



Институт проблем
естественных монополий

«Морские порты в экспортной цепи поставок
российских компаний»

Результаты опроса грузоотправителей (РСПП) и состояние конкуренции в сфере перевалки грузов в морских портах РФ

Саакян Юрий
Завенович
генеральный директор

12 апреля 2017
Москва





Результаты опроса РСПП



РОССИЙСКИЙ
СОЮЗ ПРОМЫШЛЕННИКОВ
И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ





Структура и направления перевозок грузов из морских портов

Основные конечные рынки сбыта/поставки



Основные виды грузов по укрупнённой номенклатуре

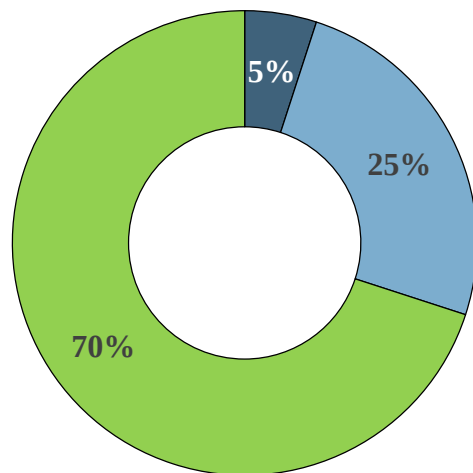


- ✓ В настоящий момент перевозка грузов морским транспортом осуществляется практически во все страны мира.
- ✓ Основными грузами, перевозимыми морским видом транспорта, являются генеральные грузы (металлы), навалочные грузы (уголь, руда, песок, щебень) и наливные грузы.
- ✓ Наливные грузы доставляются в порт трубопроводным и железнодорожным транспортом примерно в равных долях.



Оптимизация транспортных затрат – основная причина заключения договоров на перевалку с несколькими портами

Количество морских портов с которыми у Вашей организации действовали договоры на оказание услуг перевалки в 2012-2016 годах



■ С одним портом ■ С 1-3 портами ■ Более чем с 3 портами

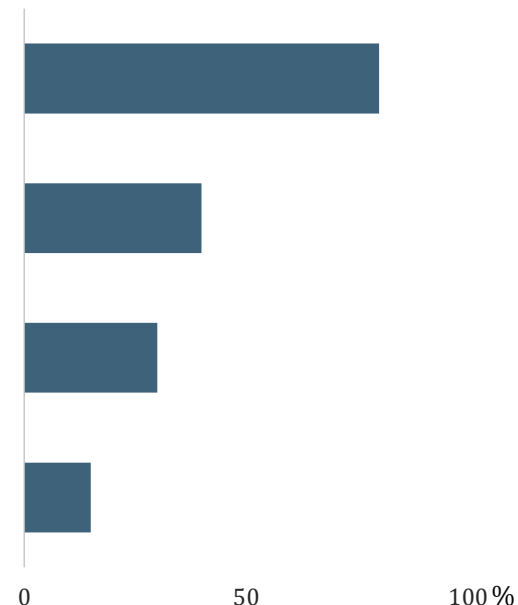
Причины заключения договоров по перевалке более чем с одним портом

Возможность выбора порта для поставки с учётом полной стоимости транспортной цепочки

Нехватка мощностей в каждом порту

Сезонные ограничения в работе основного порта

Другое



- ✓ Грузоотправители предпочитают заключать договора на оказание услуг по перевалке с несколькими портами
- ✓ У **70%** грузоотправителей заключены договора на перевалку **более чем с 3 портами**.
- ✓ Только у **5%** грузоотправителей контракт на перевалку заключен **с одним портом**.
- ✓ Основная причина заключения договоров на перевалку с несколькими портами – возможность оптимизировать свои транспортные затраты



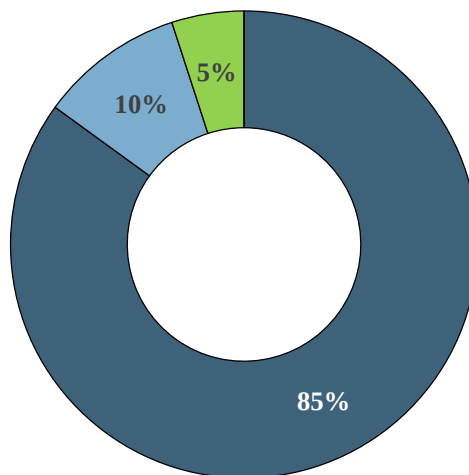
Анализ наличия альтернативных транспортных цепочек и путей формирования транспортных маршрутов

Альтернативные транспортные цепочки, доступные организациям для реализации внешнеторговых операций



Пути формирования оптимального транспортного маршрута

- Путём сравнения суммарной стоимости доставки по альтернативным маршрутам, включая транспортировку различными видами транспорта и стоимости стивидорных услуг
- Альтернативных транспортных маршрутов для Вашей организации не существует
- Путём сравнения только ставки перевалки в портах
- Предпочитаете традиционные каналы поставки из-за налаженной технологии, без учёта альтернатив



- ✓ Основная часть грузоотправителей в качестве альтернативной транспортной цепочки имеет возможность осуществлять доставку грузов до пункта назначения железнодорожным транспортом
- ✓ Более чем **60%** грузоотправителей указали наличие возможности осуществлять поставку в порты того же морского бассейна, а также в порты Украины и Балтии
- ✓ При определении оптимального транспортного маршрута **85 %** грузоотправителей руководствуются расчётом транспортных затрат на протяжении всего маршрута следования груза



Факторы, учитываемые при определении качества услуг портов

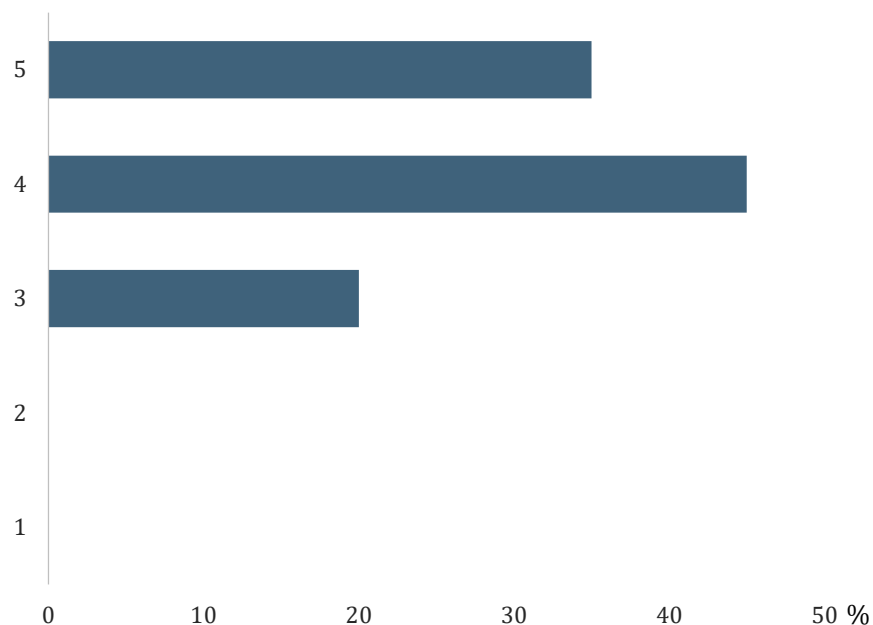


- ✓ Круглогодичная навигация является главным фактором при определении качества услуг портов
- ✓ Для большинства грузоотправителей также важными являются такие факторы, как наличие глубоководного причала и скорость выгрузки вагонов и погрузки на судно.

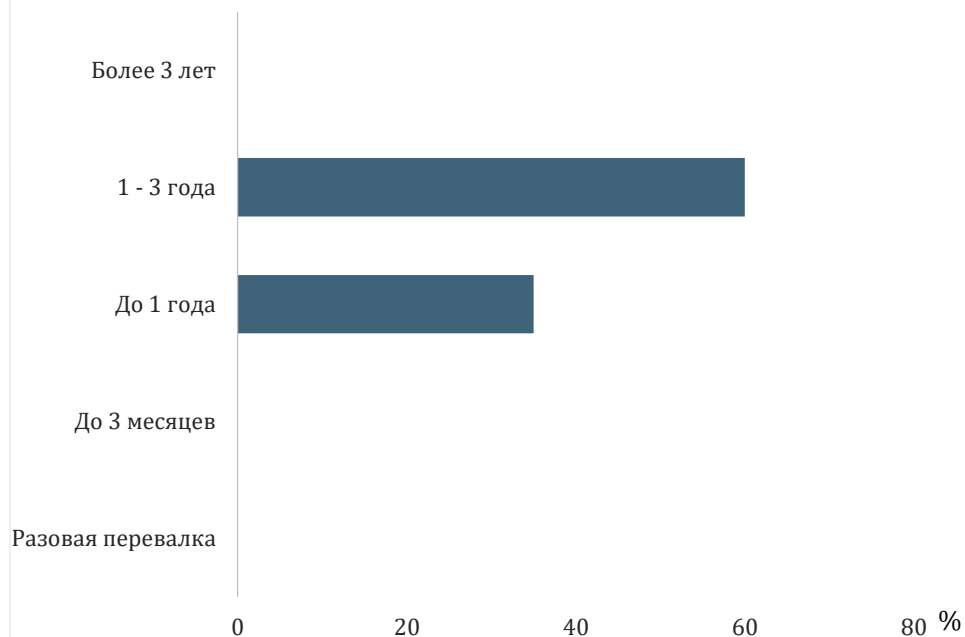


Анализ уровня качества услуг и сроков заключения договоров на перевалку

Оценка уровня качества услуг в портах



Сроки заключения договоров на перевалку с портами



- ✓ Основная часть грузоотправителей оценила уровень качества услуг в портах на **4**
- ✓ **35%** грузоотправителей оценивают уровень качества услуг на **отлично** и только **20%** на **3**.
- ✓ Большинство грузоотправителей отметили, что в настоящий момент договор на перевалку с портами заключается на срок 1- 3 года.



Анализ причин, препятствующих перенаправлению грузов в другие порты и необходимых мер гос. регулирования

Причины, препятствующие перенаправлению грузопотока в другие порты



Необходимые методы государственного регулирования сферы услуг в портах



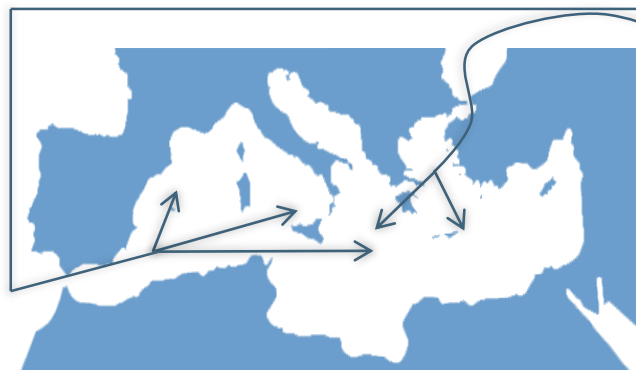
- ✓ К основным причинам, препятствующим перенаправлению грузопотока в другие порты, грузоотправители отнесли рост совокупных транспортных издержек и отсутствие необходимой транспортной инфраструктуры в альтернативных портах
- ✓ Основная часть грузоотправителей отметила, что в настоящий момент основным методом государственного регулирования сферы услуг в портах должно быть государственное стимулирование развития дополнительных портовых мощностей



Состояние конкуренции в сфере перевалки грузов в морских портах РФ

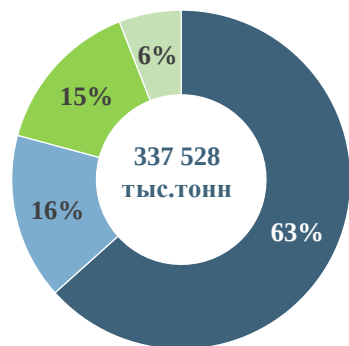


Поставки в страны Средиземноморья



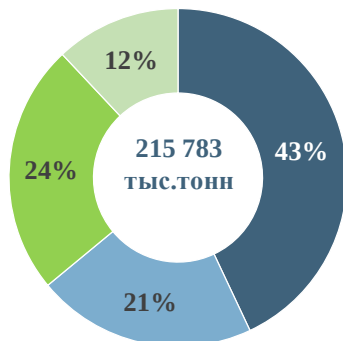
Распределение перерабатывающей способности портов по бассейнам

Наливные



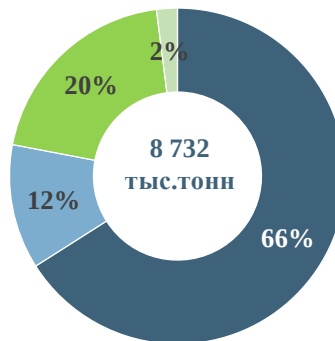
■ Балтийский бассейн
■ Дальневосточный бассейн

Сухие



■ Азово-Черноморский бассейн
■ Арктический бассейн

Контейнерные



Поставки в страны Азии



При поставке на многие экспортные рынки фактически существует конкуренция между морскими бассейнами



Уровень конкуренции между портами Балтийского бассейна*

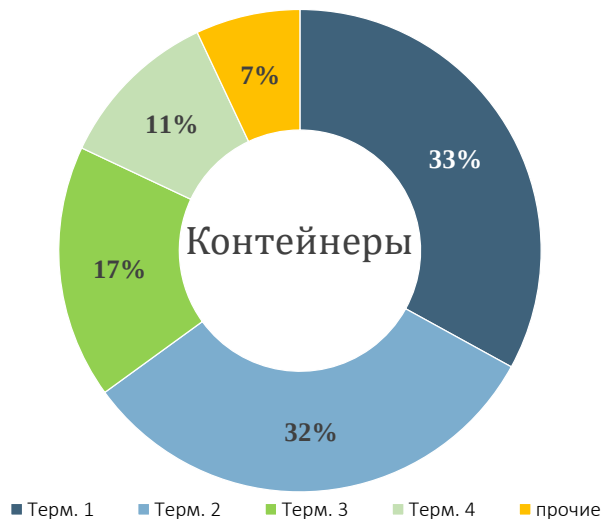
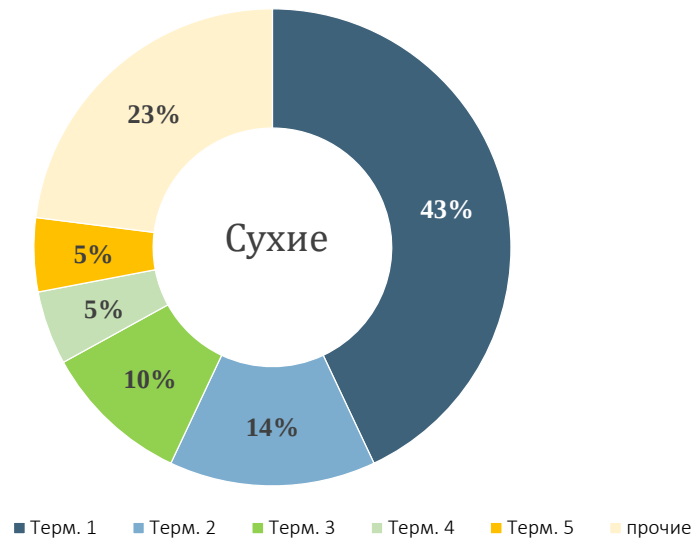
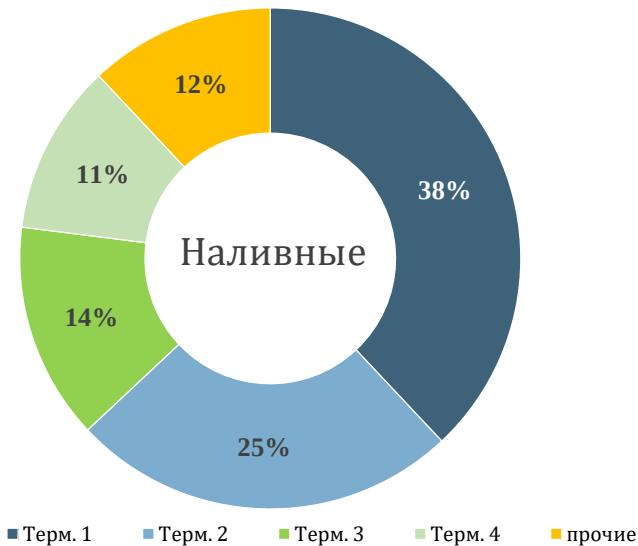


В пределах морского бассейна, как правило, существует конкуренция между отдельными портами

* - исключен из анализа по причине анклавного географического положения
Источник: Федеральное агентство морского и речного транспорта, анализ ИПЕМ



Уровень конкуренции между стивидорами внутри порта*



В крупных портах, как правило, существует конкуренция между терминалами (стивидорными компаниями)

* - в расчёте учтены только универсальные терминалы и универсальные контейнерные терминалы
Источник: Федеральное агентство морского и речного транспорта, анализ ИПЕМ



Институт проблем
естественных монополий

Россия, 123104, г. Москва,
ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1

Тел.: +7 (495) 690-14-26
Факс: +7 (495) 697-61-11
e-mail: ipem@ipem.ru

www.ipem.ru
www.facebook.com/anoipem
vk.com/ipem_research

Спасибо за внимание!

