

# Русский танк далеко не поедет?

**НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ В РОССИИ НАСЧИТЫВАЕТСЯ ОКОЛО 40 ТАНК-КОНТЕЙНЕРНЫХ ОПЕРАТОРОВ И 20 ТЫС. ЕД. ОБОРУДОВАНИЯ, В ОСНОВНОМ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА. КАКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ЭТОМ СЕКТОРЕ ЗАНИМАЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ?**



## По стопам европейской логистики

По данным экспертов центра экономического прогнозирования Газпромбанка, за последние 10 лет мировой парк танк-контейнеров (ТК) вырос в 2,5 раза. При

Однако современные логистические возможности создали условия для выхода контейнеров-цистерн из тени. Российский парк в последнее время рос вслед за мировым (в среднем на 10% в год) и, по

**В НИШАХ С БОЛЕЕ УЗКОЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИЕЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ВПОЛНЕ МОГУТ СОПЕРНИЧАТЬ С ИНОСТРАННЫМИ. НАПРИМЕР, В ПРОИЗВОДСТВЕ ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ ПОД ГРУЗЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ВЫСОКОЙ ТЕМПЕРАТУРНОЙ ОБРАБОТКИ, А ТАКЖЕ ТК СО СПЕЦИАЛЬНЫМИ ПОКРЫТИЯМИ ДЛЯ ОСОБО АГРЕССИВНЫХ ВЕЩЕСТВ**

этом доля данного типа резервуаров в общем парке контейнеров занимает около 1%, но зато число танк-контейнеров ежегодно растет в среднем на 10%. На 1 января 2020 года общемировое количество ТК достигло уровня 652 тыс. ед., что на 7,88% выше аналогичных данных на 1 января 2019-го. Интересно, что, несмотря на такой рост рынка, количество новых произведенных танк-контейнеров в 2019 году составляет 54 650 ед., что на 5050 ед. ниже, чем в 2018-м.

Первоначально танк-контейнеры для перевозки жидких продуктов получили развитие в западных странах. В этом столетии их производство переместилось в основном в Китай. Россия (а ранее Советский Союз) не занималась производством ТК, они появлялись в РФ только в случае импорта различных наливных продуктов.

оценкам экспертов, составит к 2023-му примерно 25 тыс. ед. Повышенный интерес к этому виду транспортных средств объясняется прежде всего его относительной новизной и массовой контейнеризацией логистики, особенно в сегменте наливной химии. Свободная конкуренция, развитый мировой лизинговый рынок ТК и падающие цены на это оборудование вызывают повышенное внимание и в России, считает президент Navila OU Николай Григорьев.

Этому способствуют и особенности тарифной политики ОАО «РЖД», которая дает ценовое преимущество перевозкам в танк-контейнерах против железнодорожных цистерн. Если при перевозке жидкостей в железнодорожных цистернах используется методика ценообразования за 1 т продукта, то для ТК используется тарификация для контейнеров

за 1 ед. По словам члена правления Navila OU Игоря Лепетухина, это основной экономический драйвер интереса к танк-контейнерам. Разница между закупочной ценой на цистерну и платформу с ТК компенсируется за счет тарифа даже с учетом повышенного спроса на платформы и роста цен на подвижной состав.

Возможность обратной загрузки, о чем только могут мечтать владельцы цистерн, также выделяется как один из важнейших драйверов использования танк-контейнеров. При этом имеется в виду преимущество танков как интермодального средства перевозки.

Последние 10 лет в связи с использованием ТК наблюдается снижение стоимости перевозок в Западную Европу, Латинскую Америку, страны Азии. Это произошло в основном за счет развития в России инфраструктуры для подготовки и ремонта танк-контейнеров, в результате чего появилась возможность организации обратных загрузок. Однако, как отмечает И. Лепетухин, доля российских операторов в этих перевозках незначительна, так как большинство из них используют ТК по системе шаттла, то есть выделенный парк танк-контейнеров обслуживает определенное направление поставок, и только некоторые из российских операторов стараются полноценно оперировать своим парком, работая интермодально.

Стоит также учесть, что многие химические продукты, не говоря уже об агрессивных жидкостях, требуют использования нержавеющей стали для хранения

## ЦИТАТА

«Парк танк-контейнеров ООО «Балтика-Транс Логистика» состоит преимущественно из контейнеров иностранного производства, тем не менее в стремлении поддержать отечественных производителей мы осуществляли также закупки российских танк-контейнеров с котлами из конструкционной стали. В качестве их недостатков можно назвать ограниченное количество существующих моделей и относительно долгий срок изготовления при сравнительно высокой стоимости. В качестве преимуществ – близость производителя к полигонам эксплуатации при возникновении необходимости в гарантийных ремонтах».

**ДМИТРИЙ КАМЫШНИКОВ,**  
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ТАНК-КОНТЕЙНЕРАМ ООО «БТА»

ЦИТАТА

«Российский рынок уникален, с одной стороны, и примитивен – с другой. Большинство компаний, предлагающих в аренду танк-контейнеры, считают его рынком страны третьего мира и сбрасывают на него все те танки, которые уже стыдно предлагать на образцовом западноевропейском рынке, при этом требуя за них цены, соизмеримые со стоимостью аренды новых ТК в Европе. А с другой стороны, многие лизинговые компании считают рынок танк-контейнеров РФ будущим центром и стараются занять на нем твердые позиции, предлагая широкий спектр оборудования и не ограничиваясь стандартными типами ТК. Безусловно, менталитет лизинговых компаний, предлагающих свое оборудование, должен постепенно меняться, и они должны отойти от привычных всем условий по долгосрочным договорам аренды, так как современный рынок танк-контейнеров в РФ развивается стремительными темпами и, к сожалению, переходит больше на спотовый рынок, где есть определенная неуверенность в долгосрочных контрактах».

НИКОЛАЙ ГРИГОРЬЕВ,  
ПРЕЗИДЕНТ HAVILA OU

и перевозки. При этом для различных жидкостей имеются особенности использования различных сортов нержавеющей стали. Это повышает потребность рынка в надежных танках, хотя и играет против российских производителей: в нашей стране производство нержавеющей стали находится на недостаточно высоком уровне для промышленного использования.

Есть и другие сложности, с которыми сталкиваются отечественные машиностроители. Н. Григорьев отмечает, что, во-первых, неясно будущее тарифной политики ОАО «РЖД» и в целом долгосрочной программы правительства в вопросе развития перевозок в ТК. Во-вторых, у российских производителей вагонов, по-видимому, не хватает лицензий на производство ТК. В-третьих, танк-контейнеры в России рассматривают узко – как замену цистерне. Изначально росту использования данной тары, несомненно, поспособствовал существенный износ вагонов-цистерн. Между тем эксперты считают, что это неверный путь, снижающий потенциальную эффективность работы с танками. Более того, если рассматривать ТК только как замену цистернам, то можно даже говорить об их избытке. И ситуация может серьезно усугубиться до конца 2020 года с пуском производства серной кислоты и олеума «КуйбышевАзотом» в Тольяти, что высвободит несколько сотен танк-контейнеров.

Вице-президент по танк-контейнерам ООО «БТА» Дмитрий Камышников особенных препятствий для российских производителей танк-контейнеров не видит. «Вопрос, на наш взгляд, стоит исключительно в плоскости экономической целесообразности попыток конкурировать с китайцами, существенно продвинувшимися в автоматизации и роботизации своих производственных процессов и способными с лихвой покрыть весь текущий мировой спрос на наиболее распространенные виды ТК», – комментирует он данный вопрос. Тем не менее, по словам эксперта, в нишах с более узкой специализацией отечественные производители вполне могут соперничать с иностранными. Например, в производстве танк-контейнеров под грузы, требующие высокой температурной обработки, а также ТК со специальными покрытиями для особо агрессивных веществ.

**НЕПОБЕДИМАЯ МОНОПОЛИЯ**

И все же на отечественном рынке доминируют китайские производители. В этом отношении положение дел в России не отличается от общемирового с того момента, когда КНР начала теснить в сегменте наиболее распространенных видов танк-контейнеров европейских и южноафриканских производителей.

«Из китайских производителей на данный момент наиболее сильно в странах бывшего СССР представлен CIMC, являющийся мировым лидером данной отрасли и сумевший обеспечить не только сбыт своей продукции, но также и качественную послепродажную техническую поддержку. За ним следуют NTank, Singamas, а также прочие китайские производители. Следует отметить появление новых игроков в лице JJAP Tank, активно пытающихся зайти на этот рынок, в том числе среди российских потребителей», – рассказывает Д. Камышников.

Как отмечает И. Лепетухин, в основном производство танк-контейнеров сводится к масс-маркету – обычным ТК различной кубатуры. Доля производства специализированных танк-контейнеров на глобальном рынке весьма незначительна и принадлежит европейским и южноафриканским производителям, вынужденным сменить курс в сторону производства более дорогой тары ввиду жесткой конкуренции с Китаем. В сегменте танк-контейнеров для перевозки СУГ в мировые лидеры также вышла Поднебесная. «Тем не менее производство данного типа танк-контейнеров в России было освоено достаточно давно, и отечественные производители, на наш взгляд, способны конкурировать с китайскими», – добавляет Д. Камышников.

С учетом того, что РФ является производителем продуктов базовой химии, в российском сегменте танк-контейнеров доминируют стандартные ТК типа T11/T14/T20 различной кубатуры (исключая газовые танк-контейнеры, а также танки под оксид этилена).

Однако рынок в целом нельзя назвать однородным. Региональный менеджер по России, Прибалтике и странам СНГ компании CIMC Tank Андрей Куприянов в ходе отраслевой конференции высказал мнение, что из-за того, что российский рынок ТК начал развиваться с 20-летним опозданием по сравнению

с мировым, на начальном этапе страна просто заполняла вакуум, приобретая в основном то, что было дешево, без учета спецификации. И это до сих пор отражается на структуре парка. По его словам, новые типы танк-контейнеров, которые активно внедряются в Европе и Китае, сегодня практически не используются в России. К их числу относятся так называемые евротанки, которые отличаются большей шириной по сравнению со стандартными, что позволяет увеличить вместимость резервуара или улучшить его термоизоляцию. Почти не задействованы в России и swap-танки, не применяются танк-контейнеры битумные, цементные, с гликолевой системой охлаждения и для высокотемпературных грузов.

В случае импортных поставок в танк-контейнерах ситуация диаметрально противоположная. Глобальные европейские, американские и азиатские операторы обеспечивают сегодня практически весь импорт в Россию и включились в обратные отгрузки по экспорту. «Так как в РФ заходят танк-контейнеры со специализированными грузами, тут можно встретить широкую гамму танков – начиная от swap-боди контейнеров и заканчивая ТК с гликолевым электроподогревом, криоконтейнерами. Кроме того, стоит отдельно отметить рынок перевозок битума и сопутствующих продуктов – для них существуют свои специализированные высокотемпературные танки, которые также постепенно усиливают свои позиции на рынке», – рассказывает Н. Григорьев.

Важно понимать: вероятность того, что российские производители займут лидирующие позиции на танк-контейнерном рынке, ничтожно мала. Однако перспектив по их укреплению в отечественном специализированном сегменте определенно есть, особенно если фокус внимания операторов сместится с представления о танках как о замене цистерн на понимание перспектив их интермодальности.

ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ