

Кому контейнер по плечу?

Ни для кого не секрет, что основной объем грузов между Китаем и ЕС перевозится по воде. Однако новые возможности и требования времени заставляют грузовладельцев выбирать более быстрые способы доставки. В итоге в борьбу за контейнерные грузы активно включились авиаперевозчики. Страны, по которым проходят сухопутные коридоры, тоже не теряют надежды на транзит.

Море вне конкуренции

За последние годы судоводные компании сильно снизили ставки на океанские перевозки контейнеров (deep sea). Выбирая тот или иной вид транспорта или маршрут, грузовладелец обычно

Помимо предсказуемости и цикличности работы, у морского способа доставки есть еще одно ключевое преимущество. «Объемы тоннажа на данном маршруте существенно выше предлагаемых другими видами транспорта», – добавляет

Выбирая тот или иной вид транспорта или маршрут, грузовладелец обычно руководствуется двумя основными критериями: стоимостью перевозки и сроком доставки

руководствуется двумя основными критериями: стоимостью перевозки и сроком доставки. Выиграть конкуренцию у deep sea за счет цены проблематично, зато клиента можно привлечь скоростью доставки и качественным сервисом. По словам исполнительного директора логистической компании Nawinia Rus Олега Урвана, морские перевозчики остаются лидерами в сегменте доставок из Китая в страны ЕС именно из-за относительно низкой себестоимости перевозки за единицу груза. «К тому же контейнерные линии имеют четкое расписание, которое в значительной мере выдерживается, поэтому можно заранее планировать перевозки, по мере готовности груза на фабрике в Китае», – добавляет он.

руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic Дмитрий Суховерша.

Вместительность современных контейнеровозов в разы превышает те объемы, которые способны перевозить другие виды транспорта. «Один современный океанский контейнеровоз водоизмещением 100–150 тыс. т может перевозить 10–15 тыс. TEU (это 5–7,5 тыс. 40-футовых контейнеров). В то время как один контейнерный поезд может доставить только 60–70 ед., а максимальная грузоподъемность большого авиалайнера класса Boeing 747 или Ан-124 «Руслан» – всего 120–130 т. Таким образом, другие способы транспортировки могут конкурировать с deep sea только при не-

обходимости сокращения сроков доставки груза», – приводит пример руководитель отдела интермодальных перевозок Itella в России Алексей Подчуфаров.

Дорого, но быстро

Авиаперевозки, понятно, самые дорогие. Почему же клиенты выбирают их все чаще? О. Урван считает, что такой способ подходит только для дорогих и срочных грузов, а также специфических, например электроники (телефонов, компьютеров, различных электронных компонентов и т. п.). При доставке таких товаров, по словам Д. Суховерши, удорожание транспортировки 1 кг незначительно по сравнению со стоимостью самой продукции. «Так, к примеру, повышение стоимости перевозки одного смартфона из стран АТР в Европу на \$3–5 несущественно скажется на его стоимости для конечного покупателя, в то время как удорожание любого дешевого товара сегмента FMCG на эту же сумму сделает его неконкурентоспособным», – поясняет эксперт.

В пользу авиасообщения говорит также такой критерий, как точность и сохранность грузов. «Безусловно, сегодня срок доставки стал определяющим и для некоторых товаров с высокой стоимостью и маленьким весом доставка за 1 день на самолете становится более выгодной и безопасной, чем отправление судном или поездом. Например, когда производитель объявляет об одновременном старте продаж новых моделей телефонов во всех странах, сроки в 40 дней на корабле или 15 дней на поезде и угроза срыва поставок могут оказать очень негативное влияние на объемы продаж. Доставку скоропортящихся свежих продуктов для ресторанов также невозможно осуществить с помощью судов и поездов», – отмечает генеральный директор ПАО «ТрансФин-М» Дмитрий Зотов.

Кроме скорости и сохранности, бесспорным преимуществом контейнерных авиаперевозок является и то, что для них не существует географических преград. Надежность авиаперевозок – одно из их несомненных достоинств, поскольку совершить попытку хищения ценностей на высоте нескольких тысяч метров пока достаточно сложно. Но главное преимущество в том, что оформлять таможенные документы придется лишь в стране-отправителе и стране-получателе,

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



Виктор Борцов,
ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ПЕРЕВОЗОК МЕЛКИХ ПАРТИЙ ГРУЗОВ
АО «РЖД Логистика»

– Сейчас ожидания европейского клиента по срокам доставки составляют 5–15 дней. Железная дорога пока может обеспечить 10–15 дней. Самолетом груз доставляется в среднем за 3 дня, но это существенно дороже. И если клиенту предложить выбор, то он вполне может предпочесть второй вариант. Конечно, в авиалайнере удобнее поддерживать температурный режим, так как конструкцией предусмотрен тепловой контур. Нам же для этого нужно использовать специализированное оборудование – рефрижераторные контейнеры. Однако не будем забывать еще об одной немаловажной детали. Авиатранспорт сегодня, конечно, самый грязный с точки зрения экологии. И если мы говорим о необходимости задумываться о безопасном будущем, о том, как будут жить следующие поколения, то самым экологичным видом транспорта следует признать железную дорогу. Кстати, передовые мировые компании обращают на это пристальное внимание. Например, IKEA не так давно заявила о планах по переходу на доставку железнодорожным транспортом именно по этой причине. Кроме того, усиливает позиции железной дороги перевозка в почтово-багажных вагонах, которая дает возможность доставить товар на 20–30% быстрее, чем даже ускоренным контейнерным поездом. При этом на сегодняшний день уже возможно создание отдельных международных почтово-багажных поездов. Таким образом, объем и структура современных грузов электронной торговли вполне может гарантировать регулярную заполняемость таких поездов. Так что я уверен, что железная дорога еще поборется за товары электронной торговли.

авиадоставка карго из Китая или другой страны освобождает от необходимости проходить таможенный контроль на границе каждого государства, через которые проходит маршрут наземных видов транспорта или морского при мульти-модальной доставке. По мнению экспертов, в том числе по этой причине спрос на авиадоставку растет, притом что, по словам А. Подчуфарова, никакого существенного снижения тарифов на авиаперевозки из АТР в ЕС или Россию сейчас не наблюдается, зато есть неподдельный интерес к срочным грузам. «Особенно это касается конца календарного года, когда необходимо закрывать контракты и перевозить больше товаров, пользующихся в предновогодний период повышенным спросом», – подчеркивает он.

Но уже по итогам 10 месяцев 2017 года российскими авиаперевозчиками, по данным Федерального агентства воздушного транспорта, была доставлена 921 тыс. т грузов и почты, что на 18,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Основная их доля была перевезена в международном сообщении – 690,8 тыс. т (+23%). При этом между Россией и странами СНГ проследовало всего лишь 23,1 тыс. т (+19,4%). Во внутреннем сообщении – 230,2 тыс. т (+6,6%).

По суше надежнее?

О. Урван считает, что в сегменте железнодорожных перевозок конкурентной может быть только доставка ускоренными контейнерными поездами. Сегодня средняя маршрутная скорость обычного контейнерного поезда приближается к 1 тыс. км/сут., тогда как 10 лет назад она была в 2 раза меньше. А если взять транспортный продукт «Трансбиз за 7 суток», то скорость еще выше – по последним данным, 1220 км/сут. Этого удалось достичь за счет минимизации простоев, организации сообщения строго по ниткам графика и поддержания высокой маршрутной скорости. Снижается не только время нахождения груза в пути, но и продолжительность всех сопутствующих процедур. Формирование и отправление организованных контейнерных поездов позволяет значительно сократить время доставки грузов.

Структура перевозимых грузов в контейнерах по сети ОАО «РЖД» за 11 месяцев 2017 г., тыс. TEU



Источник: ОАО «РЖД»

Помимо данного сервиса, у железной дороги есть еще одно преимущество: номенклатура грузов, допустимых к перевозке по сети, намного шире, чем при авиадоставке. «Потребительский рынок требует от про-

В сегменте железнодорожных перевозок конкурентной может быть только доставка ускоренными контейнерными поездами

изводителей маленьких сроков доставки, и здесь грузовое авиасообщение является важным элементом. Промышленные товары имеют меньшие требования к скорости поставок и выбирают идеальное для себя сочетание срока и стоимости перевозки. Именно эту номенклатуру железная дорога может перехватить у морского транспорта», – прогнозирует Д. Зотов.

Железнодорожные перевозки могли бы конкурировать с морскими, но на те-

кущем этапе, по мнению Д. Суховерши, инфраструктуре не хватает пропускных мощностей. Также эксперты отмечают, что фактическому развитию рынка контейнерных железнодорожных перевозок препятствует дефицит парка, в частности, фитинговых платформ. Те, что используются, находятся в очень плохом техническом состоянии. Кроме того, не в пользу железной дороги играет весьма специфическое тарифное регулирование. Несмотря на скидки и преференции, которые внедряет ОАО «РЖД» для стимулирования контейнерных перевозок по сети, транспортно-логистические компании заявляют, что порой в хитросплетениях ставок и документов сложно разобраться. К тому же железнодорожный транспорт и автомобильный, осуществляя основные сухопутные перевозки контейнерных грузов, по сути, работают в едином рыночном пространстве, конкурируя за одну и ту же грузовую базу. Поскольку тариф на автомобильные перевозки контейнеров договорный, железная дорога проигрывает в гибкости цен и подходах к клиенту. Однако на данный момент полноценного соглашения о международных автомобильных перевозках между Россией и Китаем нет. «Поэтому из этой страны они осуществляют только с приграничных терминалов с дополнительным перегрузом, что влечет за собой удорожание доставки», – подчеркивает эксперт.

Перевозки грузов в контейнерах по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщений за 11 месяцев 2017 г. по сравнению с аналогичным периодом 2016 г., тыс. груженых TEU, %



Источник: ОАО «РЖД»

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



АЛЕКСЕЙ КИЧАТОВ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КУРЬЕРСКОЙ
КОМПАНИИ CITY EXPRESS

– Морским способом из Китая до Владивостока груз будет идти в среднем 7 дней, до черноморских портов – 25 дней, до Санкт-Петербурга – до 45. Такие сроки невыгодны китайским онлайн-ритейлерам, стремящимся

завоевать российский рынок и конкурирующим с российскими интернет-магазинами. Одна из крупнейших китайских торговых площадок AliExpress с 11 ноября этого года гарантировала снизить максимальный срок доставки товаров в Россию с 45 до 10 дней. При этом уже сегодня 85% почтовых отправок из Китая, в том числе товаров из интернет-магазинов, доставляется в Россию авиационным транспортом, 10% – автомобильным и всего 5% приходится на железную дорогу. Транспортировка грузов по железной дороге обходится в среднем в 2,5 раза дешевле авиаперевозки. Однако есть и ряд проблем: железнодорожные перевозки жестко привязаны к конкретному маршруту, многие отдаленные населенные пункты в России не имеют подъездных путей, наши специалисты сталкиваются с тем, что между двумя городами, расположенными недалеко друг от друга, не существует прямого сообщения. Все это существенно увеличивает сроки и осложняет планирование поставок. Также необходимо нести дополнительные расходы, связанные с погрузкой, разгрузкой и даже перегрузкой товара, ведь ширина колеи в России и Китае разная. Однако главной проблемой железнодорожного транспорта остаются долгие сроки доставки. В перспективе «Почта России» и ОАО «РЖД» обещают решить как раз эту проблему: по проекту сроки следования почтового поезда из Пекина в Москву составят 6 дней, в то время как сегодня они варьируются от 14 до 30. Таким образом, за счет сокращения первого этапа доставки «Почта России» сделает более быстрой транспортировку китайских товаров в отдаленные населенные пункты.



СЕРГЕЙ МАКСИМОВ,
ПРЕЗИДЕНТ СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ,
ЭКСПЕДИТОРОВ
И ЛОГИСТОВ СИБИРИ

– Сегодня при осуществлении перевозок для интернет-торговли к оператору предъявляется ряд требований. В первую очередь – обеспечение высокого уровня сервиса, в том числе по логистическим принципам «от двери до двери» и «точно в срок». Важную роль также играет скорость доставки, поэтому основная масса грузов доставляется авиационным транспортом. При этом возникает проблема с обеспечением последней мили, особенно в регионах Сибири, где слабо развита грузовая региональная авиация, поэтому необходима стыковка авиационного и автомобильного транспорта. Морская перевозка подходит для массовых товаров, которые не привязаны к срокам доставки. Автомобильный и железнодорожный транспорт достаточно эффективно конкурируют с морским, когда осуществляются поставки грузов с трансграничных территорий или в целом расстояние не превышает 3–4 тыс. км. Например, из восточных и северных регионов Китая в Новосибирск транзитом через Казахстан или из Северного и Северо-Восточного Китая в Новосибирск через Забайкальск или транзитом через Монголию. Большой поток сборных, почтовых грузов идет автомобильным транспортом из восточных регионов Китая в Новосибирск и другие регионы Сибири транзитом через Казахстан. Конкуренентоспособной альтернативой для железной дороги могли бы стать перевозки данных грузов почтово-багажными вагонами. Сборка в контейнеры и дальнейшая отправка по сети не позволят конкурировать с автомобильным транспортом, а вот при перевозке почтовыми вагонами – да. По инициативе Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири правительством Новосибирской области создана рабочая группа по проработке вопроса организации пассажирско-почтово-багажного поезда по маршруту Урумчи – Казахстан – Новосибирск. Поезд формируется из пассажирских и почтово-багажных вагонов. В реализации данного проекта выразили заинтересованность как грузовые логистические компании, так и представители туристического бизнеса.

**ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ
ЗА 11 МЕСЯЦЕВ 2017 Г. ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ
2016 Г., МЛН TEU, %**



Источник: АСОП

**ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ РОССИЙСКИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ
ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 2017 Г. ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ
2016 Г., ТЫС. Т, %**



Источник: Росавиация

В итоге в январе – октябре 2017 года, по данным ОАО «РЖД», перевозки грузевых крупнотоннажных контейнеров по сети увеличились на 23,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 2 млн 163,6 тыс. TEU. При этом транзит вырос на 70,5% (до 280 тыс. TEU), экспорт – на 16,8% (до 687 тыс. TEU), импорт – на 49,1% (до 442,3 тыс. TEU), перевозки во внутрисоюзном сообщении – на 8,1% (до 753,95 тыс. TEU).

В целом преимущества и недостатки того или иного транспорта очевидны. Никаких подводных камней – чистая экономика. В итоге в выигрыше оказываются те компании, которые не просто перевозят контейнеры, а предоставляют пакетные услуги, включая доставку на последней миле. К тому же на выбор того или иного вида транспорта непосредственное влияние оказывает сам груз. В эпоху электронной торговли скорость и сохранность выходят на первое место.

Татьяна Симонова