

Отмена зернового эмбарго подогрела ставки фрахта

Увеличившийся в связи с отменой зернового эмбарго спрос на услуги морских стивидоров в международных направлениях обострил проблему дефицита транспортного флота в России, что не замедлило отразиться на ставках фрахта. В июле они выросли в два раза, но в сентябре произошло небольшое снижение. Грузооборот крупнейших донских портов в августе увеличился в среднем на 40 процентов.

По свидетельству стивидоров и грузовладельцев, в связи с открытием зернового экспорта фрахт судов мгновенно подорожал вдвое, причем не только для перевозки пшеницы, но и других видов грузов.

Представитель российского подразделения кипрской стивидорной компании Blomerin Marine LTD Алексей Кудашкин сообщил, что в связи с отменой эмбарго на российское зерно ставки фрахта судов для перевозки пшеницы подскочили в среднем с \$ 20 до \$ 40 за тонну в направлении Ростов — Турция (Мраморное море), при условии использования судов вместимостью 3–5 тыс. тонн.

В ГК «Белый двор» (зернотрейдер) подтвердили сложившуюся ценовую ситуацию на рынке морских перевозок.

— В связи со снятием запрета на экспорт зерна резко возрос спрос на услуги судоходных компаний. Как следствие, ставки фрахта в направлении Мармары (Турция) выросли до \$ 40 за тонну, но сегодня они откатились назад на \$ 10, — рассказывает гендиректор ГК «Белый двор» Артем Екушевский.

По свидетельству руководителя отдела продаж ростовского офиса группы транспортных компаний (ГТК) «Русмарин» Ирины Ачкасовой, в течение этого года ставки на контейнерные перевозки по морю постоянно менялись. Например, уровень колебания ставок на импорт из Юго-Восточной Азии менялся в промежутке от \$ 200 до \$ 600 за контейнер. Это было связано с изменением потребительского рынка после кризисного периода, а также с изменением цен на топливо и колебаниями курса валют.

— Чем короче морской маршрут, например из Египта или Турции, тем колебания ставок были менее заметны, — уточняет Ирина Ачкасова.

По данным ГТК «Русмарин», импорт груза в линейных контейнерах существенно превалирует над экспортом. Чаще всего контейнерные грузы в Ростовскую область поступают из Юго-Восточной Азии, с Ближнего Востока. Основной контейнерный грузопоток для Ростовской области проходит через порт Новороссийск, а затем груз доставляется автомобильным или железнодорожным транспортом в Ростов.

Помимо высокого спроса на услуги морских стивидоров со стороны зернотрейдеров на рост цен повлияла обострившаяся в связи с этим проблема нехватки судов на российском рынке.

По данным российского Института глобализации и социальных движений (ИГСО), в 2005 году Новороссийский морской торговый порт — крупнейший в России — смог занять лишь 46-е место в мировом рейтинге судостроения. В 2008 году

с приходом экономического кризиса ситуация только ухудшилась. На начало 2009 года более 50% российских судов значились построенными до 1979 года. Проблему дефицита транспортного флота Минтранс России пока никак не решает, сообщают в ИГСО. Ситуацию в судостроительной отрасли обостряют ввозные таможенные пошлины (до 30%) на импортные комплектующие для судов. Покупать их необходимо, потому что большая часть судового оборудования в России не производится. Таким образом, себестоимость судов, построенных для внутреннего рынка, вырастает примерно на 10%. При постройке судна на экспорт пошлины на ввоз комплектующих не взимаются.

По словам г-на Екушевского,

удобнее сотрудничать с перевозчиками, плавающими под российским флагом, потому что стивидоры, работающие под иностранным флагом, не могут заходить во внутренние воды российского государства.

— Например, в соответствии с российским законодательством такой перевозчик не может загрузиться на Багаевском терминале, который находится в границах внутренних вод, — поясняет Артем Екушевский. — Но судов под российским флагом мало на рынке, потому что большинство компаний предпочитают платить налоги другим государствам. Соответственно, стивидоры, плавающие под отечественным флагом, немного завышают фрахтовые ставки — на 3–5 долларов за тонну.

Другим преимуществом работы с

отечественными морскими перевозчиками грузовладельцы называют большую вероятность в разрешении спорной ситуации в российском суде в случае нарушения стивидорами условий доставки или сохранности груза.

От иностранных грузоперевозчиков добиться возмещения убытков непросто, считают они. Обычно российская транспортная компания организовывает и ведет контроль за всей цепочкой доставки груза: судном до порта, автотранспортом или по железной дороге от порта до получателя. Иностранному стивидору выполняет доставку груза только на своем участке. Какова судьба груза после разгрузки в порту, его не интересует.

НАТАЛЬЯ ФЕДОРОВА



В связи со снятием запрета на экспорт зерна резко возрос спрос на услуги судоходных компаний. Фото Сергея Венявского.

Инновационная логистика от СКЛП

Развитие торговой деятельности Ростовской области обусловлено ее экономико-географическим положением. Являясь узловым связующим звеном межрегионального и международного сотрудничества, область занимает заметное место в системе транспортных артерий, связывающих Россию с регионами. Это предопределяет потенциальный и фактический интерес крупных международных и федеральных компаний — поставщиков продукции к Ростовской области и продвижению своих товаров как на ее территории, так и через нее в целях оптимизации товарно-транспортных потоков.

Перемещение материальных потоков в системе товародвижения невозможно без концентрирования в логистических центрах или логистических комплексах. Деятельность логистических центров ограничивается приемкой, ответственным хранением товарно-материальных ценностей, комплектацией грузов, учетом сроков годности, подготовкой товаросопроводительной документации и др. Логистические комплексы, такие как Северо-Кавказское логистическое предприятие, в дополнение к услугам логистических центров осуществляют углубленную обработку продукции: входной контроль качества, услуги кросс-докинга, партионный учет и учет сроков годности продукции, создание новых товарных единиц, предпродажную подготовку продукции для ритейлера, транспортировку грузов и обслуживание сервисного потока, предоставление отчетно-аналитической информации. В задачи логи-

Преимущества компаний-клиентов СКЛП:

- Снижение затрат на организацию логистических процессов;
- Дистанционное управление поставкой товара в регионе;
- Получение оперативной отчетно-аналитической информации об остатках, оборачиваемости, сроках годности продукции;
- Полная подготовка пакета товаро-сопроводительной документации, включая качественные удостоверения;
- Контроль качества входящей и отгружаемой продукции;
- Утилизация отходов;
- Консалтинговые услуги по адаптации на региональном рынке.

стического комплекса входят поддержка и развитие производственных процессов поставщиков и ритейлеров, доведение качества продукции до ее коммерческого использования, управление возвратными материальными потоками, предоставление услуг дополнительного сервиса.

Сегодня ведущим на юге России инновационным логистическим комплексом является Северо-Кавказское логистическое предприятие (СКЛП), которое предоставляет своим клиентам полный спектр услуг по обслуживанию материального, информационного и сервисного потоков. Предприятие обладает соответствующей инфраструктурой, которая способна предоставлять собственнику продукции возможность организовывать на территории комплекса офисы маркетинга, продаж, обучающих и сервисных центров.

На территории комплекса общей площадью 40000 м² располагаются высокотехнологичные, оснащенные современным складским оборудованием и техникой склады классов А и В. Класс складских помещений подтвержден сертификатом Торгово-промышленной палаты РО.

Концепция СКЛП как логистического комплекса уникальна для юга России как с точки зрения инновационных логистических технологий

мирового уровня, разработанных на базе комплекса и активно применяемых в повседневных складских операциях, так и с точки зрения экономической целесообразности сотрудничества в целом — это позволяет поставщику продукции обеспечить своевременную и эффективную поставку нужного товара с минимальными финансовыми издержками, что в свою очередь снижает себестоимость продукции и повышает ее востребованность и уровень защищенности на рынке.

Комплексность перечисленных услуг и предоставляемых возможностей в одном месте, одним оператором — основное конкурентное преимущество СКЛП.

На протяжении многих лет СКЛП сотрудничает с крупными федеральными и международными компаниями: «Вимм-Билль-Данн», Юнилевер-Русь, Japan Tobacco International (JTI), Caparol.



344002, г. Ростов-на-Дону,
ул. 1-я Луговая, 12,
MAIL@SKLP.BIZ, WWW.SKLP.BIZ
Тел.: (863) 219-2000

Реклама

СТАТИСТИКА

Грузооборот крупнейших донских портов увеличился в среднем на 40 %

В августе 2011 года общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону вырос на 43% по сравнению с августом 2010 года и составил 2,116 млн тонн, сообщает газета «Водный транспорт». При этом объем транзитного грузопотока увеличился на 80%, объем каботажных грузов вырос на 60%, а экспорт — на 10%.

Грузооборот морского порта Азов в августе текущего года достиг 1,73 млн тонн, что на 44% больше, чем в августе 2010 года. Транзит грузов через этот порт прибавил 48%. Рост грузооборота связан с отменой запрета на вывоз зерна, отметили в администрации порта Азов.

— В номенклатуре грузов преоб-

ладают пшеница, ячмень, уголь, цемент и мазут, — отметил капитан порта Азов Владимир Брагин.

Грузооборот морского порта Таганрог в августе 2011 года увеличился на 37% относительно аналогичного периода прошлого года и составил 445,5 тыс. тонн.

В августе текущего года грузообороты в перечисленных портах также выросли в соответствии с ростом грузооборотов. Наибольшее увеличение грузооборота — в 1,5–2 раза — произошло в портах Ростов-на-Дону и Азов. В порту Таганрог количество приходов и отходов судов выросло на 32% по сравнению с августом 2010 года.

КРУГЛЫЙ СТОЛ

«С января количество интернет-деклараций выросло в 1,5 раза»



ИРИНА АЧКАСОВА,
руководитель отдела
продаж ростовского
офиса ГТК
«Русмарин»:

— В этом году мы наблюдаем положительные тенденции в работе таможенных органов. Переход на электронное декларирование товаров позитивно сказался на сроках прохождения груза через границу РФ. По данным Южного таможенного управления (ЮТУ), с начала года количество интернет-деклараций уве-

личилось в 1,5 раза и на сегодняшний момент составляет около 85% от общего количества оформленных грузовых таможенных деклараций. Список таможен, оформивших наибольшее количество интернет-деклараций, в регионе ответственности ЮТУ возглавила Новороссийская таможня, на втором месте — Ростовская таможня. По информации таможенного брокера ООО «Ай Си Эс Интернешнл Кастомс Сервис», зарегистрированного в Новороссийске, примерно 90% подаваемых грузовых деклараций в Новороссийской таможне оформлено с использованием интернет-декларирования.