

транспортные расходы. «Если же рост тарифов блокирует экспорт, у добывающих компаний не будет средств на модернизацию своих предприятий», — предупреждает губернатор. Впрочем, он согласен с необходимостью развития инфраструктуры и даже предложил перестроить в железную дорогу автодорогу Кузбасс — Алтай, обустроенную в 1999-2000 годах на месте незаконченной железнодорожной ветки Мереть — Среднесибирская (была разобрана МПС в 1996 году). По его подсчетам, на это потребуется 147,5 млрд руб., из которых 46 млрд руб. «должны дать собственники угольных компаний».

Владимир Якунин не стал комментировать инициативу кемеровского губернатора, отметив лишь, что этот вопрос в компетенции правительства, и если оно даст поручение, то «РЖД могут построить дорогу в любом направлении». Очевидно, что источники средств на обновление инфраструктуры в РЖД видят и в бюджетной поддержке, и в росте тарифов. Всего же только на устранение узких мест на восточном направлении вывоза угля, по данным господина Якунина, потребуется 918 млрд руб. до 2020 года.

Расширение железнодорожной инфраструктуры жизненно важно для кузбасского углепрома. Как отметил министр энергетики РФ Александр Новак, внутреннее потребление угля за последние 20 лет резко сократилось и так же резко вырос экспорт. В 1990 году внутрироссийское потребление составляло 323 млн т, экспорт 52 млн т. В прошлом году российский экспорт только в западном направлении составил (атлантический рынок) 79 млн т, еще 32 млн т было отправлено на восток (Азиатско-Тихоокеанский регион). Очевидно, что такие объемы экспорта невозможно развивать без усовершенствования железнодорожной инфраструктуры. Пока же, не дожидаясь, когда РЖД найдут средства на развитие сети, угольщики Кузбасса продолжают вкладывать в строительство собственной железнодорожной инфраструктуры — погрузочные станции и технологические пути. В августе, к примеру, кемеровское ЗАО «Стройсервис» ввело в строй горно-промышленный комплекс (ГПК) на разрезе «Березовский» в Прокопьевском районе. Центральное звено комплекса — обогатительная



СПРАВИТЬСЯ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ «ПРОБКОЙ» В КУЗБАССЕ УДАЛОСЬ ТОЛЬКО С ВВОДОМ ОГРАНИЧЕНИЙ КОЛИЧЕСТВА ОПЕРАТОРОВ НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК

фабрика «Матюшинская» мощностью 4,5 млн т угля в год. Однако, кроме этого, в составе комплекса построена железнодорожная станция пропускной способностью 4,5 млн т угля в год. О проектировании и подготовке к строительству собственной ветки для вывоза угля объявило в этом году ООО «Каракан-Инвест» (в его состав входит разрез «Караканский-Западный»). ОАО

«Кузбасская топливная компания» продолжило ранее начатую активную скупку вагонов.

Впрочем, и железнодорожникам к концу года есть чем похвастаться. Ситуация с вывозом угля из Кузбасса явно улучшается. По данным Западно-Сибирской железной дороги, за 22 дня в ноябре Кузбасский регион ЗСЖД отправил потребителям рекордные 12,44 млн т угля, что на 7,2% больше аналогичного периода прошлого года. При этом ежесуточно со станций в Кузбассе отправлялось 8,2 тыс. вагонов с углем. Для сравнения: в ноябре 2008 года этот показатель составлял 7,5 тыс. вагонов, 2009 года — 7,8 тыс. вагонов,

2010 года — 7,3 тыс. вагонов. Как сказано в сообщении пресс-службы дороги, «таких объемов погрузки удалось достичь благодаря оптимизации работы с порожними полувагонами, а также слаженной работе железнодорожников, грузоотправителей и собственников подвижного состава». Однако оптимизм перевозчиков не разделяют в Кузбассе. Как сообщил Аман Тулеев, в этом году добыча угля в регионе составит также рекордные 200 млн т. При этом, по его данным, на складах добывающих компаний угля по-прежнему намного больше норматива — 17 млн т против 4 млн т. ■

МНЕНИЕ «МЫ ЗНАЕМ, ЧТО ГРЯДУТ ПЕРЕМЕНЫ»



ЕЛЕНА БАНДУРИНА,
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА DPD
В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

GUIDE: Новосибирск и другие крупные города СФО, на ваш взгляд, эффективно используют свои возможности (географическое положение, наличие развитой сети железных дорог и авиа-сообщение) для развития рынка логистических услуг? Насколько адекватны усилия региональных властей в создании логистической инфраструктуры?

ЕЛЕНА БАНДУРИНА: Новосибирск является крупнейшим транспортным узлом Сибири, который связывает Сибирь, Дальний Восток, Среднюю Азию с европейскими регионами России. На данный момент транспортно-логистическая инфраструктура, сформированная в Новосибирской области, считается самой развитой в

Западно-Сибирском регионе. Тем не менее прогнозируемый рост грузопотока предъявляет повышенные требования к ее дальнейшему развитию. Структура перевозок в 2012 году активно менялась в пользу автомобильного транспорта в силу уменьшения рентабельности и предсказуемости железнодорожных перевозок. Нагрузка на дорожную сеть региона существенно возрастает и заставляет региональные власти торопиться со строительством дорог, чтобы избежать транспортного коллапса в областном центре.

Вслед за новым дорожным строительством прилегающие к дорогам земельные участки начинают активно использоваться под размещение складских комплексов — как для личных нужд компаний, так и для сдачи в аренду. Региональные и городские власти оказывают поддержку крупным инфраструктурным проектам, активно занимаются дорожным строительством, под логистическую инфраструктуру выделены специальные зоны в пригородах Новосибирска.

Что касается СФО в целом, то обсуждается вариант строительства платных автомагистралей, что предполагает обязательное наличие дублирующих бесплатных объездов. Здесь мы можем уже говорить о повышении качества дорожной инфраструктуры, что неразрывно связано с улучшением качества доставки.

Со складскими площадями дело обстоит не так благополучно. Практически все имеющиеся складские площади даже в крупных городах СФО можно отнести лишь к классам С и D,

класс А встречается не во всех городах, а В занимает не более 5% от общей площади складских помещений.

Мы знаем, что грядут перемены, в том числе планируются реконструкции многих аэропортов СФО, являющихся транспортными узлами региона. Это связано с передачей аэропортовых активов частным инвесторам. Объявляются тендеры среди авиаперевозчиков. Это также предполагает развитие авиадоставки в регионе. На сегодняшний день скорость обработки грузов в аэропортах СФО оставляет желать лучшего и тормозит развитие экспресс-доставки.

Г: Как сегодня вы оцениваете в целом ситуацию на логистическом рынке Сибири?

Е.Б.: Экспресс-перевозчики продолжают концентрироваться на разработке специализированных отраслевых решений для наиболее привлекательных сегментов рынка, в частности для компаний дистанционной торговли. Индустриальные решения актуальны также для рынка автозапчастей, электроники, косметики и ритейла, банков и страховых компаний. Для СФО останутся актуальны услуги доставки термочувствительной продукции с соблюдением температурного режима на всем маршруте следования груза, особенно в осенне-зимний период. Рынок экспресс-доставки активно развивается, и в этом году темпы роста превышают 20%. В следующем году мы ожидаем, что темп роста несколько снизится и составит 15%. По-прежнему быстрее развивается рынок внутрироссийской экспресс-доставки, который почти в три раза превышает рынок международ-

ных отправок. В СФО сегмент экспресс-доставки развивается в два-три раза быстрее рынка грузоперевозок в целом. Среди факторов и предпосылок роста российского рынка экспресс-доставки — усиление тенденции передачи логистических функций на аутсорсинг, рост дистанционной торговли, увеличение грузопотоков благодаря дальнейшему развитию Таможенного союза.

Г: Что, по-вашему, сейчас влияет на развитие логистики в Сибири и в каком направлении этот рынок будет развиваться в будущем?

Е.Б.: Мы уже не первый год наблюдаем возросший спрос на доставку из Сибири и обратно в страны — участницы Таможенного союза, в частности Казахстан. Очевиден рост товарооборота внутри альянса, произошло увеличение потока грузов. Упрощение таможенных процедур привело не только к сокращению сроков доставки и их предсказуемости, а также к значительному сокращению тарифов на автомобильную доставку. Теперь из Новосибирска в Астану можно доставлять посылки так же просто, как это происходит по территории России, к примеру из Новосибирска в Москву.

С вводом Таможенного союза в 2010 году большой грузопоток идет не из Москвы и Санкт-Петербурга, а из Сибири и Урала. В перспективе данное направление грузоперевозок будет и дальше развиваться. Возможно также повышение интереса российских предпринимателей к белорусским товарам и к выходу на европейский рынок через Белоруссию.

Записала Анна Гадалина