

→ Для развития транспортно-логистической отрасли в Свердловской области формируется система единого «Сухого порта». В 2022 году для контейнерных перевозок в Екатеринбурге открылась первая очередь транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Уральский». «Сегодня инфраструктура ТЛЦ позволяет обрабатывать более пяти пар полносоставных контейнерных поездов в сутки. Время обработки одного поезда у нас, как правило, не превышает полутора часов. Благодаря этому в регионе значительно сокращается время доставки импорта с Дальнего Востока», — рассказал советник председателя совета директоров ТЛЦ «Уральский» Дмитрий Кузнецов.

По его словам, из Китая в контейнерах прибывает большой поток легковых автомобилей, для хранения которых на терминале уже ввели в эксплуатацию открытую площадку, рассчитанную на 1,5 тыс. мест. Завершить работы по введению в эксплуатацию остальных очередей терминала планируется к 2027 году. «Это будет крупнейший терминал на Урале. Выйдем на мощность в 600 тыс. ДФЭ в год — это эквивалент более 5 тыс. контейнерных поездов», — добавил господин Кузнецов.

Не все однозначно оценивают эффективность ТЛЦ. «Несмотря на открытие ТЛЦ “Уральский”, в регионе сохраняется проблема с принятием и обработкой контейнерных поездов. К примеру, на текущий момент обработка на станции Екатеринбург-Товарный занимает до 14 дней. Это негативно сказывается на общем транзитном времени доставки и оборачиваемости продукции у импортеров», — отметил генеральный директор логистической компании Optimalog Георгий Властопуло.

Эксперты прогнозируют рост контейнерных перевозок в России, в том числе в связи с необходимостью поставок из Китая. Сейчас из-за увеличения спроса на рынке наблюдается дефицит самих контейнеров. По словам сооснователя холдинга MG Corporation (в его состав входят сервисы «Мой контейнер» и «Мой пост») Алексея Гинанова, большую часть контейнеров «расхватывают» угольщики, из-за чего «едет низко-маржинальный товар, а высокомаржинальный — ждет»: «Новороссийск нужно разгружать — там тьма контейнеров, которые не уезжают, нет такой экспортной базы. Мы должны расширять контейнерную базу и научиться перемещать порожние ящики в те регионы, где они нужны. Лучше сороковки (контейнеры СФЭ) — в Сибирь, двадцатки (ДФЭ) — на Урал». Поскольку потребность в терминалах для контейнеров будет расти, в Екатеринбурге планируется построить еще один ТЛЦ. Сейчас на стадии проектирования находится ТЛЦ «Екатеринбург» в районе станции Седельниково. Предполагаемая мощность терминала составит 500 тыс. ДФЭ в год, а якорным клиентом станет компания «Трансконтейнер».

ТОВАРЫ ВЫСТРОИЛИСЬ В ЭЛЕКТРОННЫЕ ОЧЕРЕДИ

Рост контейнерных перевозок также влияет на переход уральских автомобильных перевозчиков на внутрироссийские и внутрирегиональные маршруты. В части внешнеторговой деятельности они, как и остальные компании, переориентиро-



вались с европейских направлений на восточные и южные. «На турецком направлении отмечается значительный рост перевозок импортных грузов турецким автотранспортом до мест назначения в России. Этот же автотранспорт увозит экспортную продукцию российских предприятий. Соответственно, такой процесс снижает объемы и, как следствие, рентабельность перевозки грузов российскими перевозчиками, которые по возможности переходят на внутрироссийские и внутрирегиональные перевозки», — рассказал руководитель филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) по УрФО Георгий Шпрейер.

По его словам, одним из важных направлений является Китай. После снятия части ковидных ограничений в КНР, результатом чего стала отмена требований по перецепке, объем перевозок между РФ и Китаем увеличился. «С 1 сентября в наиболее загруженных пунктах пропуска внедрена система электронной очереди. Очень важно для уральских перевозчиков, что такая система на МАПП “Забайкальск” введена в действие в первую очередь», — подчеркнул господин Шпрейер.

Большое значение для грузоперевозчиков имело подключение государства к решению проблем на международных автомобильных пунктах пропуска, в частности МАПП «Верхний Ларс» (переход на Грузию), «Яраг Казмалар» (переход на Азербайджан) и «Забайкальск» (переход на Китай). «Это вмешательство обеспечило значительное сокращение времени на пропуск транспортных средств через границы. Реши-

лись проблемы с простоем транспорта в районах, прилегающих к пунктам пропуска, сократились логистические процедуры, а также затраты заказчиков и перевозчиков. Впрочем, еще остаются шероховатости, например в организации электронной очереди в МАПП “Бугристов” на границе с Казахстаном — неотрегулированность системы привела к увеличению простоев транспортных средств», — добавил Георгий Шпрейер.

НЕДОСЧИТАЛИСЬ КАДРОВ И ТЕХНИКИ

Эффективность выстроенных логистических цепочек участники рынка и эксперты оценивают по-разному. «Если говорить о товарах, поставляемых в рамках параллельного или косвенного импорта из западных стран, то там на первый план выходит сама возможность поставить такой товар. Логистика из Китая и стран Юго-Восточной Азии выглядит более оптимистичной, хотя проблемы с инфраструктурой Восточного полигона, который принял основной “удар” от разворота на Восток, остаются как минимум в среднесрочной перспективе», — считает генеральный директор Optimalog Георгий Властопуло.

По прогнозам Андрея Беседина, логистические вопросы решатся к 2024–2025 годам. «Некоторые цепочки выстраиваются в связи с острой необходимостью, по принципу “пусть будет дороже, ведь это вопрос выживания”. Но сейчас идет работа над оптимизацией маршрутов. Рассматриваются варианты поставки грузов через страны, которые раньше вообще не принимали во внимание», — пояснил он.

ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ИСПЫТЫВАЮТ СЕРЬЕЗНЫЙ ДЕФИЦИТ В КАДРАХ И ТЕХНИКЕ

Чтобы доставка грузов стала быстрее, логистические компании оптимизируют цепочки поставок и расширяют сеть своих филиалов, сокращая тем самым транспортное плечо. Однако этого мало. Участники рынка твердят о необходимости расширять инфраструктуру погранпереходов и портов, оборудовать места для отдыха и техобслуживания на протяжении всего транспортного коридора.

Помимо этого, отрасль остро нуждается в грузовых автомобилях и кадрах, дефицит которых может серьезно увеличить себестоимость перевозки.

Согласно данным комитета по транспортной логистике «Деловой России», за пять лет дефицит водителей грузовиков категории «С» и «Е» вырос с 15% до 21%. «Уже сейчас из-за этого простаивают до 10% автопарков некоторых компаний. В стране не хватает порядка 50 тыс. водителей грузовиков. Профессия устаревает, средний возраст работников составляет 48–52 года. Проблема обострилась после распада СССР, когда профессию водителя грузовика исключили из системы среднего специального образования», — рассказал Вадим Филатов. Для решения проблемы участники рынка предлагают не только расширить возможность использования иностранных граждан в качестве водителей, но также вернуть в систему среднего специального образования подготовку профессиональных водителей. Пока этого не произошло, компании предпочитают решать проблему увеличением размера зарплаты.

Средний возраст автопарка логистических компаний составляет 7–10 лет. После ухода с российского рынка европейских производителей отрасль грузоперевозок испытала дефицит техники. Однако компании пока не спешат переходить на китайские аналоги, которые активно заполняют авторынок. «На международных автомобильных перевозках отмечаются единичные факты приобретения китайских автотягачей. Этому есть объективные обоснования. Во-первых, не наработана практика их эксплуатации. Во-вторых, пока нет объективной оценки ремонтпригодности и затрат по сервису. В-третьих, далеко не все марки производимых в КНР транспортных средств организовали сервисное сопровождение своей техники в России. В то же время во внутрироссийских перевозках использование транспортных средств китайского производства прогрессивно нарастает», — пояснил господин Шпрейер. ■

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА



ИЛЬЯ КОНДРАТЕНКО, И.О. ЗАВЕДУЮЩЕГО КАФЕДРОЙ ЛОГИСТИКИ И КОММЕРЦИИ УРГУ:

— В рамках параллельного импорта можно доставить труднодоступные в новых экономических реалиях грузы через страны, на которые не распространяются антироссийские санкции. Для этого представительство компании, расположенное за рубежом, может заказать или купить необходимый товар и отправить его в Россию. С распространением данного механизма многие предприятия стали открывать свои представительства за рубежом. В качестве места для локализации чаще всего выбирается Казахстан, Беларусь, Армения, Грузия и Китай. Однако прежде чем создавать представительство в той или иной стране и организовывать параллельный импорт, необходимо учесть риски, в том числе вероятность введения санкций против выбранной для локализации страны.

Перевозить по параллельному импорту можно практически все группы товаров. Исключение составляют отдельные позиции, например самолеты. Но их мы вполне успешно можем производить внутри страны, чем сейчас активно занимаемся. Можно утверждать, что механизм параллельного импорта позволил избежать дефицита товаров.

В то же время сроки доставки товаров увеличились. Это зависит от того, откуда и каким транспортом доставляется груз, то есть от сложности логистической цепочки. Именно этот фактор влияет на повышение итоговой стоимости товара. Поэтому сейчас все работают над тем, чтобы оптимизировать логистические цепочки.

Поскольку механизмом параллельного импорта пользуются практически все производственные компании, он останется актуальным и востребованным в ближайшем будущем, но его доля в общей структуре импорта будет сокращаться. Так, на начало 2023 года доля параллельного импорта составляла 13%, а к сентябрю она сократилась до 11%. Это произошло в связи с активными темпами импортозамещения, которые закрывают внутренние потребности страны, в результате компаниям больше не нужно привозить комплектующие из-за рубежа. Ожидается, что в ближайшие пять лет доля параллельного импорта за счет наращивания темпов импортозамещения может сократиться до 6%.