

Максимов С.А.
Президент Союза транспортников,
экспедиторов и логистов Сибири,
кандидат философских наук

Новосибирский транспортно-логистический узел в системе цепей поставок регионов Западной Сибири

Сегодня активно идет процесс включения регионов Западной Сибири в глобальные логистические цепи поставок. Это связано с высоким экономическим и ресурсным потенциалом Сибирского федерального округа.

Динамично развиваются внешнеэкономические связи СФО.

Во внешнеторговом обороте Сибирского федерального округа первое место занимает Китай. Второе место занимают Нидерланды. Можно говорить о развитии транспортных связей как с Востоком, так и с Западом.

Надо понимать, при этом, что в данном случае экспорт идет не только в сами Нидерланды, а и в другие страны Евросоюза. Нидерланды указываются в связи с тем, что основные маршруты по доставки грузов в ряд стран Европы – Францию, Германию и другие – проходят через порты Нидерландов – Роттердам и Амстердам.

В экспорте первое место также у Китая, который с пятого места переместился на первое. На втором месте Нидерланды, на третьем месте Япония.

В импорте Китай серьезно впереди всех остальных внешнеэкономических партнеров, хотя его доля сократилась.

Говоря о внешней торговле, и в том числе об импорте хотелось бы отметить такую вещь, что данные таможенных органов не могут отразить картину в полной мере. Например, мы видим снижение объемов внешней торговли СФО с Китаем, снижение импорта Китая как в СФО, так и в Новосибирской области. Однако данная тенденция во многом объясняется тем, что в соответствии с концепцией Федеральной таможенной службы РФ осуществляется перенос таможенных операций на границу, в том числе в морские порты и соответственно это не отражается в данных Новосибирской таможни. Еще одна тенденция – это то, что с началом действия Таможенного Союза активно заработали транспортные маршруты доставки китайских грузов в Новосибирск и СФО через Казахстан, с «растаможкой» на китайско-казахстанской границе.

В перспективе до 2040 года, наверное, одним из самых серьезных вызовов и одновременно окном возможностей для регионов Сибири, и Новосибирской агломерации в том числе, будет проект нового «Шелкового пути», реализуемого под лозунгом «Один пояс – один путь».

Возможны три варианта развития событий для Новосибирской области:

1. «Шелковый путь» пройдет в обход Сибирских и Уральских регионов, с перераспределением на этот коридор объемов с Транссиба, это может привести к «выпадению» данных регионов из глобальных логистических цепей поставок.

2. Сохранится ситуация независимого функционирования Транссиба и «Шелкового пути».

3. «Шелковый путь» будет связан с Транссибом хордовыми коридорами, один из которых пройдет через Новосибирск.

Во втором и третьем случае Новосибирск сохранит за собой статус крупнейшего транспортно-логистического и торгового узла Сибири.

Таким образом, в перспективе 2050 года может быть реализован либо вариант развития, когда Новосибирск сохранит и упрочит свое положение – крупнейшего транспортно-логистического узла Восточной части России, с активным включением его в международные цепи поставок, либо станет региональным транспортно-логистическим узлом, обслуживающим потребности в основном Новосибирской области.

В случае, если Новосибирская агломерация не будет включена в коридор «Шелковый путь» - основное снабжение Новосибирской области и соседних регионов Сибири будет идти с территории Казахстана (Астана, Павлодар и другие северные регионы), где будут созданы современные транспортно-логистические комплексы, внедрены современные транспортно-логистические технологии. Новосибирск утратит свое значение – крупнейшего транспортного узла Западной Сибири, его транспортная и логистическая инфраструктура будет обслуживать только потребности самой Новосибирской области и будет в значительной степени состыкована путями сообщения с Казахстаном.

Соседние с Новосибирском регионы Казахстана превратятся в мощный транспортно-логистический кластер, где будут сосредоточены основные складские мощности для обеспечения Сибири. Такие планы у казахских коллег уже есть и они начинают реализовываться.

Новосибирская область при этом потеряет существенные грузопотоки, финансовые средства, поступления в бюджеты всех уровней.

Все условия для реализации оптимистического варианта у нас есть, но для этого надо приложить серьезные усилия.

При создании коридора новый «Шелковый путь» можно было бы ориентироваться на практику формирования пан-европейских (критских) транспортных коридоров, когда существует несколько ветвей одного коридора. Такая мера позволила бы существенно расширить грузовую базу и включить в него ряд достаточно экономически развитых территорий.

Необходимо обеспечить создание ряда хордовых (рокадных) маршрутов сопряжения коридоров Транссиб и «Шелковый путь», проходящих по регионам Урала, Сибири и Дальнего Востока, в том числе через Новосибирский транспортный узел.

Коридор, связывающий Новосибирск с магистралью «Шелковый путь», наряду с магистралями «Иркутск – Улан-Батор – Пекин» и «Забайкальск – Харбин – Владивосток» позволят не только организовать еще одну ветвь транзита из начальной в конечную точки, но и формировать комплексные логистические схемы доставки грузов, с перевалкой (разгрузкой и дозагрузкой) в крупных транспортных узлах Западной Сибири.

Это, в свою очередь, станет стимулом для развития регионов Сибири и Урала, по которым может пройти данный маршрут, здесь проживает более 26 миллионов человек, в том числе 15 миллионов в Западной Сибири.

Грузовая база для этого уже имеется. Объем промышленного производства только регионов Западной Сибири (Новосибирская, Омская, Томская, Кемеровская области, Алтайский и Красноярский край, Республики Хакасия и Горный Алтай) составляет порядка 4,3 триллионов рублей, суммарный оборот оптовой и розничной торговли – 5,9 триллиона рублей.

Внешнеторговый оборот регионов Западной Сибири, по данным таможенных органов, более 28 миллиардов долларов. Учитывая, что значительная часть внешнеэкономических грузов проходит таможенную очистку на границе и не отражается в официальной статистике региональных таможен, эта цифра выше как минимум вдвое и по экспертной оценке составляет порядка 56 миллиардов долларов.

Включение регионов Западной Сибири будет способствовать увеличению грузовой базы коридора, сокращению совокупных транспортных издержек, ускорению времени доставки грузов, развитию транспортных и экономических взаимосвязей регионов Сибири с Казахстаном с Китаем.

При этом уровень развития транспортно-логистической отрасли, организации грузовых перевозок, построения современных логистических цепей в Новосибирске позволяют решать задачи в рамках данных транспортных коридоров уже сейчас.

В настоящее время Новосибирск реализует себя как крупнейший транспортно-логистический и торговый узел Сибири. Он расположен в центре уникального для восточной части страны региона на пересечении важнейших транспортных коридоров, где в радиусе 600 – 700 километров от Новосибирска проживает более 13 миллионов человек – почти половина населения Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск является опорной точкой для транспортно-логистической сети, обслуживающей не только территорию области, но и соседние регионы.

В силу своего географического положения, сложившихся экономических взаимосвязей, схем доставки грузов транспортно-логистическая инфраструктура Новосибирской агломерации выполняет задачи по обеспечению доставки и распределения грузов не только в рамках самой агломерации и Новосибирской области, но и соседних регионов Западной Сибири.

Выстроены устойчивые маршруты по направлению Новосибирск – Дальневосточные порты России и далее Китай и страны АТР, Новосибирск – Забайкальск – Китай, Новосибирск – Москва и далее в Европу, Новосибирск – Петербург и далее морем в страны ЕС. По сухопутной части курсируют скоростные контейнерные поезда в этих направлениях, что позволяет существенно сократить время доставки грузов и совокупные транспортные издержки. В портах данные маршрутные контейнерные поезда состыкованы с контейнерными морскими линиями.

Новосибирск в значительной степени концентрирует грузопоток для доставки его в районы Севера Сибири, Якутию, выступает для них «тыловым

складом». Основу этого грузопотока составляют товары народного потребления, продукты питания.

В настоящее время новосибирские компании выстраивают и организуют перевозки данных товаров с учетом современных транспорт-логистических возможностей, что позволяет увеличить скорость доставки и сократить транспортно-логистические издержки.

Например, по инициативе и непосредственном участии ряда компаний членов «Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» (СТЭЛС) был запущен ускоренный контейнерный поезд Новосибирск – Беркакит – Томмот. При этом контейнеры далее по Лене, с помощью ОАО «Ленское речное пароходство» доставляются в Якутск и дальше на север, в зимнее время используется автотранспорт. Использование контейнерных технологий, ускоренного маршрута, обеспечение доставки «от двери до двери» позволило существенно ускорить время доставки, а также снизить совокупные транспортные издержки. Важно отметить, что ранее эту схему маршрута не удавалось реализовать, так как ни одна из компаний не имела объема необходимого для формирования контейнерного поезда, решить задачу стало возможно только объединив свои объемы в рамках профессионального сообщества на базе СТЭЛС.

Увеличение транзита грузов из Китая в Европу возможно за счет создания новых ускоренных поездов. Необходимо обеспечить соответствующую скорость, высокий сервис и рентабельный тариф. При этом нам необходимо стремиться, что бы эти маршруты проходили по территории России. Возможно было бы организовать как прямые маршруты контейнерных поездов из Китая в Западную Европу, так и организовав их частичную разгрузку и дозагрузку, в том числе в Новосибирске.

Процесс формирования сопряжений Транссиба и «Шелкового пути» должен начинаться уже сейчас и большое значение будет иметь их наполнение грузопотоком.

Например, компаниями-членами «Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» совместно с ПАО «ТрансКонтейнер» и Западно-Сибирской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД» организованы контейнерные поезда по направлениям «Новосибирск – Достык – Китай», «Томск – Достык – Китай», «Барнаул – Достык – Китай», «Кемерово – Достык – Китай» транзитом через Казахстан. По сути это один из первых шагов, по обеспечению стыковки Транссиба и «Шелкового пути» через Новосибирск.

В Новосибирской области продолжился рост объемов переработки крупнотоннажных контейнеров. В 2017 году прирост объемов переработки контейнеров в Новосибирском транспортно-логистическом узле составил 25,2 % к уровню предыдущего года, в 2018 – 22,2, в 2019 – 14,8, за первое полугодие 2020 года прирост составил 30,2%

Контейнерные грузы наиболее рентабельные и дорогостоящие. При этом если рассмотреть рынок перевозок Новосибирской области, то доля переработки контейнеров дочерними компаниями «РЖД» составляет 47%, а 53% приходится

на новосибирских частных операторов и перевозчиков, а значит и основная часть налогов остается в Новосибирской области.

В этой связи большое значение имеет развитие контейнерных терминалов «Клещиха» (ТрансКонтейнер), «Евросиб», группы компаний «ФЕСКО», как самой их инфраструктуры, так и современных технологий, системы ускоренных контейнерных поездов, обеспечено сокращение совокупных транспортных издержек и времени доставки грузов.

В конце 2013 года был открыт новый терминал на «Клещихе», который располагается на территории 4,5 га и включает в себя контейнерную площадку по переработке крупнотоннажных контейнеров, гараж для автомобилей-погрузчиков и гараж для автотранспорта.

Вдвое увеличилась вместимость грузовых фронтов – с 42 до 83 условных вагонов и, соответственно, пропорционально возросла их перерабатывающая способность. Вновь вводимые площади терминала позволили увеличить емкость складского хранения контейнеров в 2,7 раза.

В начале ноября 2017 года сделан еще один шаг в развитии терминала – введена в действие информационная система «Интеллектуальный контейнерный терминал». Она позволила автоматизировать процессы при работе с вагонами на грузовых фронтах и автотранспортом на пропускных пунктах, отслеживать расположение контейнеров на площадках в режиме он-лайн, развивать систему планирования погрузочно-разгрузочных операций на основе мониторинга подхода подвижного состава, дислокации транспортных средств и грузоподъемной техники.

Но, пожалуй, самое главное заключается в том, что создается единое информационное пространство для клиентов и исполнителей технологических процессов в лице работников компании «ТрансКонтейнер».

В 2013 году была на терминале «Евросиб» была ведена новая контейнерная площадка, общая протяжённость собственных железнодорожных путей доведена до 6,8 км.

В настоящее время емкость единовременного хранения контейнеров составляет 4 000 TEU, общая площадь контейнерной площадки 5,7 га.

Объем складов класса «А» на терминале «Евросиб» составляет 20 тыс. кв. м.

В конце 2019 года утвержден проект коренной модернизации «Евросиба», что позволит вдвое увеличить его пропускную способность. Проект получил статус масштабного инвестиционного проекта Новосибирской области. В 2020 году началась его реализация.

Новосибирск является лидером по концентрации складов класса А и В за Уралом, на его долю приходится 78,9% от всех складов данного класса в Западной Сибири. Общий объем складов класса А и В составляет 746 тыс. кв. м.

В нынешних условиях стало важно создание не просто склада, а наличие на нем специализированного оператора, способного решить все задачи, не только логистических, но и транспортных.

В настоящее время идет развитие трех крупных транспортно-логистических зон Новосибирского транспортного узла: Западной, Восточной и в перспективе Южной.

Такое расположение логистических зон позволяет концентрировать контейнерный грузопоток на разных берегах Новосибирска в зависимости от конечного получателя и не транспортировать грузы автотранспортом через весь город, особенно с одного берега на другой, по автодорожным мостам, которые являются одним из наиболее «узких» мест в улично-дорожной сети города Новосибирска и местом концентрации «пробок».

Наиболее развитая Западная транспортно-логистическая зона включает в себя как уже существующие транспортно-логистические центры, так и формирующиеся, а именно аэропорт «Толмачево», Промышленно-логистический парк, контейнерный терминал «Клещиха», комплекс складов и терминалов в районе улицы Станционной и Толмачевского шоссе.

В настоящее время основные складские мощности более 79 % сосредоточены в левобережной части Новосибирской агломерации, где как раз и расположена Западная транспортно-логистическая зона, а потребление более чем на 60 % находится в правобережной части в этой связи одной из важных задач является развитие складов и терминалов в Восточной транспортно-логистической зоне.

Развитие Восточной транспортно-логистической зоны в связи с этим выступает первоочередной задачей.

Создание и развитие в данной зоне современных логистических комплексов позволяет более удобно и с меньшими затратами обеспечивать дальнейшее распределение грузов, прибывших железнодорожным транспортом, как в правобережной части города, так и без захода в Новосибирск, получателям, находящимся в соседних регионах.

В настоящее время ряд компаний уже реализуют свои проекты в Восточной зоне, такие как компания «Евросиб», группа компаний «Байт – Транзит», «Норд молл».

Одним из ключевых элементов Восточной транспортно-логистической будет являться создаваемый Промышленно-логистический парк «Восточный».

Инициаторами проекта выступили «Союз транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» и АО «Агентство инвестиционного развития Новосибирской области».

Создана Управляющая компания «Промышленно-логистический парк «Восточный»» (ВПП), учредителями которой стали шесть компаний-членов «Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» и «Агентство инвестиционного развития Новосибирской области». Все компании имеют большой опыт работы в транспортной и логистической сфере и высокую деловую репутацию.

Уникальность данного проекта в том, что он изначально инициировался частными компаниями, которые являясь в определенной мере конкурентами друг другу, договорились о реализации своих проектов на одной территории, что

позволяет сократить издержки на создание общей инженерной и транспортной инфраструктуры.

Первый этап проекта предусматривает создание следующей инфраструктуры:

Складские комплексы класса «А» и «В».

Контейнерные площадки для крупнотоннажных контейнеров общей площадью 7,5 га.

Стоянки грузового автотранспорта.

Гаражные боксы.

Результаты проекта:

1. Рост производительности, конкурентоспособности и повышение грузооборота группы компаний – участников проекта.

2. Освобождение городской территории от избыточной транспортно-логистической инфраструктуры и разгрузка улично-дорожной сети.

3. Обеспечение концентрации распределительных и перегрузочных мощностей к местам зарождения и потребления грузопотока. Обеспечение более рациональной схемы снабжения и доставки грузов для правобережной части Новосибирска. (Создание площадок отстоя автотранспорта).

4. Сокращение совокупных транспортно-логистических издержек группы компаний – участников проекта и их клиентов.

В перспективе за счет роста экономики, реализации новых инвестиционных и инновационных проектов в регионах Западной Сибири, в том числе реализации программы реиндустриализации Новосибирской области, грузовая база Новосибирской агломерации будет существенно расти. Это потребует адекватного развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Необходимо будет обеспечить создание новых складов класса А и В темпами опережающими темпы роста оптовой и розничной торговли. К 2024 году потребуется дополнительно создать порядка 220 – 250 тыс. кв. м. данных складов. В перспективе ожидается опережающий рост контейнерных перевозок, что связано как с потребностями экономики, так и ростом контейнеризации грузов в целом.

Подводя итоги, необходимо отметить, что у Новосибирска есть все шансы сохранить статус крупнейшего транспортно-логистического узла Восточной части России и даже усилить его став по настоящему международным узлом, но для этого необходимо решить ряд указанных выше задач.