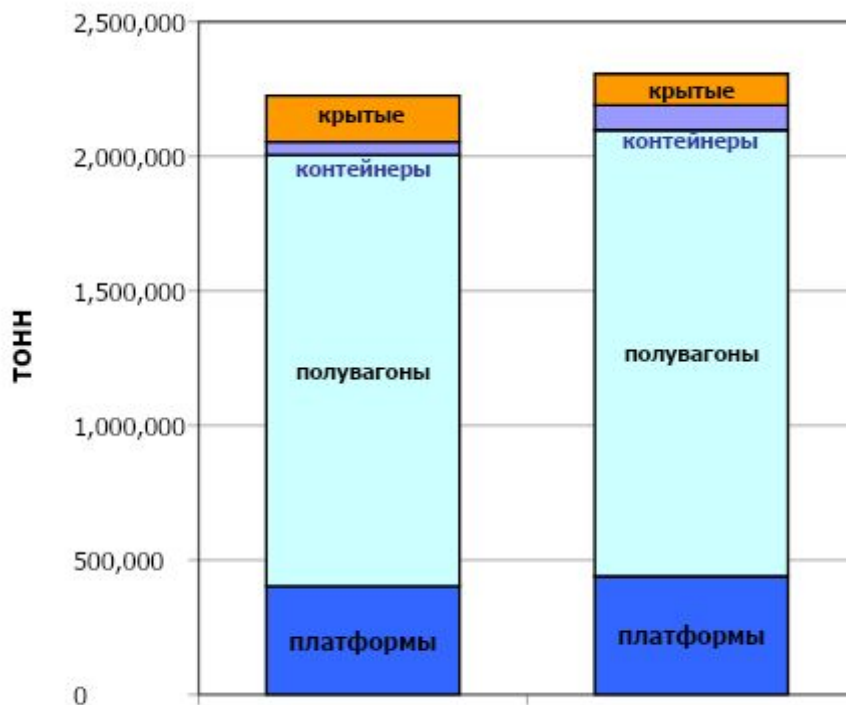




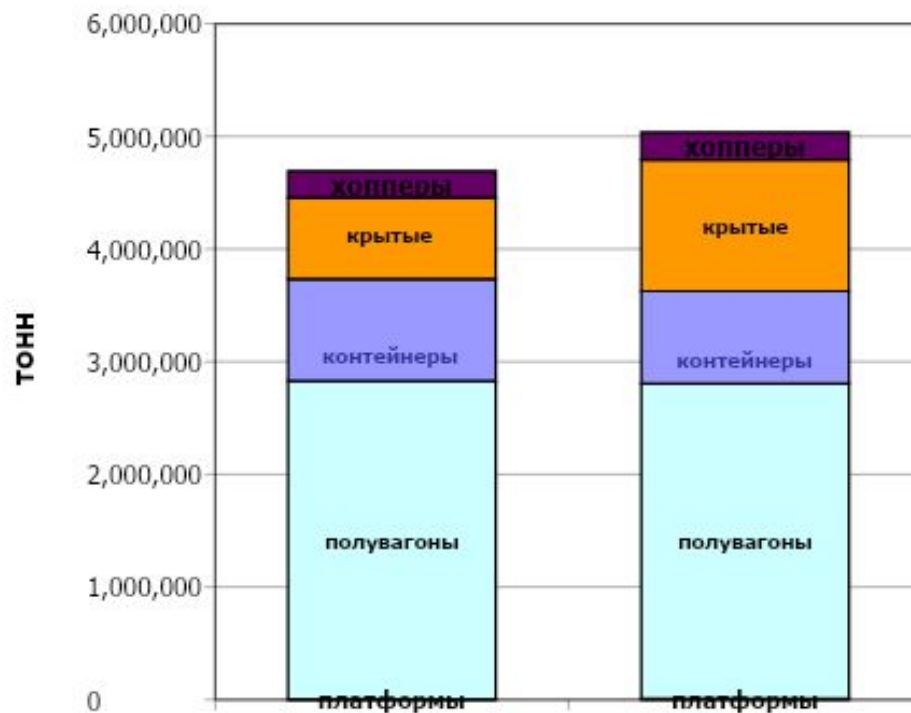
**ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ЭКСПОРТ ИЗ  
СИБИРИ В КОНТЕЙНЕРАХ МОРСКИХ  
ЛИНИЙ**

## Действующие схемы экспорта из Сибири по основным продуктам перевозок и видам подвижного состава

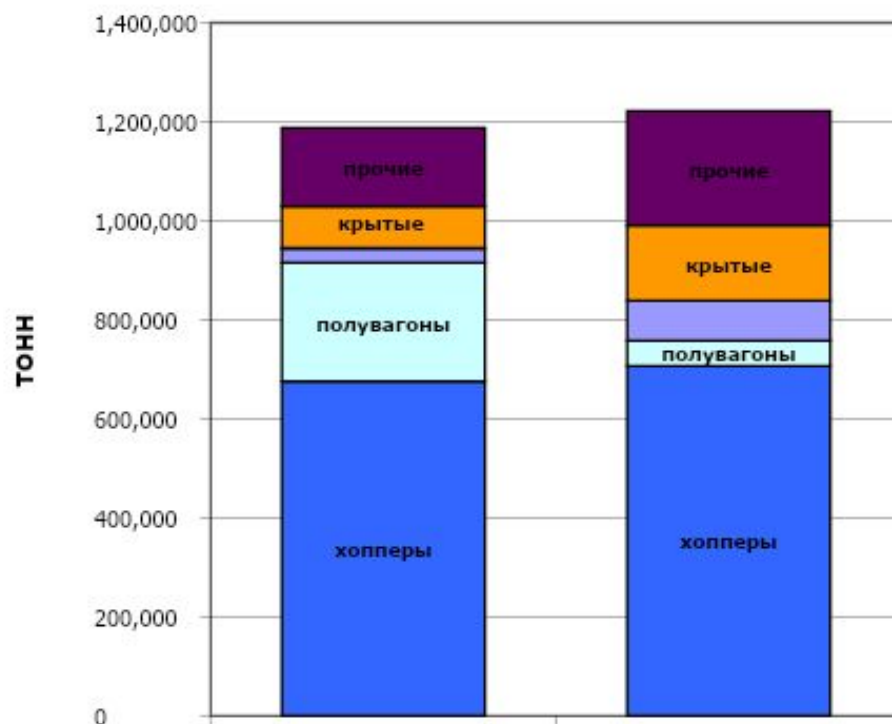
1. Экспорт пиломатериалов из регионов Сибири за пределы СНГ за 9 мес. 2009 г. вырос на 2,6% относительно 9 мес. 2008 г.



2. Экспорт продукции металлургии из регионов Сибири за пределы СНГ за 9 мес. 2009 г. вырос на 3,9% относительно 9 мес. 2008 г.



3. Экспорт продукции химической продукции из регионов Сибири за пределы СНГ за 9 мес. 2009 г на том же уровне относительно 9 мес. 2008 г.



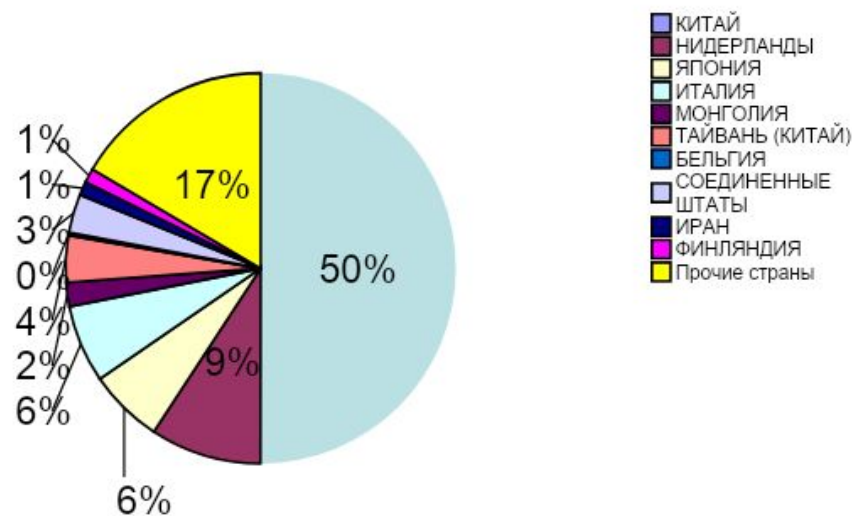
# **Факторы влияния на экспорт из Сибири в контейнерах морских линий**

- Географические
- Макроэкономические
- Рыночные
- Технологические
- Коммерческие

## ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ

1. Наличие, кроме морских портов, альтернативных маршрутов экспорта в Китай (50-ти % доля экспорта Сибири).

Структура экспорта из Сибири 2009 г. по странам\*без учета угля



2. Максимальная удаленность производителей продукции от портов и как результат отсутствие возможности транспортных сделок с подачей порожнего оборудования из морского порта, где его сосредоточение максимально.



## **МАКРОЭКОНОМИЧЕСК ИЕ**

1. Существенное падение цены на товары экспортной номенклатуры Сибири на мировом рынке за период кризиса.
2. Падение объемов импорта в контейнерах и как результат дефицит парка порожних контейнеров в регионах экспортного производства (вход в Россию по импорту с использованием жд подвижного состава за 9 мес 2009 к 9 месяцам 2008 – спад 58%).
3. Укрепление доллара США к рублю ( 8% 30.11.08-30.11.09).
4. Рост рынков сбыта продукции Сибири новых регионах экспорта (Казахстан, Украина ...).



## РЫНОЧНЫЕ

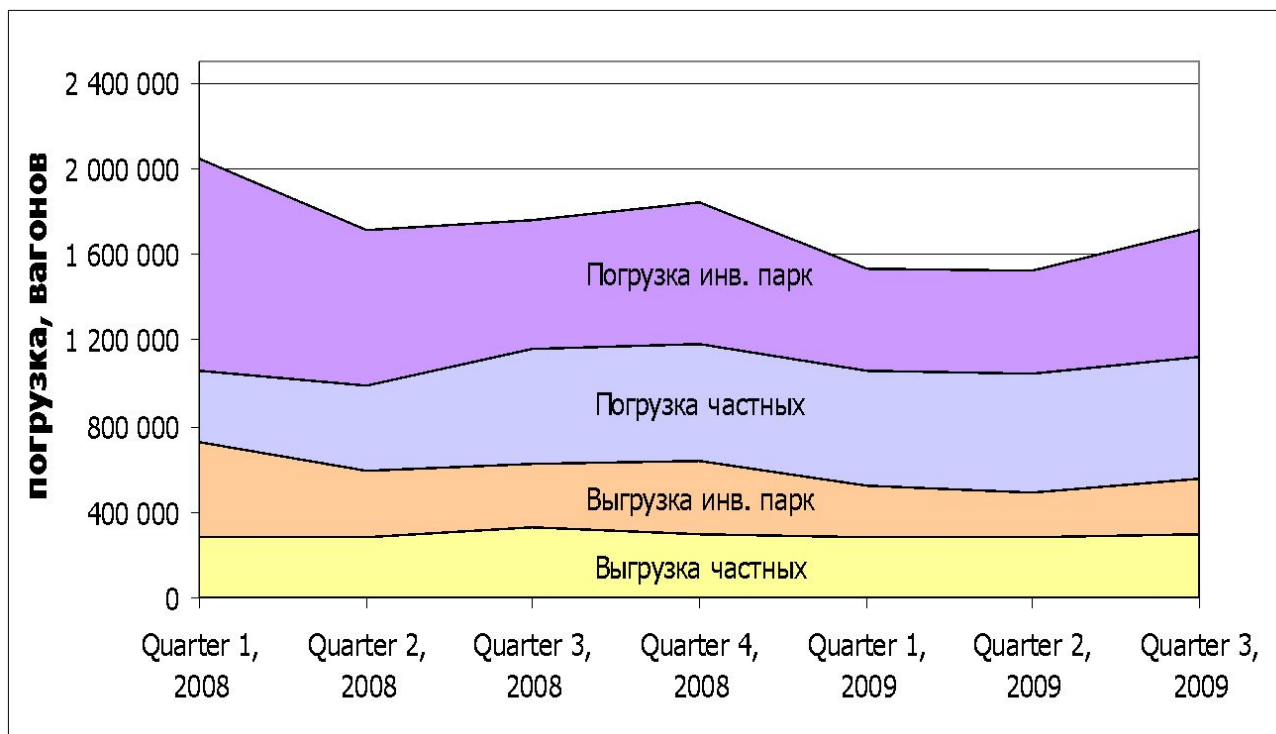
1. Появление новых игроков на рынке линейных перевозок через порты Дальнего востока.( APL, Maersk)
2. Наличие альтернативных провайдеров контейнерного оборудования для мультимодальных контейнерных экспортных схем (Трансконтейнер 57 тыс. единиц, ДВТГ 5тыс .единиц, Global Container Logistics 6 тыс. единиц).
3. Требования экспортеров к предоставлению порожнего оборудования универсально пригодного одновременно под экспорт через порты и через сухопутные погранпереходы.
4. Готовность некоторых линейных компаний предоставлять порожнее оборудование под перевозки как через порты , так и через сухопутные погранпереходы.

## **ТЕХНОЛОГИЧЕСК ИЕ**

1. Сохранение слабого уровня внедрения технологий по загрузке в контейнеры навалочных и длинномерных грузов.
2. Наличие новых возможностей по использованию контейнерных хабов в регионе Сибири в качестве центров контейнерной логистики.

## КОММЕРЧЕСКИ

1. Сохранение более выгодного **Е** тарифа в полувагонах по определенной номенклатуре грузов.



## 2. Сокращение парка полувагонов РЖД на 17% за счет передачи парка в Первую грузовую компанию.

тыс. полувагонов	окт. 2007	окт. 2008	окт. 2009
Инвентарный парк	259,6	221,3	177,8
Первая Грузовая Компания		48,3	54,9

Дефицит полувагонов порождает дополнительные расходы на предоставление парка вагонов.

- дополнительная оплата за согласование плана перевозки с РЖД;
- доплата за подачу вагонов в согласованные сроки;
- доплата за обеспечение годными к перевозке вагонами;

## 3. Особенности использования контейнеров морских линий для экспорта из Сибири через морские порты.

# Особенности использования экспедиторами контейнеров морских линий для экспорта из Сибири

## 1. Технологические

1.1. Практическое отсутствие для экспедитора возможности формирования стока порожнего парка линейной компании в существенном объеме.

1.2. Возникновение ситуации овербукингов при отгрузках через порты Дальнего востока.

1.3. Появление опциона по морской отгрузке контейнеров глобальных операторов одновременно через порты Дальнего востока, Балтийского и Черного моря. ( APL, CMA-CGM, Maersk).

## **Особенности использования экспедиторами контейнеров морских линий для экспорта из Сибири**

### **2. Коммерческие**

**2.1. Существенное снижение бюджета, предоставляемого линией на репозицию порожнего контейнера из стока в региональном хабе на комбинат-экспортер. Фактически – условие FREE USE.**

-докризисная величина Drop Off на Новосибирск, Иркутск, Красноярск USD 700-1200 \40', действующая величина Drop Off USD 500-900 \40'.

**2.2. Уровень экспортных морских тарифов через порты С. Петербург, Восточный, Владивосток вышел на докризисный.** Есть некоторые тревожные признаки сигнализирующие о намерении линейных компаний превысить действующий уровень ставок. Ставки через порт С.Петербург на «прямые» порты Китая находится в диапазоне USD 850-1400 \40'. Ставки через порты Дальнего востока на «прямые» порты Китая находится на уровне USD 700-800 \40'.

## **РИТОРИЧЕСКИЙ ВОПРОС**

**Морская ставки USD 700\40'С.О.С. СY Восточный –СY Shanghai  
– много это или мало?**

Справочная информация:

-две грузевые стивидорные операции при экспорте составят USD 450\40'

-импортный тариф СY Shanghai - СY Восточный USD 1400\40'С.О.С.

-четыре стивидорные операции при импорте USD 800\40'

-cell cost даже на уровне таймчартерных расходов сегодняшнего рынка не более USD 150-200 TEU для судна номиналом около 800-1000 TEU

-сбор двух THC при импорте, что активно практикуется линиями, а это дополнительно USD 270 \40'

## **Тезис в адрес морских линий , который хотелось бы озвучить, как итог выступления:**

Для развития стабильного контейнерного экспорта из региона Сибири экспедиторам необходима поддержка линейных компаний в виде очень корректного и взвешенного отношения к тарифной политике , что включает в себя как вопрос Drop Off до региональных центров Сибири, так и вопрос непосредственно морских фрахтов.





***Спасибо за внимание!***

**«Евросиб-Логистика»**

Михаил Марушкин  
Руководитель  
департамента  
контейнерных перевозок  
ЗАО "Евросиб-Логистика"