

Экономика региона

Дальше, но меньше

Объем перевозок грузов в Сибири существенно упал: в Новосибирской области в апреле 2020 года спад составил 43% по сравнению с апрелем 2019 года, а за период с января по октябрь падение составляет 10%, и эта тенденция характерна для большинства регионов округа. Статистика по грузообороту, несмотря на некоторое снижение, более оптимистична. Эксперты связывают это с увеличением дальности перевозок и поиском новых рынков сбыта.

— логистика —

Куда и что везут

Падение объемов грузоперевозок в Новосибирске — крупнейшем транспортном узле Западной Сибири — характеризует ситуацию в отрасли по всей Сибири. Новосибирский транспортно-логистический узел концентрирует и перераспределяет потоки грузов из центральной части России и стран Европейского союза, с Дальнего Востока, Китая, Казахстана в другие регионы Сибири и в обратном направлении. Традиционно наибольший объем грузов — это уголь, строительные материалы, продукты, товары народного потребления. Однако из-за пандемии коронавируса распределение грузов несколько изменилось. «В пандемию отмечается увеличение объемов перевозки продуктов питания, медикаментов, медицинского оборудования. Одновременно сократились перевозки товаров народного потребления в непродуктовом сегменте», — прокомментировал президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири Сергей Максимов.

По данным кантри-менеджера по Уральскому и Сибирскому федеральным округам ГК Asstra Данила Чертова, общий спад деловой активности и снижение внешнего спроса в условиях пандемии сказались на товарообороте в Сибири. По разным оценкам, на 20–25% наблюдается снижение объемов сырьевого экспорта, сокращается и стоимостной объем импорта — в различных сегментах промышленности от 8 до 15%. Господин Чертов отмечает следующие тенденции в Сибири: рост ставок на экспорт из-за дефицита импортных грузов для автомобильной и морской доставки, высокую активность в сельскохозяйственном секторе и продовольственных поставках. «Это подтверждается и открытыми данными Сибирского таможенного управления: рост объемов экспорта в первом полугодии 2020-го по сравнению с аналогичным периодом 2019-го составлял почти 16%», — добавил он.

Объемы перевозок существенно упали

Ситуация с пандемией коронавируса оказала негативное воздействие на организацию транспорта и логистики: несмотря на то, что работа грузового транспорта не останавливалась, приостановка работы промпредприятий и организаций торговли привела к существенному снижению объема перевозок грузов. Так, по данным Союза транспортников и логистов Сибири, в Новосибирской области в апреле 2020 года наблюдался спад объема перевозок грузов на 43% к апрелю 2019 года (1611,6 тыс. т в апреле 2019 года).

«Анализируя период за первые десять месяцев 2020 года, можно отметить, что с августа началось восстановление объемов перевозок грузов в Новосибирской области, в сентябре–октябре удалось выйти на уровень 2019 года и даже его превзойти. Но в целом за январь–октябрь 2020 года отмечается падение объемов перевозок грузов к аналогичному уровню 2019 года на 10,3% (с января по октябрь 2019 года было перевезено 16 тыс. т грузов). Эта тенденция характерна как для железнодорожного, так и автомобильного транспорта и для большинства регионов Сибири», — пояснил господин Максимов.

По данным Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД), объемы погрузки к январю

по октябрь составили 246,4 млн т грузов, что на 5,5% меньше, чем за аналогичный период 2019 года. «Это связано в первую очередь с уменьшением объемов погрузки за указанный период основного груза для железной дороги — каменного угля. В январе–октябре 2020 года его погрузили 187,9 млн т, что на 5,9% меньше, чем за аналогичный период 2019 года. Вместе с тем с начала года отмечен рост объема погрузки черных металлов — более 6 млн т (+1,6%) и кокса — 5,3 млн т (+4,7%)», — прокомментировали в службе корпоративных коммуникаций ЗСЖД. В октябре погрузка на ЗСЖД показала положительную динамику (+0,9%), ее обеспечили такие грузы, как каменный уголь, кокс, черные металлы и лом, лес, зерно, химикаты и сода.

При общем снижении пассажирских авиaperевозок, связанных с ограничительными мерами, перевозка грузов в аэропорту «Толмачево» существенно выросла. Так, по данным Сибирского таможенного управления, количество оформленных грузовых воздушных судов за девять месяцев 2020 года увеличилось по сравнению с аналогичным периодом 2019 года более чем в 2,5 раза и составило 6,5 тыс. судов. Товарооборот при этом вырос с \$41 млн до \$72 млн (на 74%), грузооборот — с 62 до 115 тыс. т (на 86%). «Рост грузовых авиационных перевозок был связан с тем, что достаточно большое количество медикаментов и медицинского оборудования перевозились именно данным видом транспорта в целях обеспечения их оперативной доставки», — объясняет Сергей Максимов.

Грузооборот в деле

В целом по всему транспортному комплексу падение грузооборота за период с января по октябрь 2020 года к аналогичному периоду 2019 года составило около 4% (с января по октябрь 2019 года грузооборот в Новосибирской области составил 161,9 млн тонно-км). При этом отмечался рост грузооборота автомобильного транспорта. По словам Сергея Максимова, это было связано с поиском новых клиентов и новых рынков сбыта, из-за чего была увеличена дальность перевозок при существенном уменьшении объема перевозимых грузов.

«Это сказалось и на финансовом результате логистических компаний, поскольку он в большей степени зависит именно от объемов перевозок, нежели от грузооборота, так как рост дальности перевозки означает и рост порожних пробегов. Многие компании вынуждены были сокращать штат сотрудников, ряд компаний вообще ушел с транспортного и логистического рынка», — добавил эксперт.

Грузооборот на ЗСЖД в январе–октябре 2020 года составил 239,6 млрд тарифных тонно-км, что на 5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии — 295,5 млрд тонно-км (–6,1%). В октябре 2020 года грузооборот упал на 1,8%, а с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии — на 1,9% по сравнению с октябрём 2019 года.

Пандемия прервала рост

Основной причиной снижения показателей эксперты называют пандемию коронавируса. «В январе и феврале 2020 года отмечался рост объемов перевозок грузов, тенденция была достаточно устойчивая. Однако ка-



Приостановка работы промпредприятий и организаций торговли привела к существенному снижению объема перевозок грузов

рантин, введение ограничений, спад деловой активности вызвали ухудшение экономической ситуации во всем мире и в России в том числе», — прокомментировал Сергей Максимов.

По его прогнозу, если во время второй волны удастся обойтись без локдауна, объем перевозок по итогам года упадет по отношению к 2019 году примерно на 5%. В случае введения новой приостановки деятельности можно ожидать, что восстановление объемов перевозок до уровня 2019 года начнется только в мае 2021 года, и в целом уровень не превысит значений 2020 года.

Даниил Чертов отмечает, что ряд крупных клиентов его компании, останавливавшихся или резко сокращавших импортные закупки, а также экспортные отгрузки в «пер-

вую волну» пандемии, с середины 2020 года наращивает объемы перевозок и выходит на прежнюю производительность. «Мы надеемся, что шоковый период для бизнеса пройден, но делать прогнозы о темпах восстановления экономики довольно рискованно», — заметил он.

Контейнеров становится больше

В числе положительных моментов развития транспортной отрасли господин Максимов отмечает рост переработки крупнотоннажных контейнеров в Новосибирском транспортно-логистическом узле, который концентрирует порядка 85% переработки крупнотоннажных контейнеров регионов Западной Сибири. Так, за первое полугодие 2020 года прирост к аналогичному уровню 2019 года составил 32%, по итогам периода с января по октябрь темп несколько замедлился и составил 27,8%. Отчасти это было связано с тем, что в период пандемии

часть грузопотока, в том числе сборных грузов, перешла с автомобильного транспорта на железнодорожный, а именно на перевозки по железной дороге в контейнерах. Ряд регионов вводил ограничения для водителей грузовиков в пандемию, что и влияло на данный процесс.

«В любом сценарии развития можно ожидать рост объема переработки крупнотоннажных контейнеров в Новосибирском транспортно-логистическом узле. Это связано как непосредственно с ростом объемов данного вида грузов, так и с процессом контейнеризации. В России все больше и больше видов грузов начинает перевозиться в крупнотоннажных контейнерах. Сегодня в мире в контейнерах перевозится 43% всего грузопотока, в России уровень контейнеризации 8,7%, поэтому перспективы роста у нас очень большие», — считает господин Максимов.

Мargarита Решетинская

Экспортный коллапс

— внешняя торговля —

С13 Сейчас у нас наблюдается положительная динамика по внешнеэкономической деятельности в сравнении с первым кварталом, растем. Сами грузим и помогаем другим коммерсантам с поставками для ВЭД», — отметили в ООО «Сибпромметиз».

Прирост по экспорту отмечен в поставках продуктов питания и сельскохозяйственного сырья, всего с января по сентябрь экспорт этих товаров вырос на \$153 млн (+17% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года).

Транспортировка

Воздушный транспорт стал наиболее востребованным сегментом транспортировки на внешний рынок в 2020 году. В этом направлении за три квартала этого года экспортировано из Сибири товаров общей массой 139 тыс. т (121,3% к аналогичному периоду 2019-го) и стоимостью \$565 тыс. (+27,8%). Авиаперевозки увеличивают объем благодаря повышению потребности в продуктах электронной коммерции, это дает дополнительную нагрузку



Транспортные компании на фоне развития электронной торговли наращивают грузооборот авиацией

ку на компании по доставке, которые авиа используют чаще других видов транспортировки. «Грузовые авиаперевозки в любом случае бу-

дут постепенно восстанавливаться и развиваться, показывая стабильный рост. Клиенты выбирают скорость и предпочитают авиадоставку другому транспорту», — утверждает директор DHL Express в Сибирском и Дальневосточном регионах Сергей Голосов. Однако на этот сег-

мент приходится небольшой объем всего экспорта из округа.

В то же время наиболее существенное падение наблюдается у железнодорожного экспорта — самого объемного вида транспортировки товаров на внешний рынок. Согласно данным ОАО «РЖД», объемы грузов сибирских товаров в январе–сентябре упали до 33,6 млн т, на 44% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. В денежном объеме экспорт по железной дороге сократился на 35%, до \$4,5 млн. Однако рынок в третьем квартале оживился, что, по словам ведущего специалиста отдела промышленной логистики аппарата управления ПАО «Трансконтейнер» Николая Бузаева, может быть связано с тем, что сейчас не терпит убытков рынок контейнерных перевозок.

Автомобильный сегмент в 2020 году продемонстрировал наиболее стабильные показатели: общий вес экспортных товаров за три квартала 2020 года изменился не существенно — минус 2% (всего 492 тыс. т) в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Стоимостный объем сократился также незначительно — на 3%, до \$408

тыс. При этом в третьем квартале прирост относительно цифр второго квартала составил 9%. «Динамика автомобильного транспорта часто не линейна, поскольку этот вид транспортировки может использоваться на дальние расстояния как средство закрытия ГЭПов (городских электропоездов) в проблемных ситуациях с железнодорожным транспортом», — объясняет Николай Бузаев.

Пути преодоления

Общие цифры экспорта Сибири по всем видам транспорта в 2020 году демонстрируют негативную тенденцию: объемы физического и стоимостного в первых трех кварталах 2020 года упали в сравнении с 2019-м. Но если в первом квартале наблюдалось резкое падение, то во втором и третьем — рынок оживился. Это объясняется изменением тенденций в торговле. «Мы связываем эту динамику прежде всего с тем, что сейчас не терпит убытков рынок контейнерных перевозок. Автомобильный сегмент в 2020 году продемонстрировал наиболее стабильные показатели: общий вес экспортных товаров за три квартала 2020 года изменился не существенно — минус 2% (всего 492 тыс. т) в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Стоимостный объем сократился также незначительно — на 3%, до \$408

тыс. При этом в третьем квартале прирост относительно цифр второго квартала составил 9%. «Динамика автомобильного транспорта часто не линейна, поскольку этот вид транспортировки может использоваться на дальние расстояния как средство закрытия ГЭПов (городских электропоездов) в проблемных ситуациях с железнодорожным транспортом», — объясняет Николай Бузаев.

Большим сырьевым поставкам может помочь адаптация под рынок и, как следствие, выбор выгодных направлений. «Если говорить о консолидированных укрупненных партиях грузов, особенно промышленных, то в связи с ограничениями было заметно явное переключение объемов с азиатских направлений на западноевропейские, так как крупнейшие производители активно искали пути перераспределения потоков», — заключает Николай Бузаев.

Элина Газыева