

Конкуренция транзитных коридоров

Спустя 14 лет после начала регулярных грузовых перевозок между Китаем и Европой появляются новые транспортные коридоры, конкуренция между которыми усиливается с нарастающим темпом.

В марте 2002 г. железные дороги России, Монголии и Белоруссии дали старт обращению грузовых поездов в коридоре Улан-Батор — Брест, ставшем продолжением китайского маршрута из города-порта Тяньцзинь. С тех пор наблюдается устойчивый рост перевозок наряду с появлением новых операторов на этом рынке (рис. 1).

С эксплуатационной точки зрения Транссибирская магистраль является самым надежным вариантом перевозок между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы, так как электрифицированная двухпутная линия оснащена современными системами сигнализации и обеспечения безопасности. Перечень транспортных и логистических услуг, предлагаемый в этом коридоре, также отвечает высоким международным стандартам.

Однако грузоотправители проявляют немалую заинтересованность и к вариантам с использованием альтернативных маршрутов, в частности южного, более короткого коридора, проходящего через Казахстан. В настоящее время сухопутный маршрут прерывается паромными переправами через Каспийское и Черное моря, но новая железная дорога между Ираном, Туркменистаном и Казахстаном откроет новые возможности. Завершение строительства связи Тбилиси — Карс будет способствовать повышению конкурентоспособности этого маршрута.

Коридоры, проходящие через страны Центральной Азии, стано-

вятся все более значимыми из-за реализуемой в Китае стратегии Go West, направленной на развитие промышленного производства в западных районах страны. Новые маршруты снижают привлекательность Транссибирского варианта, отличающегося большим временем транзита, и становятся более конкурентоспособными.

На транспортные коридоры, проходящие через страны Центральной Азии, в настоящее время приходится 26% объема внешней торговли Китая. Правительство страны намерено инвестировать в развитие железнодорожной инфраструктуры 40 млрд долл. США из фонда Шелкового пути. Банк Asia Infrastructure & Investment в 2015 г. учредил фонд в размере 50 млрд долл., который

Китай намеревается использовать прежде всего в интересах реализации проекта New Silk Road. Если учесть финансирование, предоставляемое банками China Development, China Eximbank и Agricultural Development Bank of China, то общая сумма доступных средств увеличится до 152 млрд долл.

Новые возможности

Конкуренция между разными транспортными коридорами начала заметно усиливаться в конце 2015 г., в результате в начале 2016 г. появились предложения по новым услугам и другие инициативы. Практически все входящие в СНГ страны проявляют интерес к привлекательному рынку перевозок из Азии в Европу.

На состоявшемся в декабре 2015 г. в Одессе форуме на тему «Мост между Европой и Азией: новый взгляд на формирование системы трансконтинентальных маршрутов» Министерство инфраструктуры Украины подписало меморандум о сотрудничестве с Китайской торгово-промышленной ассоциацией, в котором подчеркнута важность усилий по активизации инновационных и инвестиционных процес-



Рис. 1. Контейнерный поезд сообщением Китай — Европа

сов в транспортном секторе с акцентом на развитии железнодорожных коридоров, соединяющих две страны, выявлению технических и других препятствий на пути двусторонних грузовых перевозок и разработке мер по их устранению. Эта инициатива, как ожидается, будет способствовать росту железнодорожных перевозок через Казахстан, где принимаются меры по устранению административных барьеров.

В 2015 г. объем грузов, перевезенных между Китаем и Европой через Казахстан, достиг 46,1 тыс. TEU (приведенных 6-метровых контейнеров), грузооборот составил 109,9 млрд ткм. Эти показатели получены благодаря нескольким мероприятиям. В феврале 2015 г. был запущен в эксплуатацию регулярный грузовой поезд сообщением Ляньюньган — Алма-Ата; в июле начал обращение контейнерный поезд Nomad Express, преодолевающий расстояние 4726 км по маршруту Шихэцзы (Китай) — Достык — Актау (оба — Казахстан) — Кишлы (Азербайджан) за весьма конкурентоспособные 6 сут; в декабре Nomad Express прибыл в Тбилиси из Ляньюньгана по пути в Стамбул. Во время церемонии по случаю прибытия

поезда в Тбилиси 13 декабря было объявлено, что планируемое время в пути из Китая в Грузию составит от 8 до 10 сут, еще от 3 до 5 сут требуется на продолжение транзита из Грузии в Европу либо по железной дороге через Карс или паромом через Черное море. Объем перевозок по маршруту через Карс оценивается в 27,5 млн т в год.

Хотя маршрут через Казахстан короче, чем Транссибирская магистраль, для него характерны некоторые серьезные эксплуатационные ограничения. Однопутная линия Достык — Моинты пока не электрифицирована, при том что участок от Моинты до российской границы переведен на электрическую тягу. До порта Актау необходимо применять тепловозную тягу.

Ожидается, что линия Жезказган — Бейнеу длиной 1036 км, являющаяся частью Трансказахстанской железнодорожной магистрали и введенная во временную эксплуатацию в середине 2014 г., будет переведена в режим постоянной эксплуатации к концу 2016 г. наряду с линией Шубарколь — Аркалык длиной 214 км. Эти железнодорожные линии расположены на транзитном пути из Азии в Европу, от сокраще-

ния расстояний и времени доставки выигрывают не только отправители грузов, но и Казахстан.

Между тем первый прямой контейнерный поезд в Иран отправился из Китая 28 января 2016 г. Его маршрут проходил по линии Узень (Казахстан) — Горган (Иран) длиной 925 км, введенной в эксплуатацию в декабре 2014 г. Около 700 км этой линии находится на территории Туркменистана с переломом колеи на иранском пограничном переходе Инче-Барун. Рейс из города Иу (Китай) в Тегеран (расстояние между ними равно 10399 км) завершился 16 февраля — через 14 дней. Срок доставки по железной дороге на 30 сут короче, чем морем из порта Шанхая в порт Бендер-Аббас.

Не отстает и Украина. Демонстрационный контейнерный поезд в обход России 15 января 2016 г. отправился из Черноморска (ранее — Ильичевск, Украина, рис. 2) в Китай по Транскаспийскому маршруту через Черное море, Грузию, Азербайджан и каспийскую паромную переправу в Актау (Казахстан). Обслуживающие это сообщение суда-контейнеровозы преодолевают расстояние между портами Черноморск и Батуми за 48 ч и портами Алят — Актау-Порт — за 18 – 23 ч. Демонстрационный рейс помог выявить потенциально узкие места, например в части гармонизации существующих таможенных процедур вдоль транспортного коридора.

Возвращение первого поезда ожидалось 15 – 17 марта. Однако из-за отсутствия спроса на услуги он вернулся с опозданием в месяц и с порожними контейнерами. Как отмечали в пресс-службе ПАО «Укрзалізниця», регулярность курсирования контейнерного поезда будет определяться спросом рынка на такую услугу. Мощности участников проекта позволяют перевозить порядка 1000 т грузов еженедельно в каждом направлении. Интерес к проекту проявляли украинские производители картона, керамической



Рис. 2. Погрузка вагонов с контейнерами на паром в порту Черноморск

плитки, металлоконструкций, электродов, мебели, кондитерских изделий, мясомолочной продукции, сахара, изделий из глины и стали и др. Однако многие компании уже имеют устоявшуюся логистику транспортировки товаров в Китай, так же как и китайские поставщики — своей продукции на Украину.

В феврале 2016 г. консорциум Anaklia Development (ADC) — совместное предприятие грузинской компании TBC Holding и американской Conti International — заключил контракт стоимостью 2,5 млрд долл. США на строительство в поселке Анаклиа на побережье Черного моря связанного с железнодорожной сетью глубоководного порта, в развитие которого правительство Грузии готово инвестировать 100 млн долл. США. Работы планировали начать в конце 2016 г. и завершить к концу 2019 г. Порт проектируется в расчете на прием судов, перевозящих до 10 тыс. TEU, и переработку до 100 млн т грузов в год. Консорциум надеется получить инвестиции от международных финансовых учреждений. ADC также получил право на развитие в районе порта свободной промышленно-экономической зоны площадью 600 га. Этот проект направлен на создание новых путей между Азией и Европой, а также на разблокирование экономического потенциала соседних с Грузией стран. Существующие черноморские порты Батуми и Поти могут принимать только небольшие суда, максимум с 1700 контейнерами.

В октябре 2016 г. главы железнодорожных администраций Казахстана, Азербайджана и Грузии подписали документ о создании «Международной ассоциации Транскаспийского международного транспортного маршрута». В задачи ассоциации входит привлечение транзитных и внешних грузов, а также развитие комплексов логистических услуг. Однако для повышения конкурентоспособности данного маршрута предстоит еще решить

ряд технических вопросов, а также снять административные барьеры. Проблемными моментами являются прохождение маршрута по территориям трех государств и паромная переправа через Каспийское море, требующая дополнительных двукратных погрузочно-разгрузочных операций и затрудняющая прогнозирование сроков доставки. Кроме того, эксперты сомневаются в наполняемости маршрута грузами.

Российские инициативы

По мнению экспертов, перевозки по Транссибу пока остаются вне конкуренции. ОАО «РЖД» стремится активно использовать потенциал Транссибирской магистрали. Значительные успехи достигнуты благодаря реализации проекта «Транссиб за 7 суток». В его рамках комплекс технологических мер обеспечивает скоростную доставку контейнеров от дальневосточных портов к западным границам России по двухпутному коридору, электрифицированному на всем протяжении.

Согласно информации ПАО «ТрансКонтейнер», в рамках проекта «Транссиб за 7 суток» скорость контейнерных поездов в 2015 г. увеличилась до 1254 км/сут, на 6,3% по сравнению с 2014 г., и поддерживается на этом уровне. Расширяется номенклатура грузов, перевозимых в контейнерных поездах. Так, в 2015 г. началась работа по организации перевозки грузов компании Samsung Electronics по маршруту Пусан (Республика Корея) — Далянь (Китай) — Забайкальск — Ворсино (Калужская область). В октябре 2016 г. Samsung Electronics и ОАО «РЖД» договорились о долгосрочном сотрудничестве в области развития контейнерных перевозок грузов группы Samsung до станции Ворсино и транзита через территорию России в направлении заводов группы Samsung, расположенных в Восточной Европе.

Большие перспективы открывает и новый проект контейнерных перевозок международной почтовой корреспонденции. На совещании Координационного совета по транссибирским перевозкам в мае 2016 г. почтовые администрации европейских стран, России и Китая обсуждали перспективы привлечения дополнительных объемов грузов на Транссибирскую магистраль за счет перевозок почтовых отправок из Китая в Европу и в обратном направлении в составе организованных контейнерных поездов. Благодаря сжатым срокам транспортировки и более низкой стоимости по сравнению с распространенной сегодня доставкой воздушным транспортом сервис предлагает широкие возможности по привлечению принципиально нового вида груза на железнодорожный транспорт.

АО «РЖД Логистика» и совместное предприятие YuXinOu предлагают такую услугу, которая включает доставку груза из Чунцина в Достык (Казахстан), перегруз на станции Малашевичи (Польша) и доставку в Дуйсбург, а также полное организационное и документальное сопровождение. На участке Достык — Брест «пространства 1520» задействован сервис АО «ОТЛК». Первый контейнер с почтовыми отправлениями отправился в составе ускоренного контейнерного поезда 29 сентября 2016 г.

В последние годы Российские железные дороги за счет организации контейнерных поездов добились значительных результатов по оптимизации скорости доставки до 1000–1200 км/сут. С ростом объемов трансграничной торговли перспективы формирования регулярных контейнерных поездов с почтовыми отправлениями очень высоки.

По материалам периодической печати; Railway Gazette International, 2016, № 3, pp. 50–51; материалы ОАО «РЖД» (www.rzd.ru).