала владельцам зафрахтованные суда. В 2014-2015 годах Maersk принимает еще 16 судов Triple E суммарной вместимостью 288 тыс. TEU.

Прибыль APM Terminals по итогам 2013 года выросла на 9,8% и составила 770 млн долларов, контейнерооборот увеличился на 3% до 36,3 млн TEU. Как сообщили SeaNews в A.P.Moller-Maersk, положительное влияние на выручку оказали финансовые показатели Global Ports, долю в котором Maersk приобрел в ноябре 2012 года.

Damco закончили год с убытком 111 млн долларов против прибыли 55 млн долларов по итогам 2012 года. Основными причинами стали существенные расходы на реорганизацию бизнеса.



Прибыль Maersk Oil упала в два с лишним раза – с 2,4 млн долларов до 1 млн долларов, что связано со снижением объемов добычи и цен на нефть. Maersk Drilling увеличил прибыль в 1,5 раза до 528 млн долларов за счет полной загрузки всех платформ и роста ставок. Maersk Supply Service прибыль почти удвоил – с 132 млн долларов до 235 млн долларов. Maersk Tankers закончил год с убытком 317 млн долларов против убытка 315 млн долларов годом ранее. Svitser получил прибыль 156 млн долларов против 7 млн долларов годом ранее.

2014 год группа рассчитывает закрыть с финансовыми показателями, существенно превышающими результаты 2013 года. Рост ожидается за счет продажи Dansk Supermarked Group, показатели основного бизнеса прогнозируются на уровне 2013 года. При этом ожидается, что Maersk Line получит прибыль на уровне 2013 года, APMT – выше, чем в 2013, а Maersk Tankers и Maersk Drilling – ниже, чем в 2013 году.

Совкомфлот получил чистый убыток

Совкомфлот опубликовал финансовые итоги 2013. Группа компаний закончила год с чистым убытком 39,2 млн долларов против чистой прибыли 32,9 млн долларов за 2012 год. Как объясняют в компании, «Это стало результатом одного из наиболее значительных в истории спадов на рынке танкерных перевозок». Скорректированная чистая прибыль (с учетом снижения стоимости и доходов/убытков в результате реализации активов) составила 11,6 млн долларов – на 81,4% ниже, чем годом ранее. Валовая выручка группы сократилась на 6,7% до 1,263 млрд долларов, скорректированная EBITDA – на 5,9% до 382,1 млн долларов. На 31 декабря 2013 года стоимость законтракованной выручки составила 4,9 млрд долларов.

Как отметил генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк, «... для мировой судоходной отрасли отчетный период стал пятым годом рецессии... В 2013 году был отмечен устойчивый рост в технически сложных, но наиболее высокодоходных сегментах бизнеса: управление газовозами ледового класса, арктическими челночными танкерами и высокотехнологичными ледокольными судами снабжения. Коммерческая эксплуатация конвенциональных танкеров в течение практически всего отчетного периода происходила, что называется, «при сильном встречном ветре». Однако определенный рост выручки компании в этом сегменте, отмеченный в 4 квартале 2013 – 1 квартале 2014 года, дает основания полагать,



что «встречный ветер» постепенно сменяется попутным, то есть рынок, наконец, перешел к фазе роста. Укрепление спотового рынка в сегменте нефтеналивных танкеров в отмеченный период позволяет надеяться, что результаты первого квартала покажут существенную положительную динамику, а с учетом устойчивого сокращения числа заказов новых нефтяных танкеров, мы ожидаем последовательное укрепление рынка в течение всего 2014 года при сохранении определенной рыночной волатильности».

Выручка группы в тайм-чартерном эквиваленте увеличилась в 2013 году на 1,5% до 872,6 млн долларов. При этом в сегменте нефтеналивных танкеров, самом крупном сегменте бизнеса СКФ, тайм-чартерный эквивалент снизился на 4,2% до 343,9 млн долларов – как поясняют в компании, «Данный сегмент на мировом рынке характеризовался переизбытком тоннажа, что удерживало на низком уровне фрахтовые ставки в течение года». В сегменте танкеро-продуктовозов тайм-чартерный эквивалент сократился на 3% до 215,7 млн

долларов. По газовозам выручка в тайм-чартерном эквиваленте увеличилась на 11,1% до 48,3 млн долларов. В сегменте флота обслуживания морских шельфовых месторождений выручка в тайм-чартерном эквиваленте выросла на 10,8% до 207 млн долларов. Как отмечают в Совкомфлоте, данный сегмент принес компании 34% чистой прибыли.

По состоянию на 31 декабря 2013 года флот компании, включая собственные и зафрахтованные суда, состоял из 158 судов общим дедвейтом около 12,6 млн тонн (на 31 декабря 2012 года было 158 судов общим дедвейтом 11,7 млн тонн). Эта цифра включает 9 буксиров, находящихся в совместной собственности с ОАО «Роснефтефлот». В 2013 в состав флота вошли 7 судов общим дедвейтом в 681 824 тонн – танкер VLCC «Свет», два газовоза («Сибур Воронеж» и «Сибур Тобол»), два танкера Aframax (LR2) («Анатолий Колоскин» и «Виктор Бакаев»), сухогруз класса Panamax («НС Якутия») и многофункциональное судно снабжения ледокольного типа («Алексей Чириков», ледовый класс Ice10). В стадии строительства на 31 декабря 2013 года находились 5 судов – второй танкер VLCC и четыре газовоза, сроки сдачи по ним планируются с января 2014 по апрель 2015 года. Общая контрактная стоимость этих судов составляет 881,9 млн долларов, из которых 217,9 млн долларов были выплачены в конце прошлого года.

Россия больше не луч света

По итогам 2013 года DFDS увеличил выручку на 3,4% до 12,1 млрд датских крон (2,2 млрд долларов). Показатель EBITDA вырос на 11,4% до 1,2 млрд крон (222,5 млн долларов). Прибыль до вычета налогов выросла в 2,4 раза и составила 350 млн крон (64,2 млн долларов).

Как отметил CEO компании Нильс Смедегаард, положительное влияние на финансовые показатели DFDS оказал

рост перевозок в Северном море, в то же время, из-за снижения активности в России объемы на Балтике сократились. Ровно год назад в DFDS Россию и Балтийский регион называли «лучом света» на фоне других рынков.

В 2014 году DFDS рассчитывает увеличить выручку на 6%, в том числе на 2% за счет тех приобретений, которые были сделаны в 2013 году. По словам Н. Смедегаарда, в 2014 году



компания планирует расширять свою европейскую сеть путем новых приобретений.

ООСЛ снизил прибыль



Выручка OOCL по итогам 2013 года снизилась на 3,5% и составила 6,2 млрд долларов. Прибыль до вычета налогов упала в 6,3 раза до 47 млн долларов. В течение года OOCL принял восемь мегаконтейнеровозов вместимостью 13,2 тыс. TEU и два контейнеровоза вместимостью 8,9 тыс. TEU. В результате общая вместимость флота увеличилась на 9,7% до 496,106 тыс. TEU. Стоимость активов OOCL на 31 декабря 2013 года выросла на 9,2% до 8,99 млрд долларов. Объем линейных перевозок увеличился на 1,5% до 5,3 млн TEU, при этом загрузка судов осталась стабильной на уровне 73%.

«В 2013 году динамика морских перевозок в линейном сегменте была невысокой. Уровень фрахтовых ставок оставался желать лучшего, особенно в первой половине года. Во второй половине года и физические грузопотоки выросли, и настроения на рынке улучшились, в результате фрахтовые ставки несколько поднялись. Хотя спрос на морские контейнерные перевозки в 2013 году был ниже, чем прогнозировалось ранее, рост предложения тоже оказался ниже, чем ожидалось, что способствовало столь необходимому росту ставок – пусть скромному – во второй половине года», – прокомментировал итоги года Чи Чен Тунг, председатель Совета директоров OOIL, материнской компании OOCL.

Teekay Money

Пятый в мировой таблице о рангах танкерный оператор Teekay опубликовал финансовые итоги 2013 года. Выручка Teekay Corporation снизилась на 7,6% до 1,83 млрд долларов, операционные расходы сократились на 17,1% до 1,77 млрд долларов. Чистая прибыль составила 35,5 млн долларов в против чистого убытка 311,1 млн долларов по итогам 2012 года.

Итоги входящих в группу дочерних структур следующие:

– Teekay Tankers снизил выручку на 13,9% до 170,1 млн долларов и закончил год с чистым убытком 8,1 млн долларов, сократив убыток в сравнении с 2012 годом почти в 46 раз.

– Teekay Offshore Partners увеличил выручку на 3,3% до 930,7 млн долла-



ров, при этом чистая прибыль упала в 1,7 раза до 71,9 млн долларов.

– Teekay LNG Partners увеличил рейсовую выручку на 1,6% до 399,3 млн долларов, а чистую прибыль – на 53,3% до 213,3 млн долларов.

Новошип увеличил прибыль



Новошип опубликовал бухгалтерскую отчетность за 2013 год. Основной итог – чистая прибыль 1,158 млрд рублей, на 28,8% выше, чем годом ранее.

Выручка компании при этом сократилась в сравнении с 2012 годом на 10,5% и составила 752,792 млн рублей. В том числе выручка от услуг по эксплуатационному управлению судами снизилась на 43,6% до 152,376 млн рублей, выручка от услуг в области финансов, права, маркетинга и управления, а также инжиниринговых услуг увеличилась на 4,9% до 262,172 млн рублей, выручка от услуг по подбору, найму и предоставлению персонала выросла на 16,5% до 156,063 млн рублей. Выручка от предоставления имущества аренду практически не изменилась и составила 122,012 млн рублей (-0,7%).

Прибыль Новошипа от оказания различных услуг сократилась в целом на 12,5% и составила 152,964 млн рублей. В том числе прибыль от эксплуатационного управления судами снизилась на 26,9% до 32,630 млн рублей, прибыль от подбора, найма и предоставления персонала – на 17,6% до 14,543 млн рублей. Прибыль от услуг в области финансов, права, маркетинга и управления и инжиниринговых услуг увеличилась на 26,9% до 60,468 млн рублей, прибыль от аренды – на 7,8% до 45,455 млн рублей.

Доходы от участия в других организациях составили 1,03 млрд рублей – на 21% больше, чем в 2012 году. С учетом выручки от оказанных услуг и доходов от участия в других организациях прибыль до налогообложения выросла на 26,8% до 1,324 млрд рублей, чистая прибыль – на 28,8% до 1,158 млрд рублей.

Транспортные форбсы 2014

Forbes опубликовал новый список долларовых миллиардеров 2014. В нем 1645 имен, из них 268 – новых. В сумме состояние этих людей составляет 6,4 трлн долларов (триллион – это 12 нулей). В прошлом году участники списка стоили в сумме 5,4 трлн.



Выше других владельцев транспортных активов, как и в прошлом году, в рейтинге стоит гонконгский магнат Ли Ка-Шинг, в числе прочего имеющий долю в портовом холдинге Hutchison. Однако с прошлогоднего 8 места он опустился на 20-е, при этом состояние его не изменилось и составляет 31 млрд долларов.



Владимир Лисин – первый в рейтинге, у кого в графе «источник дохода» указан в числе прочего именно транспорт, занимает 53 место с 16,6 млрд долларов. В прошлом году он был на 62 месте с 14,1 млрд долларов. Совладельцы Новатэка Леонид Михельсон



и Геннадий Тимченко (Новатэк – это, помимо добычи, еще строящийся LNG порт Сабетта и действующий терминал в Усть-Луге) занимают соответственно 57 строчку с 15,6 млрд



долларов. Вагит Алекперов, еще один грузо-владелец и по совместительству владелец портовой инфраструктуры (Высоцк), – на 76 месте с 13,6 млрд долларов (в 2013 году он был на 55 месте).



Первый в списке, идущий под грифом «шип-пинг», – самый известный норвежский судовладелец и первый кипрский миллиардер Джон Фредриксен с 13,6 млрд долларов – занимает 76 место. В прошлом году он шел в списке Форбса 87-м. Другие участники списка из шиппинга:

– Номер 113 – Клаус-Михаэль Кюне (Kuehne + Nagel, Narag-Lloyd) с 10,4 млрд долларов (в 2013 году был на 121 месте),



– Номер 191 в общем списке и номер 1 в Израиле – сын Самми Офера Эйял Офер (Zodiac Group, Zodiac Maritime Agency, OMNI Offshore Terminals, Royal Caribbean Cruise Lines) с 7 млрд долларов (в прошлом году занимал 198 место),



– Номер 215 – Джанлуиджи и Рафаэла Апонте (MSC) с 6,3 млрд долларов, в списке 2013 года не значатся,

– Номер 244 – Идан Офер, сын Самми Офера и брат Эйяла Офера, контролирующий через Quantum Pacific Group материнскую компанию Zim Israel Corp. и ряд других активов в шиппинге, с 5,7 млрд долларов (в 2013 году был на 182 месте),

– Номер 506 – Спиро Лацис и семья (Consolidated Marine Management) с 3,2 млрд долларов,

– Номер 609 – Чи Чен Тунг и семья (OOIL / OOCL) с 2,8 млрд долларов (в 2013 году были на 554 месте),



– Номер 663 – Хельмут Зомен (BW Group) с 2,6 млрд долларов (в 2013 году был на 1107 месте),



– Номер 687 – Кьелл Инге Рокке (холдинг Aker ASA) с 2,5 млрд долларов,

– Номер 1154 – основатель Evergreen Чанг Юнг-фа и семья с 1,5 млрд долларов (в 2013 году были на 974 месте),

– Номер 1284 – владелец Palmali Мубариз Гурбаноглу с 1,3 млрд долларов (в 2013 году был на 1175 месте),



– Номер 1284 – Жак Сааде и семья (CMA CGM) с 1,3 млрд долларов – впервые в списке,

– Номер 1142 – Якоб Столт-Нильсен и семья (Stolt-Nielsen Limited) с 1,15 млрд долларов.

«Порты» как источник дохода фигурируют у таких участников списка Форбса как:

– Номер 354 – Энрике Расон-младший (холдинг ICTS) с 4,2 млрд долларов (в 2013 году занимал 258 место),

– Номер 764 – бывшие совладельцы НМТП Александр Пономаренко и Александр Скоробогатко – по 2,3 млрд долларов у каждого (в 2013 году были на 704 месте),



– Номер 1372 – совладельцы Global Ports и Globaltrans Андрей Филатов, Никита Мишин



и Константин Николаев, состояние каждого оценивается в 1,2 млрд долларов (в 2013 году были на 1088 месте),

– Также номер 1372 – Зиявудин Магомедов (группа Сумма) с 1,2 млрд долларов – впервые в списке.



Кроме того, в списке долларовых миллиардеров держатели логистических активов Чунг Юй-Сун (Hyundai Glovis) – на 466 месте с 3,4 млрд долларов, Фредерик Смит (FedEx) – на 506 месте с 3,2 млрд долларов и Джим Томпсон (Crown Worldwide) – на 1565 месте с 1 млрд долларов.

Круизный бизнес представлен Алексеем Мордашовым (TUI) – на 111 месте с 10,5 млрд долларов, Микки и Шари Арисонами (Carnival Cruises) – на 208 и 319 местах, с 6,5 млрд и 4,7 млрд долларов соответственно, а также Арне Вильгельмсен и семьей (Royal Caribbean) – на 869 месте с 2 млрд долларов.

Senior VP Global Seafreight в K+N

Senior Vice President Global Seafreight Kuehne + Nagel назначен Торстен Мейнке. По информации компании, он приступает к исполнению своих обязанностей с 1 июня 2014 года. Ранее Т.Мейнке уже работал в Kuehne + Nagel, в 2010 году он перешел с должности Senior Vice President Global Sales & Marketing в K+N в Miltzer & Muench, где входил в состав правления компании. В новой должности в Kuehne + Nagel Т.Мейнке будет курировать в первую очередь развитие морских грузоперевозок, в том числе перевозок рефконтейнеров, напитков и лесных грузов.

Новый CEO DHL Supply Chain

Новым членом правления DHL, курирующим DHL Supply Chain, назначен Джон Гилберт. Брюс Эдвардс, до этого занимавший должность CEO DHL Supply Chain, принял решение покинуть свой пост. Дж.Гилберт приступил к своим обязанностям с 11 марта. Б.Эдвардс останется в компании на должности советника до выхода на пенсию с 30 сентября этого года. Дж.Гилберт с 1994 работал в Exel, в DHL с 2005 года, когда Deutsche Post купила Exel. До Exel работал в консалтинге.



Зарплаты морякам поднимут

В конце февраля в Международной организации труда прошла встреча представителей судовладельцев в лице International Shipping Federation (ISF) с представителями International Transport Workers' Federation (ITF). Предметом обсуждения был пересмотр рекомендованного МОТ минимального размера оплаты труда моряков. Стороны договорились, что с 1 января 2015 года минимальная базовая ставка оплаты квалифицированного матроса составит 592 доллара в месяц. С 1 января 2016 го-



да базовую ставку предполагается поднять до 614 долларов в месяц. Текущий размер минимальной базовой ставки, действующий с 31 декабря 2013 года, составляет 585 долларов в месяц.

Изменения в руководстве Росморпорта

Заместитель генерального директора по строительству олимпийских объектов ФГУП «Росморпорт» Константин Бобров 28 февраля 2014 года освобожден от занимаемой должности в связи с истечением срока трудового договора. По информации предприятия, соответствующий приказ ФГУП «Росморпорт» №156/к был подписан 27.02.2014.

Напомним, в марте прошлого года К.Бобров был переведен с должности исполнительного директора Росморпорта на должность заместителя генерального директора по капитальному строительству, в апреле – на должность заместителя генерального директора по строительству Олимпийских объектов.

Finnlines сокращает

Containersteve, компания в составе Finnsteve, портового подразделения Finnlines, приняла решение прекратить операции в порту Котка. Все 36 сотрудников, работавших в Котке, подлежат сокращению. По информации Finnlines, переговоры с ними велись с ноября прошлого года.

Напомним, в прошлом году Finnsteve сократила 61 сотрудника в Турку и закрыла компанию FL Port Services в Хельсинки, сократив 21 человек персонала.

Назначен президент Транснефтепродукта

С 7 марта 2014 года президентом ОАО «АК «Транснефтепродукт» назначен Николай Горбань, ранее занимавший должность первого вице-президента компании. Его предшественник на этом посту В.А.Шиманович уволен в связи с переходом на другое место работы, сообщает компания.

Н.Горбань – выпускник Донбасской государственной академии строительства и архитектуры и Тюменского государственного нефтегазового университета, кандидат технических наук. Трудовую деятельность начал в 1990 году мастером СУ треста «Нижневартовскдорстрой», с 1992 по 1995 г.

работал мастером, прорабом, начальником технологического потока Арендного предприятия трест «Варьеганжилстрой», в 1995-1997 гг. – главный инженер ТОО «Крейт», с 1997 по 2006 г. занимал руководящие должности в Тюменском управлении магистральных нефтепроводов «Сибнефтепровод», с 2006 по 2010 г. – заместитель генерального директора по эксплуатации ОАО «Черномортранснефть», с 2010 по 2012 г. – главный инженер ОАО «Мостранснефтепродукт», с апреля 2012 по март 2014 г. – первый вице-президент ОАО «АК «Транснефтепродукт».



Россия в логистическом рейтинге Всемирного банка

Всемирный банк опубликовал новую версию Logistics Performance Index 2014. Исследование проводится раз в два года, по его итогам каждая страна получает свой логистический индекс, исходя из которого составляется рейтинг стран. Logistics Performance Index складывается из оценки работы таможен, скорости и стоимости доставки, задержек при транспортировке и т.п., то есть, в целом, «дружественности» логистической системы страны в отношении пользователя.

Россия в новом рейтинге поднялась на несколько строчек – с 95 места в 2012 году на 90 в 2014. Общая оценка также повысилась – с 2,58 балла до 2,69. Напомним, высший балл здесь, как в школе, – 5. Хуже всего в России традиционно оценивают работу таможен – на 2,20 балла из пяти. По этому показателю мы занимаем 133 место из 160 (в предыдущем рейтинге были на 138 строчке). Лучше всего дело обстоит с инфраструктурой (77 место против 97 в предыдущем рейтинге). По возможностям отслеживать движение груза мы, как и двумя годами ранее, находимся на 79 месте, по качеству логистических услуг и компетенции в этой сфере поднялись с 92 строчки на 80, по своевременности доставки – с 94 на 84, по качеству международных перевозок – со 106 на 102.

На первом месте по качеству таможенного администрирования в рейтинге стоит Норвегия, она же занимает первую строчку по качеству логистических услуг. По качеству инфраструктуры и возможностям отслеживать движение груза лидером является Германия, по качеству международных перевозок и своевременности доставки – Люксембург. По сумме составляющих первую пятерку рейтинга составляют Германия, Нидерланды, Бельгия, Великобритания и Сингапур.

Heavylift для Русгидро



ЗАО «Шенкер», российское подразделение DB Schenker Logistics, завершило доставку четырех силовых трансформаторов на Новосибирскую ГЭС. Заказчиком перевозки выступала компания ABB. Общий вес груза составлял более 280 тонн, везли его частично в разобранном виде. Как рассказали SeaNews в компании, пунктом отправления была Лодзь, далее груз шел морем из Гдыни с перевалкой в Хельсинки на судно «Finnkraft» Finnlines, выгрузка в Петербурге осуществлялась на Перстикко.

«Шенкер» отвечал за доставку из порта Санкт-Петербург до места назначения и таможенное оформление – таможенную очистку груза в порту повели под одним кодом ТНВЭД. Четыре тяжеловесных места весом более 60 тонн каждое везли в Новосибирск по железной дороге, оттуда на ГЭС автотранспортом, комплектующие сразу шли из порта автотранспортом. Доставка по российской территории (включая оформление) заняла 20 дней, последняя партия груза прибыла на место в конце января.

Грузовые дворы на вынос

Выступая 1 апреля на Координационном совете по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов отметил, что проект развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо доработать с учетом новых макроэкономических условий.

В частности, разработчики должны учесть в проекте необходимость выноса грузовых дворов ОАО «РЖД» с территории города только после завершения строительства и ввода в эксплуатацию новых объектов терминально-логистической инфраструктуры компании, отметил он.



По словам В. Морозова, развитие транспортной системы Петербурга и Ленинградской области является одним из наиболее приоритетных государственных проектов развития инфраструктуры и дорожного транспорта, и именно так его оценивают президент и правление компании.

Заторы в Гамбурге

Team Lines сообщает о продолжающемся и усугубившемся «исключительном» congestion в Гамбурге. Операции существенно замедлились, возникают сложности с постановкой судов к причалам. По информации линии, возможно, придется грузить/выгружать контейнеры на других терминалах порта. В этом случае, отмечают в Team Lines, линия не несет расходы на дополнительное перемещение контейнеров между терминалами, выдачу/получение, хранение и т.п.

В порту Гамбург возникшие проблемы объясняют «чрезвычайно высоким уровнем загрузки мощностей по хранению» и связывают его с ростом вместимости судов. Объем погрузки/выгрузки с мегаконтейнеровозов вырос, в результате пиковые периоды загрузки складских площадок возникают неравномерно. Кроме того, с начала 2014 года из-за штормов ряд азиатских и европейских портов столкнулись с задержками прибытия судов, достигавшими нескольких дней. В результате произошло накопление экспортных грузов, среднее время нахождения кон-



тейнера в порту увеличилось в сравнении с предыдущими месяцами вдвое, а до 25% общей вместимости складских площадок для экспорта недоступны. Как отмечают в Гамбурге, контейнерные площадки продуктивны при загрузке до 80%, а на ряде терминалов уровень загрузки вырос с нормального уровня 75% почти до 100%. Это затрудняет и работу информационных систем, которые из-за перегрузки не всегда могут выбрать оптимальный слот для контейнера, в результате увеличивается расстояние перемещения контейнера и увеличивается число перестановок внутри терминала. Продуктивность при этом падает.

Ленобласть хочет сделать дороги платными для большегрузов

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко предлагает распространить планируемую практику платного проезда большегрузного транспорта по федеральным дорогам на региональные и межмуниципальные. После изменения Бюджетного кодекса РФ с 1 ноября 2014 года движение грузовиков массой свыше 12 тонн по федеральным дорогам допускается только на платной основе. На региональные и межмуниципальные дороги это требование не распространяется. В областном правительстве опасаются, что «с учетом транзитного статуса Ленинградской области увеличение интенсивности движения многотонных грузовиков приведет к ускоренному разрушению региональных дорог».



Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области подготовил проект новых изменений в Бюджетный кодекс РФ. Как сообщает пресс-служба областного правительства, инициатива одобрена депутатами областного парламента, соответствующее письмо о грузовиках массой более 12 тонн будет направлено в Государственную Думу.

Президент Китая в немецком сухом порту



22 марта Президент КНР Си Цзиньпин посетил самый большой в мире сухой порт Дуйсбург (Германия). Как рассказали SeaNews в Дуйсбурге, главным событием визита стало прибытие контейнерного поезда Yuxinou из Чунцина. Жд сервис работает по маршруту: Чунцин – Сиань – Лантоу – Урумчи – Дружба (Достык) – Алма-Ата – Караганда – Астана – Кустанай – Екатеринбург – Пермь – Москва – Минск – Варшава – Франкфурт-на-Одере – Берлин – Дуйсбург, транзитное время составляет 16 суток.

О подробностях работы блок-трейна китайскому президенту рассказал CEO порта Дуйсбург Эрих Штааке. Он отметил, что на данный момент Дуйсбург является единственным сухим портом в Европе, который предлагает несколько трансконтинентальных сервисов на Китай. «Китай стал стратегическим рынком для Дуйсбурга», – подчеркнул Э. Штааке. Входящий в состав китайской делегации министр торговли КНР Гао Хучэн пообещал и дальше развивать проект блок-трейна совместно с немецкими партнерами.



STP Freight Cup-2014: на старт, внимание...

Большинство команд-участниц турнира по мини-футболу St-Petersburg Freight Cup-2014 выйдут на поле не в первый раз, однако есть и новички.

Как рассказал SeaNews Александр Бовбель, снега на стадионе, как в начале прошлого года турнира, нет, поле в хорошем состоянии.

Всего в STP Freight Cup – 2014 участвует 24 команды. В результате жеребьевки были образованы три группы по восемь команд.

SeaNews, как всегда, болеет за РайноТранс, но удачи желает абсолютно всем участникам!

Группа А:

- ВнешТранс – новичок
- APL
- Форум – новичок
- FMG
- Моби Дик – ранее у них была сборная с Янино
- Карго-Транс – новичок
- Си Экспресс
- ИнТранс

Группа В:

- РайноТранс
- OOCL
- Балтика-Транс
- Maersk
- Кредо-Транс – новичок
- Форвард
- Rhenus
- Транс-Логистик – новичок

Группа С:

- IBS
- Containerships
- КонТраст
- МСТ
- Рускон – не совсем новичок. Они играли в первом турнире, но не играли во втором.

- Keystone – новичок
- Unifeeder
- Модуль

Игры будут проходить по понедельникам и средам на стадионе Локомотив.

Зимнее начало весеннего футбола

31 марта в Петербурге стартовал третий турнир STP Freight Cup. Зима явно желает быть почетным гостем на открытии этого футбольного турнира, так что погода в первый игровой день 2014 заставляла вспомнить прошлогодний старт Freight Cup.

В первом же туре этого года сразу несколько игр завершились с крупным счетом.

РайноТранс 8:1 Форвард

Лучший игрок матча –
Дмитрий Мальков (РайноТранс)

OOCL 0:10 Балтика Транс

Лучший игрок матча –
Евгений Руденко (Балтика Транс)

Rhenus Logistics 6:8 Транс Логистик

Лучший игрок матча –
Иван Леонтьев (Транс Логистик)

Форум 0:1 FMG

Лучший игрок матча –
Игорь Пономарев (FMG)

Sea Express 2:4 Ин Транс

Лучший игрок матча –
Игорь Лисунов (ИнТранс)

Моби Дик 8:1 Карго Транс

Лучший игрок матча –
Михаил Каплун (Моби Дик)

ВнешТранс 2:3 APL

Лучший игрок матча –
Денис Михайлов (APL)

Unifeeder 0:13 Модуль

Лучший игрок матча –
Максим Ланцов (Модуль)

КонТраст 1:4 МСТ Group

Лучший игрок матча –
Никита Иванов (МСТ Group)

Рускон 2:8 Keystone Logistics

Лучший игрок матча –
Александр Николаев (Keystone Logistics)

Credo Trans 12:0 Maersk

Лучший игрок матча –
Анатолий Юрьев (Credo Trans)

Containerships 5:4 IBS

Лучший игрок матча –
Артур Зайцев (Containerships)







РЖД купили Black Sea Ferries

1 апреля дочерняя структура РЖД, ОАО «РЖД Логистика» сообщила о приобретении голосующих акций паромного оператора Black Sea Ferries Limited (BSFL), зарегистрированного на Кипре. До этого компания акциями Black Sea Ferries не владела, теперь в собственности РЖД-Логистики перешло 49% акций BSF. Собственником остальных 51% акций BSF является РЖД. Пакет был куплен в 2009 году, тогда компания носила название Black Sea Ferry Investment.

Black Sea Ferries Limited зарегистрировано как судовладелец двух железнодорожно-автомобильных паромов – «SMAT» и «Feruz», работающих в Азово-Черноморском бассейне. Кроме того, BSF является оператором парома «Петербург», обслуживающего линию Усть-Луга – Засниц – Балтийск.



Консолидация нефтепродуктов

Федеральная антимонопольная служба разрешила группе лиц в составе ООО «Балтнефтепровод», ОАО «Транс-сибнефть», ОАО «Черномортранснефть», ОАО «МН «Дружба» и ООО «Спецморнефтепорт Приморск» приобрести 100% голосующих акций ОАО «Юго-Запад транснефтепродукт». ФАС также удовлетворила ходатайство группы лиц в составе ООО «Спецморнефтепорт Козьмино» и ООО «Спецморнефтепорт Усть-Луга» о приобретении 100% голосующих акций ОАО «Мостранснефтепродукт».

Можно предположить, что речь идет о целенаправленном консолидировании активов дочерних обществ ОАО «АК «Транснефтепродукт». «Юго-Запад транснефтепродукт» специализируется на перекачке светлых нефтепродуктов, осуществляет транспортировку нефте-



продуктов в Венгрию и Латвию. ОАО «Мостранснефтепродукт» занимается транспортировкой светлых нефтепродуктов по Московскому кольцевому нефтепродуктопроводу, который осуществляет прием нефтепродуктов с Московского НПЗ на головную перекачивающую станцию «Володарская», и в дальнейшем нефтепродукты транспортируются по трехтрубной системе вокруг Москвы, в частности, в аэропорты – Домодедово, Внуково, Шереметьево.

Акционеры одобрили



Акционеры CSAV большинством голосов одобрили слияние контейнерного бизнеса компании с Harad-Lloyd. «За» проголосовали 84,5% акционеров. «Против» проголосовало менее 1%. Решение было принято на внеочередном собрании акционеров, состоявшемся 21 марта в Вальпараисо. Несогласные акционеры могут в течение 30 дней потребовать выкупить свои акции. Если число таких акций не превысит 5% капитала компании, решение вступит в силу, и переговоры с Harad-Lloyd могут быть продолжены.

Напомним, в конце января Harad-Lloyd и CSAV подписали не обязывающий меморандум о взаимопонимании по слиянию. В настоящее время проводится due diligence. В случае, если слияние состоится, CSAV станет крупнейшим акционером объединенной компании, а сама объединенная компания займет четвертое место в рейтинге мировых контейнерных линий с флотом вместимостью почти 1 млн TEU, годовым объемом перевозок 7,5 млн TEU и объемом продаж порядка 12 млрд долларов в год.

Всем нужны деньги

Австралия рассматривает возможность приватизации порта Мельбурна, через который проходит более трети внешнеторгового контейнерооборота страны. А Греция выставляет на продажу контрольный пакет в порту Пирей.

Греческий Фонд развития активов объявил о приватизации Администрации порта Пирей – то, против чего бастовали греческие докеры. Реализовать пакет, соответствующий 67% уставного капитала, планируется в ходе международного тендера. К участию приглашаются отдельные компании, консорциумы и частные лица. Одним из критериев является опыт оперирования контейнерными терминалами – претенденты должны управлять по меньшей мере двумя контейнерными терминалами в течение как минимум трех лет, совокупный оборот этих терминалов должен составлять не менее 1,5 млн TEU в год, в том числе оборот по крайней мере одного из терминалов – 750 тыс. TEU и более. Кроме того, через терминалы претендентов ежегодно должны проходить не менее 400 тыс. единиц ро-ро грузов или не менее 1 млн пассажиров. О своем инте-

Контейнерооборот Пирея в 2013 году составил, по данным Dynamaq, 3,164 млн TEU, на 15,7% больше, чем годом ранее. Мельбурн, по информации администрации порта, в 2013 году сократил контейнерооборот на 2,6% до 2,51 млн TEU.



ресе к конкурсу потенциальные участники должны сообщить до 28 апреля. Напомним, один иностранный инвестор в Пирее уже есть – с 2008 года в порту работает дочернее предприятие COSCO, получившее в концессию контейнерный терминал. Против прихода китайской компании портовики тоже бастовали.

Вопрос с Мельбурном и вторым австралийским портом, который может быть выставлен на продажу, Хей-

стингсом, пока до конца не решен. Лейбористская партия выступает за скорейшую продажу, в то время как министр портов и министр финансов штата Виктория настаивают на детальной проработке плана приватизации с учетом всех аспектов и возможных последствий. Лейбористов при этом обвиняют в том, что они хотят побыстрее продать портовые активы, чтобы закрыть дефицит средств на другие транспортные проекты.

Совкомфлота в списке нет

Правительство внесло изменения в прогнозный план (программу) приватизации федерального имущества и основные направления приватизации на 2014–2016 годы. Соответствующее распоряжение №459-р было подписано 26 марта, до этого документ был рассмотрен и одобрен на заседании правительства 20 марта. По информации пресс-службы правительства, документ разработан во исполнение указа Президента России от 7 мая 2012 года №596 «О долгосрочной государственной экономической политике», предусматривающего необходимость завершения до 2016 года выхода государства из капитала компаний несырьевого сектора, не относящихся к субъектам естественных монополий и организациям оборонного комплекса. Распоряжением предусмотрено дополнение плана приватизации на 2014-2016 годы 431 акционерным обществом, приватизация которых не была осуществлена в 2011-2013 годах.

Совкомфлот в список не вошел. Из крупных предприятий в списке Новороссийский морской торговый порт (20% акций), Мурманское (25,5%) и Северное морское (20%) пароходства. Кроме того, приватизации подлежат также:

- Новосибирский речной порт (25,5%),
- Хабаровский речной торговый порт (25,5%),
- Анадырский морской порт (20%),
- Полярная экспедиция (Санкт-Петербург) (100%),
- Северное речное пароходство (31,32%),
- Енисейское речное пароходство (25,5%),
- Чебоксарский речной порт (25,5%),
- Саратовское речное транспортное предприятие (25,5%),
- Морской порт Эгвекинот (99,9%),
- Западно-Сибирская транспортно-промышленная компания (100%),
- Нарьян-Марский морской торговый порт (100%),
- Нижегородский порт (16,67%),
- Николаевский-на-Амуре морской порт (20%),
- Омский речной порт (25,5%),
- Янское речное пароходство (25,5%),
- Амурское пароходство (25,5%).

Кроме того, в список к приватизации включен таможенный брокер Тамга (21,7% акций).



Solvo.TOS – новые возможности для портов и терминалов любого типа

В 2013 году вышла новая версия системы Solvo.TOS для управления контейнерными и грузовыми терминалами, портами.

Основным нововведением стало создание единой системы Solvo.TOS в дополнение к существующим системам оперативного управления Solvo.CTMS и документооборота Solvo.DMS. Новое решение объединяет функции управления технологическими процессами и документооборотом в единой базе данных, что значительно упрощает порядок работы различных категорий пользователей, в разы ускоряет обработку запросов и установку ПО, избавляет от шлюза и, тем самым, позволяет управлять всеми процессами в режиме реального времени.

Следующим важным новшеством является появление отдельных отраслевых конфигураций системы Solvo.TOS:

- Solvo.TOS Container – для морского контейнерного терминала
- Solvo.TOS Inland – для сухого контейнерного терминала и товарной ж/д станции
- Solvo.TOS Cargo – для управления генеральным грузом и многопрофильными терминалами
- Solvo.TOS Ro-Ro – для управления Ro-Ro и автомобильными терминалами.

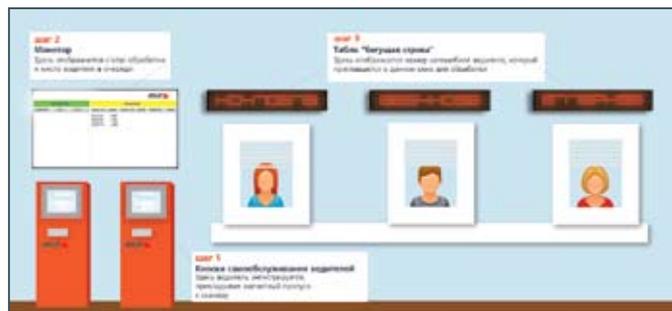
Также в системе появился ряд новых функциональных возможностей, о некоторых из которых рассказано ниже.

«Электронная очередь водителей», или когда тайм-слотирования уже не достаточно

Новый модуль является расширением подсистемы управления авто-визитами и КПП на терминале и уже введен в промышленную эксплуатацию на некоторых объектах.

Так, уже с марта 2014 года на Контейнерном терминале Санкт-Петербург (КТСП) установлен новый порядок регистрации прибытия водителей внешнего грузового транспорта на терминал, получивший название «Электронная очередь водителей» в сервис-центре.

Теперь водитель, прибывающий на контейнерный терминал, регистрируется в любом из двух киосков самообслуживания, расположенных в помещении сервисного центра. Функционал электронной очереди интегрирован с модулем аккредитации водителей системы управления SOLVO.TOS. Поэтому для регистрации водителю достаточно поднести



Новая схема организации очереди водителей в сервисном центре терминала

к сканеру магнитных карт, расположенном на киоске, свой электронный пропуск и подтвердить регистрацию нажатием всего одной кнопки на сенсорном экране киоска.

В момент регистрации визита система управления Solvo.TOS находит заявку на визит, заранее оформленную экспедитором через web-портал Solvo.TOS. Исходя из анализа местоположения контейнера, указанного в заявке, система определяет место водителя в очереди и выводит эту информацию с указанием приблизительного времени ожидания на большой плазменной панели, размещенной в сервисном центре. Время ожидания вычисляется системой автоматически, исходя из количества работающих окон и среднего времени обработки документов в окне.

Внедрение нового функционала позволило ускорить и работу операторов сервисного центра КТСП. Теперь операторам не нужно искать заявку водителя в системе. При завершении оформления очередного визита оператор нажимает кнопку «Следующий» и система автоматически выводит на экран нужную заявку. При этом водитель приглашается к нужному окну звуковым сигналом, выводом номера автомобиля на табло «бегущая строка», расположенное над каждым окном обработки документов, и выводом сообщения с номером окна обработки на плазменную панель.

Автоматический мониторинг рефрижераторных контейнеров

Новый модуль автоматизированного управления и мониторинга рефрижераторных контейнеров позволяет контролировать состояние рефконтейнеров в режиме он-лайн, без участия человека.



Система объединяет в себе оборудование и ПО от Emerson Refcon и штатные функции управления ref-зоной Solvo.TOS.

Работа исходного модуля заключается в том, что информация о необходимом температурном режиме поступает в систему из документов – коносаментов, жд накладных и так далее. Система управления выдает задания рефмеханикам на подключение, отключение и мониторинг рефконтейнеров. В задании система указывает номер контейнера, номер ячейки и что с ним надо сделать и на какую температуру подключить/проверить. Это возможно благодаря тому, что в системе используется адресное хранение.

После интеграции с системой Emerson отпала необходимость вручную проверять состояние подключения рефконтейнера, система автоматически посредством встроенного в контейнер модема и силового кабеля сигнализирует о проблеме до того, как грузу будет причинен ущерб.

Какие же преимущества дает такая система терминалу? Ниже приведен список наиболее очевидных:

- 1) Снижение операционных затрат на ФОТ
- 2) Повышение безопасности труда.
- 3) Улучшенное документирование и отчетность
- 4) Снижение влияния человеческого фактора
- 5) Снижение потребления энергии и выброса CO₂.

А так как с 1998 года большинство рефконтейнеров ведущих судовых линий по умолчанию оборудуется модемами Refcon в соответствии со стандартом ISO 10368, все больше контейнерных терминалов во всем мире переходит на автоматический рефмониторинг.

В марте 2014 года на Контейнерном терминале Санкт-Петербург (КТСП) эта система была также запущена в промышленную эксплуатацию.

Проект интересен еще и тем, что на данный момент является первым и единственным в своем роде подобным проектом автоматизации в России.

«СОЛВО» с успехом выполнила данный проект «под ключ» совместно со своим партнером – компанией Emerson Climate Technologies – Transportation Solutions ApS.

Solvo.TOS
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПОРТОМ

ВОЗМОЖНОСТИ НОВОЙ ВЕРСИИ



- Электронная очередь водителей
- Реф-мониторинг по-новому
- Новый АРМ для оператора RTG

ПОЧЕМУ СОЛВО?



- Более 160 внедрений WMS и TOS в России и СНГ.
- Единая система управления в реальном времени.
- Готовые конфигурации для контейнерных, грузовых, балкерных, многопрофильных и Ro-Ro терминалов

Подробная информация на стенде «СОЛВО» (B117) на выставке «ТрансРоссия»

www.solvo.ru/f/transrussia2014

+7 (812) 606-05-55

+7 (495) 668-30-03

Новые цели и новый взгляд на автоматизацию транспортно-логистических компаний

Современные проблемы и намечающиеся тенденции автоматизации транспортно-логистических компаний. Взгляд неавтоматизатора на существующие на российском ИТ рынке парадигмы.

Написать данную статью меня побудило долгое, с 2003 года, наблюдение и, что уж греха таить, участие в качестве компании-разработчика на рынке программных продуктов для транспортно-логистических компаний. Все, что описано ниже, является исключительно личным мнением автора.

Если обобщать, то рынок программного обеспечения идет вслед за реальным сектором экономики. Растет экономика – растет и рынок программного обеспечения, меняется экономическая ситуация – меняются и требования к ПО. Если оглянуться назад не в 90-е, а в 2000-е, то можно заметить несколько закономерностей. В принципе они касаются всего рынка программного обеспечения, но в данной статье мы будем говорить только о программном обеспечении для транспортно-логистических компаний. Ниже привожу наиболее характерные стадии развития рынка транспортно-логистических услуг и типичные для данной стадии требования к программному обеспечению и автоматизации бизнеса:

– Транспортно-логистический рынок дикий – поле непаханое, конкуренция практически отсутствует. Самое начало деятельности. Требования к программному обеспечению и автоматизации бизнеса практически отсутствуют. Да какие там требования, и так все хорошо. Ведем учет в экселе.

– Рынок дикий, поле еще большое, конкуренция есть, но не ощущается. Растут объемы деятельности, обороты, увеличивается штат. Эксель уже не справляется, теряются данные, решается все созданием новых и новых таблиц под разные аспекты деятельности. Приходит понимание, что нужна учетная информационная система, которая бы позволяла работать одновременно большому количеству пользователей. Требования к автоматизированной информационной системе просты – чтобы учитывала. Как правило, требования ограничиваются контролем взаиморасчетов – первичная задача не терять деньги. Задача решается, как правило, принятием в штат программиста, которому в свободной форме ставится «задача», эффект достигается далеко не сразу, т.к. задача ставится фрагментарно и программист в бизнесе не ориентируется. Информационная система проектируется от документов и строится на базе существующего документооборота.

– Рынок более зрелый, появляется конкуренция, у компаний появляется специализация. Объемы уже не растут



дикими темпами, больше внимания уделяется внутренним процессам. Требования к автоматизации расширяются, появляются требования по автоматизации рутинных и массовых операций, как правило, это касается автоматизированного создания документов и их печати. Информационные системы по-прежнему являются калькой существующего на предприятии документооборота.

– Рынок устоявшийся, количество игроков на рынке достигло предела, обострилась конкуренция, маржинальность прошлых периодов только снится. Нужно повышать эффективность транспортно-логистической деятельности и снижать непроизводительные издержки, за клиентов приходится бороться. Требования к автоматизации, несмотря на явные изменения на рынке, изменились мало – максимально дешево и чтобы учитывала. Единственное, что добавляется, – желание найти некий типовой программный продукт, который можно было бы установить и сразу начать работать. Это, к сожалению, утопия! Единственная сфера, где это желание резонно и достижимо, – это бухгалтерский, налоговый и кадровый учет, которые все компании, вне зависимости от отрасли и сферы деятельности, обязаны вести в жестком соответствии с единым для всех набором законодательных требований.

Вернемся к требованиям к автоматизации, принципиально новых требований не предъявляется, т.к. никто и не подозревает, что можно автоматизировать не только документооборот, ведение учета, но и качественно повысить коммерческую эффективность деятельности компании за счет снижения издержек. Почему об этом никто не подозревает? Потому что на рынке ИТ услуг прочно закрепилась парадигма автоматизации документооборота и построения информационных систем «от документов». И рамками этой парадигмы зажаты как сами компании, нуждающиеся в информационной системе как инструменте повышения эффек-

тивности, прежде всего коммерческой, так и поставщики ИТ услуг (вендоры). Вот эту ситуацию и разберем подробней.

Итак, немного раскрою термин «построение информационной системы от документооборота предприятия». Если предприятию требуется информационная система, то, как правило, приходит вендор – проводит обследование: так, какие документы у Вас создаются – ага, понятно, в какой последовательности, на основании каких других документов, какие отчеты требуются – все ясно, вот вам ТЗ, в котором прописана последовательность создания документов в системе и выходные формы отчетов. Понятно, что я обобщаю все несколько утрированно, и ТЗ включает в себя больше информации, но общий принцип действительно таков – и, извините, он тупиковый. В результате разработки такой информационной системы заказчик не получит ничего, кроме возможности вести учет по факту. Ни какого-либо прогноза узких мест своих процессов, ни план-фактного анализа, ни прогнозирования, ни инструмента управления, ни возможности сокращать свои издержки и тем самым повышать рентабельность он не получит! Почему, спросите вы? Ответ очевиден! Информационная система или программный продукт, построенный и спроектированный «от документооборота» предприятия, регистрирует то, что произошло, т.к. любой документ является результатом или выходом уже какого-то произошедшего бизнес-процесса, повлиять на который уже нельзя, т.е. документ создается в системе в большинстве случаев, когда уже все произошло!

Как же быть? С одной стороны, просто строить информационную систему или программный продукт от бизнес-процессов и принять за постулат, что документы вторичны, не в том смысле, что они не важны, вовсе нет, важны, но являются следствием происходящих в компании процессов. С другой стороны, такой подход существенно усложняет жизнь вендору, т.к. гораздо проще автоматизировать регистрацию конечного документа, чем реализовывать различные варианты, комбинации и взаимосвязи бизнес-процессов, которые приводят к созданию этого документа. Т.е., получается документ один – но вариаций бизнес-процессов, в результате которых он создается, гораздо больше. Яркий пример – счет покупателю, понятная стройная форма документа с четким и конечным набором данных, но что ей предшествует, какая масса вопросов должна быть решена в системе, чтобы счет покупателю был выставлен не в убыток, вовремя и с нужной рентабельностью, здесь все очень сильно зависит от процессов, происходящих в компании. И именно поэтому автоматизация бизнес-процессов гораздо сложнее автоматизации документооборота.

Если мы ставим цель не только автоматизировать документооборот и учет по факту, а действительно хотим снизить издержки, повысить рентабельность компании, даже при неизменных объемах услуг, то нам нужен инструмент (программный продукт), который позволяет влиять на процессы компании до того, как они произошли, т.е. позволять планировать эти процессы, на основании запланированных процессов прогнозировать узкие места, которые появляются в результате планирования, вносить изменения в планы, чтобы этих узких мест избежать, отслеживать отклонения

фактических показателей процессов (как финансовых, так и временных) от планируемых, и вновь по кругу. Только так и никак иначе.

Так почему же подход «от бизнес-процессов» так редко встречается на отечественном ИТ рынке? Ответы ниже:

1. Во-первых, к этому подталкивают сами компании, требуя подешевле, в то время как процессный подход (назовем его так) требует объективно больших временных и ресурсных затрат со стороны вендора, т.е. проект разработки и внедрения «процессной» информационной системы будет объективно дороже и дольше.

2. Во-вторых, процессный подход требует другой проектной технологии, в которой больше проектных этапов, и одним из самых главных является моделирование, когда вендор и заказчик прописывают, как будут осуществляться процессы компании с участием информационной системы, ТЗ разрабатывают позже, основываясь исключительно на материалах моделирования.

3. В-третьих, от вендора требуется понимание, и не шапочное, бизнес-процессов заказчика, понимание отрасли, бизнеса, расходов и доходов заказчика, понимание того, где заказчик теряет деньги. Согласитесь, это серьезные требования, которые требуют от вендора определенной отраслевой экспертизы, а она на ровном месте никогда не возникнет, ее наработка может занимать годы.

4. В-четвертых, компании не ставят перед вендорами задачи снижения издержек и повышения рентабельности в результате внедрения информационной системы, т.к. даже не подозревают, что такое возможно.

5. В-пятых, неготовность компаний к полноценному проекту по адаптации и внедрению отраслевого решения под их особенности, т.к. стоимость подобного проекта в разы превышает стоимость программного продукта, на основе которого он строится.

6. В-шестых, отсутствие на рынке типовых процессно-ориентированных решений для транспортно-логистических компаний. На самом деле, это неправда, и у нашей компании есть подобное решение, называется программный продукт DATACore, в котором воплощен наш процессно-ориентированный подход к отрасли, но мы всегда сталкиваемся с трудностями, пытаюсь донести до наших клиентов отличия данного решения от других учетных и документно-ориентированных программных продуктов, т.к. по-прежнему очень сильны «документальные» стереотипы.

Вынужден констатировать, уважаемый читатель, что рынок программных продуктов и информационных систем для транспортно-логистических предприятий по-прежнему незрелый – с обеих сторон, и со стороны транспортно-логистических предприятий, и со стороны вендоров. Со стороны предприятий нет понимания необходимости полноценных проектов внедрения и не звучит требований по снижению издержек, нет готовности на определенные затраты. Со стороны вендоров нет готовности вкладываться в отраслевую специфику – нет желания разрабатывать (за свой счет, разумеется) что-то принципиально новое и процессно-ориентированное. Подавляющее большинство имеющихся на рынке решений – это оформленные в «коробочный типовой



продукт» результаты заказных проектов разработки и внедрения информационных систем для какого-то из заказчиков отрасли, с унаследованным подходом «от документов».

Очень часто слышу: зачем нам проект внедрения? Ведь у вас есть готовый продукт, мы все (имеются в виду другие схожие по деятельности транспортно-логистические компании) занимаемся одним и тем же! Да, безусловно, есть компании, которые занимаются одним и тем же (например контейнерными перевозками), но делают это по-разному! Документы (и то не всегда) могут быть у всех одинаковыми, но не процессы! Учитывая это, наше процессно-ориентированное решение DATAcore как никакое другое требует настройки именно под конкретные процессы предприятия. Только проект адаптации и внедрения подобного решения позволит вам получить то, к чему вы неосознанно стремитесь – к повышению финансового результата деятельности компании. И это – та цель, которая оправдывает средства.

Небольшая ремарка по нашему программному продукту:

Осознание, что транспортно-логистическим компаниям необходимо некое типовое решение (программный продукт), который делал бы проекты внедрения быстрее и дешевле (по сравнению с вариантом разработки и внедрения информационной системы с нуля), пришло к нам в 2009 году. Мы хотели сделать подобные проекты доступными не только для крупного бизнеса. К тому моменту мы обладали опытом разработки и внедрения заказных информационных систем для данной отрасли (экспедиторские компании, агенты контейнерных линий, операторы вагонного парка и т.п.). Тогда мы действовали, как и весь остальной ИТ рынок – разрабатывали и внедряли информационные системы «от документов», так же, как и остальные участники рынка раздумывали, какая из внедренных нами информационных систем может быть представлена как типовая. Провели анализ всех внедренных нами на тот момент решений и поняли, что с таким подходом мы ничего принципиально нового рынку предложить не сможем, будем такие же, как все, – поставщики учетных систем! Далее последовала концептуальная постановка задачи – какие главные цели должен решить тот программный продукт, который мы хотим создать? За ответом далеко ходить не пришлось, главное и основное – дать нашим клиентам инструмент повышения рентабельности их деятельности при имеющихся объемах оказания услуг, кратко и емко. Только так мы могли получить долгосрочные конкурентные преимущества. Постановка такой цели потребовала от нас полностью пересмотреть наши подходы к проектированию и разработке информационных систем, начать не с технического задания на разработку, а с моделирования типовых процессов наших клиентов в предполагаемом программном продукте с учетом поставленной цели, потребовалось по-новому взглянуть на бизнес наших клиентов – понять, где и за счет чего происходят денежные потери, по каким причинам фактическая маржинальность перевозок меньше планируемой, и, уже исходя из понимания причин непроизводительных издержек, спроектировать функционал системы, который позволял бы их избежать. Программный продукт, который мы позже назвали DATAcore, пришлось разрабатывать полностью с нуля, помимо ярко выраженной ориентации на бизнес-процессы при-

шло пристальное внимание уделить вопросам взаимодействия внутренних подразделений транспортно-логистических компаний, поскольку большая часть непроизводительных издержек была связана именно с потерей информации или несвоевременным информированием подразделениями друг друга. Разработка подобного решения за счет собственных средств была бы вряд ли возможна, если бы нам не удалось привлечь на данные работы государственный грант, который частично сократил наши расходы и сделал этот проект возможным. Нам пришлось проделать очень большую работу, совершить и исправить ряд концептуальных ошибок, которые мы допустили на ранних стадиях разработки, поскольку аналогов подобного программного продукта на отечественном рынке нет, а знакомство с аналогичными зарубежными решениями у меня состоялось только в этом году на международной транспортно-логистической выставке в Мюнхене, где два огромных павильона были отведены только на решения в области информационных технологий. Признаться, в Мюнхен я ехал со смешанными чувствами, поскольку хотел на опыте зарубежных коллег получить либо подтверждение, что мы выбрали правильный путь (не секрет, что западный рынок уже прошел все те стадии развития, которые у нас только происходят, и очень показателен в плане тенденций), либо внести существенные коррективы в наш подход, примененный в DATAcore. С большим удовлетворением могу сказать: тот функционал, тот подход и те принципы, что мы воплотили в DATAcore, я увидел и в решениях наших зарубежных коллег. Разумеется, посмотрел и пару интересных функций, которые мы планируем реализовать в нашем программном продукте до конца года (автоматическая оптимизация транспортных схем перевозок по срокам либо по стоимости с учетом пунктов притяжения/оформления), которые позволят нам с уверенностью заявить, что наше решение – на уровне мировых аналогов.

Ничуть не преувеличивая, мы несколько опередили в своем развитии отечественный рынок программного обеспечения для транспортно-логистических компаний и можем предложить качественно новое решение. Для сравнения, можно например, посмотреть в сторону так называемых WMS-систем (системы управления складом), которые полностью управляют процессами размещения и подбора товара на складе, выдают задания погрузочной технике, персоналу и т.д. WMS-системы уже давно функционируют на процессной парадигме и действительно являются управляющими системами.

Резюмируя: еще только обдумывая эту статью, я ставил перед собой несколько целей – поделиться своими наблюдениями за рынком ИТ-решений для транспортно-логистических компаний, за которым наблюдаю и в котором участвую с 2003 года, хотя бы немного пошатнуть стереотипы «документального» подхода при автоматизации своей деятельности в глазах аудитории и подвигнуть аудиторию к постановке более амбициозных задач при общении с поставщиками ИТ-услуг и к более внимательному отношению к целям и задачам автоматизации.

*Купрашевич Юрий
компания SeaData
kuprashevich@seadata.ru*

Самый большой корейский контейнеровоз

28 февраля на верфи DSME Окро получил имя новый контейнеровоз HMM «Hyundai Dream». Судно вместимостью 13,1 тыс. TEU на сегодня является самым большим контейнеровозом в Южной Корее. В серии будет еще пять аналогичных судов. Работать они будут на трейде Азия – Европа. После церемонии именная «Hyundai Dream» вышел в первый рейс на Loop 5 по маршруту Кваньянг – Пусан – Шанхай – Шивань – Янтъян – Сингапур –



Роттердам – Гамбург – Темзпорт – Сингапур – Кваньянг.

Первая сессия подкомитета ИМО по судовым системам и оборудованию

С 10 по 14 марта в Лондоне прошла первая сессия вновь созданного подкомитета ИМО по судовым системам и оборудованию.

Повестка дня включала системы спуска и подъема спасательных шлюпок, подъемные устройства и лебедки, системы контроля дыма и вентиляции.



Самые большие балтийские автомобилевозы

UECC заказал два автомобилевоза ледового класса, которые могут использовать в качестве бункера сжиженный природный газ. Как сообщили SeaNews в компании, контракт подписан с Kawasaki Heavy Industries, строиться суда будут в Китае на верфи NACKS в Нантонге – это совместное предприятие Kawasaki и China Ocean Shipping (Group) Company. Сдача намечена на вторую половину 2016 года.

Автомобилевозы будут иметь ледовый класс 1A super по финской/шведской классификации, что позволит круглогодично задействовать их на Балтике. Длина судов составит 181 м, ширина – 30 м, грузоподъемность – порядка

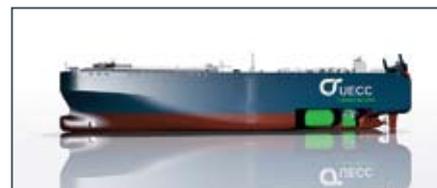
3,8 тыс. автомобилей стандартного размера на 10 палубах. Значительную часть грузового пространства можно будет использовать для транспортировки тяжелых, негабаритных и других грузов на мафи-трейлерах. Это будут самые большие автомобилевозы, специально спроектированные для работы на Балтике.

Суда будут оснащены силовой установкой, работающей на дизеле, газойле и газе, причем 14-дневный кругорейс в Балтийском море они смогут выполнить исключительно на LNG. Как рассказали SeaNews в российском коммерческом агентстве UECC Linero, линия планирует обновить весь свой флот на такой тип судов в SECA waters (Sulphur

Boskalis покупает буксирный бизнес



Boskalis достиг соглашения о приобретении Fairmount Marine B.V. и Fairmount Ocean Towing Company B.V. (Fairmount). Продавцом выступает французская группа Louis Dreyfus Armateurs. Fairmount является одним из лидеров на рынке морской буксировки. Компания оперирует пятью мощными океанскими буксирами типа АНТ. Помимо морских буксировок, Fairmount специализируется на проведении спасательных работ, heavy lift транспортировке, обеспечении оффшорных нефтегазовых проектов. Конкретная стоимость сделки не раскрывается, но, по информации Boskalis, компания оценивается примерно в EBITDA x 6.



Emission Control Areas, включающие Балтику, Северное море, южное и восточное побережье Великобритании), соответственно, в Петербург такие автомобилевозы тоже будут заходить.

Проект судов был разработан UECC, Wallenius Marine и NYK Technical Group (напомним, UECC является дочерним предприятием NYK и Wallenius Lines) совместно с Kawasaki Heavy Industry.



Страхование грузоперевозок: от цены к качеству



За последнее десятилетие правовая грамотность потребителя заметно выросла. Исключением не стали и пользователи услуг по страхованию грузов и транспортных операторов. Страхователи сегодня изучают правила страхования, ориентируются в рисках и страховых тарифах.

Подавляющее большинство уже получило определенный опыт работы со страховыми компаниями и имеет представление о том, чего можно ожидать в тех или иных ситуациях.

Многие компании поучаствовали в создании судебной практики по делам о выплате страхового возмещения и знают, что суды предпочитают становиться на сторону клиентов. Однако, как и следовало ожидать, истребование страховой выплаты через суд потребует значительно больше времени, денег и усилий, нежели получение возмещения в договорном порядке, поэтому на сегодняшний день страхователи предпочитают договориться со страховщиками на переправе о максимальном упрощении работы, сокращении времени выплат и унификации документов по страховым случаям.

С точки зрения правил страхования, документальное обоснование страховой выплаты не зависит от суммы ущерба. В любом случае пакет документов должен однозначно подтверждать стоимость груза, размер убытка, факт наступления страхового события, количество поврежденного и утраченного груза, обоснованность претензии выгодоприобретателя (права заинтересованного лица на получение страховой выплаты), меры, предпринятые для сохранения и уменьшения размера убытка, ответственное лицо и данные для осуществления суброгации или регресса. Кроме того, в случае обнаружения неясностей или противоречий могут быть затребованы и дополнительные свидетельства.

Статистически наиболее частыми являются убытки, размер которых не превышает пяти тысяч долларов США, и с ними неизбежно сталкивается большинство логистических операторов и грузовладельцев. Однако усилия и затраты, связанные со сбором документов и организацией присутствия представителей властей на месте такого события, зачастую

являются соизмеримыми с размером ущерба, и поэтому не вполне оправданными.

Некоторое время назад страховые компании начали практиковать применение так называемого упрощенного порядка урегулирования убытков. Как правило, данный порядок подразумевает фиксацию списка документов, необходимых для выплаты.

По версии «Капитал-полис страхование» упрощение условий работы должно носить более радикальный характер. Дифференцированный подход убыткам в зависимости от суммы и характера ущерба позволяет упразднить часть стандартного перечня документов.

В соответствии с предлагаемым вариантом страховое возмещение по мелким убыткам выплачивается по предъявлению пяти документов и, что немаловажно, – без справок государственных органов.

По страховому случаю необходимо представить транспортную накладную, претензию грузовладельца, акт приемки груза, счет (инвойс) на груз и документ, подтверждающий расходы на восстановление, если таковые производились. Услуга предлагается при систематическом страховании грузов на основании генеральных полисов.

Урегулирование убытка на основании подобного перечня документов закономерно требует меньше времени и приводит к сокращению сроков получения возмещения.

Крупные страховые случаи привлекают повышенный интерес фискальных и иных контролирующих органов при проверке обоснованности выплаты. На государственном уровне определены меры по противодействию легализации денежных средств и неосновательному обогащению, поэтому урегулирование значительных по размеру убытков требует подготовки более полного пакета документов.

Однако компании, имевшие опыт страховых случаев при перевозках, в курсе, как порой непросто получить даже стандартные формы и документы, порядок выдачи которых регламентирован законом.

Трудности и задержки могут быть вызваны не только конфликтной ситуацией с партнерами в связи со срывом поставки, но и являться следствием объективных обстоятельств.

Проблемы возникают чаще всего с документами государственных органов, в чью компетенцию входит расследование происшествия, установление обстоятельств случившегося и вынесение по факту события каких-либо процессуальных решений.

В частности, получение документов о возбуждении уголовного дела по факту хищения или иных противоправных действиях может быть затянато в связи со спорами о подведомственности и подследственности. Кроме того, при подаче заявления, как правило, требуется представить целый ряд документов о грузе и транспортировке, что не всегда можно сделать оперативно, в особенности, когда в логистической цепочке задействовано много участников.

В отсутствие указанных документов правоохранительные органы могут вынести постановление об отказе в возбуждении уголовного дела по принципу: нет накладной – нет перевозки – нет хищения. Очевидно, что подобный отказ носит больше формальный характер, но может значительно растянуть время сбора документов для урегулирования убытка.

Между тем, чем больше времени занимает процедура урегулирования, тем более существенные финансовые потери несет заинтересованное лицо.

«Капитал-полис страхование» нашел свой выход для подобных ситуаций: страховое возмещение в размере 50% от суммы убытка выплачивается уже после получения основного пакета документов. Оставшаяся же часть переводится после поступления документа, получение которого было осложнено. Подобное решение применяется, когда клиентом представлен практически полный пакет документов, факт наступления страхового случая очевиден, а причины задержки в получении последнего документа носят формальный характер.

Таким образом, выгодоприобретатель в сжатые сроки получает компенсацию в размере 50% от суммы ущерба, которая может быть актуальной для обеспечения выполнения договорных обязательств или, в частности, для восстановления бизнеса, склонного к сезонным колебаниям.

Совершенствование сервиса страховых компаний в части урегулирования убытков являются основной тенденцией современного рынка, поскольку при страховом случае дают бизнесу возможность двигаться вперед, а не вязнуть месяцами в процедурах и формальностях предшествующих возмещению финансовых потерь.



**ЛЮБОЙ РИСК
МОЖНО СДЕЛАТЬ
РАЗУМНЫМ**

СТРАХОВАНИЕ ЛОГИСТИКИ

+7 (812) 322-63-51
www.capitalpolis.ru

Лицензия ФССН С № 3959 78



FREIGHT RU

УВАЖАЕМЫЕ ГОСПОДА!

Открыта подписка на информационно-аналитический транспортный журнал «FREIGHT.ru»

Стоимость подписки на 2014 год:

Россия: полгода (3 номера) – 2 700 руб.
год (6 номеров) – 4 800 руб.

Страны СНГ и Балтии: полгода (3 номера) – 3 750 руб.
год (6 номеров) – 7 500 руб.

Как подписаться на журнал «FREIGHT.ru»:

- 1 Заполнить электронную форму заявки на сайте www.Freight.ru
- 2 Оформить подписку через Северо-Западное агентство «Прессинформ» по телефону +7 (812) 335-97-51. Данный способ возможен только для юридических и физических лиц с адресом доставки в Санкт-Петербурге.

Доставка осуществляется заказной бандеролью.

Ответственность за доставку и сроки прохождения корреспонденции несет ФГУП «Почта России»

Учредитель и издатель:
ООО «Си Ньюс»

Генеральный директор:
Ольга Фиалкина

Шеф-редактор:
Юлия Шишова

Главный редактор:
Алла Петрова

Редакция журнала:
Лилия Аксенова
Анна Новикова

Дизайн и верстка:
Александра Гаврилова

Корректурка:
Алла Кагарманова

Тираж 10 000 экз.

Цена: свободная

Размещение рекламы:

Санкт-Петербург

Тел.: +7 (812) 380-38-26

Факс: +7 (812) 380-38-27

E-mail: reklama@freight.ru

Спрашивайте о специальных акциях

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений.

Перепечатка информации только с разрешения редакции журнала «FREIGHT.ru».

Зарегистрирован Управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по СЗФО.

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС2-7646 от 11 июля 2005 г.

Отпечатано в типографии «Капли дождя» по адресу:

Санкт-Петербург, Измайловский пр., д. 16/30, литера «Б».

Заказ № 970. № 2 (65).

Подписано в печать 10.04.2014 г.

Адрес издателя и редакции:

198095, Санкт-Петербург,
ул. Маршала Говорова, д. 52, лит. «А».

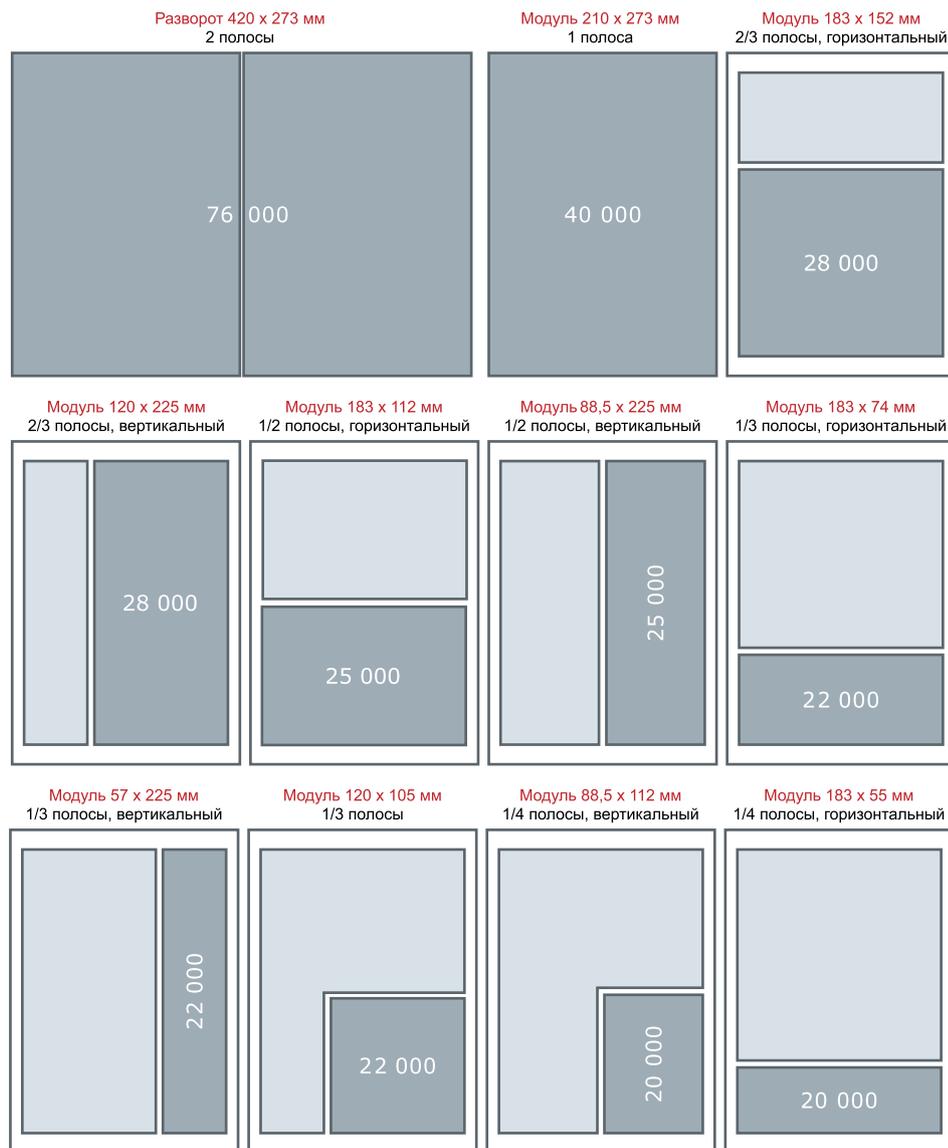
Тел.: +7 (812) 380-38-26

Факс: +7 (812) 380-38-27

E-mail: info@freight.ru

WWW: www.SeaNews.ru

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ «FREIGHT.ru»





Sea News

RUSSIAN CONTAINER YEARBOOK 2013



**19-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

ТРАНСРОССИЯ

**22-25 АПРЕЛЯ 2014
МОСКВА, МВЦ
"Крокус Экспо", пав 1**

Организатор:



ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:



Министерство
Транспорта
Российской
Федерации

Генеральный спонсор:

