

## ЛОГИСТИКА

## Временное постоаянство

В Сибири активно растет рынок складов временного хранения (СВХ). Как отмечают эксперты, причина — в активизации внешней торговли. Прежде всего речь идет об импорте потребительских товаров. Больше всего подобных складов строят в приграничных регионах — Новосибирской области, Алтайском крае.

## — сектор рынка —

Рынок услуг временного хранения в СФО растет высокими темпами. Стимулирует это, по мнению аналитика компании «Финам Менеджмент» Максима Клягина, динамичное расширение внешнеторгового товарооборота, в первую очередь за счет роста импорта потребительских товаров (в том числе на фоне либерализации таможенных барьеров в условиях присоединения к ВТО) и расширения индустрии внутренних грузоперевозок. «Ключевыми поставщиками спроса на площади временного хранения выступают оптово-розничные компании различного профиля. Согласно экспертным оценкам, совокушый фонд складов СВХ в Сибирском федеральном округе за последние два-три года вырос на 15-20% и составляет сегодня около 5% от общего объема складских площадей федерального округа», — отмечает аналитик. По оценкам господина Клягина, примерный горизонт рентабельности СВХ существенно не отличается от общих показателей складской индустрии и варьируется в диапазоне 10-20% в зависимости от различных факторов. «Рынок складов временного хранения в силу своей специфики носит преимущественно локальный характер, поэтому речь о лидерах в этом сегменте не идет. Скорее, можно говорить о сравнительно небольших в масштабах индустрии операторах, занимающих сильные позиции на местном рынке», — пояснил Максим Клягин. Размер СВХ, по его словам, зависит от конкретных условий и параметров локации. Как правило, такие склады не превышают нескольких десятков тысяч квадратных метров. Объем инвестиций, в зависимости от ключевых характеристик объектов СВХ, может варьироваться в диапазоне \$300-800 за 1 кв. м.

● **Склады временного хранения** — специально выделенные и обустроенные помещения или отдельные объекты, в которые помещаются товары и транспортные средства (на временное хранение под таможенным контролем) с момента представления таможенному органу РФ и до их выпуска. Деятельность СВХ регулируется ст. 145-156 ТК РФ и подзаконными актами, издаваемыми ГТК РФ. СВХ могут учреждаться таможенными органами РФ либо российскими юрлицами (послед-

ними — при наличии лицензии таможен РФ). Склады временного хранения могут быть открытого типа, т. е. доступными для использования любыми лицами, и закрытого, предназначенными для хранения товаров определенных лиц. СВХ, учреждаемые таможенными органами РФ, являются складами открытого типа.

Как пояснила «Б» начальница отделения по связям с общественностью Сибирского таможенного управления (СТУ) Екатерина Бондаренко, на сегодняшний день в регионе деятельности СТУ работает 88 складов временного хранения, учрежденных юридическими лицами, 23 склада временного хранения таможенных органов и четыре таможенных склада. «В настоящее время на рынке услуг СВХ в Сибирском регионе сложилась достаточно благоприятная конкурентная среда, что, в свою очередь, позволяет участникам внешней экономической деятельности выбирать места временного хранения товаров, исходя из их расположения и тарифов на предоставляемые услуги. СВХ закрытого типа в основном предназначены для хранения товаров владельца склада и не предоставляют услуг по хранению товаров третьим лицам», — подчеркнула госпожа Бондаренко.

По данным СТУ, наибольший интерес для участников внешней экономической деятельности представляют склады временного хранения, расположенные на территории таможенных органов либо в непосредственной близости от места размещения подразделения таможни. Пользуются спросом и складские терминалы, расположенные вблизи места конечного потребления товара.

Рост внешнеторгового оборота с каждым годом усиливает транспортную нагрузку на крупные российские города. Проблема решается развитием транспортно-логистической инфраструктуры, преимущественно в приграничных субъектах РФ. «В этой связи в настоящее время заинтересованными участниками внешнеэкономической деятельности проводится работа по созданию таможенно-логистических терминалов непосредственно в местах, приближенных к государственной границе РФ. Они должны включать в себя в том числе достаточные площади для осуществления временного хранения товаров и стоянки большегрузно-



Наибольший интерес для участников ВЭД представляют склады временного хранения, расположенные на территории таможенных органов

го транспорта, обеспечивающие его беспрепятственное маневрирование. Кроме того, такие склады должны быть оборудованы современной техникой, которая позволяет быстро и эффективно проводить погрузо-разгрузочные работы, досмотровым рентгеновским оборудованием, техническими средствами таможенного контроля деющихся и радиоактивных материалов, то есть соответствовать требованиям, предъявляемым таможенным законодательством», — отметила Екатерина Бондаренко.

Участники рынка, развивающие сегмент СВХ, уверены в перспективности этого направления. Как рассказала Ирина Шавшина, начальник службы по связям с общественностью компании «Аэропорт Толмачево» (Новосибирск), склад временного хранения в составе интермодального грузового терминала аэропорта Толмачево сегодня способен обрабатывать и хранить любые виды грузов, в

том числе скоропортящиеся, продукты питания, а также грузы, требующие соблюдения специальных температурных режимов. «Площадь складских помещений составляет 3,26 тыс. кв. м, полезный объем — более 3 тыс. куб. м. Площадь прилегающей открытой площадки для хранения — 516 кв. м. Услугами СВХ пользуются все грузовые авиакомпании, авиакомпания — партнеры аэропорта Толмачево, перевозчики таможенных грузов. С лета 2013 года международный аэропорт Толмачево также внедряет программу по привлечению к сотрудничеству автоперевозчиков, обслуживающих грузопотоки из-за рубежа. Это направление можно считать перспективным с учетом гибкой тарифной политики и выгодного расположения СВХ в непосредственной близости от федеральной трассы М51, на пересечении автомобильных, железнодорожных и воздушных магистралей. Такие преимущества позволяют значительно сократить сроки доставки товаров», — отметила госпожа Шавшина. Сегмент СВХ в регионах развивают компании из различных отраслей экономики. Например, в Барнауле такой склад имеет производственная

компания «Меланжист Алтай». Общая площадь склада с прилегающей к помещению территорией — 971,3 кв. м, полезный объем — 1 580 куб. м. Имеются подъездные автомобильные и железнодорожные пути.

Успешность складских терминалов временного хранения, по оценке директора логистической компании «Либерал Вэльюз» Юрия Степко, обуславливается во многом именно благоприятным географическим положением. «В настоящее время все больше и больше участников ВЭД приходит на маршрут транспортников товаров из Китая через северо-запад КНР (Урумчи, СУАР) и транзитом через территорию члена единого экономического пространства — Республики Казахстан. При этом данные компании представляют совершенно различные отрасли, от легкой промышленности и продуктов питания до машиностроения и продуктов промышленного потребления. Инвестиции в подобные объекты инфраструктуры должны подкрепляться профессиональной работой таможенного органа, на территории которого действует СВХ», — подчеркивает господин Степко.

Михаил Палочкин

## Претендент в легком весе

## — технологии —

На рынке железнодорожных грузовых перевозок давно назрела потребность повышения грузоподъемности подвижного состава. Предполагается, что инновационные вагоны позволят увеличить объемы грузоперевозок, снизив при этом профицит вагонов на сети. Но есть опасения, что рост нагрузки на рельс приведет к негативным последствиям, вплоть до поломок путей. Выходом из этой ситуации видятся вагоны с повышенной нагрузкой на ось, но с уменьшенной массой их самих. Участники рынка считают, что будущее именно за облегченными вагонами.



Производители вынуждены самостоятельно высчитывать не только параметры вагонов, но и выгоду будущего владельца

**Сдержанный оптимизм**  
Заместитель генерального директора, исполнительный директор ООО «Объединенная вагонная компания» (ОВК) Дмитрий Бовыкин сообщил, что ОВК уже сосредоточена на внедрении на рынок вагонов с повышенной осевой нагрузкой, которая позволяет увеличить грузоподъемность вагона на 6-7 т.

«Однако учитывая, что предел осевой нагрузки для сети ОАО РЖД — это 25 т на ось, мы понимаем, что в будущем потребуются провести ряд шагов по снижению массы тары вагона. Есть различные варианты решения этой инженерной задачи, в том числе с применением современных материалов. Например, работая над снижением массы тары выпускаемых на Тихвинском вагоностроительном заводе хопперов за счет использования композиционных материалов в нагрузочных люках», — рассказал менеджер ОВК.

Тем же самым инженерным вопросом занят и «Уралвагонзавод» (УВЗ).

«На IV Международном железнодорожном салоне техники и технологий Exro 1520 мы презентовали первый образец хоппера, полностью выполненного из композитных материалов. Нам удалось повысить вместительность вагона на 30%, при этом используется тележка 18-

194-1 с 25-тонной нагрузкой на ось. Однако сейчас наши специалисты ведут расчеты по сохранению экономической целесообразности для новой технологии. То есть если грузоподъемность вагона увеличивается на 30%, допустимое повышение цены на такой подвижной состав должно не выходить за рамки 10-15%. Мы рассчитываем, что в серийное производство этот вагон поступит в 2015 году», — заявил заместитель генерального директора по железнодорожной технике УВЗ Андрей Шленский.

Тем не менее операторы подвижного состава пока не готовы говорить о перспективах массовых закупок разрабатываемого продукта.

«Если быть точным, в настоящее время на рынке нет понятия облегченных полувагонов. Когда они появятся, тогда и можно будет говорить предметно. Сейчас на рынке инновационного подвижного состава есть полувагоны с повышенной нагрузкой на ось — 25 т, и в ПГК в настоящий момент прорабатывается вопрос их возможного использования. У нас уже есть 630 полувагонов такой модификации, которые задействованы на маршрутах перевозок грузов НЛМК. Действительно, их эксплуатация сейчас окупает, так как мы фактиче-

ски платим тот же тариф за перевозку и при этом ведем большие объемы груза за счет больших объемов кузова», — подчеркнул заместитель начальника департамента производственной инфраструктуры и технической политики ОАО «Первая грузовая компания» Максим Киреев.

«Инновационный подвижной состав позволит владельцам сэкономить за счет меньших расходов на обслуживание вагонов, в частности на ремонты, за счет большего срока службы таких вагонов и большей вместительности вагона. Уверен, что такие вагоны будут востребованы на рынке», — парировал руководитель департамента маркетинга и аналитических исследований Brunswick Rail Андрей Цыганов.

**Отложенный спрос**

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов подчеркивает, что вопрос увеличения нагрузки на ось более чем актуален в России. Большинство нынешних моделей вагонов были разработаны еще в прошлом веке, а с тех пор изменились и объемы перевозок, и технические нормы, и требования к подвижному составу.

«С тех пор как сегмент грузовых перевозок стал конкурентным, для грузоотправителей и операторов крайне важными стали вопросы скорейшей доставки грузов в максимально возможных объемах, и имеющийся парк вагонов постепенно пе-

рестал удовлетворять их. Кроме того, этот вопрос важен и с точки зрения ликвидации нашего отставания от других стран. Так, например, в США производятся вагоны с нагрузкой на ось 32 т, а у нас — 23,5 т. Несколько лет назад в стране были проекты по увеличению этого показателя. В частности, ОАО «Алтайвагон» заключило соглашение с американской компанией American Railcar Industries о модернизации всего производства и увеличении нагрузки на ось для своих вагонов до 25 т. Тихвинский вагоностроительный завод несколько лет назад заключил соглашение с компанией Standard Car Truck Company (Wabtec) об использовании для производства вагонов их тележки Bagbet, которая имеет большой межремонтный пробег и прочие улучшенные характеристики. Модернизация «Алтайвагона» предусматривала не просто использование новой вагонной тележки, но и создание на ее базе облегченного вагона», — отметил Дмитрий Баранов.

Советник генерального директора ОАО «Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ВНИИЖТ), дочернее предприятие ОАО РЖД) Виктор Богданов уверен, что выход такой продукции на сеть будет выгоден для всех участников перевозочного процесса.

«Разработка по снижению массы вагона перспективна — тут двух мнений просто быть не может, ведь на тару, как и на перевозимый груз, также расходуется электроэнергия или дизтопливо. В настоящее время ВНИИЖТ готовит программу повышения веса поезда, и в этом документе изначально будет заложено снижение массы тары. Существует мнение, что со снижением массы вагона может быть утрачена его надежность. Но это, скорее всего, проблема надуманная — нормы прочности и безопасности никто не отменял, понижать их тоже, разумеется, никто не будет, и новые вагоны перед выходом на сеть пройдут все необходимые испытания», — подчеркнул Виктор Богданов.

Эксперт предлагает производителям не забывать о ценовом

факторе: использование композитных материалов сделает вагон более дорогим, но повышение стоимости должно оставаться в рамках разумного. Чтобы в конечном итоге он был экономически более выгодным с точки зрения грузоподъемности и смог выигрывать конкуренцию у аналогов предыдущего поколения. По оценке Виктора Богданова, с учетом времени на разработку, все необходимые испытания, а также окончательную доводку продукции облегченные вагоны с повышенной грузоподъемностью смогут полноценно выйти на сеть в ближайшие три-четыре года.

По мнению эксперта-аналитика отдела исследования транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Георгия Зобова, несмотря на перспективность облегченных вагонов, в первое время после появления такой продукции на рынке своеобразного бума продаж, скорее всего, не произойдет.

«По заявлениям руководителя ОАО РЖД, на сегодняшний день инфраструктура готова принять инновационные вагоны на сеть. Но следует отметить, что не все искусственные сооружения железнодорожного комплекса способны пропускать вагоны с повышенной грузоподъемностью. В то же время система ремонта пока не готова к обслуживанию данного типа вагонов, только ОАО «Вагонная ремонтная компания — 2» заявляет о готовности обслуживать данный подвижной состав. Что существенно ограничивает возможности оператора по выбору ремонтного предприятия. По классическим грузовым вагонам накоплен огромный опыт эксплуатации и ремонта, что еще больше усиливает нежелание операторов переходить на новый вид продукции без определенных стимулов», — считает Георгий Зобов.

По словам представителя ИПЕМ, на фоне профицита парка грузовых вагонов в ближайшее время спрос на инновационную продукцию будет невелик, а что касается спроса на зарубежных рынках, то он будет формироваться за счет стран СНГ.

Константин Мозговой

## Ставка на «завтра»

## — грузоперевозки —

«Федеральная служба по тарифам отменила льготные тарифы с 1001-го километра. На смену им пришел понижающий коэффициент 0,3 начиная с двухтысячного километра. Причем это будет распространяться на все регионы и направления — хоть из Сибири, хоть в Сибирь. Все это приводит к тому, что алтайские зернопереработчики не могут конкурировать в поставках на дальние расстояния. Нам постепенно выдавливают с рынков Дальнего Востока, Поволжья, Урала, Европейской России», — сетует генеральный директор компании «Мельник» Александр Бедарев. С ним соглашается председатель совета директоров объединения зерноперерабатывающих предприятий «Грана-Алтай» Сергей Маслов: «Одна из основных проблем зернопереработчиков — высокая стоимость железнодорожных перевозок. Они у нас самые дорогие в мире. Ненасытные аппетиты железнодорожников ставят на колени различные отрасли реального сектора экономики. Сегодня тонна муки стоит 12 тыс. руб. А ее перевозка до европейской части России — 2 тыс. руб., на Дальний Восток — 3 тыс. руб. Это слишком много, затраты на логистику необходимо снизить в несколько раз. Конечно, сейчас ввели льготы на перевозку муки, но они действуют лишь с двухтысячного километра и существенно не влияют на экономику наших предприятий».

Иначе ситуацию видит альтернативные перевозчики. Оценивая официальную статистику РЖД, в будущем они тем не менее смотрят с оптимизмом и о сокращении объемов грузопотока предпочитают не говорить. Напротив, отмечают «положительную динамику рынка в 2013 году». «Приоритетным сегментом рынка Западной Сибири является перевозка каменного угля и черных металлов. Угольная промышленность в регионе растет, и заявленная база на перевозку грузов этой отрасли увеличивается. Кузбасс, как главный угледобывающий регион России, становится основным полигоном для отработки новейших мировых технологий в отрасли. Перевозка цемента, химического и промышленного сырья остается стабильной по сравнению с прошлыми годами», — отметил директор новосибирского филиала «Федеральной грузовой компании» Сергей Тевс.

По мнению Дмитрия Баранова, пока в экономике нет сигналов, которые можно было бы трактовать как окончание или хотя бы замедление стагнации, а это значит, что в целом ситуация с погрузкой на сети железных дорог до конца года вряд ли изменится. «Возможно, что дальнейшего резкого падения объемов перевозки и грузооборота не будет, но плавное снижение может продолжиться. Вместе с тем если осенне-зимний период в СФО будет очень холодным, то можно ожидать увеличения перевозки энергоносителей, и в первую очередь угля и нефтепродуктов. Это, в свою очередь, может способствовать частично улучшению показателей работы железных дорог и немного исправит их годовую статистику», — прогнозирует Дмитрий Баранов.

Михаил Палочкин