

ТРАНЗИТНЫЙ ШАНС

РЫНОК КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ ДОХОДНЫМ СЕГМЕНТОМ ГРУЗОВОЙ ЛОГИСТИКИ, НО ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОКА СУЩЕСТВЕННО ПРОИГРЫВАЮТ НА НЕМ ДРУГИМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА. ОАО «РЖД» НАМЕРЕНО РАДИКАЛЬНО УСИЛИТЬ СВОЕ ПРИСУТВИЕ В ЭТОМ БИЗНЕСЕ, И ГОТОВО ВМЕСТЕ С ДОЧЕРНИМИ ОБЩЕСТВАМИ ИНВЕСТИРОВАТЬ В НЕГО ПОРЯДКА 73 МЛРД РУБ. — ПРИ УСЛОВИИ, ЧТО СТОРОННИЕ ИНВЕТОРЫ ВЛОЖАТ СРЕДСТВ В 2,5–4 РАЗА БОЛЬШЕ.

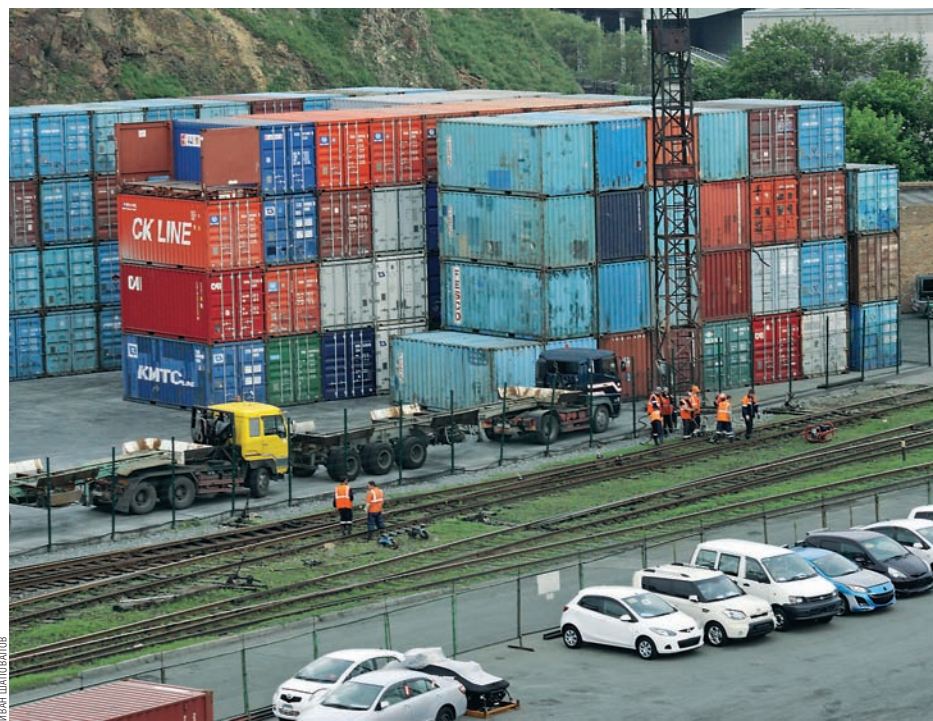
ЕЛЕНА РАЗИНА

В феврале совет директоров ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) утвердил концепцию «Комплексного развития контейнерного бизнеса холдинга РЖД», согласно которой к 2020 году перевозки крупнотоннажных контейнеров по железным дорогам России должны увеличиться вдвое: с нынешних 2,7 млн TEU (эквивалент 20-футового контейнера) до 5,4 млн TEU. По оптимистическому сценарию этот рост может оказаться и больше — до 9,5 млн TEU. В ОАО РЖД рассчитывают, что этот самый доходный и быстрорастущий сегмент логистического бизнеса удастся сохранить внутри холдинга, поэтому ключевыми субъектами концепции обозначены дочерние предприятия монополии — специализированные контейнерные операторы «Трансконтейнер» (50% плюс 1 акция) и «Русская тройка» (на паритетных началах принадлежит ОАО РЖД и группе Fesco Сергея Генералова), а также созданное в ноябре 2010 года стопроцентно дочернее общество ОАО «РЖД Логистика».

Контейнерный поток по российской железной дороге хотя и растет самыми быстрыми темпами, но пока несоизмерим с мировыми уровнями. Между тем в современной логистике доля контейнеров неуклонно растет благодаря удобству и развитию технологий, а сам сегмент является наиболее доходным видом бизнеса. В том числе и для российского рынка, где уровень контейнеризации грузов пока несопоставимо мал в сравнении с большинством экономически развитых стран. Если считать по всем видам транспорта, то в России это 35% против 60–70% в Европе и Америке. В качестве целевого состояния рынка «рассматривается развитие холдинга не только как крупнейшей транспортной группы компаний, но и лидера логистического рынка на пространстве 1520», говорится в пояснительной записке к документу. Освоение нового сегмента создаст базу для привлечения дополнительных клиентов на железную дорогу и повышения конкурентоспособности по сравнению с автомобильным транспортом, считают в монополии.

Объем запланированных инвестиций в проект оценивается разработчиками концепции на уровне от 269 млрд до 364 млрд руб. Наименьшая доля затрат — 36,5 млрд руб. — приходится непосредственно на ОАО РЖД; на эти деньги должна быть развита инфраструктура контейнерных перевозок по Транссибу, а также проведены мероприятия по ускорению контейнерных поездов. К 2020 году это должно принести 25 млрд руб. дополнительных доходов в бюджет монополии. Вторая по величине сумма затрат — 67,5 млрд руб. — закупка специализированных фитинговых платформ для перевозки контейнеров. Их парк должен вырасти на 3 тыс. единиц без учета списания по сроку службы имеющихся вагонов. В ОАО РЖД рассчитывают, что более половины этой суммы инвестируют «Трансконтейнер» и «Русская тройка» (36,5 млрд руб.), а еще 31 млрд вложат другие операторы контейнерного подвижного состава.

Самая дорогостоящая и, пожалуй, самая интересная часть проекта — создание сети терминально-логисти-



ИВАН ШАПОВАЛОВ

ВХОД НА РЫНОК КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТРЕБУЕТ СЕРЬЕЗНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ, НО ИГРА, С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ РЖД, СТОИТ СВЕЧ

ческих центров, на что запланировано потратить от 165 млрд до 260 млрд руб. Инвесторами этих объектов должны стать банки, девелоперские компании, логистические фирмы. ОАО РЖД в этих проектах будет участвовать через взносы земельными участками и услугами по присоединению подъездных путей к магистральной железнодорожной сети. На всем пространстве от Калининграда до Дальнего Востока запланировано как минимум 11 таких центров, в которых будет осуществляться перевалка контейнеров с железнодорожных платформ на автотранспорт и обратно, а также на припортовых станциях. В первую очередь такими центрами должны стать: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Хабаровск, Крымск (станций 9-й км), Усурийск, Нижний Новгород, Улан-Удэ, Самара и Сочи. Доходы от этих логистических объектов будут определяться бизнес-планом каждого проекта, но в среднем по рынку коэффициент рентабельности капитала инвесторов составляет 11–12%, отмечают разработчики концепции.

Объем рынка контейнерных перевозок железнодорожным транспортом оценивается экспертами ОАО РЖД в размере не менее 90 млрд руб. в ценах 2011 года, что составляет около 7% всего рынка железнодорожных перевозок, оперирования и экспедирования. При этом около 30% доходов на рынке контейнерных перевозок получает ОАО «Трансконтейнер», поскольку владеет не только самым крупным парком фитинговых платформ (свыше 24 тыс.), но и оперирует 46 контейнерными терминалами, примыкающими к железнодорожным путям общего пользования. «Комплексный регулярный сервис невозможен без поддержки ОАО РЖД как технологического базиса контейнерных перевозок», — говорится в пояснительной записке к концепции. В качестве наиболее яркого примера в документе приводятся перевозки автокомплектов для концерна «Фольксваген». «Система совместного контроля скорости движения контейнерных поездов позволила не только сократить время по-

езда в пути, но и стабилизировать срок доставки автокомплектов», — отмечают эксперты монополии.

Не исключено, что перспективные доходы от этого взаимодействия и являются главной причиной того, что ОАО РЖД так упорно сопротивляется продаже контрольного пакета акций «Трансконтейнера», уговаривая Минэкономразвития оставить монополии хотя бы блокпакет в операторе. «По мнению менеджмента ОАО РЖД, крайне важно сохранить „Трансконтейнер“ в периметре холдинга для работы в перспективном сегменте рынка», — говорится в пояснении к концепции. Взамен железнодорожники обещают рост средней скорости доставки контейнеров в два раза — до 600 км в сутки, уточняя, что речь идет не о движении поездов, а о скорости доставки контейнера от терминала до терминала со всеми начально-конечными операциями, терминальной обработкой и оформлением документов. Кроме того, увеличится уровень контейнеризации грузооборота российских железных дорог в 2,5 раза — до 4%, а также удельный вес доходов от этого сегмента до 7,5% в общих доходах перевозчика.

Раньше частные операторы фитинговых платформ нередко обвиняли «Трансконтейнер» и ОАО РЖД в злоупотреблении своим монопольным положением на рынке, испытывая затруднения в обработке контейнеров на железнодорожных терминалах компании. Однако сегодня эта проблема уже не так актуальна. «Сегодня и так „Трансконтейнер“ доминирует на рынке железнодорожных терминальных услуг, мы уже к этому привыкли и научились работать», — говорит сотрудник одного из крупных российских контейнерных операторов. — Если посмотреть на за-

рубежный опыт — например, в Германии Deutsche Bahn является одним из крупнейших логистических холдингов Европы и у него есть собственный оператор DB Schenker, и никаких проблем с монополизмом не возникает. Если и на наших железных дорогах будет такой же качественный сервис, то, думаю, ничего плохого для рынка от этого не будет», — отмечает собеседник ВГ.

Сегодняшние проблемы с качеством сервиса на железной дороге позволяют эффективно развиваться частным операторам, которые за счет гибкости в ценовой политике и мобильности в оперировании парком все больше увеличивают свое присутствие в этом доходном сегменте. Например, в группе Fesco уже создан регулярный сервис между Владивостоком и Москвой, который предоставляет клиентам публичные тарифы и другие удобства использования контейнерных платформ. «На старте мы отправляли из Владивостока три, максимум четыре контейнерных поезда в неделю, а сегодня это ежесуточный поезд, плюс мы рассматриваем две дополнительные нитки графика», — рассказывает вице-президент Fesco Алексей Гром. По его словам, этот сервис удобен и выгоден для ОАО РЖД и по стоимости, и по эффективности поездной работы. «Это выгодно и оператору: организовав регулярный сервис и получив плановую доходность, он может шлифовать детали и стремиться к росту доходности, не повышая тарифной нагрузки на клиента», — отмечает господин Гром, добавляя, что больше всего это выгодно клиенту: он получает более качественную услугу по перевозке за те же деньги.

Между тем у участников рынка есть и критические замечания к концепции ОАО РЖД. «Скорость перевозки, конечно, важный параметр, но ритмичность и стабильность доставок контейнеров гораздо важнее», — говорит сотрудник одной из операторских компаний. — А в основных целевых показателях концепции отсутствует этот параметр, равно как и целевой показатель отклонения от нормативного срока доставки», — отмечает собеседник ВГ. Ничего не сказано в документе про мероприятия, связанные с увеличением количества железнодорожных станций, открытых погрузки-разгрузки контейнеров, хотя без этого будет трудно повысить уровень контейнеризации железнодорожной погрузки, добавляет он. Учитывая то обстоятельство, что оборот контейнеров связан прежде всего с перевозкой потребительских товаров и потребности в них выше там, где высок уровень народного потребления, у экспертов вызывает сомнения целесообразность размещения крупных логистических центров, например, в Усурийске и Улан-Удэ, где проживает совсем немного людей.

При этом участники рынка советуют монополии не медлить с реализацией планов по повышению своей эффективности в этом сегменте: сегодня фрахтовые ставки на морские контейнеровозы снова стали очень низкими, что предоставляет железнодорожникам уникальный шанс перевести хотя бы часть гигантского контейнерного транзита между Азией и Европой на Транссиб. ■

В СОВРЕМЕННОЙ ЛОГИСТИКЕ ДОЛЯ КОНТЕЙНЕРОВ НЕУКЛОННО РАСТЕТ БЛАГОДАРЯ УДОБСТВУ И РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИЙ, А САМ СЕГМЕНТ ЯВЛЯЕТСЯ НАИБОЛЕЕ ДОХОДНЫМ ВИДОМ БИЗНЕСА

