

Контейнерам плетут сеть

Терминальная сеть на железных дорогах растёт — в первую очередь за счёт частных инвестиций, которые запланированы в объёме не менее 140 млрд руб. Развитие контейнерных перевозок в полувагонах, которые за последний год заняли существенное место в общей структуре контейнеропотока, выявило нехватку терминалов в Западной Сибири, где из полувагонов контейнеры могли бы перегружаться на платформы, не прибывая в Москву, где для них нет груза. Крупные операторы уже заявили массу подобных проектов, параллельно расширяя свои мощности и в Московском транспортном узле, куда в основном и движутся контейнерные грузы.

— Логистика и инфраструктура —

Грузы переселяются в ящики

Контейнерные перевозки железной дорогой за 10 месяцев выросли на 17,8% (груженные контейнеры), до 4,5 млн TEU, и продолжают расти, что требует развития терминально-складских мощностей. По итогам 2022 года мощность транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в РФ составляла 3,6 млн TEU. Ожидается, что на конец 2023-го она увеличится на 70%, до 6,2 млн TEU. Еще в 2018-м стартовал поначалу федеральный, а ныне ведомственный проект формирования сети ТЛЦ, который предусматривает около 140 млрд руб. исключительно частных инвестиций. В программу включено 30 ТЛЦ, из них 19 должны быть модернизированы с увеличением пропускной способности.

«Последние годы характеризуются расширением подходов по привлечению инвестиций в транспортно-логистический блок», — отмечает президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. — Помимо государства и ОАО «РЖД», появляются конкретные операторы со своими деньгами, которые не только строят терминалы, но и активно помогают развивать инфраструктуру общего пользования». Он отмечает, что, помимо инвестиций в ТЛЦ, в крупных городах инвесторы уже обращают внимание на необходимость строительства более мелких терминалов между ними. «Одним из эффектов является появление новой маршрутной сети, где эти ТЛЦ становятся отправной точкой», — говорит он.

Неожиданный полувагон

Смомента принятия программы развития ТЛЦ профиль спроса на мощности несколько изменился — в первую очередь в связи с разрешением в 2021 году, а потом резким ростом объемов перевозок контейнеров в полувагонах. По итогам 10 месяцев, рассказывают в ОАО «РЖД», среднесуточный вывоз контейнеров с терминалов Дальнего Востока вырос к уровню 2022 года на 34%, до 3197 TEU



Сегодня основная часть полувагонов идет в районы Западной Сибири

в сутки, в том числе в полувагонах — до 586 TEU в сутки, что на 20% выше уровня декабря прошлого года. Всего на Дальнем Востоке осуществляют погрузку крупнотоннажных контейнеров в полувагоны 17 основных терминалов, из которых пять морских и 12 тыловых, говорят в ОАО «РЖД». Такие перевозки уже включили в свои производственные цепочки и те дальневосточные терминалы, которые ранее специализировались на отправке контейнеров на платформах или грузили только уголь.

Однако развитие перевозок в полувагонах выявило пробелы в организации терминальной инфраструктуры. Основной объем контейнерного импорта с Дальнего Востока предназначается для центральных регионов России, но точка зарождения основного груза — угля — для полувагонов, следующих на восток, — Западная Сибирь. Следовательно, владельцам полувагонов выгодно выгружать контейнеры на станциях Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД), а не ехать в Москву, чтобы возвращаться оттуда в места погрузки порожняком. «Перевозки контейнеров в полувагонах в адрес ЗСЖД наиболее привлекательны для операторов подвижного состава», — отмечают в ОАО «РЖД».

Спрос на перегрузку контейнеров из полувагонов на платформы диктует создание в Западной Сибири терминалов соответствующего профиля. Так, «Трансконтейнер» реализует в регионе проекты по развитию ТЛЦ, по итогам которых совокупная их мощность вырастет через 2,5 года почти втрое, до 936 тыс. TEU. В частности, компания планирует строительство нового ТЛЦ в Юрге Кемеровской области на 150 тыс. TEU, который, по ее планам, будет специализироваться на перегрузе контейнеров из полувагонов на платформы. Как пояснил, «Б» гендиректор «Фининвеста» Александр Кахидзе, компания начала развивать технологию обработки контейнерных поездов с полувагонами на своем ТЛЦ «Уральский», а сегодня «с учетом предложений операторов полувагонов по сокращению

перепробега порожнего подвижного состава при его возврате под загрузку» обработка контейнерных поездов в полувагонах сконцентрирована на ТЛЦ «Сибирский». Он станет «ключевым на Транссибе грузовым хабом по обработке контейнерных поездов в полувагонах с перерабатывающей способностью до 15 поездов в сутки». После ввода в эксплуатацию ТЛЦ «Омский» и «Кузбасс», добавляет он, совокупная перерабатывающая способность ТЛЦ группы на ЗСЖД составит 25 контейнерных поездов в полувагонах в сутки.

По оценкам первого вице-президента «Трансконтейнера» Виктора Маркова, сегодня основная часть полувагонов идет в районы Западной Сибири (130 тыс. TEU по году), около 75 тыс. TEU — на Свердловскую и Южно-Уральскую дороги, еще примерно 75 тыс. — на Московский регион. По его мнению, при развитии перегрузочных мощностей в контейнерах в регионах Западной Сибири постепенно корреспонденция на Свердловскую и Московскую дорогу будут сокращаться.

Тренд к появлению прежде всего в Сибири терминалов, ориентированных на перегрузку контейнеров из полувагонов на платформы, связан с массовостью таких перевозок и с тем, что направлять вагоны в Москву и потом обратно перевозить в Кузбасс не рационально, отмечает Павел Иванкин. Более того, появляются маршруты на ТЛЦ, где вагоны сортируются и перегрупируются поезда на Москву.

В целом, подчеркивают в ОАО «РЖД», использование полувагонов для перевозок контейнеров позволяет в разы сократить дальность порожнего пробега: перевозки угля из Кузбасса в порты Дальнего Востока преимущественно осуществляются замкнутыми кольцевыми маршрутами, при которых доля порожнего пробега составляет 50%, а при вывозе контейнеров обратным рейсом она не превышает 10%. «Благодаря перевозке контейнеров в полувагонах в этом году в целом по сети железных дорог доля порожнего пробега полувагонов сократилась на 1,3 п.п. (до 40,5%) относительно показателя прошлого года», — говорят в ОАО «РЖД».

Распутывая Московский узел

Параллельно с развитием центров перегрузки в Западной Сибири и на Дальнем Востоке продолжается развитие контейнерных мощностей в Московском транспортном узле (МТУ). Часть усилий связана с необходимостью закрыть потребности самой столицы, для чего формируется грузовой логистический каркас на базе уже действующих терминалов «Кунцево-2» (ОАО «РЖД») и «Ховрино» («Фининвест»), а также возводимого РЖД терминала «Южный порт» (см. интервью на этой странице). ТЛЦ «Ховрино», отмечает Александр Кахидзе, открыт в 2014 году в Москве, также компанией запущен в Подмоскovie терминал «Электроугли» (в 2018-м). Объем переработ-

ки ТЛЦ «Белый Раст», которым владеет ОАО «РЖД» вместе с ГК «Порт Ляонин», по итогам 2022 года составил 175 тыс. TEU, запланировано увеличение мощности до 725 тыс. TEU. «Трансконтейнер» начал строительство терминала в Москве на 400 тыс. TEU с возможным увеличением до 600 тыс., в результате чего мощности компании в МТУ к 2026 году увеличатся до более чем 1 млн TEU. Летом 2022-го «Транс синергия» запустила

терминал на станции Люберцы, планируется выход на 300 тыс. TEU. Терминалы развиваются и в непосредственной близости к столичному региону, в том числе ТЛЦ «Ворсино» в Калужской области (владеет Freight Village RU совместно с «Трансконтейнером»), мощность которого достигла 340 тыс. TEU.

Приток контейнеров создал для МТУ ряд проблем, в их числе — сезонное накопление контейнеров,

которые не возвращаются своевременно в Китай. Но, по словам Павла Иванкина, московские ТЛЦ постепенно занимаются вопросом вывоза избыточных порожних контейнеров из МТУ: короткими пробегами контейнеры перебрасываются в места погрузки на Горьковской, Приволжской, Куйбышевской железных дорогах, откуда уже отправляются на Дальний Восток.

Наталья Скорлыгина

ООО «Интерлизинг»: нашим клиентам — все самое лучшее

Региональный директор по СФО ООО «Интерлизинг» Михаил Цыкунов рассказывает о состоянии рынка лизинга, а также говорит о достижениях, планах и принципах взаимоотношений с клиентами.

— Каковы основные направления деятельности вашей компании и ее Сибирского дивизиона?

— «Интерлизинг» — частная лизинговая компания федерального уровня, мы работаем во всех регионах России и по данным «Эксперт РА» занимаем 12-е место в рейтинге лизинговых компаний по итогам девяти месяцев 2023 года.

Входящем году компания «Интерлизинг» завершает свой трехлетний стратегический цикл — его цели полностью достигнуты. Сейчас заканчивается разработка новой стратегии на ближайшие три года — за этот срок мы планируем вырасти не менее чем на 50%.

В Сибири компания представлена восемью филиалами в самых крупных городах — Новосибирске, Омске, Томске, Барнауле, Красноярске, Иркутске, Кемерове, Новокузнецке. Мы работаем в интересах малого и среднего бизнеса, обеспечивая предпринимателей специальной и сельскохозяйственной техникой, оборудованием, автотранспортом.

— Можете рассказать про свой опыт работы в компании?

— Я пришел в компанию в 2009 году на должность менеджера коммерческого управления и через два года стал руководителем Сибирского дивизиона (в то время мы работали лишь в Новосибирске и Красноярске). С 2014 года компания «Интерлизинг» начала динамичный рост — в Сибири при моем участии и руководстве было открыто еще шесть филиалов.

Не скрою, с 2021 по 2023 год я ненадолго прерывал работу в «Интерлизинге», возглавляя региональные направления других компаний. Однако в этом году вернулся и могу утверждать: «Интерлизинг» на сегодняшний день — одна из лучших лизинговых компаний, в первую очередь по отношению к своим клиентам.

— Как сегодня выглядит рынок лизинга, что на нем происходит?

— Несмотря на внешние факторы (санкционные ограничения) и внутренний (подъем ключевой ставки), лизинговый рынок в этом году показывает очень

хороший рост. Конечно, удорожание фондирования влияет на реализацию инвестиционных программ бизнеса, и подход предпринимателей к обновлению парка техники и транспорта стал более консервативным. Для того чтобы наши клиенты продолжали развитие своего бизнеса, мы предоставляем различные возможности, в том числе финансирование широкой линейки предметов лизинга.

Этому способствует преодоление дефицита техники, ощущавшегося в прошлом году. Сегодня ситуация заметно улучшается за счет китайских производителей. Логистические цепочки восстановились, рынок переориентировался на новые бренды, которые оказались не хуже привычных европейских моделей.

— Есть ли примеры такой смены предпочтений?

— Да, конечно. Этот тренд особенно заметен в сегменте легковых автомобилей, который буквально пошел в гору. По данным агентства «Автостат», за девять месяцев 2023 года в России было продано 717 тыс. новых легковых автомобилей — это на 51% больше, чем за 2022 год. При этом рыночная доля новых китайских брендов за 10 месяцев текущего года уже превышает 40%. Малым и средним бизнесом они очень востребованы, например, для работы в такси.

Один из наших новосибирских клиентов приобретает уже третий электромиль китайской марки Zeekr. Сначала взял один и был очень сильно удивлен — по его словам, китайские машины с электроприводом заметно превосходят европейский уровень. В результате купил еще два таких же электромиль.

— Что еще берет в лизинг отечественный бизнес?

— Пользуются спросом грузовые автомобили. Их продажи в нашей стране составили 106 тыс. за девять месяцев 2023 года — это на 81% больше, чем в январе–сентябре 2022-го. Грузовой транспорт является одним из драйверов рынка лизинга — по данным «Эксперт РА», в первом полугодии 2023-го доля лизинговых продаж грузовых автомобилей составила примерно 85%.



Растет спрос и на строительную технику. Здесь ключевыми драйверами остаются национальные и инфраструктурные проекты в части строительства жилья, дорог, развития новых территорий.

При этом бизнесу необходима и отечественная техника. Очень востребованы КамАЗы, но российский производитель пока не закрывает все потребности в них, хотя повышенный спрос и является мощным драйвером развития. Востребована и белорусская техника — хорошо зарекомендовавшие себя МАЗы, БелАЗы и трактора «Беларусь».

— Каковы ваши планы на следующий год?

— Мы будем интенсифицировать нашу работу в наиболее востребованных сегментах, таких как грузовые и легковые автомобили, спецтехника и оборудование, всемерно повышая качество работы с клиентами. Для них качество — это скорость прохождения сделки, и мы максимально внедряем цифровые и дистанционные методы работы, в том числе электронный документооборот.

Получит дальнейшее развитие наш индивидуальный подход к клиентам. Каждому из них мы можем сделать специальное предложение, подобрать лучшую программу, предложить скидку и дополнительный сервис, например техобслуживание и карты помощи на дорогах.

В наступающем году я желаю всем стабильности и достижения новых целей. Мы же для этого готовы предоставлять высокое качество и самые лучшие условия!



Спрос на перегрузку контейнеров из полувагонов на платформы диктует создание в Западной Сибири терминалов соответствующего профиля