

# МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОПАЛИ ПОД САНКЦИИ

&

Глобальные контейнерные операторы отказались перевозить грузы российских компаний и физлиц, находящихся в санкционном списке США. Под удар попал бизнесмен Олег Дерипаска и его компании «Русал» и «Группа «ГАЗ». Не исключено, что в дальнейшем могут пострадать и другие грузовладельцы.

По мнению экспертов, перевозить грузы, попавшие под санкции, сейчас можно с помощью азиатских морских перевозчиков, не зависящих от законодательства США. К тому же в России есть собственная судоходная компания, имеющая необходимые ресурсы для транспортировки таких грузов.

ЕЛЕНА АЛЕКСАНДРОВА

**Х**В

Весеннее обострение

02  
2018

Минфин США 6 апреля 2018 года ввел очередные санкции против России (в соответствии с законом «О противодействии противникам США посредством санкций», принятым в августе 2017 года). На этот раз в черный список (Specially Designated Nationals List) попали 15 юридических лиц и 26 человек, семь из которых являются крупными российскими предпринимателями. Под санкциями оказались: Олег Дерипаска и его 8 компаний — «Русал», «Евросибэнерго», «Группа «ГАЗ», «Русские машины», агрохолдинг «Кубань» и другие; Игорь Ротенберг с компаниями «Газпром бурение» и NPV Engineering, Кирилл Шамалов и его управляющая компания «Ладога Менеджмент», Виктор Вексельберг и ГК «Ренова», Владимир Богданов и «Сургутнефтегаз», а также Сулейман Керимов и Андрей Соч.

В отношении бизнесменов и их активов американская администрация предусмотрела замораживание счетов, если они находятся в юрисдикции США, а также запрет на ведение с ними любой коммерческой деятельности и проведение транзакций в их адрес. Для обеспечения санкций были введены жесткие временные рамки —

до 7 мая необходимо завершить операции с акциями данных компаний, до 5 июня — расторгнуть все действующие контракты с ними.

Больше всего от санкций пострадал Олег Дерипаска. Принадлежащая ему компания «Русал», занимающая вторую строчку в мировом рейтинге производителей алюминия и порядка 18% объемов выпускаемой продукции экспортирующая в США, столкнулась с отказом зарубежных партнеров продолжать сотрудничество.

О прекращении работы с «Русалом» также заявили крупнейшие морские контейнерные линии: 16 апреля стало известно, что компания Maersk расторгла трехлетний договор с «Русалом», подписанный в 2016 году. Кроме того, она уведомила клиентов о введении запрета на транспортировку грузов россиян из черного списка и приема от них платежей. Следом за Maersk о невозможности заключения новых контрактов с компаниями, попавшими под санкции, сообщила швейцарская Mediterranean Shipping Company (MSC). Агентам MSC были даны инструкции — пересмотреть деловые отношения с россиянами на предмет соответствия ограничениям, установленным правительством США.

## Последствия для рынка

Напомним, что Maersk и MSC являются лидерами рынка мировых контейнерных грузоперевозок, занимающими, соответственно, первое и второе места. В России их агенты представлены во всех крупных портах. При этом нельзя сказать, что компании являются монополистами. Помимо них к российским причалам пришвартовываются суда десятков международных судоходных линий.

В частности, самый большой контейнерный терминал в России — «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (КТСП, входит в UCL Holding Владимира Лисина) — рабо-

### Топ-10 мировых контейнерных перевозчиков

1. APM-Maersk Group – 18,9% рынка
2. MSC – 14,7%
3. CMA CGM Group – 11,5%
4. Cosco Shipping Co Ltd. – 8,7%
5. Hapag-Lloyd – 7,2%
6. ONE (Ocean network express) – 6,9%
7. Evergreen Line – 5%
8. OOCL – 3,2%
9. Yang Ming Marine Transport Corp – 2,9%
10. PIL (Pacific Int Line) – 1,8%.

Источник: Statista.com

тает с такими контейнерными компаниями, как CMA CGM, Hapag-Lloyd, COSCO, OOCL, Yang Ming, Unifeeder, Team Lines и другие. Однако многие из них тоже будут вынуждены соблюдать запреты, введенные США. В связи с этим возникает вопрос: насколько уязвим российский рынок морских перевозок в сложившейся ситуации?

Пока поводов для беспокойства нет, утверждают эксперты. Грузы «Русала», экспортируемые в США судами Maersk, составляли небольшой объем — порядка 10 тыс. TEU в год. Еще около 300 тыс. тонн в год «Русал» отправлял в Японию, чьи компании Mitsubishi Corp, Marubeni Corp, Sumitomo Corp и Mitsui & Co отказались от контрактов с российским производителем алюминия.

Экспорт металла осуществлялся через порты Владивосток и Восточный. Найти перевозчика для таких объемов не представляет труда. Да и искать пока не имеет смысла, так как американские и японские покупатели уже не принимают российский алюминий, а новых рынков сбыта у «Русала» нет. Вместе с тем другие грузоотправители пока не получали отказа по своим заявкам.

«Действительно, проблема нежелания морских линий работать с компаниями под санкциями существует. Но мы пока не столкнулись с трудностями в работе с нашими клиентами», — рассказал журналу «Морской флот» директор «НОВТЭК Плюс» (подразделение международной транспортно-экспедиторской компании ACEX в Новороссийске) Сергей Гуляев. По его мнению, в случае если Maersk и MSC отказали в перевозке, то на помощь придут восточные компании. «К примеру, China Shipping берется за санкционные товары», — пояснил он.

Руководитель представительства ACEX в Новороссийске Денис Бобраков также считает, что решения Maersk и MSC не сильно отразятся на рынке морских перевозок российских грузов. «Сейчас большая конкуренция на рынке контейнерных линий, и остальные линии пока работают почти со всеми российскими экспортными грузами», — утверждает он. Впрочем, не стоит забывать, что Maersk — ведущая по объему линия не только в России, но и в мире, поэтому нужно посмотреть,



как ситуация будет развиваться дальше и какие появятся пути обхода запретов. «Скорее всего к Maersk могут присоединиться и другие европейские линии (Hapag Lloyd, CMA CGM), а вот азиатские линии (COSCO, Yang Ming), которые и так развиваются достаточно бодро, могут их заменить», — считает Д. Бобраков.

По оценкам FESCO, доля Maersk на контейнерном рынке Дальнего Востока составляет порядка 20-25% в экспортном направлении. «С точки зрения контейнерного оборудования и морского сервиса Maersk занимает весомую, но не доминирующую долю на российском логистическом рынке. В случае фактического отказа Maersk перевозить грузы компаний, собственники которых входят в санкционный список США, мы полагаем, что в среднесрочной перспективе данные грузы перераспределятся на других игроков контейнерного рынка», — пояснили в FESCO.

В то же время на рынке сегодня достаточно игроков, готовых предложить альтернативные качественные транспортные решения. Например, та же российская компания FESCO. «Нами конкурентными преимуществами являются стабильность, регулярность и предсказуемость предоставляемого клиентам сервиса, а не ожидание моментов сокращения предложения со стороны партнеров. При этом в случае увеличения доступной грузовой базы на рынке мы обладаем достаточным ресурсом по обслуживанию дополнительных объемов», — считают в компании. При этом риск вторичных санкций в FESCO не берут в расчет.

Что касается фрахтовых ставок, то они вряд ли изменятся, полагают экс-

перты. «Ставки зависят от количества грузов в данном регионе по соотношению импорт/экспорт, наличия мест на судах и свободных контейнеров. Соответственно, если снизится количество грузов, то, возможно, и ставки немного упадут», — говорит Д. Бобраков. В FESCO также не ожидают сильных колебаний ставок на интермодальный сервис. Тем не менее российские грузоотправители в прошлом уже сталкивались с завышением цен на морские перевозки со стороны глобальных игроков.

### Сговор диктовал цену

В декабре 2015 года ФАС России установила факт завышения цен агентами крупнейших мировых контейнерных линий на услуги перевозки контейнерных грузов из портов Дальнего Востока в Санкт-Петербург и Усть-Лугу (Решение ФАС России по делу № 1-11-313/00-22-13 о нарушении антимонопольного законодательства на рынке линейных контейнерных перевозок).

В ходе проведенного антимонопольным ведомством расследования было выявлено, что 14 из 16 работающих на данном направлении перевозчиков в 2012 году каждый месяц синхронно повышали ставки фрахта на сумму \$250-1000 путем введения надбавок к базовой ставке фрахта (General Rate Increase, GRI). При этом доля таких компаний на рынке морских перевозок по отдельным видам контейнеров достигала 90%.

В качестве санкций ФАС установила для пяти судоходных линий (APM-Maersk, CMA CGM SA, Hyundai

Merchant Marine Co, Orient Overseas Container Line и Evergreen Marine) штраф в размере 1,5 млрд рублей, из которых половину суммы должна была выплатить компания Maersk (722 млн рублей или \$12 млн).

Контейнерные компании в 2016 году оспорили решение ФАС в суде, но Арбитражный суд Москвы не согласился с их доводами. В итоге в феврале 2017 года было подписано мировое соглашение с Maersk и Evergreen Marine, согласно которому Maersk выплатила \$230 тыс. Сумма штрафа второй компании не разглашалась. Maersk также обязали предоставлять бесплатные прогнозы изменения фрахтовых ставок для всего рынка.

В нынешних условиях надбавка к базовой ставке фрахта может устанавливаться за риск работы с компанией из санкционного списка. И это не единственное негативное последствие, с которым могут столкнуться грузоотправители.

### Охватить перспективу

Несмотря на то что введение мировыми контейнерными перевозчиками запретов на погрузку отдельных российских грузов не привело к дестабилизации работы транспортного рынка России, эксперты считают, что возникший прецедент нельзя оставлять без внимания, ведь вызванные им последствия затрагивают интересы не только «Русала», но и потенциально всего предпринимательского сообщества страны. Особенно с учетом того, что США планируют расширять черный список и в целом ужесточать условия ведения бизнеса для российских компаний.

В Минтрансе уже оценивают возможные последствия американских санкций. Во-первых, они могут сказаться на российских перевозчиках, так как банковские платежи компаний из черного списка могут быть заблокированы. Во-вторых, санкции причиняют прямой ущерб грузоотправителям и необходимо предпринимать меры для минимизации потерь.

Добавим, что к числу пострадавших от американских санкций можно отнести и ОАО «РЖД»: после того как США закрыли импорт российского алюминия, а Maersk отказалась грузить уже законтрактованный

металл, контейнеровозы, направлявшиеся в порт, пришлось остановить на полпути. По словам гендиректора «Трансконтейнера» Петра Баскакова, «металл, который был на колесах, временно остановлен до выяснения вопроса по оплате и назначению». Конечная точка маршрута определится после того, как в «Русале» решат, куда его везти.

Отметим также, что санкции в отношении «Русала» задели интересы игроков мирового рынка балкерных перевозок. Дело в том, что цепочка поставок бокситов и глинозема для производства алюминия разветвлена — география предприятий простирается от Швеции до Австралии. И после того как Rio Tinto, Glencore и другие глобальные игроки отказались от сотрудничества с российской компанией, мировой балкерный флот лишился значительных объемов грузов.

Как отмечает гендиректор норвежской судоходной компании Torvald Klaveness Лассе Кристоферсен, помимо ситуации с «Русалом» большие проблемы на рынке перевозок сухогрузов спровоцировала компания Norsk Hydro, которая в феврале текущего года вдвое сократила объем производства глинозема на заводе Alunorte в Бразилии. Данный завод является самым большим в мире. Из-за этого перевозчики потеряли порядка 3 млн тонн грузовой базы в год. В результате всех этих событий ставки фрахта на балкерные перевозки пошли вниз, пишет интернет-издание Shipping Watch.

### Немного позитива

Эксперты не исключают, что негативное влияние апрельской порции американских санкций ограничится только «Русалом». Однако другие компании из санкционного списка могут не пострадать так сильно вследствие того, что их международные партнеры уже начали понимать, что санкции в результате ударяют по ним бумерангом.

К примеру, немецкий бизнес уже обратился к правительству Германии с просьбой отстоять свои интересы перед администрацией Дональда Трампа и не прекращать сотрудничество с Россией. Речь идет о таких компаниях,

### Из досье «МФ»

Изначально Минфин США дал срок до 7 мая на то, чтобы американские инвесторы избавились от акций и долговых инструментов всех компаний, указанных в списке, а до 5 июня — разорвали с ними контракты. Затем инвесторам США было разрешено проводить сделки с «Русалом» до 23 октября 2018 г.

Также США заявили, что готовы снять санкции с алюминиевого производителя, если Дерипаска откажется от части активов и контроля над компанией. Дерипаска в свою очередь заявил о готовности сократить ниже 50% свою долю в крупнейшем акционере «Русала» — компании En+. Сейчас бизнесмен контролирует 48,13% «Русала» через En+, в которой ему принадлежит 66%.

как Siemens, Daimler и Volkswagen, работающих с бизнесменами из черного списка. В противном случае компании из Германии могут лишиться крупного рынка сбыта. К тому же, поддавшись антироссийским настроениям, немецкий бизнес рискует потерять свыше €20 млрд, инвестированных в совместные предприятия.

Кроме Германии о смягчении санкций задумались и во Франции. В частности, президент страны Эммануэль Макрон попросил руководство Германии, Италии и Великобритании объединить усилия и убедить американскую администрацию пересмотреть наказание для России, так как оно напрямую затрагивает интересы европейских промышленников. Последствия уже сейчас очевидны: в результате санкций в отношении «Русала» мировые цены на алюминий пошли вверх, и это грозит снижением эффективности работы предприятий в автомобильном и авиационном сегментах.

Китай, будучи самым крупным торговым партнером России, однозначно осудил санкционную политику США. Поэтому китайские морские перевозчики, скорее всего, не будут обращать внимание на западные санкции против российского бизнеса и заменят в морских перевозках отказавшиеся компании. Возможно, для снижения рисков китайским и российским партнерам придется перейти на расчеты в национальных валютах двух стран. **МФ**