



ОЛЬГА ГОПКАЛО
ООО «Морстройтехнология»,
ведущий специалист, к.с.н.

ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

МОРЕ — ДВИГАТЕЛЬ ТОРГОВЛИ

Стремление перемещать грузы в таре возникло, пожалуй, еще в первобытные времена, однако в более привычном для современного человека виде контейнерные перевозки зародились в середине XX века.

Днем рождения контейнерных перевозок считается 26 апреля 1956 года, когда американец Мальком Маклин отправил морем первую партию алюминиевых контейнеров на судне Ideal-X.

Именно на море идея контейнеризации получила максимальное воплощение, чему в немалой степени способствовал процесс глобализации. С 1986 по 2013 год контейнерный грузооборот портов мира вырос почти в 10 раз — до более чем 600 млн TEU¹. Объем мировых перевозок в 2013 году составил около 181,8 млн TEU² (при этом каждый контейнер перегружался в порту 2 или более раз).

В начале 2000-х годов по мере роста экспортных доходов страны рос спрос на импортные товары, перевозимые преимущественно в контейнерах.

После распада СССР Россия имела ограниченные мощности для перевалки контейнеров, и грузы приходили транзитом через терминалы Прибалтики и Финляндии. Контейнерный грузооборот российских портов в 2000 году составил 439 тыс. TEU.

На этом фоне оказались востребованы контейнерные мощности в российских портах, ко-

торые создавались в основном силами российских транспортных холдингов (Национальная контейнерная компания, «Северстальтранс/Н-Транс» (впоследствии Global Ports), группа «Дело», FESCO).

В это же время начинают формироваться ключевые игроки контейнерного рынка — крупнейшие российские транспортные холдинги, занимающиеся контейнерными перевозками и управлением морскими контейнерными терминалами, с созданием альянсов, разделением мощностей и последующей консолидацией. Обратной стороной этого процесса стал передел рынка всех портовых активов, в рамках которого непрофильные для контейнерного рынка активы были переданы другим заинтересованным сторонам — экспортерам и грузовладельцам.

Так, в 1998 году началась модернизация контейнерного терминала в третьем грузовом районе порта Санкт-Петербурга, для чего было создано ЗАО «Первый контейнерный терминал». В 2002 году началось репрофилирование мощностей ОАО «Петролеспорт». В 2008–2011 годах на месте мощностей для перевалки генеральных грузов и угля в четвертом грузовом районе порта Санкт-Петербурга было создано ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург». В 2007 году началось строительство Усть-Лужского контейнерного терминала, первая очередь которого была введена в эксплуатацию в 2012 году.

Контейнерный терминал ОАО «Новорослесэкспорт» начал свою работу в 1999 году. В 2004 году начал работу контейнерный терминал на базе ОАО «Новороссийское узловое транспортно-экспедиционное предприятие» (НУТЭП). Продолжил работу с контейнерами ОАО «Новороссийский морской торговый порт».

¹ TEU — двадцатифутовый эквивалент (от англ. twenty-foot equivalent unit) — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Основана на объеме 20-футового (6,1 м) интермодального ISO-контейнера.

² Источник: ОАО «Трансконтейнер», Drewry.

В 2004 году на базе контейнерного терминала порта «Восточный» было создано ООО «Восточная стивидорная компания», долю в терминале приобрели структуры группы Global Ports. С начала 2000-х годов работает контейнерный терминал в порту Владивосток.

Контейнерный грузооборот российских портов с 2000 по 2013 год вырос в 11 раз. Аналогичным образом выросли и мощности контейнерных терминалов. Но развитие на этом не остановилось — крупнейшие контейнерные терминалы страны и далее планируют наращивать свои мощности.

Согласно программе развития, ЗАО «ПКТ» предусматривает в ближайшее время увеличить мощности с 1350 до 1600 тыс. TEU, ОАО «Петролеспорт» — с 1200 до 1500 тыс. TEU, ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» — с 500 до 1500 тыс. TEU, ООО «Моби Дик» — с 250 до 370 тыс. TEU. Строится порт Бронка с мощностью контейнерного терминала до 1400 тыс. TEU на полное развитие.

Возможно также расширение мощностей ОАО «Усть-Лужский контейнерный терминал» с 440 до 2600 тыс. TEU на полное развитие.

Были заявлены планы ООО «Балтийской стивидорной компании» (Калининград) по увеличению мощностей с 200 до 468 тыс. TEU. Заявлено также о планах строительства контейнерного терминала для ЗАО «Автотор» в Калининграде мощностью до 800 тыс. TEU.

В Новороссийске все крупнейшие игроки рынка также имеют планы по увеличению мощностей разной вероятности реализации. ОАО «Новорослесэкспорт» планирует увеличить мощность контейнерного терминала с 350 до 500 тыс. TEU, ОАО «НУТЭП» — с 350 до 600 тыс. TEU (к 2015 г.), ОАО «НМТП» — со 170 до 700 тыс. TEU к 2018 году (или позже).

Нельзя не отметить один из крупнейших проектов последнего времени — сухогрузный район порта Тамань. В порту планируется строительство контейнерных терминалов общей мощностью около 2 млн TEU, возможные инвесторы — UCL Port и Global Ports (Национальная контейнерная компания).

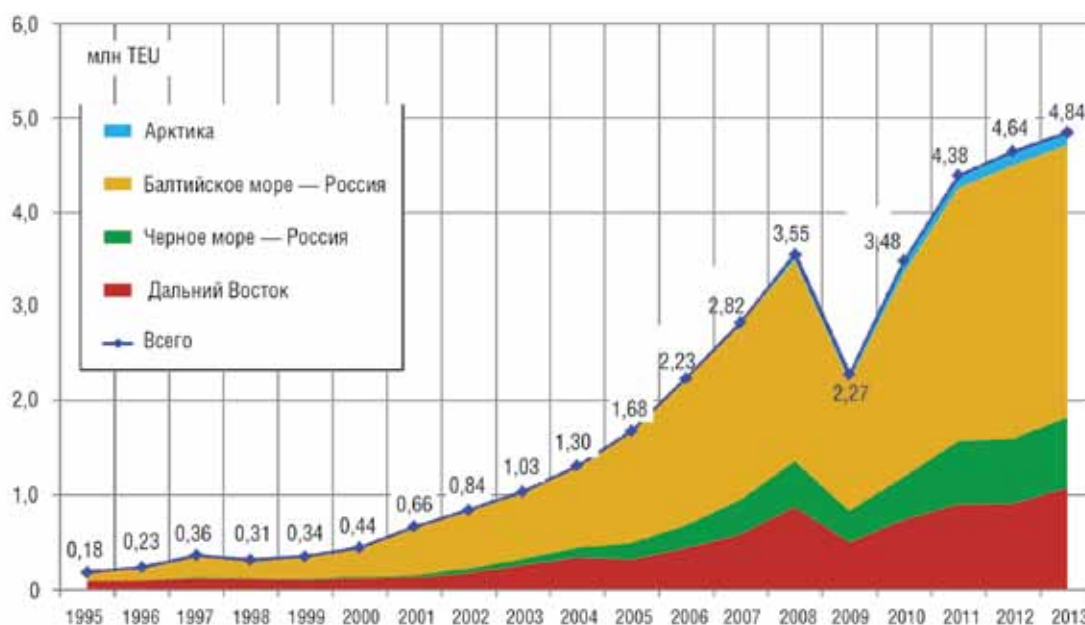
На Дальнем Востоке ООО «Восточная стивидорная компания» планирует увеличение мощностей вплоть до 2 млн TEU, в порту Владивосток мощность контейнерного терминала планируется увеличить с 500 до 650 тыс. TEU.

Таким образом, если бы все эти заявленные планы были реализованы, мощность контейнерных терминалов страны увеличилась бы почти в 2 раза — примерно до 11–12 млн TEU к 2020 году. Очевидно, не все эти проекты будут реализованы в тех масштабах, о которых заявлено, как из-за сложности реализации, так и в силу несоответствия этих планов рыночной конъюнктуре.

Тем не менее сложившуюся ситуацию уже можно охарактеризовать как профицит контейнерных мощностей, который будет усиливаться в будущем. По всей видимости, это приведет к усилению конкуренции в контейнерном сегменте и реструктуризации планов развития игроков контейнерного рынка.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Автомобильный сегмент рынка контейнерных перевозок самый открытый для появления новых игроков, но наиболее закрытый информационно. Ни в какой статистике не учитываются внутренние перевозки, и лишь по данным морских портов можно судить о том, сколько контейнеров вывозится (или ввозит-



← Рисунок 1
Динамика грузооборота
контейнерных грузов
в российских портах,
млн TEU



ся). Рынок этот немал — по итогам 2013 года около 3,4 млн TEU.

Примерно такой же (или больший) объем контейнеров был затарен и погружен на автотранспорт на контейнерных терминалах внутри страны.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В советский период активное применение контейнеров в железнодорожных перевозках началось после Великой Отечественной войны. Однако поначалу большая часть перевозок осуществлялась в среднетоннажных контейнерах — 3 и 5 т, и лишь затем к ним добавились более привычные на сегодняшний день контейнеры по 20 и 30 т (20- и 40-футовые).

Однако по ряду причин инфраструктура для контейнерных перевозок, активно создававшаяся в советское время наряду с железнодорожной инфраструктурой, оказалась не приспособленной к масштабному развитию перевозок в крупнотоннажных контейнерах.

Станции проектировались под иной грузооборот (структуру грузов), на большинстве из них не предусматривались контейнерные площадки достаточной вместимости. Поскольку изначально не везде были заложены возможности дальнейшего развития площадок, на многих станциях, особенно в крупных городах, их дальнейшее развитие стало затруднительным из-за территориальных ограничений.

Для обслуживания контейнерных поездов требуются пути длиной не менее 850 м (соответствуют 57 условным вагонам), а современный уровень развития станций и подъездных путей необщего пользования далеко не всегда (а точнее, довольно редко) это позволяет.

Советская система контейнерных перевозок работала иначе. Скорость и регулярность перевозок, характерные для современных линейных сервисов, тогда не являлись приоритетом. Контейнерные поезда надолго задерживались в пути, останавливались на сортировочных станциях. Большую часть контейнерного парка МПС составляли мало- и среднетоннажные контейнеры. Перевозки морскими крупнотоннажными контейнерами в советское время велись в незначительном объеме.

Первые отправки контейнерных поездов с крупнотоннажными контейнерами состоялись в 1971 году. В 1972 году к тестовому маршруту Москва–Ленинград были добавлены еще два: Москва–Харьков и Москва–Рига. Однако массового распространения контейнерные поезда так и не получили.

В результате контейнерные площадки стали создаваться на подъездных путях ор-

ганизаций. Этому способствовало и то, что деятельность некоторых традиционных грузополучателей (различных производств) в новых рыночных условиях сокращалась, освобождая инфраструктурные резервы.

Этот исторический экскурс позволяет понять одну из ключевых проблем российского контейнерного рынка — недостаточность инфраструктуры и имеющиеся ограничения по ее развитию. Перспективы железнодорожных контейнерных перевозок связаны со строительством новых терминалов и площадок.

НАПРАВЛЕНИЯ И ДИНАМИКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

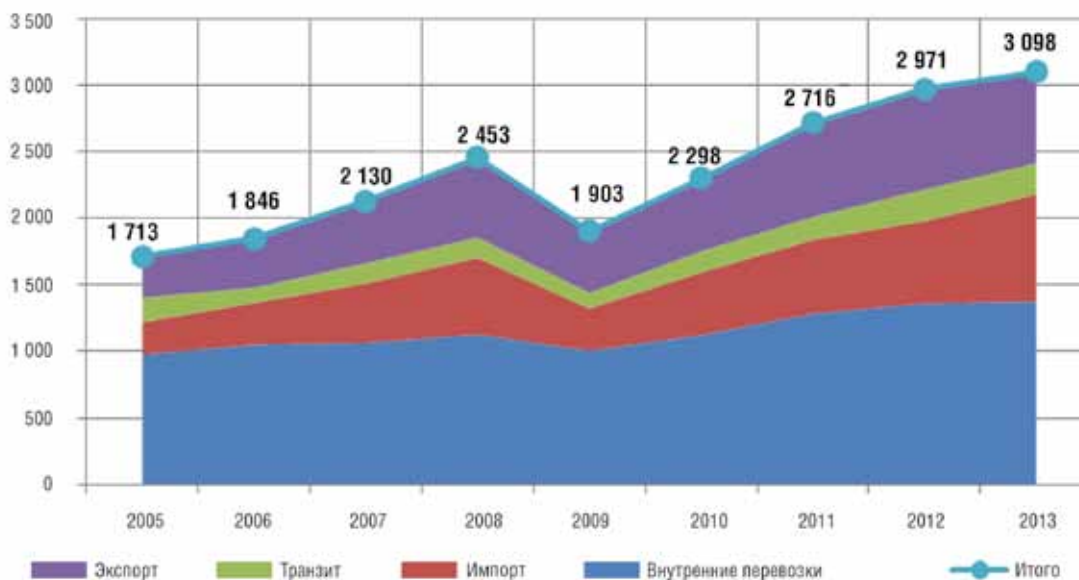
Основу железнодорожных контейнерных перевозок (речь идет о крупнотоннажных контейнерах) составляют внутрироссийские перевозки — 1374 тыс. TEU в 2013 году. За 9 лет, с 2005 по 2013 год, их объем вырос на 41%, или почти на 400 тыс. TEU. Около 8% всех внутрироссийских перевозок осуществляется в направлении морских портов для дальнейшей отправки морским транспортом (в каботаже) или принятия груза с моря. В последние годы количество отправок выросло, с 2005 по 2013 год — примерно на 90%.

Второй по объему сегмент перевозок — это импорт. С 2005 по 2013 год железнодорожные перевозки в импорте выросли более чем в 3 раза — до 804 тыс. TEU. Около половины импортных грузов прибывают на морские суда и перегружаются на железную дорогу, еще 45% движутся через сухопутные погранпереходы. За последние 5 лет перевозки из морских портов выросли в 2,8 раза, через погранпереходы — в 2,3 раза.

Экспортный сегмент в 2013 году составил 685 тыс. TEU, с 2005 по 2013 год объем перевозок вырос в 2,6 раза, или почти на 500 тыс. TEU. В 2009–2013 годах экспорт в направлении морских портов вырос в 2,8 раз, а в направлении погранпереходов — на 46%.

Транзит в общем объеме железнодорожных контейнерных перевозок составляет менее 8%, или 235 тыс. TEU. Из них около 40% перевозок осуществляется в направлении морских портов. Еще в 2009 году транзит через морские порты практически отсутствовал. Транзит через железнодорожные погранпереходы в 2009–2013 годах вырос на 20%.

За последние 9 лет (2005–2013 гг.) основной прирост происходил за счет внешнеэкономических перевозок, причем экспорт и импорт в сообщении с морскими портами росли опережающими темпами. Несмотря на то что в абсолютном измерении внутренний рынок железнодорожных контейнерных перевозок доминирует, можно сказать, что развитие мор-



← Рисунок 2
Динамика объемов железнодорожных контейнерных перевозок, в тыс. TEU



↑ Рисунок 3
Структура грузопотоков российского рынка контейнерных железнодорожных перевозок в 2013 г.

ских контейнерных перевозок стало стимулом и для внутрироссийского рынка, и это справедливо в отношении как железнодорожных, так и автомобильных контейнерных перевозок.

Рост перевалки контейнеров в морских портах способствовал концентрации грузопотоков и более массовому развитию технологии ускоренных контейнерных поездов (УКП). В основном контейнерные поезда изначально создавались в привязке к консолидированным внешнеэкономическим грузопотокам.

Кроме того, в силу особенностей российской географии ускоренные контейнерные

поезда получили масштабное развитие на Транссибирской магистрали, особенно заметное в последние годы. В 2013 году по Транссибу в составе контейнерных поездов перевезено 571,6 тыс. TEU, что на 39,9% выше показателя 2012 года³. Для сравнения, в 2002 году, по данным ОАО «ТрансКонтейнер», объем перевозок в УКП по всей России составлял 165 тыс. TEU.

³ Источник: Координационный совет по Транссибирским перевозкам // Россия прощита Транссибом. Магистраль объединяет западные и восточные регионы страны. <http://www.rg.ru/2014/08/01/transsib.html>.



В 2009 году была начата работа по введению транспортного продукта «Транссиб за 7 суток». Основной целью реализации данного проекта изначально являлось увеличение экспорта транспортных услуг. Однако пока что наибольшую пользу от этого проекта получили российские клиенты — объемы перевозок в сообщении с морскими портами превышают транзит. Общее количество маршрутов контейнерных поездов превышает 30.

По данным ОАО «РЖД», в 2013 году маршрутная скорость поездов в рамках проекта «Транссиб за 7 суток» составила 1051 км/сутки. Для сравнения, средняя маршрутная скорость следования ускоренных контейнерных поездов по сети — 861 км/сутки.

Препятствием для развития контейнерных перевозок, по данным ОАО «РЖД», является отсутствие вагонов со скоростью курсирования 100 км/ч, ограничение скорости в кривых для порожних вагонов, а также ограниченный полигон (всего 7%) с допустимыми скоростями движения 90 км/ч и более.

Плохо сочетаются ускоренные контейнерные поезда и со скоростным пассажирским движением, по крайней мере при имеющемся развитии инфраструктуры. Для организации ускоренных контейнерных поездов необходимо, чтобы поезд без остановок проходил по главному пути. На одном из самых важных направлений (Санкт-Петербург–Москва) благодаря развитию скоростного пассажирского движения возможности организации УКП практически исчерпаны.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ

Перспективы развития железнодорожных контейнерных терминалов определяются динамикой перевозок по направлениям и структурой по видам грузов, характеристиками грузоотправителей.

В экспортном сообщении до 80% перевозок составляют 4 основные товарные группы: бумага (30%), химикаты (18%), цветные и черные металлы (17%), лесоматериалы (14%). Контейнеризация этих грузов во многом вызвана спецификой действующей системы тарифообразования ОАО «РЖД», при которой перевозка этих грузов в контейнерах становится предпочтительной. Отгрузка продукции осуществляется, как правило, с собственных подъездных путей предприятий-производителей. Промышленные предприятия представляют собой весомый сегмент операторов и собственников контейнерных терминалов в России. Следует оговориться, что указанная номенклатура грузов успешно перевозится во внутривосском сообщении.

В импортном направлении около 80% перевозок составляют следующие 4 категории: автокомплектующие (38%), потребительские товары (16%), метизы (12%), химикаты (12%). В первом случае получателями грузов являются автопроизводители, имеющие собственные терминалы, которые могут находиться в оперативном управлении логистических операторов. Так, например, концерн

Рисунок 4
Схема расположения
ключевых точек роста
железнодорожных
контейнерных
терминалов в РФ
↓



Volkswagen принимает автокомплекующие на станции Перспективная. Что касается остальных категорий грузов, их получателями, как правило, являются торговые организации, не имеющие собственных железнодорожных контейнерных площадок и пользующиеся услугами других операторов.

Номенклатура перевозок во внутреннем сообщении гораздо более разнородна; перевозки осуществляются преимущественно с использованием терминалов операторов, причем крупнейшим из них является ОАО «ТрансКонтейнер».

Безусловным лидером по числу контейнерных терминалов является Москва (с близлежащими регионами) как крупнейший центр потребления и дистрибуции.

Санкт-Петербург как крупный потребительский центр, морской порт и точка размещения автосборочных производств также аккумулирует контейнерные грузопотоки.

Контейнерные перевозки в сообщении с Уралом и Сибирью большей частью осуществляются по железной дороге. Города-миллионники, расположенные по ходу Транссибирской магистрали, являются центрами роста контейнерных мощностей.

Еще одна зона развития — на погранпереходах с Китаем (Забайкальск) и вблизи от границы России с Казахстаном. Казахстан активно развивает транзитные контейнерные перевозки, в том числе на этот грузопоток ориентированы транспортно-логистические центры в Челябинске и Самаре.

Точкой роста контейнерных перевозок являются также автосборочные производства (автокомплекующие составляют 38% импортных контейнерных перевозок) в России — Санкт-Петербург, Калуга, Калининград и т.д.

Традиционно контейнерные перевозки в большом объеме ведутся для снабжения труднодоступных регионов, в том числе для последующей перевалки на речной транспорт. По сей день в этих перевозках часто задействованы мало- и среднетоннажные контейнеры, однако возрастает объем перевозок крупнотоннажными. Наряду с нуждами снабжения регионов импульс этим перевозкам дает развитие нефтегазовых проектов, для которых необходим завоз материалов и оборудования, а также вывоз нефтеналивных грузов в танк-контейнерах (например, со станции Нягань).

Дальнейший потенциал развития контейнерных терминалов связан с ростом и модернизацией мощностей на указанных ключевых направлениях перевозок.

Помимо этого, перспективным направлением может стать развитие контейнерных терминалов для обслуживания действующих и перспективных нефтехимических кластеров в Тобольске, Томске, Уфе, Самаре и др.

В условиях мировой рецессии, сворачивания глобализации именно внутренние перевозки могут стать резервом роста для контейнерного рынка, тем более это актуально для такой протяженной страны, как Россия.

KNAPP

knapp.com

делаем сложное
простым

поставщик решений

Мы создаем надежные логистические системы. Многочисленные отзывы и рекомендации подтверждают лидерство KNAPP в сфере реализации эффективных интралогистических проектов. Профессионализм и использование самых современных технологий - составляющие, которым можно доверять.



фармацевтика | косметика | офисные товары | general retail | табачные изделия | аудио и видео | fashion

ООО "КНАПП" | пр. Андропова 18 | корп. 6 | 115432 Москва | Российская Федерация | Тел.: (+7) (499) 418-01-06 | sales.ru@knapp.com