

‘Перспективы развития флота и портов России после мирового кризиса’

**II Международная конференция «Трилогия»
30 10 2009**

Государственная Морская Академия

им. адм. С.О.Макарова

А.Л.Кузнецов



Системный анализ возможностей и проблем

Привлечение грузопотоков

Предполагает понимание причин, по которым грузы в эти самые потоки формируются

Что такое грузопотоки?

- Грузопотоки есть атрибут, продукт деятельности транспортной системы
- Следовательно, они должны изучаться в рамках этой парадигмы

Транспортная система:

- Спрос / Предложение (потребность в перевозках)
- Транспортные пути
- Транспортные средства
- Транспортные узлы
- Административно-правовая база
- Среда ведения бизнеса

Что перевозит ТС?

- Грузы
- Пассажиры
- Информация
- Предмет рассмотрения - грузы

Грузы в морских портах

- Перевозятся морем
- Следовательно, в большей части относятся к импорту-экспорту

Виды грузов

- Более тяготеющие к сырью
- Более тяготеющие к готовому продукту
- Все страны стремятся экспортировать продукцию, и импортировать сырье
- Не всем странам это удастся
- Сбалансированность этих направлений определяет направления грузопотоков

Сырье и продукция

- Имеют разную удельную стоимость
- Имеют разные массогабаритные характеристики
- В больших масштабах требуют разной технологии перевозок
- Сырьевые потоки находятся под управлением принципалов
- Масштабные перевозки продуктов консолидируются перевозчиками

Сырьевые грузопотоки

- Определяются текущей конъюнктурой спроса-предложения
- Управляются принципалами
- Используют свои цепи поставок
- Не используют обычные терминалы
- Привлечение грузопотоков возможно за счет стратегических партнерств или решений, связанных с большими рисками

Грузопотоки продукта

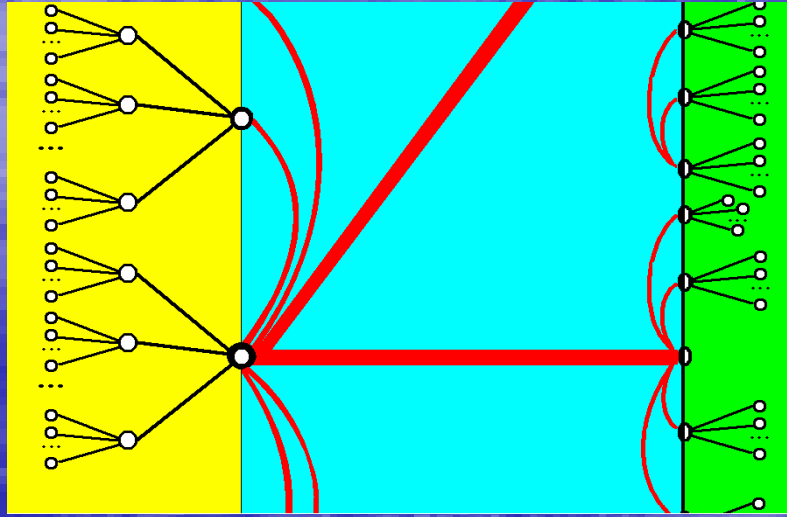
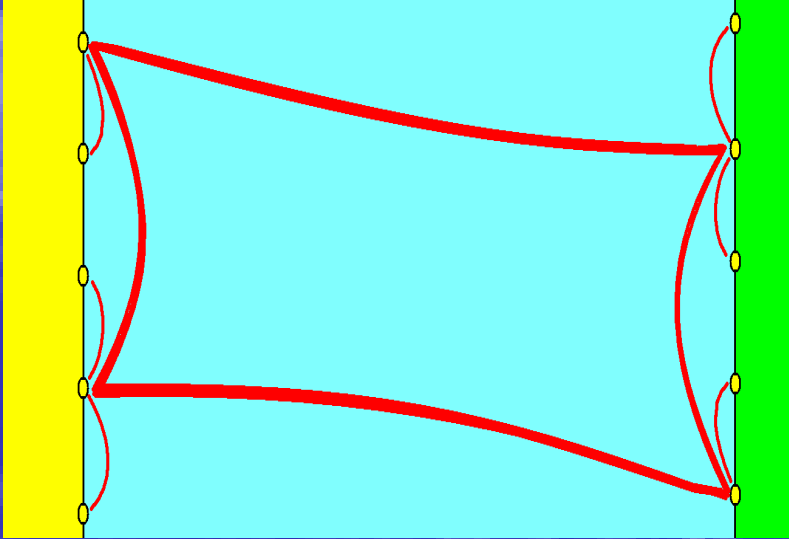
- В значительной мере контейнеризованы
- В пределах спроса-предложения конфигурируются перевозчиками

Транспортная система:

- Спрос / Предложение (потребность в перевозках)
- Транспортные пути
- Транспортные средства
- Транспортные узлы
- Административно-правовая база
- Среда ведения бизнеса

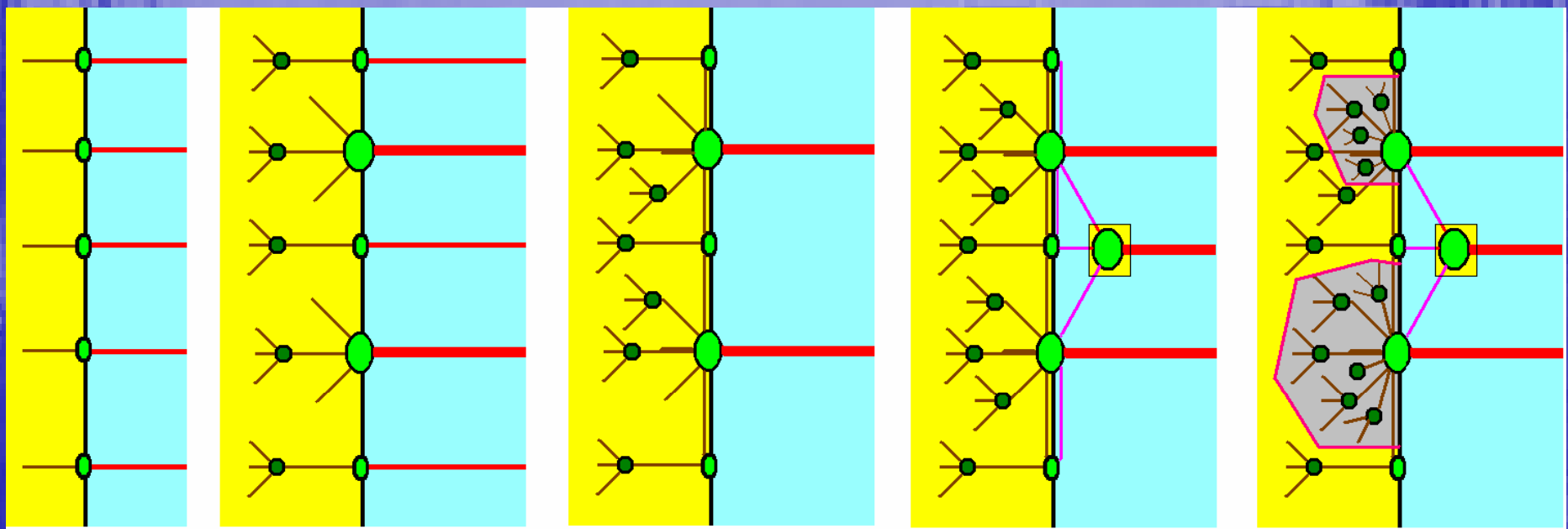
Рационализация маршрутов под действием роста вместимости

- Рост объемов торговли
- Накопление достаточного объема в порту
- Рост объема партий при той же частоте
- Эффект масштабной экономии



Развитие наземной системы:

- Рационализация наземного распределения под действием укрупнения судовых партий



1

2

3

4

5

● Грузовые центры

● Наземные центры

□ Сеть региональных грузовых центров

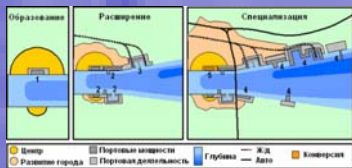
— Магистральные судоходные линии

— Транспортные корридоры

— Фидерные линии

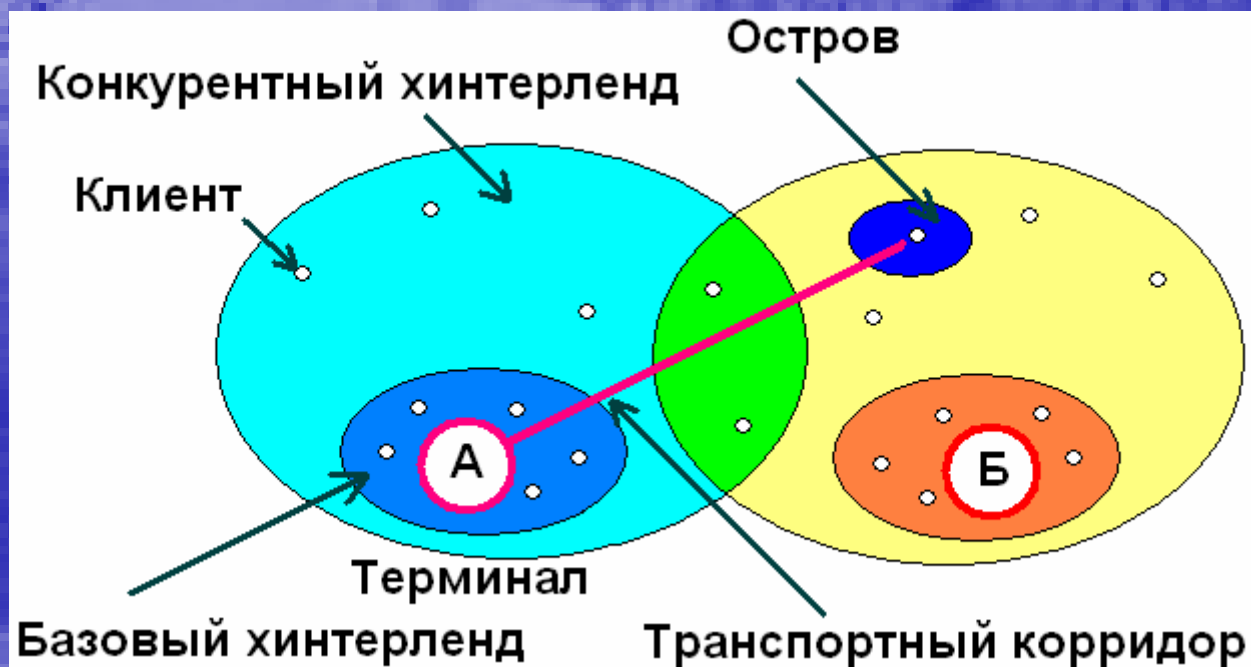
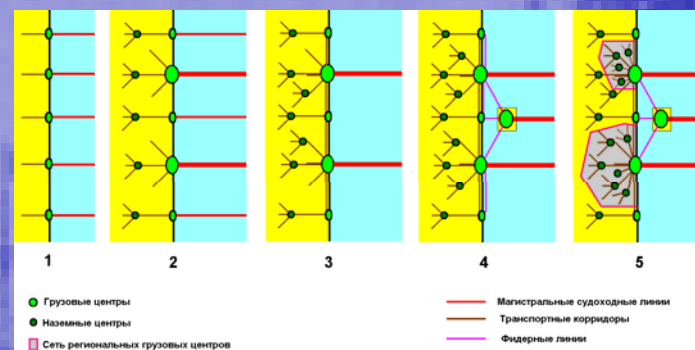
Развитие хинтерленда терминалов:

- борьба за грузовую базу как причина расширения хинтерленда



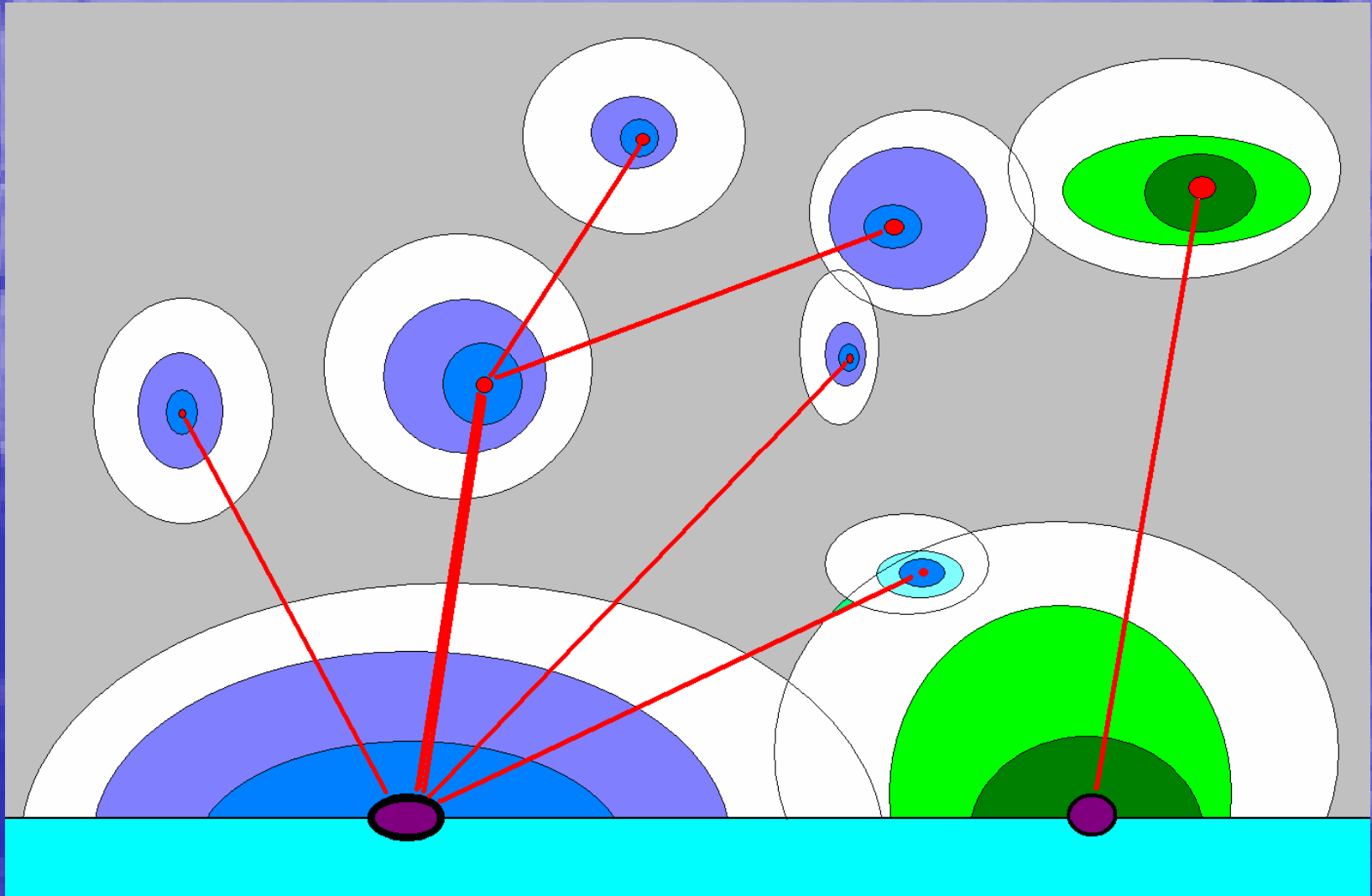
● Ветер □ Портовая инфраструктура — АД ● Контейнер
 ○ Развитие города □ Портовая деятельность □ Глубина — Язы □ Конверсия

(ПНГ)	(УГ)	Навалочный груз (НГ) А	Навалочный груз (НГ) В	Навалочный груз (НГ) С
(УГС)				
Генеральный груз (ГГ)				
	(ГГ)			



Развитие хинтерленда портов:

- борьба за грузовую базу как причина утраты непрерывности хинтерленда



Развитие логистических представлений:

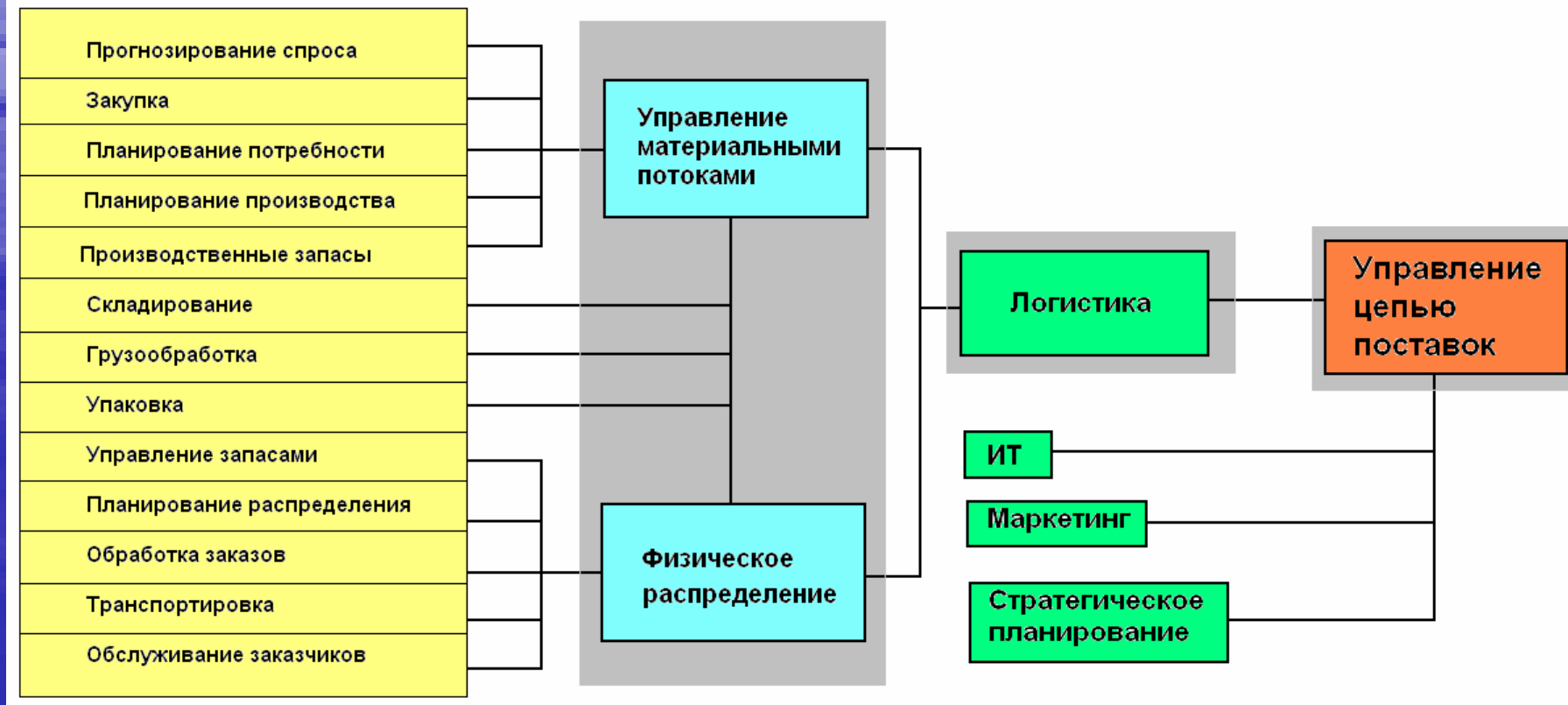
- Разрозненные функции
- Управление материальными потоками
- Появление логистики
- Управление цепями поставок

1960-е

1980-е

1990-е

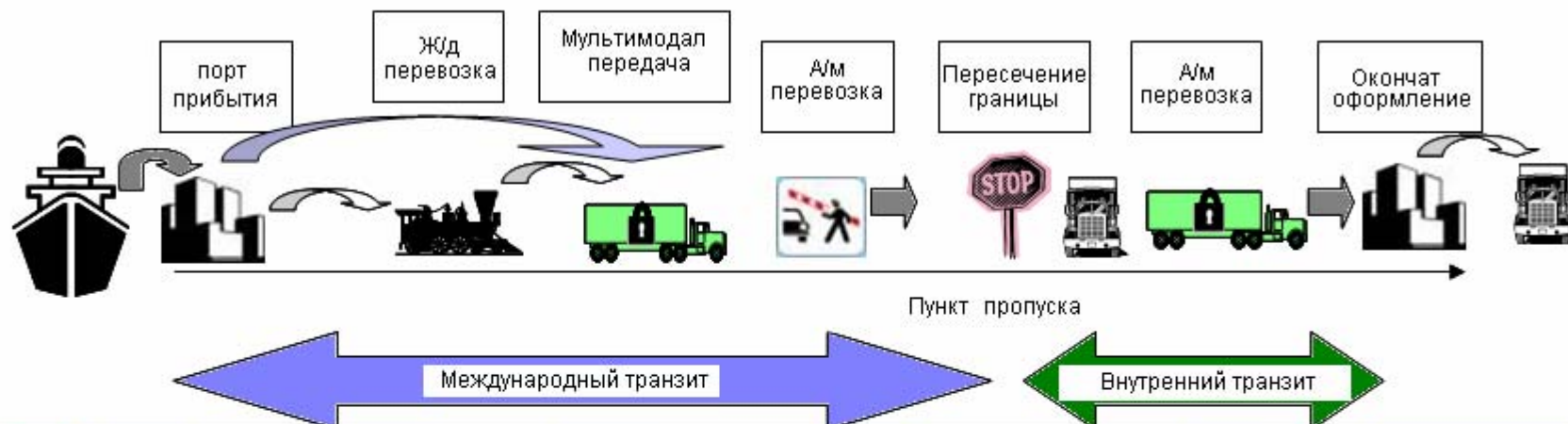
2000-е



Конкуренция цепей поставок:

- возникновение, развитие и оптимизация сложных логистических сетей

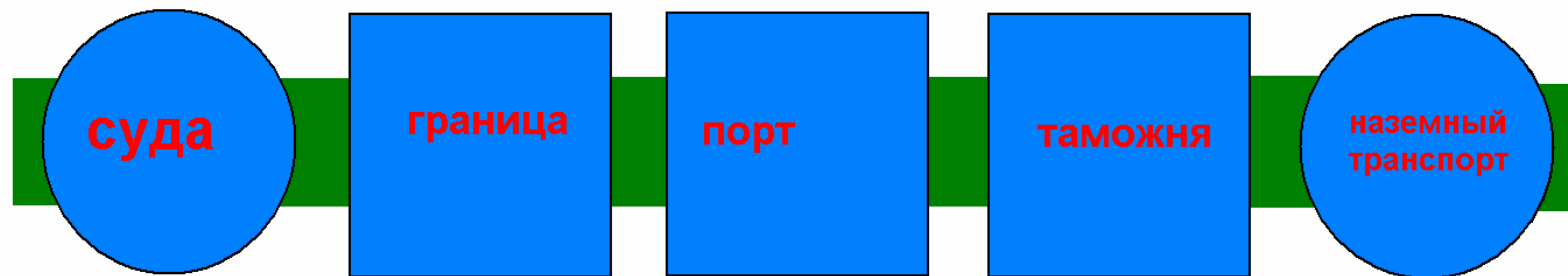
Оптимизация производительности цепи поставки



Звено	Порт	Ж/д	А/м	Шоссе	Граница	ДЦ	Клиент
Ключевые игроки	Таможня Стивидор Агент	Ж/д оператор	А/м оператор	ГАИ Водитель	Таможня Агент	Таможня Оператор ДЦ	Компании
Предмет внимания	Объемы Мощности Производ-сть Срок хранения	Объемы Производ-сть Задержки	Задержки Эффективн. транспорта	Задержки КПП Вес	Время транзита Задержки	Срок хранения	Время и стоимость

- Внимание должно уделяться всем звеньям
- Пропускную способность определяет минимальная производительность

Мощность и ее использование

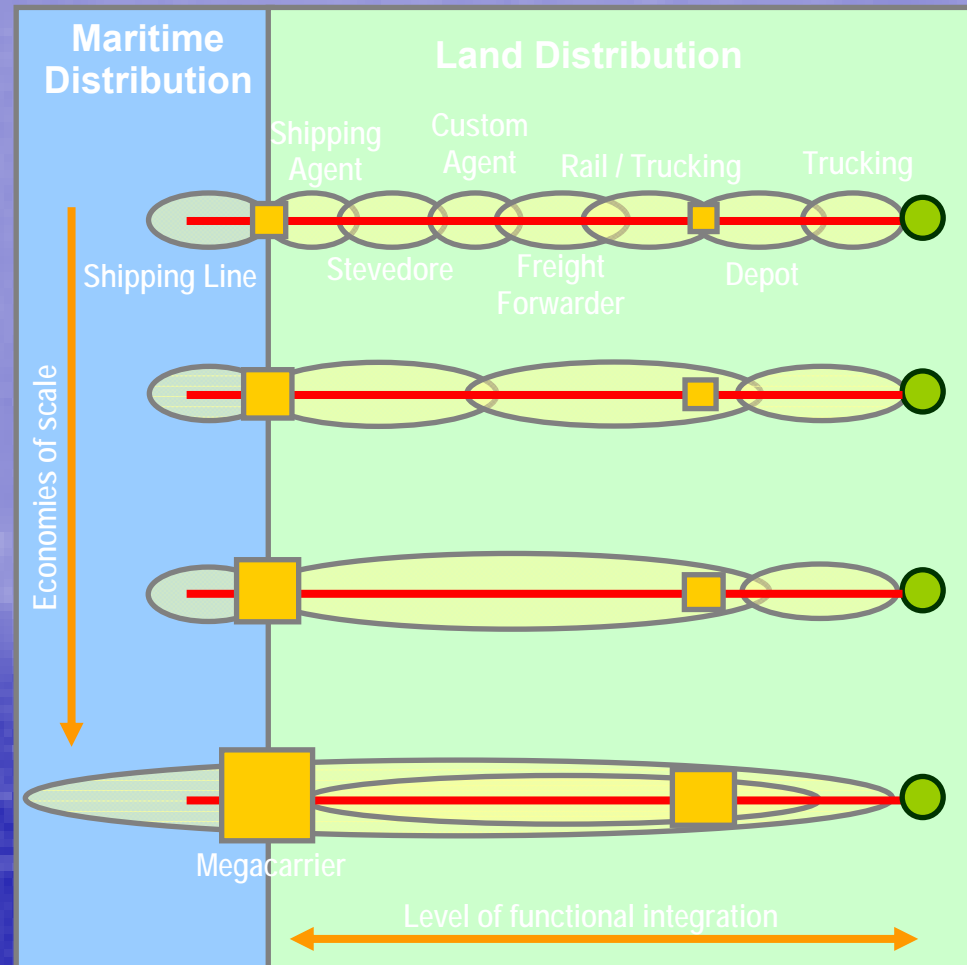


$$Q = P_1 k_1^{365} = P_2 k_2^{365} = P_3 k_3^{365} = Q$$

Интеграция цепей поставок



Функциональная интеграция цепи поставок



Глобализация производства

- Вертикальная специализация
- Концентрация производства
- Расширение логистического охвата
- Рост альтернатив в поставках
- Изменение роли портов

Изменение технологий

- Контейнеризация мировой торговли
- Рост размеров судов
- Новые требования к портам
- Растущая зависимость от ИТ

Смещение баланса сил

- Консолидация океанских линий
- Появление провадеров глобальных логистических услуг
- Изменение модели распределения

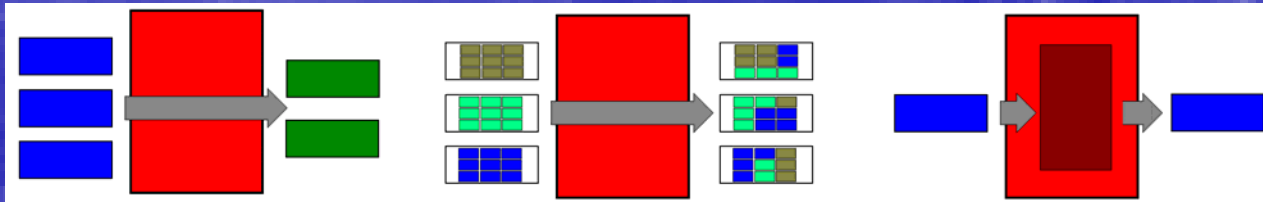
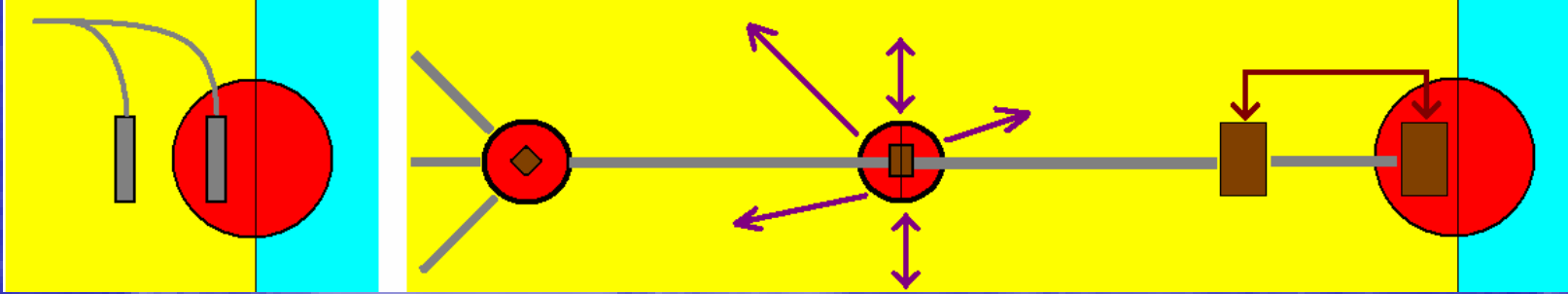
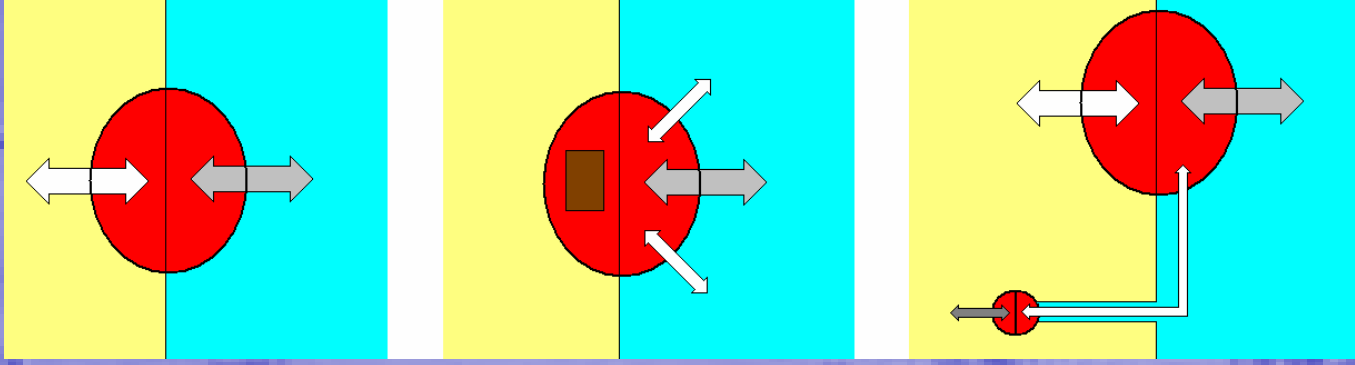
Терминалы как звенья цепи:

- диверсификация логистических объектов и описывающих их понятий

- 
- Inland clearance depot
 - Inland container depot
 - Intermodal freight center
 - Inland freight terminal
 - Inland port
 - Dry port
 - Transfer terminal
 - Distribution terminal
 - Hinterland terminal
 - Distanced terminal
 - Inland terminal
 - Land terminal

Виды логистических терминалов:

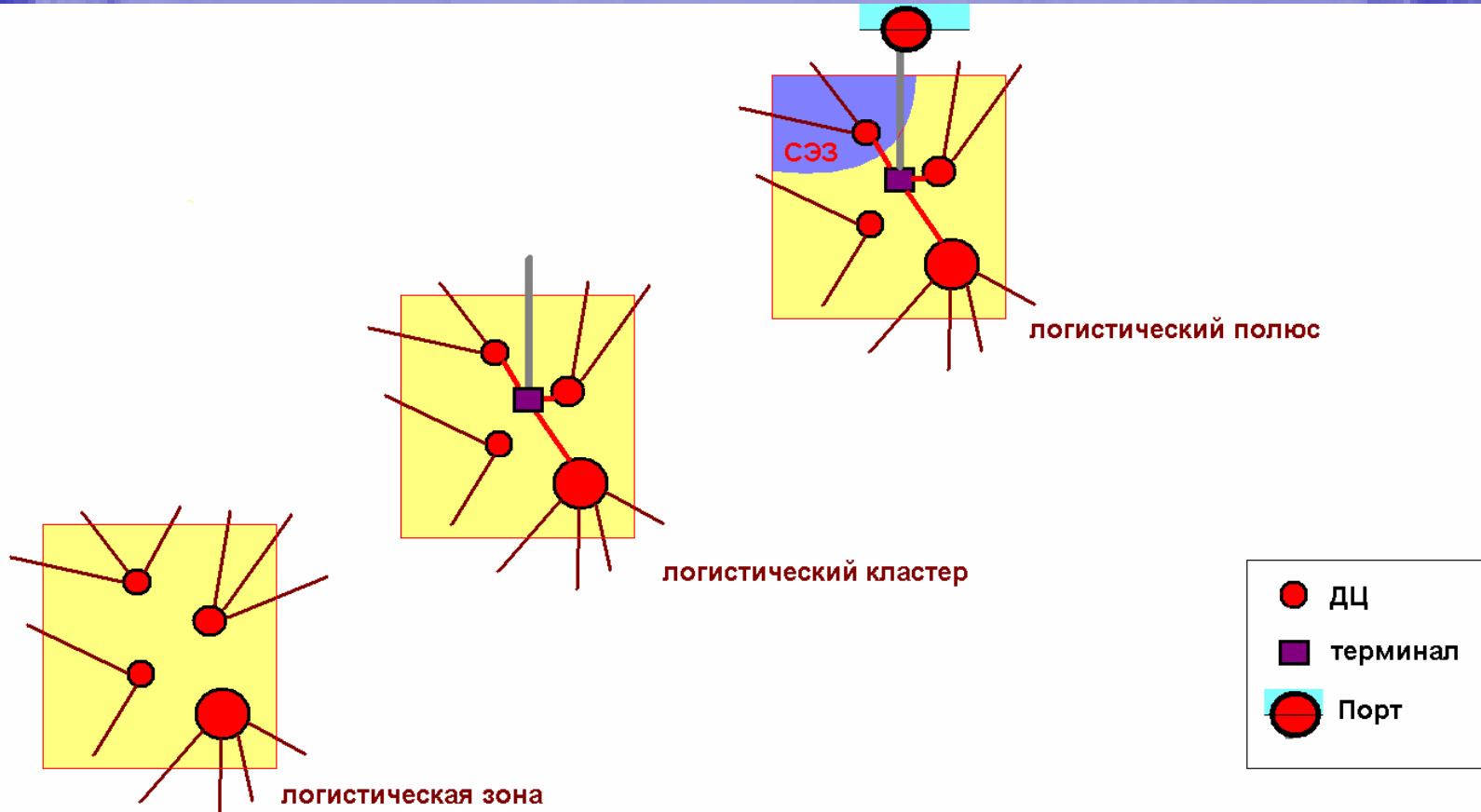
- Морские терминалы
- Сухие порты
- Распределительные центры



Эволюция терминалов:

- Логистические зоны
- Логистические кластеры
- Логистические полюса

функциональность

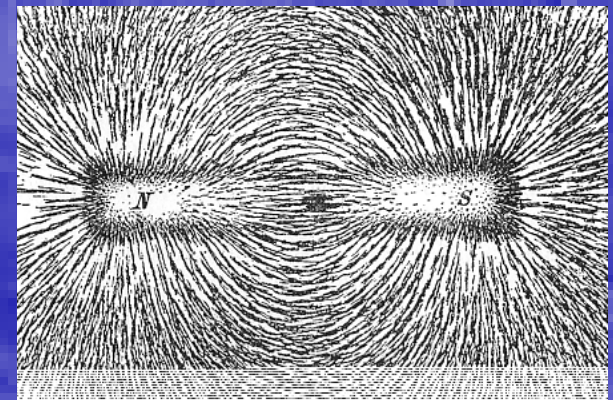
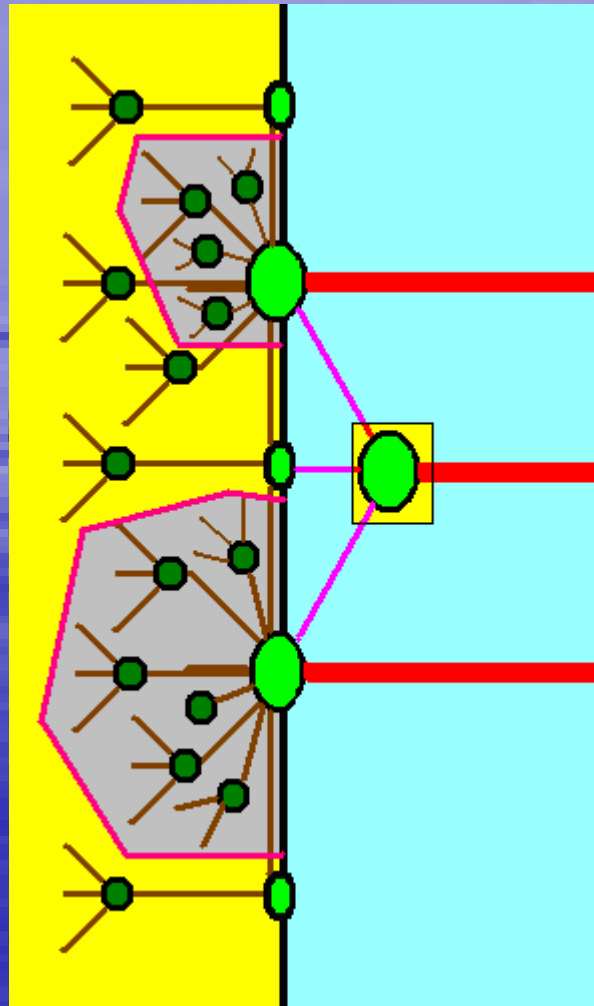


масштаб

Регионализация портов:

- Логистические полюса





Сложности и проблемы регионализации хинтерленда



Неоправданные ожидания:

- Переоценка потенциала
- Принятие желаемого за действительное
- Создание избыточных мощностей, невостребованных объектов
- Возникновение гладиаторской конкурентной борьбы между портами и логистическими зонами.

Медленный старт:

- Развитие сети региональных центров требует времени.
- От приложения усилий администрации и участников рынка запустят до формирования региональной сети проходя годы

Портовые операции:

- Какие виды деятельности непосредственно связаны с портом? -
- Порты привлекательны для промышленных центров распределения, т.к. к ним же тяготеют индустриальные кластеры.
- Морские порты остаются единственным местом концентрации чисто морских операций.

Распределение расходов и доходов:

- Утечка дохода порта в наземную логистическую сеть, при получении многих обременений
- Оптимальность размещения и размеров порта как социально-экономическое противостояние
- Порт должен оцениваться по вкладу в создание грузового полюса и экономической системы более высокого уровня.
- Поиск механизма социально-экономического вознаграждения, с прозрачностью и для клиентов, и для заинтересованных групп населения.

Свободные игроки :

- Порты инвестируют в системы наземных терминалов, чтобы привлечь грузопотоки, но они следуют наиболее выгодными маршрутами.
- Управление сгенерированными грузопотоками не гарантируется (инвестиции одного грузового центра могут привести к появлению выгодных условий для конкурента, не несущего затрат).
- Интерес портов к прямому стратегическому партнерству с наземными терминалами снижается.

Политические причины и местные обстоятельства

- Регионализация запускается рыночными механизмами, но порты в создании инфраструктуры полагаются на финансирование государством.
- Регионализация зависит от политических императивов, а не оптимизирующих рыночных механизмов.
- Местные экономические постулаты: существующие порты будут оставаться оптимальными по местоположению.
- Оптимальная стратегия регионализации порта или местных властей направлена на укрепление конкурентного положения, но не на оптимальность использования всего хинтерленда.

Влияние мирового кризиса на прогнозы развития



Кризис: факты и цифры

- Перевезено 153 млн. TEU
- Перевалено 500 млн. TEU
- Флот контейнеровозов 4619 судов
- Провозная способность 12.5 млн. TEU
- Заказано 1530 судов (5.3 млн. TEU)
- На якоре 484 судна (1,41 М TEU = 11%)
- На иголки: 23 в 2007 (23000 TEU), 58 в 2008 (100000 TEU), 1000 в 2008

Эффект домино:

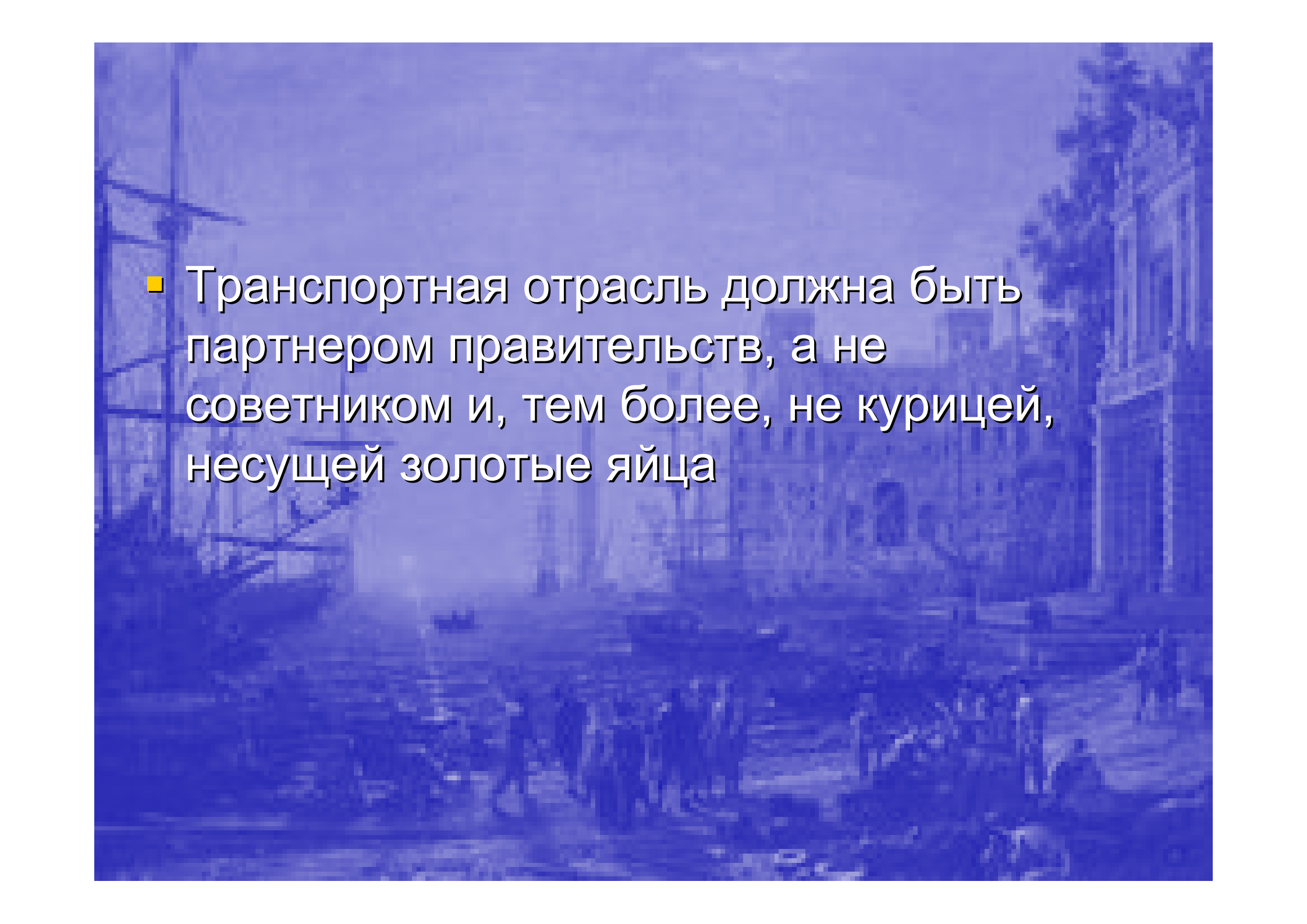
- Линии не могут платить за чартер
- Чартерные компании не платят фондам
- Фонды не платят банкам
- Банки не дают денег на инфраструктуру
- Эффект будет долговременным

Помощь государства:

- Операторы потеряли 20 млрд. в 2008
- Maersk потерял 373 млн. долларов в 1 кв
- NOL потерял 245 млн.
- Nanjin потерял 110 млн.
- Поддержка правительствами:
- COSCO
- Chaina Shipping
- NYK

Важные факторы:

- Госполитика Китая (порты, судостроение)
- Мировой кризис
- Пиратство
- Избыток тоннажа

- 
- Транспортная отрасль должна быть партнером правительств, а не советником и, тем более, не курицей, несущей золотые яйца

Состояние и проблемы развития Российских портов

- Порты РФ не могут играть роль мировых хабов или входных портов.
- Создание даже региональных хабов связано со значительным коммерческим риском.
- Рынку потребления и производства РФ требуется создание адекватной сети наземного распределения, базирующейся на собственных морских портах.
- Часть морских портов РФ могут служить центрами процесса регионализации.

Состояние и проблемы развития Российских портов

- Например, стратегия развития ТЛК СПб содержит все необходимое для регионализации.
- Проблема создания эффективных наземных транспортных коридоров и системы стимулирующего распределения доходов по логистической цепи.
- Многие проблемы носят не материально-технический или финансово-экономический характер, а являются следствием ведомственных барьеров, ограничений, несогласованности тарифов, несовершенства законодательства и пр., то есть имеют административно-правовую природу.

Состояние и проблемы развития Российских портов

- В условиях благоприятствующего административно-правового поля рыночные механизмы сами найдут оптимальные решения всех этих задач.
- Центральной функцией государства является создание этого поля.
- В результате ТК РФ может приобрести новые системные свойства.
- Formой проявления синергии является регионализация морских портов.
- Этот процесс связан в большей мере с развитием инфраструктуры хинтерленда, и в меньшей – с развитием самих портов.

Спасибо за внимание!

- Кузнецов Александр Львович
- akuznetsov@morproekt.ru
- thunder1950@yandex.ru
- +7 960 280 3333
- +7 911 2207686