

10.09.2020 16:33:18 ЖД Транспорт (/zhd-transport/) / Интервью (/zhd-transport/interview/)

## Российский рынок танк-контейнеров уникален и примитивен одновременно

Доля перевозки танк-контейнеров в TEU от общего оборота спецконтейнеров в России составляет 88%, однако ряд факторов препятствует развитию перевозок в танках. О том, какие факторы влияют на рынок танк-контейнеров в России, рассказали президент Navila OU Николай Григорьев и член правления Navila OU Игорь Лепетухин.



### – Какие можно обозначить ключевые драйверы российского рынка танк-контейнеров?

– Танк-контейнеры для перевозки жидких продуктов получили развитие в западных странах. В этом столетии их производство переместилось в основном в Китай.

Советский Союз и Россия не занимались производством танк-контейнеров, они появлялись в России только в случае импорта различных наливных продуктов. В настоящее время 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 танк-контейнеров и падающие цены на это оборудование вызывают повышенное внимание и на российском рынке.

Этому способствуют 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 танк-контейнеров используется тарификация для контейнеров за 1 ед. Это основной экономический драйвер интереса к танк-контейнерам.

Многие химические продукты требуют использования нержавеющей стали для хранения и перевозки, не говоря уже об агрессивных жидкостях. При этом для различных жидкостей имеются особенности использования различных сортов нержавеющей стали. В нашей стране производство нержавеющей стали находится на недостаточно высоком уровне для промышленного производства из нее изделий, включая танк-контейнеры и железнодорожные цистерны. Это технический драйвер к импортным танк-контейнерам для обеспечения требования рынка к качеству перевозки и хранения.

Последние 10 лет в результате использования танк-контейнеров наблюдается снижение стоимости перевозок, например, в Западную Европу, Латинскую Америку, страны Азии. Это произошло в основном за счет появления в России инфраструктуры для подготовки и ремонта танк-контейнеров, в результате чего появилась возможность организации обратных загрузок. Доля российских операторов в этих перевозках составляет незначительную часть, так как большинство российских операторов используют танк-контейнеры для перевозок 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. Возможность обратной загрузки, о чем только могут мечтать владельцы цистерн, является одним из важнейших драйверов использования танк-контейнеров. При этом имеется в виду преимущество танков как интермодального средства перевозки, в отличие от железнодорожной цистерны.

Итак, в качестве драйверов этого рынка можно назвать относительную новизну средств перевозки, возможность их приобретения или лизинга, технические особенности перевозки жидких химических продуктов, благоприятные условия тарификации танк-контейнеров в сравнении с железнодорожными цистернами, возможность обратной загрузки (в отличие от цистерн) и возможность использования автомобильного и железнодорожного транспорта.

### – А какие можно отметить препятствия к развитию рынка?

– Если говорить о сложностях, то основным препятствием служит отсутствие необходимого производства нержавеющей стали в нужных объемах, отсутствие национального производства танк-контейнеров в России и перспектив в этом направлении. На сегодняшний день в России насчитывается около 40 танк-контейнерных операторов и около 20 тыс. ед. оборудования, в основном китайского производства, для перевозки жидкостей (мы не рассматриваем газовые танк-контейнеры). Неясно будущее тарифной политики РЖД в вопросе танк-контейнеров и в целом долгосрочной политики правительства в вопросе развития этих перевозок.

– Кроме нержавеющей стали, у российских производителей вагонов, по-видимому, недостает лицензий на их производство. Китайские производители эту проблему решили, купив на Западе необходимые лицензии. Пока все попытки создать производство танк-контейнеров в Белоруссии и Латвии закончились неудачей.

Есть и другая проблема. Танк-контейнеры в России рассматривают узко – как замену цистерне. Может, стоит сконцентрироваться на производстве железнодорожных цистерн из нержавеющей стали? Может, выравнять тарифы на перевозку той же продукции в танках-контейнерах и в цистернах, перейдя к ставке за 1 т вместо 1 контейнера? А для развития танк-контейнерных перевозок снять импортную пошлину? Может, заняться созданием инфраструктуры танк-контейнерных перевозок и решением экологических проблем? Ответов на эти вопросы нет, а нам пока развитие танк-контейнерных перевозок вместо железнодорожных цистерн представляется временным решением.

Можно даже говорить об избытке танк-контейнеров в России в настоящее время при их использовании вместо железнодорожных цистерн. Ситуация серьезно усугубится до конца 2020 года с пуском производства серной кислоты и олеума «Куйбышевазотом» в Тольятти. Это высвободит несколько сотен танк-контейнеров.

#### – Какие производители танк-контейнеров доминируют на российском рынке?

– Не стоит недооценивать роль иностранных компаний в развитии танк-контейнерных перевозок в интермодальном варианте. Глобальные европейские, американские и азиатские операторы обеспечивают сегодня практически весь импорт в Россию и включились в обратные отгрузки по экспорту. Думается, что это развитие будет определять будущее танк-контейнерных перевозок в нашей стране.

На 1 января 2020 года общемировое количество танк-контейнеров достигло уровня 652 350 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 по сравнению с 2018-м.

Исторически сложилось, что основные производители танк-контейнеров расположены в Китае и только один – в Южной Африке. В основном производство танк-контейнеров сводится к масс-маркету – то есть это обычные танк-контейнеры различной кубатуры. Доля производства специализированных танк-контейнеров на глобальном рынке весьма незначительна.

#### – А какие типы танк-контейнеров сегодня наиболее востребованы в России? Совпадает ли структура российского спроса с мировым?

– С учетом того, что РФ является производителем так называемых commodities, то есть продуктов базовой химии, в российском сегменте танк-контейнеров доминируют стандартные ТК типа T11 / T14 / T20 различной кубатуры. Тут мы не говорим о газовых танк-контейнерах, а также танках под оксид этилена.

Если мы говорим об импортных поставках в танк-контейнерах, то в этом случае ситуация диаметрально противоположная. Так как в РФ заходят танк-контейнеры со специализированными грузами, тут можно встретить широкую гамму танков – начиная от своп-боди контейнеров и заканчивая танк-контейнерами с гликолевым электроподогревом, криоконтейнерами. Также стоит отдельно отметить рынок перевозок битума и сопутствующих продуктов – для них существуют свои специализированные высокотемпературные танки, которые также постепенно усиливают свою позицию на рынке.

#### – Какие прогнозы вы можете дать по развитию российского рынка танк-контейнеров?

– Российский рынок, с одной стороны, уникален и примитивен – с другой. Большинство компаний, предлагающих в аренду танк-контейнеры на российском рынке, считают этот рынок страной 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 на европейском рынке. 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 танк-контейнеров.

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.

Беседовала Юлия Чернышевская