

Review Логистика



С историей и перспективой

Терминал компании «Евросиб» расширяет транспортные возможности Сибири

Доставка контейнера из Москвы во Владивосток всего 10–12 лет назад могла растянуться почти на два месяца, при этом большая часть времени груз находился на станциях и перегрузочных площадках, а не в пути. Российским железным дорогам остро не хватало современных контейнерных терминалов. Возможно, если бы не приход частных инвестиций, транзитный потенциал страны до сих пор остался бы не реализован.

— тенденции —

МУЛЬТИФОРМАТНЫЙ ПРОЕКТ

Несмотря на спад в объемах грузоперевозок, многие крупные логистические проекты были запущены в кризисном 2008 году. Безусловными лидерами по вводу новых объектов стали Москва и Санкт-Петербург, вместе с тем без строительства новых терминалов на Урале и в Сибири говорить о скоростной транспортировке грузов по Транссибирской магистрали было невозможно.

Одним из первых начал работу транспортно-логистический центр «Евросиб-Терминал-Новосибирск» (ТЛЦ). В дополнение к единственному на тот момент участку «Клещиха», специализирующемуся на получении и отправке контейнеров, в 2008 году в Новосибирске появилась новая опорная точка сети контейнерных поездов, соединивших грузоотправителей и потребителей СФО с портами Дальнего Востока, Северо-Запада и центрами дистрибуции в Москве.

Расположение Новосибирской области на пересечении важнейших транспортных коридоров сформировало Новосибирск как центр крупнейшего за Уралом потребительского рынка.

— Каждый раз, когда мы готовим инвестиционные предложения, мы говорим, что транспортно-логистический комплекс нашей области является убедительным конкурентным преимуществом перед другими регионами. И это один из важнейших аргументов для компаний, которые планируют размещать здесь свой бизнес, — говорит заместитель генерального директора Агентства инвестиционного развития (АИР) Вячеслав Радионов. — Новосибирская область является оптимальной площадкой, обеспечивающей удобный выход на рынки регионов Сибири и Дальнего Востока, Казахстана и стран ЮВА. Именно поэтому ввод новых инфраструктурных объектов остается в числе приоритетов нашего социально-экономического развития. Об этом говорит и статистика: доля транспортного комплекса в валовом региональном продукте составляет более 12%, что заметно выше среднероссийского показателя — менее 8%. Мы ощущаем постоянный интерес со стороны крупнейших российских и зарубежных инвесторов.

К разработке концепции развития терминальной сети специалисты Группы «Евросиб» приступили в 2007 году. Реализация масштабного инвестпроекта позволяла закрепить позиции в перевозках грузов третьего класса и в обработке контейнеризированных грузов на территории СФО. Кроме того, заложенное в проект объединение складских помещений категории «А» с контейнерной площадкой (для Сибири это был первый опыт) обеспечивало дополнительное синергетический эффект: рынку требовались современные перевалочные мощности для того, чтобы аккумулировать поступающие из-за границы товары, сортировать и быстро отправлять, ис-

ОТКРЫТ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ И ПАРТНЕРОВ

ТЛЦ компании «Евросиб» создавался с прицелом на максимально широкий спектр сервисов, необходимых как небольшим предприятиям, так и крупным игрокам, стремящимся сократить затраты на хранение и транспортировку. Одним из ключевых партнеров проекта стал крупнейший производитель продуктов питания в мире — компания Nestle, подписавшая с Группой «Евросиб» договор еще в 2008 году.

— Сотрудничество с компанией Nestle развивается с момента открытия в Новосибирске нашего логистического центра, — говорит директор филиала «Евросиб СПб — транспортные системы» в Новосибирской области Илья Межевой. — Мы предоставляем партнеру полный комплекс услуг по складской логистике продукции Nestle. На терминал поступает продукция, выпускаемая предприятиями компании Nestle, мы собираем партии и распределяем заказы по регионам Сибири. Сотрудничество длится десять лет, и оно полностью удовлетворяет обе стороны. Мы готовы оказывать подобные услуги и другим крупным участникам потребительского рынка. В настоящее время уже необязательно открывать собственный региональный склад, в отдельных случаях выгоднее перейти на аутсорсинг.

Помимо удачной логистики, другим фактором, который сделал ТЛЦ уникальным, стала технологическая система работы с грузами. В 2009 году на объекте была внедрена система управления контейнерным терминалом (CTMS) Container Vision. Технология Wi-Fi позволила оперативно управлять работой по перемещению контейнеров, опти-

пользуя воздушное, железнодорожное и автомобильное сообщение. Логистические возможности Новосибирска обеспечивали решение подобной задачи, хотя создание необходимой инфраструктуры с нуля потребовало значительных затрат. Объем инвестиций в проект только на начальном этапе составил порядка \$55 млн.

ПЕРВЫЙ НА ПРАВОМ БЕРЕГУ

Региональные грузоотправители в первую очередь оценили тот факт, что терминал «Евросиб» начали возводить в правобережной части Новосибирска на небольшом удалении от города. Выбор площадки позволял сократить временные затраты, поскольку не нужно было перевозить контейнеры из одной части Новосибирска в другую. Для самого мегаполиса удачная логистика означала снижение нагрузки на автодороги. В выигрыше оказались и заказчики, которым необходимо было, получив контейнер, отправить груз в соседний город. Недалеко от железнодорожной станции Иня-Восточная, обслуживающей ТЛЦ, располагались основные автомагистрали, соединя-



ющие Новосибирск с городами Западной и Восточной Сибири.

Приход компании «Евросиб» в Новосибирскую область поддержала администрация региона. Дело было не только в регистрации нового крупного налогоплательщика. Создание терминала совпало с запуском еще одного масштабного проекта — на территории НСО началось строительство крупнейшего в восточной части России Промышленно-логистического парка Новосибирской области (ПЛП), нацеленного на привлечение в регион представителей российского и зарубежного бизнеса. Успех будущих резидентов ПЛП во многом зависел от надежного транспортного сообщения с европейской частью России и Дальним Востоком.

мизировать транспортные затраты и практически полностью избавиться от бумажного документооборота.

В том же 2009 году ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск» стал таможенным терминалом, открыв на своей территории таможенный пост и склад временного хранения (СВХ), оснащенный всеми инженерными системами для соблюдения требуемых условий хранения и терминальной обработки грузов. Новое расположение Калининского таможенного поста обеспечило участникам ВЭД оформление товаров, ввозимых с востока и запада области.

Уже с момента открытия терминал был готов к работе практически со всеми видами грузов. Вместе с тем из 30,8 га, отведенных под



ТЛЦ, 10 га остались зарезервированы под будущих инвесторов, нацеленных на создание бизнесов, расположенных поблизости от крупного транспортного узла. Участок с удобной логистикой, обеспеченный электроэнергией, газом, системой водоотведения, может быть интересен сборочным предприятиям, сетевым ритейлерам, экспедиторам. Возможно, именно здесь начнется их новый большой проект.

СЕРВИС ПО РАСПИСАНИЮ

С ноября 2009 года Группа «Евросиб» совместно с партнерами приступила к отправке контейнерных поездов из Новосибирска. Если раньше грузоотправителям приходилось самим искать для себя железнодорожные платформы, то с этого времени они впервые получили возможность аккумулировать грузы в контейнерах на площадке ТЛЦ. Первым маршрутом в расписании стал поезд Новосибирск — Порт Восточный.

Вторым регулярным сервисом стал контейнерный поезд Москва—Новосибирск. Первый рейс состоялся 21 мая 2010 года, на станцию назначения поезд прибыл за 3,5 суток. Это стало серьезной заявкой в конкуренции с перевозчиками, отправляющими груз в почтово-багажных вагонах.

С 2011 года компания запустила контейнерный сервис Новосибирск—Якутия, нацеленный на отправку партий товаров в период навигации по реке Лена.

В 2013 году был организован сервис по ускоренной перевозке грузов в составе контейнерного поезда с общением Новосибирск—Хабаровск. В рамках проекта заказчики получили востребованный комплекс услуг по сквозной доставке контейнеров на условиях door-to-door потребителям Приморского края.

В настоящее время основной сухопутной транспортной артерией между Европой и Азией является Транссибирская магистраль. Однако уже в ближайшие годы ее конкурентом может стать мегапроект «Экономический пояс Великого Шелкового пути» (официальная концепция была представлена правительством КНР в 2015 году).

— Чтобы не потерять объемы железнодорожных перевозок, необходима разработка оптимальной схемы стыковки Транссиба и Великого Шелкового пути, — считает президент «Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» Сергей Максимов. — Основную роль в выборе маршрутов будут играть издержки при транспортировке грузов и сроки их доставки.

Чтобы сохранить объемы грузоперевозок по Транссибу, «Евросиб» в числе первых частных операторов запустил контейнерный сервис по транспортировке партий товаров из Китая (провинция Хайнань, город Чжэнчжоу) в Европу транзитом через Россию. Общий срок нахождения груза в пути составляет 12 суток, что в 4 раза быстрее морского фрахта. Реализация проекта стала возможной в том числе благодаря поддержке правительств КНР и Республики Монголия.

В настоящее время контейнерные поезда «Евросиба» поддерживают скорость на уровне до 1000 км/сут. Открытие таких направлений, как Москва—Новосибирск, Новосибирск—Китай, Владивосток—Новосибирск, позволило предприятию привлечь в СФО дополнительные грузопотоки, а грузоотправителям — наладить надежное транспортное сообщение на пространстве от Германии до КНР.

КОНТЕЙНЕР ДЛЯ ПРОДУКЦИИ АПК

В последнее десятилетие к традиционным товарам, отправляемым зарубежным потребителям по железной дороге, — металлам, углю, нефтепродуктам, лесоматериалам —

ХАРАКТЕРИСТИКИ:

31	площадь га
20	отоплаемые склады тыс. кв. м
6,8	общая протяженность ж/д путей км
5,7	контейнерная площадка га
6	емкость единовременного хранения грузов тыс. TEU

добавилась продукция АПК. На фоне растущего экспорта зерна и другой сельскохозяйственной продукции особую актуальность приобрела тема организации перевозок данных грузов в Юго-Восточную Азию с использованием контейнеров.

— Такой сервис соответствует долгосрочным планам нашей компании, направленным на развитие контейнерных перевозок на железнодорожных платформах. Дополнительным стимулом к развитию данного сервиса становится сокращение парка специализированного подвижного состава, — говорит Илья Межевой. — В настоящий момент мы уже имеем заказы на перевозку, например, таких грузов, как растительные масла, которые помещаются в контейнер, оборудованный флекси-танком.

Большой интерес представляет развитие технологий перевозки зерна. На пилотной стадии проекта «Евросиб» планирует организовать перевозки из регионов Сибири в страны АТР через порты Дальнего Востока, открыв дополнительные возможности для экспорта зерновых в Китай, Корею и Японию.

Затаривание зерна в контейнере позволяет перевозить дополнительные объемы пшеницы, рапса, ржи, подсолнечника. При этом их перегрузка может производиться не только на балкеры, но и на суда-контейнеровозы, что позволяет свести к минимуму количество перевалок, сократить сроки доставки и стоимость логистики. На сухих пограничных переходах предусмотрена схема с перегрузкой контейнеров на другие платформы.

В целях поддержки экспортеров «Евросиб» готов на начальном этапе предоставить грузоотправителям гарантии по стоимости комплексной перевозки за тонну груза. На этих условиях уже достигнута договоренность о запуске пилотного проекта по организации перевозки зерна с производителями Новосибирской области.

Сегодня в Новосибирской области активно развиваются машиностроительный, биофармацевтический, агропромышленный и ИТ-кластеры. Ввод в эксплуатацию новых производственных мощностей, выход на рынок Сибири крупных дистрибуторов приводит к увеличению грузооборота, повышению спроса на транспортно-логистические сервисы, в том числе на услуги ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск».

Прошедшие десять лет показали, что создание одного из крупнейших транспортно-логистических комплексов Сибири — ТЛЦ «Евросиб-Терминал-Новосибирск» — обеспечило общее развитие транспортной инфраструктуры, способствовало развитию Новосибирской агломерации и укреплению ее партнерских отношений с зарубежными странами на пространстве от Европы до Юго-Восточной Азии.

