

АВТО
Для водителей разработали типовые зоны придорожного сервиса

ТАКАЯ СЕЙЧАС ОСТАНОВКА

Марина Трубилина

Около 200 типовых зон придорожного сервиса появятся на крупных автодорогах. Об этом рассказала на Форуме дорожных инициатив в Сочи гендиректор «Автодор-Девелопмент» (дочерняя компания госкомпания «Автодор») Анастасия Козлова.

Разработана единая концепция многофункциональных зон (МФЗ) для дорог, находящихся в доверительном управлении ГК «Автодор». Раньше для водителей на трассах устраивались площадки для отдыха (по одной примерно на 20 км), объекты дорожного сервиса в хаотичном порядке, около трасс располагались эксплуатационные предприятия. Это создает большое количество примыканий и негативно влияет на безопасность движения и скорость.

«Поэтому мы попытались собрать все на одной территории — в многофункциональной зоне дорожного сервиса», — пояснила Козлова. Такая зона станет для водителя единственной точкой остановки на дороге.

Это можно будет в полной мере почувствовать на трассе М-12 (Москва — Нижний Новгород — Казань) и ее продолжении Казань — Екатеринбург, отметила Козлова.

Разработаны типовые решения таких зон, чтобы пользоваться, однажды поняв, как обустроена территория, понимать, как и где можно быстро получить ту или иную услугу. В то же время планировку можно варьировать, приспосабливая ее под конкретные условия и нужды местных жителей.

Судя по опросам профессиональных водителей, для них важнее всего наличие в МФЗ горячего комплексного питания, есть большой спрос на душевые. Пользуются высоким спросом охраняемые парковки, прежде всего из-за требования страховых компаний. Нужны супермаркеты, автоматические прачечные, автомойки, станции техобслуживания.

МФЗ нового формата уже функционирует на 51-м км трассы М-12, строится на этой же трассе у города Лакинск Владимирской области.

В перспективе на трассах, за которые отвечает «Автодор», должно появиться 196 МФЗ. Из них 26 на трассе М-11 «Нева», 16 — на А-113 (ЦКАД), 32 — на М-12 («Восток»), 10 — на отрезке Дюртюли — Ачит дороги от Казани до Екатеринбурга, как минимум четыре на М-4 («Дон»).

ПРОЕКТ Время доставки грузов из Китая сократится на два дня Маршрут построен

МАРШРУТ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ЕВРОПА — ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ



Ирина Жандарова

Маршрут от границы с Китаем до Санкт-Петербурга сократится с семи до пяти дней. Сейчас на протяжении транспортного коридора Европа — Западный Китай реализуется сразу несколько проектов, которые сделают путь удобнее и короче по времени.

«За десять лет время в пути большегрузов от Хоргоса до Санкт-Петербурга при наличии двух водителей и соблюдения норм труда и отдыха сократилось на 2–3 дня», — рассказывает главный экономист Евразийского банка развития (ЕАБР) Евгений Винокуров. Раньше водители тратили на прохождение этого маршрута 10–11 дней. Время сократилось благодаря тому, что на российской части дороги была построена трасса М-11 «Нева» и обход Москвы — ЦКАД. А в Казахстане — участок дороги Европа — Западный Китай протяженностью почти 3 тысячи километров.

Транспортный проект «Европа — Западный Китай» — это современная реинкарнация Шелкового пути. Маршрут проходит по территории России, Казахстана, Китая. В России он начинается в Санкт-Петербурге и доходит до китайского морского порта Ляньюньган. Но

АКЦЕНТ

Маршрут пользуется спросом у маркетплейсов, которые предпочитают доставлять товары автомобильным транспортом

Chain Solutions. В Западной Китае расположено много производств, которые заинтересованы в поставках товаров на зарубежные рынки. В основном направление является востребованным для доставки грузов теми компаниями, которые хотят сократить время доставки по сравнению с морским транспортом и снизить стоимость по сравнению с авиаперевозками, рассказывает генеральный директор «ЕвроТрансЭкспедиция» Кирилл Рассадкин. Реализация проекта позволит ускорить перемещение грузов и снизить тарифы на транспортировку, считает Кирилл Латинский, коммерческий директор SOTA Logistic.

На принятие решения о маршруте перевозки грузов влияет пропускная способность пограничных переходов и их загрузка, отмечает Евгений Спиридонова, региональный менеджер по Средней Азии Stalologic. И еще один быстрый маршрут доставки грузов разгрузит другие направления.

В основном этим путем пользуются интернет-магазины, так как для них важен фиксированный срок доставки. Этим путем везут литий-ионные аккумуляторы и батареи, а также технику, работающую на них, их сложно поставлять по морю или по воздуху. Также маршрут используется для грузов общего назначения.

Сократит маршрут с семи до пяти дней поможет реализация сразу нескольких инфраструктурных проектов. Уже готов обход Алматы в Казахстане — Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД). Его цель — разгрузить Алматы от большегрузного транспорта и улучшить международное сообщение на этом маршруте, рассказал Моргулан Абдиров, старший исполнительный директор дирекции по транспорту и инфраструк-

туре Евразийского банка развития (ЕАБР). Открыть дорогу для движения транспорта планируется уже в июне. Ее протяженность 66 км, она оснащена пунктами безостановочной оплаты и динамического взвешивания, что сводит на нет риск потери времени в очередях и пробок. Стоимость проекта составила 743 млн долл., одним из инвесторов проекта выступил ЕАБР. Ежедневно по дороге смогут проезжать 38 тысяч автомобилей.

Большой потенциал для сокращения времени в пути дает обход Тольятти и мост через Волгу. Общая протяженность дороги составит 99,73 км. Ее запуск сократит время в пути между Москвой и Самарой с 16 до 8 часов. Дорога сможет пропускать до 40 тысяч автомобилей в сутки. Стоимость проекта — 148 млрд долл.

ЦИТАТА

Михаил Мишустин, председатель правительства РФ: «Китай уже свыше десяти лет является основным торговым партнером России. Из первых три месяца текущего года наши позиции в аналогичном китайском списке тоже изменились — поднялись с десятого на седьмое место».



Михаил Мишустин, председатель правительства РФ: «Китай уже свыше десяти лет является основным торговым партнером России. Из первых три месяца текущего года наши позиции в аналогичном китайском списке тоже изменились — поднялись с десятого на седьмое место».

РЕСУРСЫ Российский уголь отправляется в Азию из северо-западных портов

Уголь обхода

Сергей Тихонов

Экспортные поставки нашего энергетического угля из северо-западных портов в страны Азии стали расти еще в прошлом году. На фоне высоких цен на уголь, даже огромные логистические затраты делают такие отправки рентабельными, особенно когда это касалось не Китая, а Индии.

В этом году цены на уголь стали падать, но экспорт через Балтику только увеличился. Причина в том, что мощности перевозок угля по железной дороге в сторону Китая и восточных морских портов России ограничены, и в первую очередь они используются для отправки более выгодных грузов, к примеру, коксующегося угля (используемого в металлургии). Поэтому приходится отправлять энергетический уголь через Балтику.

Как отмечает партнер практики инвестиционного консалтинга и оценки группы «Деловой профиль» Юлия Белогорцева, из-за введенного с 10 августа 2022 года европейского эмбарго на импорт угля в России объемы нашего экспорта по итогам прошлого года просели на 7,5%. При этом высокие цены позволили нарастить экспорт угля в Китай на 11,2%, до 59,5 млн тонн, и в Индию на 147,8%, до 16,7 млн тонн.

То есть поставки на Восток выросли, но не смогли полностью компенсировать потерю европейского рынка, причем часть отгрузки шла через запад России. В перспективе мы сможем увеличить отгрузки через дальневосточные порты. Речь идет о восточном полигоне — программе расширения БАМа и Транссиба, по итогам которой грузооборот на Восток сможет вырасти на 40 млн тонн. Но

на это потребуется еще два года (по плану работы продолжится до конца 2024 года), а угледобывающим компаниям как-то нужно прожить этот период. В 2022 году это удалось сделать благодаря высоким ценам, но сейчас, в результате их падения экспорт в Азию через европейские порты становится все менее рентабельным. Почему же тогда продолжают увеличиваться отгрузки?

Причины роста, по мнению Белогорцевой, в том, что в условиях падающих цен морской экспорт энергетического угля из портов европейской части России даже на уровне нулевой рентабельности позволяет предприятиям не сокращать добычу и персонал в ожидании сезонного повышения цен.

Завкафедры ГМУ Финансового университета при правительстве РФ Ольга Панина также подчеркнула, что у российского угля низкая себестоимость добычи. Поэтому наши компании могут некоторое время работать даже на нулевой рентабельности. У конкурентов себестоимость добычи и обработки угля выше, и они могут быть выбиты с рынка частично или полностью в зависимости от того, как долго будут держаться низкие цены на уголь, а это снизит объемы предложения угля и вызовет рост цен.

При этом в сценарии стагнации цен или тем более их падения нашим экспортерам энергетического угля останется либо еще больше уходить в минус, или ждать окончания модернизации Восточного полигона. Как отмечает Белогорцева, длинное транспортное плечо влияет на рентабельность морских перевозок угля. Например, экспорт энергетического угля через порты Северо-Запада сохраняет рентабельность при средних ценах выше 140–150 долл. за тонну, через южные — выше 130–140 долл. за тонну.

АКЦЕНТ

Кризис пока не затронул экспорт нашего коксующегося угля, он по-прежнему отправляется через порты Дальнего Востока

Кризис пока не затронул экспорт коксующегося угля, он по-прежнему отправляется через порты Дальнего Востока, что делает его значительно более конкурентоспособным на рынке. В апреле отгрузка в этом направлении увеличилась на 22%, до 3,6 млн тонн.

Его перевозка выгодна РЖД. Как поясняет Панина, коксующийся и энергетический уголь (используется для производства электроэнергии и отопления) отличаются друг от друга химическими и физическими свойствами. Энергетический уголь содержит больше золы и серы, летучих примесей и влаги и имеет более низкую теплопроводную способность. Чем меньше в угле влаги и летучих примесей, тем легче он переносит транспортировку и хранение, меньше риски возгорания и дешевле перевозка.

Обязательно оценивается также экологическая безопасность, поскольку при перевозке угля могут выделяться различные газы, которые опасны не только для окружающей природы, но и для вагонов и железной дороги. Поэтому для перевозки разного типа угля используются разные типы вагонов, что также влияет на стоимость.

Но заместить дешевеющий энергетический уголь дорожающими рекордными темпами коксующимся углем не получится из-за ограниченных объемов его добычи в России, отмечает Белогорцева. Его производство в 2022 году в России составило всего 75,3 млн тонн (вся добыча угля в России — 443,6 млн тонн). При этом две трети этого объема потребляется отечественными металлургами, владеющими большинством компаний, специализирующихся на добыче и переработке коксующегося угля.

Хотя за первый квартал 2023 года экспорт коксующегося угля увеличился почти в полтора раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив 17,9 млн тонн, уточняет эксперт. В итоге мы имеем весьма неоднозначную ситуацию. Компании не останавливают производство, продолжают бороться за доли на экспортных рынках, но зависят от мировой конъюнктуры. Если она окажется неблагоприятной, сокращение не избежать. Два года не самая большая проблема для человека, но коммерческие проекты не смогут столько работать без прибыли, а тем более в минус.

ТЕХНОЛОГИИ

Пункты погранпропуска ждет модернизация На границе со сканером

Екатерина Свинова

На модернизацию погранпереходов до 2026 года выделят 95 млрд руб. Средства планируется потратить на инновационные системы досмотра, что увеличит их пропускную способность «в разы».

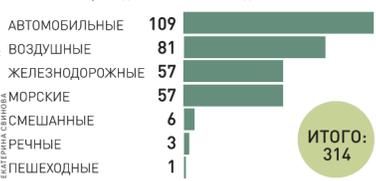
С этого года проблема длительного осмотра будет решена благодаря установкам порталных досмотровых комплексов, ранее обещал глава минтранса Виталий Савельев. По словам министра, это уникальные устройства, которые изготавливают два российских предприятия. Пока эксперимент по внедрению инновационной системы досмотра идет лишь в нескольких пунктах пропуска. Сканеры повысят пропускную способность «в разы».

«С 1 сентября на пункте пропуска Забайкальск будет введена электронная очередь для грузовиков. Всего в этом году мы собираемся сделать три пункта пропуска с электронной очередью», — отметил Савельев. В ведомстве уточнили, что электронные очереди заработают в пунктах пропуска: Бугристово, Чернышевское и Забайкальск.

Некоторые нововведения пока лишь внедряют, другие тестируют в экспериментальном режиме. Однако логисты уже отмечают перемены. По оценке директора по контейнерным перевозкам «РЖД Логистика» Александра Сиверцева, принятые меры по ускоренному развитию железнодорожной инфраструктуры, в частности, на Дальнем Востоке помогли снизить нагрузку на порты и способствовали росту пропускной способности пограничных с Китаем железнодорожных переходов — в январе-марте 2023 года. «По данным РЖД, объем перевозок увеличился на 24,6% к уровню аналогичного периода 2022 года. Достижению этих показателей способствовал в том числе запуск в прошлом году грузового движения по первому железнодорожному мосту между Россией и Китаем «Нижнеленинское — Туцзянь», — пояснил он.

Система электронной очереди позволит транспортным компаниям заранее забронировать время для прохождения границы и избежать длительных очередей. «Улучшение пунктов пограничного пропуска, включая введение новых сканеров, может значительно ускорить процесс пропуска грузов через границу. Это позволит сократить время ожидания и уменьшить затраты на транспортировку грузов», — уверен генеральный директор компании «ЕвроТрансЭкспедиция» Кирилл Рассадкин.

КОЛИЧЕСТВО ФУНКЦИОНИРУЮЩИХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ РОССИИ
Источник: Минтранс, данные на май 2023 года



ТОРГОВЛЯ Стоимость товаров из Китая растет из-за большого спроса Нагрев цен

Ирина Жандарова

С марта 2022 года объемы поставок товаров из Китая удвоились, сообщил президент Национальной ассоциации грузового автотранспорта «Грузавтотранс» Владимир Матягин. При этом поставки из Европы в Россию сократились. Эта тенденция в ближайшем будущем будет только усиливаться из-за запретов на передвижение грузового транспорта в европейском направлении.

«Из-за перегруженности маршрутов фуры иногда простаивают на границе по месяцу», — говорит Матягин. Если в среднем доставка 25-тонной фуры с товаром из Китая в Россию стоит около 800 тыс. рублей, то при очередях на границе перевозчики включают свои издержки в цену транспортировки и повышают ее до 1 млн рублей.

На стоимости легких малобаритных товаров это почти не сказывается. Одежда или мягкие игрушки весят мало, а количество предметов в партии большое, поэтому цена не меняется или меняется незначительно. А вот цены на технику, особенно крупногабаритную, могут подрасти. Это может быть некритичное повышение, к примеру, 500 рублей на один компьютер, говорит Матягин. Впрочем, для покупателя, все равно неприятно. Сильнее всего из-за сложностей логистики могут вырасти цены на детали и станки.

В то же время российские маркетплейсы фиксируют всплеск покупательской активности, который вряд ли будет краткосрочным. После начала СВО россияне довольно долго были сдержаны в покупках и откладывали необязательные траты, а сейчас наверстывают упущенное. Продажи товаров по запросу «летний» увеличились в шесть раз в сравнении с прошлым годом, сообщили в сервисе аналитики маркетплейсов Moneysplace. Наибольший рост продаж пришелся на баскетбол. Об увеличении спроса на этот товар сообщили «Яндекс Маркет» и Ozon. Также сильно выросли продажи летней одежды и обуви, товаров для отпуска (аксессуары для плавания, купальников, солнцезащитных очков и чехлодамов).

Многие торговые сети снижают риски, связанные с логистическими сложностями, за счет смены поставщиков. К примеру, в сети магазинов «Улыбка радуги» сообщили, что увеличили долю марок, которые производят продукцию в России или в странах с надежными логистическими цепочками, до 80%.

ДИНАМИКА ДОБЫЧИ И ЭКСПОРТА УГЛЯ, МЛН ТОНН

Источник: минэнерго, ФТС

