



**Л**

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

**Логистика**

Четверг 27 октября 2016 №200 (5950 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

14 Министерство транспорта избавляется от негосударственных лоцманов

15 Какие статьи экспорта выросли? Сельскохозяйственные

18 Контейнерные линии: полный назад, худший год за десятилетие

Железнодорожные контейнерные перевозки между Россией и Китаем переживают бум, которого не было, пожалуй, даже в докризисные времена: результаты 2016 года превзойдут итоги 2015-го почти в два раза. Участники рынка благодарят западные санкции, активную поддержку контейнерных маршрутов со стороны китайских властей и отмечают, что у перевозок остается большой потенциал.

# Изобилие из Поднебесной

— тенденция —

Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), по ее собственным прогнозам, в 2016 году маршрутными контейнерными поездами перевезет около 90 тыс. TEU, в 2015-м было 47,4 тыс. В настоящее время ОТЛК оперирует 28 регулярными маршрутами. В среднем в неделю отправляется 20 составов, которые связывают промышленные центры Китая Гуанчжоу, Иу, Далянь с крупными российскими городами — Москвой, Новосибирском, Екатеринбург, Калугой и др. Есть также сервисы, принадлежащие другим железнодорожным операторам. Часть потока транзитная, следующая из Китая в страны Европы и в обратном направлении.

Уже сейчас поезда по срокам доставки опережают конкурентов — океанские суда-контейнеровозы — в два-три раза. Путь от Гуанчжоу до Москвы занимает всего две недели вместо полутора месяцев морем, а из Западного Китая до Екатеринбурга доставить груз можно за три-четыре дня. Суточная скорость составляет около 1 тыс. км, в следующем году ее планируется увеличить до 1,15 тыс. км. Сохранятся ли такие же темпы роста в дальнейшем или могут увеличиться? И в чем причина резкого роста контейнерных перевозок на фоне скромных достижений транспортной отрасли?

По словам президента ОАО РЖД Олега Белозерова, компания в последние два года предприняла целенаправленные усилия по решению проблем инфраструктуры и созданию удобных для контейнерных поездов условий работы, что помогло обеспечить стабильные суточные скорости. «По стоимости железнодорожная доставка в Россию в контейнерном поезде через погранпереход „Забайкальск—Маньчжурия“



Уже сейчас поезда по срокам доставки опережают своих конкурентов — океанские суда-контейнеровозы — в два-три раза

соизмерима с морской перевозкой, но сроки при этом в полтора раза меньше!» — говорит коммерческий директор компании АКФА Алексей Чернышев.

Кроме того, расширился ассортимент перевозок — «РЖД-Логистика», например, запустила в октябре в тестовом режиме услугу доставки из Китая в Германию почтовых отправлений: это значительно быстрее, нежели морем, и гораздо дешевле, чем

авиатранспортом. Были сформированы и маршруты с рефрижераторными контейнерами, что позволит в будущем заняться доставкой грузов, требующих особых температурных условий транспортировки.

Принесли плоды и точечные усилия — взаимодействие с конкретными клиентами. Например, РЖД подписала с Samsung Electronics соглашение о перевозке его продукции, выпускаемой в Южной Корее и Китае, в страны Восточной Европы.

Сергей Лапин, первый заместитель генерального директора SPSR Express, одну из причин роста видит в санкциях западных

государств в отношении России и контрамерах, которые заставили отечественный бизнес искать альтернативных поставщиков товаров широкого потребления и высокотехнологичной продукции. С этим согласен и Александр Соболев, генеральный директор компании «Трансертико»: он отмечает, что закрытие кредитных линий западных банков под низкий процент вынудило импортеров пользоваться более краткосрочными источниками фондирования. И здесь железнодорожный транспорт оказался как нельзя кстати: благодаря сокращению времени в пути оборачиваемость капитала возросла.

Господин Чернышев обращает внимание на то, что китайские власти активно участвуют в финансировании перевозок через территорию России. Указывает он и на другой немаловажный фактор: цены на железнодорожные перевозки остаются стабильными, в отличие от ставок морского фрахта.

Одним словом, многолетние технологические и маркетинговые усилия РЖД и сложившаяся в 2016 году экономическая и геополитическая конъюнктура создали очень выгодную для российской транспортной системы ситуацию — и груз пошел.

## Регулярным поездам не хватает... регулярности

По оценке президента РЖД Олега Белозерова, объемы перевозок между Азией и Европой к 2020 году увеличатся с нынешних ежегодных \$700 млрд до \$1,2 трлн. Таким образом, железнодорожники могут ожидать продолжения роста, даже не прилагая усилий к тому, чтобы забрать какие-то сегменты у конкурентов — морских контейнерных линий. Однако очевидно, что этот сценарий, назовем его инерционным, едва

ли устроит российских железнодорожных операторов и РЖД. Атака на конкурентов уже идет и, скорее всего, будет усиливаться — пример с Samsung тому подтверждение.

По мнению Александра Соболева, речь может идти о генеральных грузах, которые не требуют особых условий для хранения и перевозки. Сергей Лапин уточняет, что железнодорожные компании могли бы претендовать на товары широкого потребления, продовольствие, комплектующие (электроника, автомобильная промышленность), поставка которых требует четкого графика. Алексей Чернышев приводит конкретный пример: обувь, дорогой товар, требующий не только четкого расписания, но также высокой скорости доставки и чуткий к условиям транспортировки: повышенная влажность на море может вызвать появление плесени, чего не наблюдается при сухопутных перевозках.

В общем, перспективы неплохие, однако успокаиваться транспортникам рано: сперва надо избавиться от кое-каких недостатков. Господин Соболев обращает внимание на то, что «при развитости перевозок 40-футовыми контейнерами доставка сборных грузов 20-футовыми контейнерами до сих пор не получила должного распространения». Господин Чернышев сетует на отсутствие регулярности в движении контейнерных поездов. «На бумаге поезда есть, но по факту часто их нет!» — говорит он. — На Москву сейчас четко работают только поезда через Далянь/Инкоу и Сучжоу, остальные — по мере загрузки. Но если поезда не уходят вовремя, то долгое накопление груза на целый поезд снижает их основное преимущество — скорость!»

И при очередной смене экономической погоды на море груз снова может уйти туда.

**Александр Смирнов**

# УПРАВЛЕНИЕ ДОСТАВКОЙ

## ОЖИДАЕТЕ ЗАКАЗ ИЗ ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНА?

- ОТСЛЕЖИВАЙТЕ СТАТУС ЗАКАЗА
- ВЫБИРАЙТЕ УДОБНУЮ ДАТУ И ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ
- ИЗМЕНЯЙТЕ АДРЕС И СПОСОБ ДОСТАВКИ
- 24 ЧАСА В СУТКИ 7 ДНЕЙ В НЕДЕЛЮ!



Онлайн-сервис «Управление доставкой» на сайте [www.spsr.ru](http://www.spsr.ru)

Скачайте и оцените удобство мобильного приложения SPSR Express!



реклама