

## МОДЕРНИЗАЦИЯ ОАО «НОВОШИП» В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА

© 2013 А.В. Вотинов

кандидат технических наук, доцент

Российский государственный гидрометеорологический университет, г. Туапсе

E-mail: salima@list.ru

Статья посвящена рассмотрению экономических и транспортно-логистических аспектов деятельности ОАО «Новошип» и на его примере и материале анализу в целом проблем и перспектив работы танкерных компаний в контексте развития региональной экономики.

*Ключевые слова:* экономика региона, транспортный сектор, модернизация.

Доминантой экономического развития Краснодарского края в настоящее время является наращивание объемов грузооборота морских торговых портов. Результатом этого процесса должна стать переориентация грузопотока с черноморских портов Украины на портовые мощности Кубани. Результаты предпринимаемых на протяжении десятилетия на краевом и федеральном уровнях усилий уже оказали положительное влияние на экономические показатели: по данным краевого Департамента транспорта, грузооборот морских портов Краснодарского края за 9 мес. 2012 г. вырос на 2 % - до 116,4 млн т<sup>1</sup>.

В числе организаций, чья деятельность имеет определяющее значение для транспортной сферы региона, следует особо выделить ОАО «Новороссийское морское пароходство» (ОАО «Новошип», Joint Stock Company «Novorossiysk Shipping Company»). Компания с более чем 45-летней историей с декабря 2007 г. входит в состав Российской судоходной компании ОАО «Совкомфлот», относящейся, в свою очередь, к пятерке крупнейших танкерных компаний мира<sup>2</sup>.

Данная работа посвящена рассмотрению экономических и транспортно-логистических аспектов деятельности ОАО «Новошип» и на его примере и материале анализу в целом проблем и перспектив работы танкерных компаний в контексте развития региональной экономики.

На 31 декабря 2011 г. флот пароходства состоял из 49 судов суммарным дедвейтом 4617 тыс. т (на начало года - 50 судов суммарным дедвейтом 4542 тыс. т) и средним возрастом 7,66 года (на начало года - 6,31 года). По состоянию на 30 июня 2012 г. флот ОАО «Новошип» состоял из 54 судов суммарным дедвейтом около 4,6 млн. т, средним возрастом около 8 лет. Эти данные не-

обходимо рассматривать с учетом того, что возраст мирового танкерного флота составляет в среднем 8,6 года<sup>3</sup>. Для сравнения: на 30 июня 2006 г. флот группы «Новошип» состоял из 58 судов суммарным дедвейтом 3546 тыс. т. Рыночная стоимость флота на 30 июня 2012 г. составляла порядка 1,3 млрд долл.

Количественные и качественные характеристики судов ОАО «Новороссийское морское пароходство» по состоянию на начало 2012 г. представлены в таблице.

Приведенные данные со всей очевидностью свидетельствуют о том, что компанией проводится качественное обновление танкерного флота. Это обусловлено, прежде всего, таким объективным явлением, как повышение требований к надежности, экологической и технологической безопасности перевозок.

Списание (реализация) устаревшего тоннажа обеспечивает сохранение конкурентоспособности флота, оно обусловлено конвенционными, классификационными и другими международными и национальными требованиями, которые предъявляют ИМО (International Maritime Organization), классификационные общества, органы Государственного портового контроля, а также ведущие фрахтователи (нефтяные компании), устанавливающие предельный возраст фрахтуемых ими судов и дополнительные требования технического и эксплуатационного характера к «старым» танкерам. Имея в виду значимость возрастного критерия флота, ОАО «Новошип» приняло в качестве официальной политики предельный возраст эксплуатации судов - 15 лет для танкеров и 25 лет для других типов судов с учетом конъюнктуры рынка, конкурентоспособности и технического состояния судов. На конец

Характеристики судов ОАО “Новошип” (на начало 2012 г.)\*

Вид флота	Количество судов			Суммарный дедвейт, тыс. т		
	31.12.09	31.12.10	31.12.11	31.12.09	31.12.10	31.12.11
Танкерный флот, в том числе по классу						
Suezmax	1	3	4	157	470	627
Aframax	27	27	27	2 941	2 941	2 941
Aframax ICE	2	2	2	222	222	222
LR2	2	2	2	223	223	223
Product-Handymax	6	6	6	281	281	281
Product-Handysize	4	4	4	160	160	160
Product (T-class)	12	6	4	488	244	163
Балкерный флот						
Bulker	1	-	-	26	-	-
Итого	55	50	49	4 499	4 542	4 617

\* Грузооборот морских портов Краснодарского края за 9 месяцев 2012 года вырос на 2 % - до 116,4 млн тонн. URL: <http://portnews.ru/news/147351>.

2011 г. 100 % тоннажа флота группы “Новошип” составляют танкеры, имеющие двойной корпус.

Подробнее следует остановиться на втором, экономическом, аспекте реализации стратегических планов компании в области обновления танкерного флота. Базовым документом здесь является Программа обновления флота Общества, принятая также на период 2010-2015 гг., определяющая условия развития флота за счет его обновления и пополнения современными высокотехнологичными и конкурентоспособными судами. Перспективы компании отражены в Стратегии развития ОАО “Новошип” на период 2010-2015 гг. (“Стратегия-2010”), учитывающей прогнозы развития отечественной и мировой экономики, мировой морской торговли и судоходных рынков на период до 2020-2030 гг.

В течение 2011 г. флот Группы “Новошип” выполнял перевозку грузов свыше 70 фрахтователей, в том числе ведущих международных нефтяных и трейдерских компаний - Shell, Vitol, Chevron, Cepsa, Glencore, Trafigura, Statoil, BP, Total и др. В целом, доля доходов по услугам перевозки грузов российских нефтяных компаний в суммарном фрахте группы составила 12,5 %, доля ведущих мировых нефтяных компаний - 37,7 %, доля ведущих международных трейдерских компаний - 30,2 %. Доля российских экспортных грузов, включая отгрузки из портов СНГ, составила 27,4 % от общего объема перевозок.

Основными экономическими факторами, определившими финансовые показатели деятельности Общества в последние годы, стали дисбаланс спроса и предложения на мировом фрахтовом рынке, вызванный переизбытком тоннажа, а

также снижение рыночной стоимости танкеров и рост цен на судовой бункер. Все это в совокупности привело в целом к убыткам компаний, осуществляющих танкерные перевозки.

Напомним основные вехи данного процесса: 2004 г. стал наиболее успешным для большинства морских перевозчиков. Рост мировой экономики, постоянно повышающийся спрос на сырье и материалы со стороны Китая стимулировали подъем ставок на морские перевозки.

В тот период общей тенденцией отрасли стало увеличение с учетом роста стоимости фрахта инвестирования ведущими судовыми компаниями в постройку новых танкеров. Ярким примером может служить “Новошип”, который только за 2005 г. получил семь новых танкеров, в 2006 г. - еще 10 - класса Aframax и танкеров-продуктовозов<sup>4</sup>.

Однако уже в 2005 г. появились первые признаки наметившегося спада. Стоимость фрахта танкеров снизилась за 2005 г. на 13,6 %, и похожая тенденция наблюдалась в 2006 г. Негативно сказались на состоянии рынка и результаты финансового кризиса 2008 г., и природные катаклизмы в Японии.

Основным трендом 2011 г. по-прежнему оставалось снижение фрахтовых ставок, а ситуация в 2012 г. названа в одном из исследований “довольно мрачной”<sup>5</sup>.

Отметим, что руководство ОАО “Совкомфлот” вполне отдает себе отчет в негативной рыночной конъюнктуре, в условиях которой группа “Новошип” проводит активную модернизацию танкерного флота. По словам генерального директора компании С. Франка, “базируясь на прогнозе развития фрахтового рынка, мы не ожида-

ем существенных улучшений для танкерной отрасли в 2013 году<sup>6</sup>.

Одновременно с низкими фрахтовыми ставками в отрасли наблюдается переизбыток предложения на танкерном рынке.

В 2006-2007 гг. дедейт мирового танкерного флота увеличился на 59 млн т, что стало наиболее значительным увеличением с 1976 г., в то время как на слом ушло лишь 11 млн т. В 2010 г. планировалось ввести в эксплуатацию танкеры и химовозы общей грузоподъемностью 64 млн дедейт-т, но заказчики получили суда общей грузоподъемностью лишь 40 млн дедейт-т. При этом заказы еще на 10 млн дедейт-т были отложены, а заказы на 14 млн дедейт-т отменены. В то же время 2010 г. стал, по оценкам аналитиков, рекордным по количеству введенных в эксплуатацию новых грузовых судов. По данным ЗАО «ЦНИИМФ», всего в 2012 г. мировой флот пополнился 159 новыми танкерами дедейтом более 60 тыс. т. В портфелях заказов верфей всего мира (по состоянию на середину 2012 г.) находилось 361 танкерное судно. По расчетам экспертов Charles R Weber, основанным на данных «Новошип», переизбыток мощностей будет наблюдаться в отрасли еще в течение, как минимум, 4-5 лет<sup>7</sup>. По подсчетам Lloyd's Register - Fairplay, объем новых заказов на танкеры к концу 2013 г. составит 76 млн т, что на 60 % меньше, чем за предыдущие пять лет.

Тенденции развития мирового танкерного флота в части соотношения тоннажных групп можно проиллюстрировать следующими данными. Число сделок для тоннажных групп VLCC и Suezmax в 2011 г. выросло: для VLCC с 1738 до 1922, для Suezmax - с 1847 до 1876 (данные Poten & Partners)<sup>7</sup>, в то время как для тоннажных групп Aframax и Panamax данный показатель понизился - с 4314 до 4186 и с 796 до 686, соответственно. Суда типа VLCC/ULCC и Suezmax, спущенные со стапелей судостроительных компаний на воду в 2009-2012 гг., численно преобладают над судами группы AframaxLR2 и Panamax/LR1 (согласно данным BRS).

На данном фоне обновление судов ОАО «Новошип» на краткосрочную перспективу представлено следующими данными.

В 2009 г. в состав флота Общества были введены четыре продуктовоза класса «Афрамекс», заказанные на корейской верфи Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. До окончания 2013 г. флот ОАО

«Новошип» пополнился 4 судами: двумя балкерами класса «Панамекс» и двумя газовозами (LPG), что позволит ОАО «Новошип» расширить спектр предоставляемых услуг на рынке. Эксплуатация этих судов ориентирована, прежде всего, на российскую грузовую базу с учетом существующих проектов строительства и сроков ввода в действие новых нефтеперерабатывающих заводов и портовых комплексов.

Одновременно с приобретением новых судов в 2011 г. компания продала на рынке устаревшего тоннажа 2 судна - танкеры-продуктовозы «Тула» (возраст судна на момент продажи составлял 14,6 года) и «Тимашевск» (возраст судна на момент продажи - 14,9 года) суммарным дедейтом 81,1 тыс. т.

В 2013 г. ОАО «Новошип» станет первой российской судоходной компанией, в состав флота которой будет введен новый крупнотоннажный танкер VLCC. Технический менеджмент этих судов позволит компании предлагать полный спектр услуг в области танкерного менеджмента и стать основной платформой для конвенционального тоннажа в составе группы компаний «Совкомфлот».

Таким образом, на региональном уровне находят отражение общемировые тенденции обновления флотов ведущих танкерных компаний, которые в условиях ужесточения требований к безопасности грузоперевозок и сокращению издержек уделяют большое внимание вопросам, связанным с повышением эффективности эксплуатации и контролем над затратами, ориентируются на использование танкеров большого тоннажа, в том числе супертанкеров.

Одним из направлений развития портовой инфраструктуры выступает реализация проектов строительства глубоководных причалов, способных принимать и обрабатывать танкеры большого тоннажа. Примером тому является введенный в эксплуатацию в 2012 г. глубоководный причал 1А в порту Туапсе.

Более того, учитывая тот факт, что в мире около 5 % супертанкеров класса VLCC используются в качестве плавучих нефтехранилищ (под плавучие нефтехранилища по состоянию на 2010 г. было задействовано до 25 млн т дедейта танкерного флота в мире), можно говорить о дополнительных перспективах (и альтернативах в условиях нестабильности мировой экономики) по использованию ОАО «Новошип» судов данной тоннажной группы<sup>9</sup>.

В 2012 г. парходство вернулось в балкерный сектор с приемом в состав флота первого из двух строящихся балкеров дедвейтом 74 тыс. т - "НС Энерджи". Балкер предназначен для перевозки навалочных грузов (угля, зерна, руды, цемента и пр.).

Наращивание мощностей ОАО "Новошип" осуществляется в соответствии с общей стратегией развития транспортной инфраструктуры региона; 5 июня 2012 г. в порту Туапсе танкер-продуктовоз NS Parade, принадлежащий ОАО "Новошип", первым встал под погрузку к новому глубоководному причалу для перевалки темных и светлых нефтепродуктов, построенному ОАО «НК "Роснефть"» в рамках модернизации Туапсинского нефтекомплекса.

Таким образом, в русле общемировых тенденций развития сферы морских грузоперевозок ОАО "Новошип" осуществляет выполнение одной из стратегических задач всей транспортной отрасли России - укрепление позиций страны на международном рынке энергоносителей. Российская Федерация заинтересована в том, чтобы расширить сферу своего влияния на добычу, транспортировку и продажу углеводородов на внутреннем рынке стран-потребителей, в успешной конкуренции с транспортными компаниями Украины, Азербайджана и реализации положений Транспортной стратегии Российской Федерации.

<sup>1</sup> Грузооборот морских портов Краснодарского края за 9 месяцев 2012 года вырос на 2% - до 116,4 млн тонн. URL: <http://portnews.ru/news/147351>.

<sup>2</sup> Группа компаний "Совкомфлот" специализируется на перевозке нефтепродуктов и сжиженного газа. Компания зарегистрирована в Санкт-Петербурге, имеет представительства в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Лондоне, Лимассоле, Мадриде и Сингапуре. Состав флота на 30 июня 2012 г. - 157 судов общим дедвейтом около 12 млн т.

<sup>3</sup> Годовой отчет ОАО "Новороссийское морское парходство" за 2011 г. URL: [www.novoship.ru](http://www.novoship.ru).

<sup>4</sup> Выгодно - да! Удобно, но... // Транспорт России. 2006. № 30 (422).

<sup>5</sup> Для иллюстрации приведем следующие данные: средняя ставка фрахта танкеров дедвейтом 80 тыс. т на маршрутах из Черного моря в порты Средиземноморья во II квартале 2012 г. составила WS95,23, тогда как в аналогичный период прошлого года - WS98,24. В I квартале 2012 г. средняя ставка на этом направлении для судна такого же дедвейта составляла WS98,93. Состояние мировой индустрии морских грузоперевозок. URL: [www.marketing.spb.ru/mr/services/global\\_shipping.htm](http://www.marketing.spb.ru/mr/services/global_shipping.htm).

<sup>6</sup> В целом же, по сообщению пресс-службы ОАО "Совкомфлот", доходы компании в сегменте нефтеналивных танкеров в тайм-чартерном эквиваленте за 6 месяцев 2012 г. снизились на 8,9% к уровню января-июня 2011 г. - до 198,8 млн долл.

<sup>7</sup> Чернов В. Кризис судоходства или судоходство кризиса? URL: <http://portnews.ru/comments/1532>.

<sup>8</sup> Не лишним, однако, будет напомнить, что показатель среднемесячной стоимости фрахта танкеров VLCC снизился за 2012 г. и по состоянию на ноябрь упал на 7,5%.

<sup>9</sup> В июне 2012 г. в рамках Международного экономического форума в Санкт-Петербурге "Совкомфлот" и Citі и Bank of America Merrill Lynch подписали соглашение о финансировании строительства двух танкеров VLCC в размере 140 млн долл. на срок 7 лет.

*Поступила в редакцию 05.12.2012 г.*