

АВТОР: Сергей ОСТРОПОЛЬЦЕВ,
директор ООО
«АССО-Инвест Консалтинг»

МТК Приморья: ЭХО взлета контейнерного трафика Intra-Asia

Один из крайних обзоров Drewry — Intra-Asia riding high, посвященный анализу текущей ситуации в региональных морских контейнерных перевозках Азии (Intra-Asia), среди прочего обращает внимание на два обстоятельства — рост объема контейнерных перевозок в регионе и падение региональных ставок фрахта. Как уже повлияли и будут влиять эти обстоятельства на международные транспортные коридоры Приморья — МТК-1 и МТК-2?

В ходе развития проекта международных транспортных коридоров Приморья (МТК Приморья фокус поиска целевой грузовой базы был переориентирован с Транстихоокеанского коридора на потенциал грузовой базы Intra-Asia, т. е. грузопотоки внутри азиатского региона. Точнее, на один из его элементов — грузопотоки, формируемые/поглощаемые в северо-восточных провинциях Китая (Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин). С учетом этого обстоятельства анализ процессов, происходящих в зоне Северной Азии, и их отражение в зеркале морских контейнерных перевозок в регионе представляют интерес с точки зрения оценки перспектив международных транзитных коридоров Приморья.

Мировые контейнерные перевозки по итогам первого квартала 2017 г. выросли на 10% в годовом исчислении. Данные CTS (Container Trades Statistics) указывают на региональную торговлю как основную движущую силу роста с приростом на 17% против 7% для океанских перевозок. Статистика свидетельствует, что импорт Китая из стран Азии в первом квартале с. г. вырос на 40%, в два раза превысив темп роста китайского экспорта в этот же регион. Суммарно это обеспечило 32% прироста трафика Intra-Asia. Темп прироста каботажного китайского трафика также более чем впечатляющий — 28%.

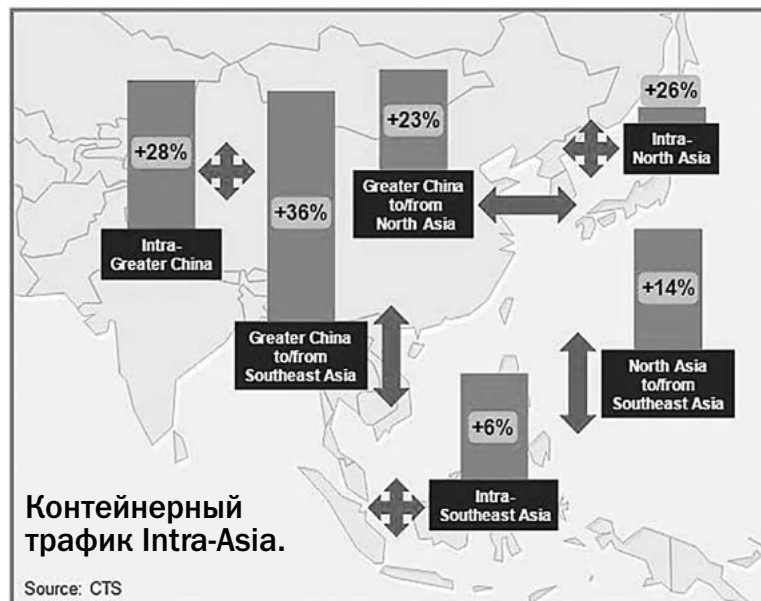
В структуре внутреннего регионального азиатского трафика с точки зрения потенциального эффекта на МТК Приморья интерес представляют следующие составляющие: китайский каботажный трафик (Intra-China или Domestic) с указанным выше приростом 28% и контейнер-

ный трафик Китай — страны Северной Азии (China to/from North Asia) с приростом +23%.

Активизация контейнерного трафика по указанным направлениям, очевидно, способствует формированию дополнительного потенциала спроса на услуги портов юга Приморского края, включенных в логистическую цепочку МТК-1 и МТК-2 и позволяющих сократить транспортное плечо в направлении (и обратно) на провинции Северо-Востока Китая (Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин). В частности, 7 июня 2017 г. служба корпоративных коммуникаций ДВЖД сообщила, что по итогам пяти месяцев 2017 г. перевозки транзитных грузов по международному транспортному коридору «Приморье-1» составили 3,902 TEU, что на 20% больше, чем за весь 2016 г.

Учитывая резкий всплеск контейнеропотока направлений Intra-China и China to/from North Asia в первом квартале 2017 г., можно считать, что рост перевозок транзитных контейнеров по ДВЖД был обусловлен не столько «более гибкой тарифной политикой и усовершенствованной технологией передачи грузов через погранпереход Гродеково-Суйфэньхэ», а в большей степени указанным резким приростом трафика Intra-Asia, оказавшимся неожиданным, в том числе и для аналитиков Drewry.

Насколько продолжительным будет бурный рост контейнеропотока в регионе и, соответственно, эффект положительного влияния на транзитные перевозки по международным транспортным коридорам Приморья? Как отмечают аналитики Drewry, результат первого квартала существенно превысил типичные темпы прироста с 2010 г., когда объем контейнерного трафика резко пошел вверх после краха 2009 г. Тем не менее на среднесрочном горизонте темпы роста контейнерного трафика будут, как и прежде, определяться темпами роста ВВП стран, связанных теми или иными транспортными коридорами. С этой точки зрения перспективы



для контейнерного трафика в субрегионе Северной Азии и для китайского каботажного трафика, непосредственно влияющие на объемы транзита по МТК-1 и МТК-2, менее благоприятны, чем перспективы для двусторонней торговли между Большим Китаем и Юго-Восточной Азией.

По оценке Международного валютного фонда, темпы роста экономик Китая, Вьетнама, Индонезии и Малайзии составят в среднем 5–6% в предстоящие пять лет, что закрепит лидирующие позиции контейнерного трафика направления Китай — ЮВА в общем объеме трафика Intra-Asia, показавшего по итогам первого квартала 2017 г. первый результат на уровне +36%. Ожидаемые темпы роста ВВП стран субрегиона Северной Азии, куда отнесены Япония, Южная Корея и Тайвань, по оценке Международного валютного фонда, существенно более скромны (хотя и этот скромный рост лежит в основе более чем значимого прироста контейнерного трафика на уровне +26% по итогам трех месяцев с. г.).

В частности, ожидается, что экономика Южной Кореи в предстоящие пять лет будет расти с темпом порядка 3% в год, а экономика Японии — колебаться в интервале 0,25–0,9% в год.

На этом фоне более выигрышно смотрится экономика Тайваня, которая будет стремиться догнать по темпам роста экономику Южной Кореи. Экономика Китая будет

постепенно замедляться и, вероятно, на предстоящем пятилетнем горизонте опустится ниже 6-процентной планки. В некоторой степени это замедление для условного региона Большой Китай (Greater China) будет компенсировано ростом экономики Гонконга с 2% до примерно 3,3–3,5%.

Постепенное замедление экономики Китая на фоне невысоких темпов роста ВВП стран Северной Азии предопределяет перспективы роста контейнерного трафика по международным транспортным коридорам Приморья. Можно предположить, что после естественного ускорения на старте с практически нулевой базой отсчета контейнерный трафик по МТК Приморья на горизонте 2022–2023 гг. составит не более 260–280 тыс. TEU в год. Предпосылки для существенного пересмотра условий расчета модели отсутствуют.

Снижение темпов роста ВВП Китая находит свое отражение в ставках фрахта на внутренних сервисах региона АТР. Динамика сводного индекса Drewry CFRI Intra-Asia Freight Rate Index, отражающего изменение спотовых ставок самых загруженных линий региона, свидетельствует, уже более 18 месяцев индекс не может преодолеть планку 750 \$/FEU.

Хотя это приводит к потерям перевозчиков, например, Wan Hai и ряд других внутриазиатских судоходных компаний заявили об убытках по итогам первого квартала 2017 г., но для международных транзитных коридоров Приморья указанное обстоятельство — сниженные ставки фрахта — является положительным фактором, поскольку повышает конкурентоспособность интегрированной логистической цепочки, включающей в себя в т. ч. морскую составляющую.

Как отмечают специалисты Drewry, измерение внутриазиатского потенциала затруд-

нено вследствие множественности различных торговых коридоров и многочисленности операторов, многие из которых не предоставляют достаточного объема данных о своем расписании. Однако необходимо отметить, что за три месяца текущего года индекс Intra-Asia Freight Rate Index продемонстрировал попытки пробить 750-долларовый потолок. В случае, если эти попытки будут успешны, ставки фрахта, не исключено, вернуться к уровням 2013–2015 гг., когда они колебались в коридоре 925–1,025 \$/FEU. В свою очередь, это будет означать, что некая часть потенциала привлекательности международных транспортных коридоров Приморья для китайских клиентов будет потеряна.

Оба отмеченных выше фактора — взлет объема контейнерных перевозок в регионе Intra-Asia и сохранение низких ставок регионального фрахта — удачно совпали с фактическим стартом работы международных транспортных коридоров Приморья, придав стартовому транзитному контейнерному трафику через МТК-1 дополнительную динамику. Однако фактор пониженных региональных (Intra-Asia) ставок фрахта будет работать, скорее, на коротком горизонте одного-двух лет и далее будет нивелирован восстановлением до предшествующего уровня в коридоре 925–1,025 \$/FEU.

Что касается фактора роста контейнерных перевозок в регионе Intra-Asia. Приморью снова «относительно не повезло», или все как в весьма известном выражении: «Никогда такого не было, и вот опять!» Край расположен в стороне от наиболее активно растущих торговых связей Greater China — Southeast Asia. Наши ближайшие соседи — Япония, Южная Корея и Тайвань — на фоне замедления китайской экономики демонстрируют существенно меньшие темпы роста ВВП, чем Вьетнам, Малайзия и Индонезия.

Соответственно, и положительный эффект этого фактора на МТК Приморья будет скромнее, хотя и в этой ситуации можно увидеть свои плюсы. Эффект будет иметь среднесрочный характер, что для начала работы МТК Приморья, т. е. для наиболее сложного периода поглощения транзитного потенциала транспортных коридоров рынком, не будет лишним.

Прогноз транзитного потенциала МТК Приморья.

