



Фото: Dominic Nahr / Polaris / East News

Китайские порты стремятся монополизировать мировой рынок грузоперевозок, вытесняя с него крупные морские гавани США и Японии. Отчасти это объясняется высокой конкурентоспособностью этого вида транспортировки внутри самой Поднебесной. «Лента.ру» изучила стратегию экспансии китайцев и выяснила, чего не хватает российским портам.

Попали в десятку

Китайские порты полностью вытеснили из первой десятки по грузообороту американские и японские, следует из недавно опубликованного American Association of Port Authorities рейтинга крупнейших портов мира World Port Rankings по итогам 2014 года (данные за прошлый год не публиковались). За последние десять лет морские гавани КНР обогнали весь мир по объему перевалки. В 2003 году в топ-10 мировых портов входили Шанхай, Гонконг и Гуанчжоу. По итогам позапрошлого года китайцы уже заняли больше половины портового пьедестала — шесть портов из десяти крупнейших с общим объемом 2,86 миллиарда тонн.

Причем Шанхай с объемом перевалки 678 миллионов тонн подвинул с первого места Сингапур. В десятку крупнейших мировых портов по объему перевалки также вошли Сингапур, австралийский Порт-Хедленд, европейский Роттердам и южнокорейский Пусан. Американские порты в Южной Луизиане и Хьюстоне, занимавшие некогда пятую и шестую строчки рейтинга, по итогам позапрошлого года выпали из списка лидеров. В аутсайдерах оказались также японские Нагоя и Тиба, которые в 2003-м занимали по грузообороту шестое и восьмое место в мире.

Эксперты отмечают, что эта статистика вполне укладывается в логику созданной в Китае «мировой фабрики». Руководитель отдела интермодальных перевозок Itella в России Алексей Подчуфаров напоминает, что за последние 12 лет практически все

Автор: lenta.ru Александр Волобуев
01.04.2016 12:57 -

ведущие мировые производители товаров народного потребления перенесли производство из своих стран в КНР. В особенности это касается производителей одежды и обуви, бытовой электроники и электроинструмента — именно эти товары стали лидерами роста контейнерных морских перевозок из Китая.



Контейнерный терминал в китайском порту Яншань
Фото: Pei Xin / Xinhua / Globallookpress.com

Глава Infranews Алексей Безбородов обращает внимание, что при этом 60 процентов товарооборота в портах КНР — это каботаж: перевалка грузов в рамках одного государства. То есть часть товарооборота Шанхая — грузы, отправленные в Гуанчжоу, Нинбо, Далянь и другие китайские порты: «Так что можно смело вычесть 30 процентов, и это будет реальный грузооборот, который касается экономики (экспортно-импортных операций — прим. «Ленты.ру»). Все остальное — страные движения, связанные с проблемами внутренней логистики в Китае, дорогими железнодорожными и автомобильными перевозками». Однако объяснить успехи Поднебесной только лишь «двойным учетом» нельзя. Еще в 2013 году Китай стал мировым лидером по объемам внешней торговли с оборотом более четырех триллионов долларов (по итогам 2015-го он снизился до 3,9 триллиона).

В развитие морских гаваней Китай инвестирует сотни миллиардов долларов, причем вкладывает в портовую инфраструктуру не только у себя в стране. В марте 2013 года Си Цзиньпин во время своего первого международного турне в ранге председателя КНР посетил Танзанию — одну из африканских стран, куда Китай начал активно инвестировать еще в прошлом веке. В 1970-е за счет материальной поддержки КНР была проложена железная дорога

между Намибией и Танзанией; в настоящее время строится трубопровод от месторождений на юге страны к порту Дар-Эс-Салам. Во время визита Си Цзиньпина в том числе обсуждались инвестиции в создание порта Багамойо стоимостью 10 миллиардов долларов. В конце 2015 года китайские компании China Merchants Group и Cosco Group совместно с китайским фондом национального благосостояния выкупили 65 процентов в одном из крупнейших контейнерных терминалов Турции Kumport, заплатив за него почти миллиард долларов.

Значительные средства Китай готов вкладывать в европейскую портовую инфраструктуру в рамках создания Экономического пояса Шелкового пути, который должен открыть прямую дорогу на западноевропейские рынки. В частности, речь идет о модернизации литовского незамерзающего порта Клайпеда, создании глубоководного порта в Греции и укрупнении порта в Словении.

Снижение темпов роста оборота американских портов объясняется, по словам Безбородова, в том числе сокращением импорта нефтепродуктов в начале 2000-х годов в результате так называемой сланцевой революции (появлению технологий, позволяющих вести добычу газа и легкой нефти из сланцевых пород).

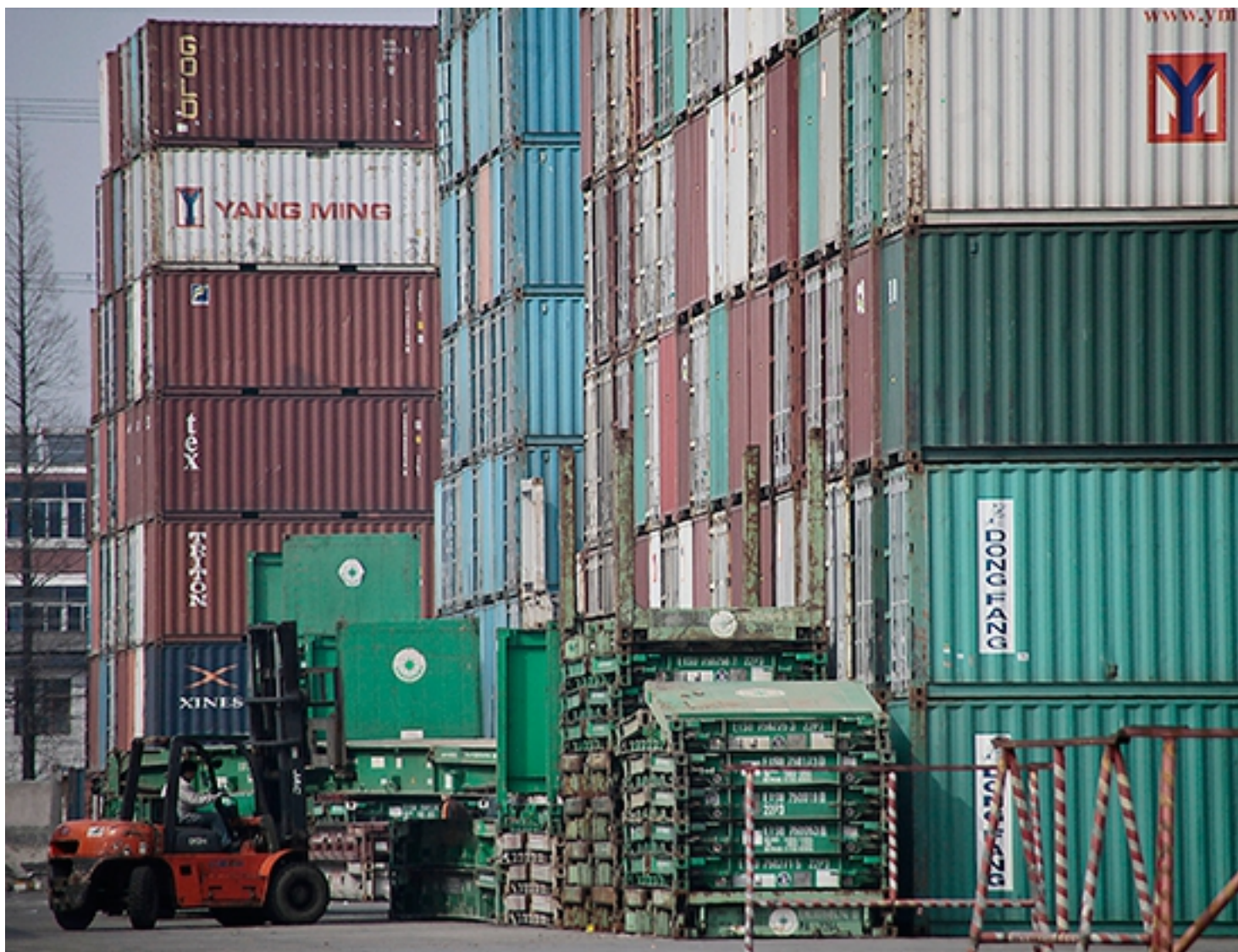
Всем кризис

С 2003-го по 2014 год оборот 25 крупнейших портов мира вырос с 4,2 миллиарда до 6,7 миллиарда тонн — на 66 процентов, что отражает общий рост интенсивности мировой торговли. По словам старшего менеджера группы по работе с компаниями транспортного сектора KPMG в России и СНГ Вадима Топорова, основным драйвером изменений стал рост экономик развивающихся стран (китайской, в первую очередь). Значительную часть этого роста обеспечивал металлоемкий и энергоемкий инвестиционный спрос, в том числе строительство инфраструктуры, жилья, офисных зданий, заводов. «Этот спрос превратил Китай из экспортера угля в крупнейшего импортера, на которого приходится около 17 процентов мирового импорта угля. Также многократно увеличился импорт железной руды. Прямым следствием этого стал значительный рост грузооборота китайских портов. На уголь и железную руду приходится около 25% объема морской торговли», — говорит Топоров. Железную руду в Китай поставляют в основном из Бразилии и Австралии, а уголь из Индонезии и Австралии, но ситуация меняется не в лучшую сторону из-за замедления экономического роста в КНР.

Прошлый год стал непростым для перевозчиков, поскольку сопровождался небывалым падением стоимости фрахта. Baltic Dry Index, отражающий спрос на перевозки сырья морем и на морские суда, в феврале текущего года падал до исторического минимума.

В обзоре транспортного сектора консалтинговой компании KPMG отмечается, что в 2015 году наиболее остро отсутствие спроса ощущалось на рынке контейнерных перевозок. Ситуация все же оказалась для судоходных компаний не столь критичной благодаря падению цен на бункерное топливо, в результате чего средняя прибыль контейнеровозов выросла на 36 процентов по сравнению с 2014 годом.

Автор: lenta.ru Александр Волобуев
01.04.2016 12:57 -



Погрузка контейнеров в порту Шанхая
Фото: Eugene Hoshiko / AP

По данным KPMG, наиболее успешным сегментом морских перевозок стали танкерные. Этот спрос поддерживался «как государствами, направляющими возрастающие объемы добываемой нефти в запасы, так и трейдерами, использующими танкерные суда для ее хранения». Однако ситуация на рынке танкерных перевозок, по мнению аналитиков консалтинговой компании, может существенно измениться, «как только деятельность стран по увеличению запасов нефти прекратится». Подчуфаров отмечает, что несмотря на ощутимое ухудшение показателей крупнейших судоходных линий, к массовым банкротствам эта ситуация пока не привела. Самым громким банкротством 2015 года стало разорение балкерной японской судоходной компании Daiichi Chuo Kisen Kaisha. По словам топ-менеджера Itella, одним из факторов краха Daiichi стало введение в эксплуатацию судов большого водоизмещения у конкурентов. «Судостроительная "гигантомания" — это тенденция в мировом судостроительстве последних десяти лет. При этом общий объем заказов на новые суда ведущих судостроительных верфей Южной Кореи, Китая и Японии в 2015 году снизился более чем вдвое по сравнению с 2014 годом», — объясняет Подчуфаров. Он полагает, что в этом году объем заказов на

новые суда продолжит снижаться.

По информации KPMG, в России также прослеживается мировой тренд увеличения мощностей морского флота — правда, преимущественно за счет танкеров. При этом суда в основном покупаются в Корею, тогда как российским судостроителям «достается всего около 10 процентов заказов (по дефвейту)».

Евроазиатский мост требует починки

Хотя российским портам до китайских далеко, но вопреки кризису их грузооборот в 2015-м продемонстрировал слабый шестипроцентный рост — до 677 миллионов тонн. Возили преимущественно уголь (40 процентов оборота), контейнеры (13 процентов), зерно (11 процентов) и черные металлы (восемь процентов).

Основным фактором, повлиявшим на грузооборот в российских портах в 2014-2015 годах, по словам Топорова из KPMG, стала девальвация рубля, усилившая конкурентоспособность экспорта и одновременно ограничившая спрос на импортные товары.

Импорт, в основном, связан с контейнерными перевозками, поэтому в числе пострадавших оказались порты со значительной долей контейнеров. В частности порт Санкт-Петербург, у которого на контейнеры приходится около 40 процентов грузооборота и порт Владивосток с 61 процентами контейнеров в грузообороте. «Выиграли порты, занимающиеся в первую очередь наливными и навалочными экспортными грузами, в случае если состояние портовой и подъездной инфраструктуры позволило нарастить оборот. В частности уверенный рост показали порты Азовско-Черноморского бассейна (Новороссийск, Кавказ, Туапсе) и Дальневосточные порты (Восточный, Ванино) активно занимавшиеся в предыдущие годы проектами по модернизации и увеличению пропускных мощностей», — говорит эксперт.

По данным Ассоциации морских торговых портов, крупнейшими российскими морскими воротами по объему перевалки стали Новороссийск (127 миллионов тонн), Усть-Луга (почти 88 миллионов тонн), Восточный (около 65 миллионов), Приморск (около 60 миллионов) и Большой порт Санкт-Петербург (51 миллион тонн).

Автор: lenta.ru Александр Волобуев
01.04.2016 12:57 -



Новороссийский Морской Торговый Порт
Фото: Зотов Алексей / «Коммерсантъ»

Усть-Луга, где за последние два года перевалка увеличилась на 25 миллионов тонн — на 40 процентов, развивается особенно активно. В этом году порт, вероятно, станет вторым российским стомиллионником, при этом он оттянул часть грузов из Таллина и Вентспилса. Безбородов считает, что мощности и качество оборудования в российских портах в целом удовлетворяют существующим потребностям: «Из европейских российские порты по качеству причалов и оборудования — контейнерного, нефтеналивного, зернопогрузочного — самые прогрессивные. По некоторым технологиям мы обгоняем даже шанхайские терминалы. Но у нас локальные порты, работающие на нашу страну, — не транзитные и не каботажные». Но не все так безоблачно. В своем обзоре KPMG указывает на нехватку в России угольных и контейнерных причалов и «рассинхронизацию» портовой инфраструктуры с возможностями автомобильных и железнодорожных подходов. По мнению аналитиков аудиторской компании, решение данных проблем является «критичным с точки зрения усиления позиций России как важного транспортного узла в мировых грузовых потоках». Последнее касается расширения транзитного потенциала России как транспортного «моста» между странами Европы и Азии.

Дракон выходит из моря. Как китайские порты заткнули за пояс японские и американские

Автор: lenta.ru Александр Волобуев
01.04.2016 12:57 -

Автор: Александр Волобуев