

Экономика региона

Фуры встают на рельсы

Железнодорожные контейнерные перевозки в Сибири пока не вошли в повседневную логистическую практику. Однако первые проекты успешно были реализованы в Новосибирской области в прошлом году. Эксперты по логистике железнодорожного и автомобильного транспорта отмечают возможные «точки роста» этого сегмента за счет более дешевой доставки и высокой скорости.

— логистика —

В 2010 году РЖД уже пытались внедрить в отечественную практику транспортировки грузов контейнерные перевозки (грузовой автомобиль, помещенный на железнодорожную платформу). При этом у компании уже в тот момент был опыт в этом направлении вплоть до совершения «пилотных» перевозок. Но активизация рынка контейнерных перевозок стала заметна только в последние годы.

Поиски встречных путей

Контейнерные перевозки предполагают заинтересованность как минимум двух сторон: железной дороги и автотранспортных компаний. «В России пока большинство автоперевозчиков не видит выгоды этого вида перевозки, разве только при форс-мажорных обстоятельствах», — говорит директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. Однако он отмечает положительный зарубежный опыт: контейнерная платформа уже давно используется в Европе для перевозки прицепов с грузами. Это подтверждают и представители Западно-Сибирской железной дороги. Во многих странах контейнерные перевозки успешно развиваются на протяжении более чем 30 лет, став компромиссом между участниками транспортного рынка: автоперевозчиками и железнодорожниками.

Столь существенный разрыв между уровнями современных логистических технологий в России и за ее пределами отчасти объясняется более строгим европейским экологическим законодательством. По словам председателя совета директоров транспортной компании Globaltruck Александра Елисеева, для Европы контейнерные перевозки — скорее решение вопросов проезда через Швейцарию, Италию, Австрию, где запрещено движение фур ниже определенного класса экстадандарта. А кантри-менеджер по Уральскому и Сибирскому федеральным округам ГК Asstra Даниил Чертов отмечает популярность контейнерных перевозок на европейских трансальпийских маршрутах как альтернативу преодолению горных серпантинных.

В России ни экология, ни рельеф путей сообщения не становятся драйверами развития контейнерных перевозок — их может стимулировать лишь экономическая заинтересованность участников рынка. По мнению специалистов Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания, развитие контейнерных перевозок в России в перспективе окажет положительное влияние на экономичность и скорость доставки, а также обеспечит сохранность грузов и улучшит экологическую ситуацию, позволяя привлечь на железнодорожный транспорт дополнительные объемы перевозок. По расчетам экспертов, автопере-



Развитие контейнерных перевозок в перспективе окажет положительное влияние на экономичность и скорость доставки, а также обеспечит сохранность грузов и улучшит экологическую ситуацию

возчиком выгодно использовать железную дорогу: контейнерная перевозка в сравнении с автопоездом почти на 10% выгоднее при расстояниях свыше 2,5 тыс. км.

«В условиях достаточно высоких цен на дизельное топливо и не так давно введенной системы „Платон“ (оплата ущерба дорогам) перевозки грузовых автомобилей на железнодорожных платформах могут дать существенную экономию себестоимости перевозки. А если производить контейнерные перевозки без тягача, можно существенно уменьшить и амортизацию техники на не самых лучших российских дорогах», — считает директор по региональному развитию, член совета директоров холдинга STS Logistics Владимир Дорохов.

Тягачи на запасном пути

Железнодорожные компании — как зарубежные, так и российские — могут транспортировать на своих контейнерных платформах автопоезда (транспортное средство из нескольких звеньев, в том числе тягача и полуприцепов) или отдельные полуприцепы (по автодороге передвигаются только при помощи тягача). «С точки зрения экономики выгодно возить полуприцепы. Но с точки зрения рисков взаимоотношений между партнерами надежнее возить полные автопоезда, снимая вопросы передачи полуприцепов в другие руки», — говорит президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири Сергей Максимов. По его словам, эти методы транспортировки в Европе и США используются примерно в равных долях. Однако Александр Елисеев уверен, что в России нужна платформа для перевозки только полуприцепов. «Тягачи в это время

должны работать, возить что-то другое, пока полуприцепы передвигаются по железной дороге на платформе самостоятельно», — аргументирует он свою позицию. «Выключать из бизнеса такой актив, как автомобильный тягач, на срок железнодорожной перевозки — не самое выгодное решение», — считает и директор департамента международных перевозок международной транспортной компании DPD в России Сергей Власов.

В Сибири сегодня в основном используются контейнерные перевозки автопоездов, прицепов — единицы.

Председатель совета директоров ТК Globaltruck отмечает, что это обусловлено технологией погрузки полуприцепов на контейнерную платформу: по его мнению, контейнерными погрузчиками-ричстакерами это сделать невозможно, тягач это делает долго, поэтому необходимо разработать дополнительное техническое устройство.

Тем не менее, отмечают игроки рынка, спрос на этот сегмент перевозок есть. И уже сейчас крупные игроки сетевого рынка розничной торговли проявляют интерес к контейнерным перевозкам, в том числе к транспортным полуприцепам — об этом сообщила пресс-служба ЗСЖД на Западно-Сибирский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания.

Первые ласточки

В конце 2018 года АО «Федеральная грузовая компания» совместно с ОАО «РЖД» запустило контейнерный сервис на маршруте Новосибирск–Москва. На платформу станции ЗСЖД Клешиха своим ходом зашел автопоезд ритейлера «Магнит», который прибыл в столицу за 3,5 суток.

«Этот рейс проводился на платформе, которая была изготовлена на основе европейской идеи, — для перевозки полного автопоезда, тягача и полуприцепа», — говорит Александр Елисеев. По его информации, тя-

гач с профессиональным водителем заезжал на платформу в течение 40–50 минут, что считается долгим процессом.

Тем не менее АО «ФГК» запустило регулярные контейнерные перевозки по маршруту Новосибирск–Москва–Новосибирск с декабря 2018 года. А в октябре 2019 года в свой первый рейс отправился новый универсальный вагон-платформа другой модели, которую разработал «Уралвагонзавод», — с заниженным уровнем пола, что должно обеспечить быструю загрузку автопоездов.

В феврале 2020 года концерн «Уралвагонзавод» сообщил о запуске новой контейнерной платформы в серийное производство. АО «ФГК» в свою очередь объявило о покупке не менее 500 новых платформ для формирования регулярных перевозок.

Стандартную еврофуру, курсирующую по маршруту Москва–Новосибирск–Москва, намерены оставить в ЗСЖД. Первый состав со станции Орехово-Зуево компания отправила в прошлом году, сообщила пресс-служба ЗСЖД. По ее информации, всего в 2019 году на Западно-Сибирской железной дороге по маршруту Клешиха–Орехово-Зуево осуществлено шесть кругорейсов. Время в пути составило почти четверо суток.

Контейнерные дали

Участники рынка железнодорожных перевозок отмечают, что Россия готова вступить в эру массового контейнерного сообщения. Согласно расчетам ЗСЖД, в течение одного года таким способом можно перевезти около 40 млн т грузов, то есть около 2 млн транспортных средств, или 3% от общего объема перевозимых грузов на сети ОАО «РЖД» (в 2019 году он составил 1,3 млрд т).

«Есть очень перспективные направления для таких перевозок: Дальний Восток, Забайкалье, Якутия, где качество автомобильных дорог проблематично. Так, в Якутии основные автоперевозки проходят в холодный се-

зон — по зимникам. Поэтому есть желание как можно дальше пройти именно по железной дороге и уже дальше переходить на автомобильный транспорт», — говорит Сергей Максимов.

«На мой взгляд, эксплуатация контейнерных перевозок в районах Сибири и Дальнего Востока вполне может быть оправдана», — считает Станислав Пучков.

По информации пресс-службы ЗСЖД, контейнерные перевозки могли бы значительно улучшить логистику поставок для гипермаркетов, особенно на дальние расстояния, прежде всего на Дальний Восток, куда автомобильным фурам добраться непросто.

«В настоящее время прорабатывается вопрос об организации подобных сервисов», — сообщает пресс-служба перевозчика, ссылаясь на Западно-Сибирский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания.

Как отметил Сергей Максимов, сегодня также изучается возможность приема контейнерных поездов подмосковным терминалом «Белый Раст» с начала 2021 года. Эта площадка создается в рамках проекта транспортно-логистического коридора, принципиально увеличивающего товарные потоки между Китаем и РФ, а также ЕС. Он спроектирован для работы с контейнерными, тяжелыми и крупногабаритными промышленными грузами, колесной и гусеничной техникой, в том числе с опором на регулярные контейнерные поезда.

«В этом году в Малашевиче (Польша) началось строительство контейнерного терминала, который в будущем будет соединен с таким же терминалом в Москве», — рассказывает о трансграничных планах развития контейнерных перевозок Даниил Чертов. Он не исключает, что в будущем контейнеры могут составить конкуренцию контейнерным перевозкам.

Игорь Степанов

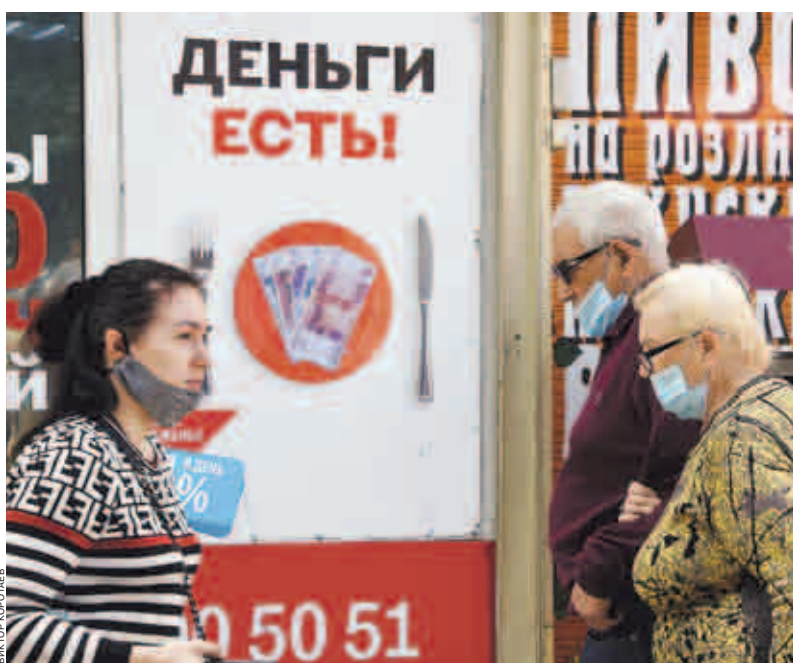
Кредитная вакцинация

— банки —

В Сибирский банк Сбербанка к этому же времени поступило 1866 заявок на беспроцентные кредиты для выплаты зарплат на общую сумму 2,76 млрд руб., из них уже была одобрена 1221 заявка на общую сумму более 1,5 млрд. В Новосибирское отделение поступило 350 заявок на общую сумму 455 млн руб., одобрено 211 на сумму более 200 млн. «Остальные заявки находятся в работе», — сообщает пресс-служба банка.

В то же время Ольга Гринько говорит о 52 кредитных заявках на выплату заработной платы. «Высокий спрос на кредиты наблюдался до 12 мая. В течение последней недели мы отмечаем сокращение заявок примерно в три раза», — рассказывает заместитель управляющего по малому и среднему бизнесу филиала «Сибирский» банка «Открытие».

Елена Севостьянова не наблюдает повышенного спроса на данную кредитную программу. «Компании, которые стабильно работают с прибылью, имеют „подушку ликвидности“ и способны закрывать расходы на персонал даже в период нерабочих дней. За последнюю неделю за-



В ряде случаев эксперты отмечают нежелание банков выдавать льготные займы

явки по этой программе в банк не подавались, потому что клиенты находятся в ожидании новой программы кредитования под 2%, анонсированной президентом РФ», — считает

начальник управления кредитования малого и среднего бизнеса банка «Левобережный».

Интерес бизнеса к объявленной программе отмечает и Денис Голубев. «Промсвязьбанк планирует присоединиться к ней и начать прием заявок на выдачу новых целевых кре-

дитов по ставке 2% на выплату заработной платы уже в ближайшее время», — говорит управляющий Сибирским филиалом банка.

Уроки реалий

Сжатые сроки разработки и внедрения кредитных программ поддержки бизнеса предопределили сбои и корректировки «в рабочем порядке». Однако в ряде случаев эксперты отмечают нежелание банков выдавать подбонные займы. Так, новосибирский бизнес-омбудсмен Николай Мамулат совместно с региональными предпринимателями провел «контрольную закупку» получения кредита на выдачу заработной платы. «Они хотели получить данный кредит, но на практике это оказалось совсем не просто — банки с большой неохотой шли на предоставление кредита», — констатирует уполномоченный по защите прав предпринимателей Новосибирской области.

По его словам, информация об этом была направлена уполномоченному при президенте РФ. Во многих регионах ситуация была схожая, и бизнес был услышан и поддержан: в очередном обращении Владимир Путин поручил обеспечить не менее 75% объема зар-

платных кредитов гарантиями Внешэкономбанка. «Ситуация начала меняться: дополнительные гарантии со стороны госкорпорации позволили снизить риски коммерческих банков, что в свою очередь изменило подход к оценке заемщиков», — считает Николай Мамулат.

Эксперты называют и другие причины отказов предпринимателям в предоставлении льготного кредитования: отсутствие зарплатного проекта в банке, а также несоответствие основного вида экономической деятельности перечню ОКВЭД наиболее пострадавших отраслей.

«Необходимо понимать, что кредит под 0% выдается именно на выплату зарплаты. Банк в силу закона обязан проконтролировать целевое использование кредита. Он должен убедиться, что кредит пошел имен-

но на зарплату сотрудников, а не на оборотные средства или какие-нибудь еще цели. Именно поэтому банки настаивают на открытии зарплатного проекта клиента», — аргументирует Денис Голубев. Впрочем, Николай Мамулат признает: ряд банков уже отменил обязательное условие наличия зарплатного проекта.

Ослабление противовирусных мероприятий во второй половине мая не знаменует победу над пандемией и быстрый рост экономики — отечественный бизнес только подходит к процессу своего восстановления. Программы господдержки могут сыграть в этом значимую роль, особенно если смогут оперативно адаптироваться к реальным потребностям бизнеса.

Игорь Степанов

Динамика мер кредитной поддержки

Дата	16.04.2020	23.04.2020	08.05.2020	13.05.2020	20.05.2020
Реструктуризация кредитов МСП:					
- число обращений, тыс.	74,5	94,0	106,4	121,6	
- объем задолженности, млрд руб.	126,6	343,0	483,2	529,9	
Программа поддержки занятости «Кредиты на выплату заработной платы»:					
- количество одобренных заявок, тыс.	2	6	20	25	29
- сумма одобренных заявок, млрд руб.	3,5	10,0	46,0	57,0	75,0

Источник: Банк России