

Развитие грузовых перевозок на железных дорогах Китая

В то время как пассажирские сообщения на сети железных дорог Китая продолжают стремительно развиваться, объемы грузовых перевозок в последние годы падали вследствие снижения темпов роста экономики страны. В этих условиях корпорация железных дорог Китая (CRC) сумела добиться успеха в изменении структуры грузовых перевозок, значительно повысив объемы перевозок контейнеров на национальном и международном уровнях, а также предлагая клиентуре новые услуги.

На CRC приходится примерно 80% грузовых перевозок по сети магистральных железных дорог Китая, остальные 20% выполняют преимущественно железные дороги с тяжеловесным движением, специализирующиеся на пере-

возках угля. В их число входят, например, независимая железная дорога Shuohuang Railway протяженностью 594 км, которой управляет компания Shenhua Energy — дочернее предприятие государственной горнодобывающей и энергетиче-

ской группы Shenhua, и компания Daqin Railway, которая является дочерним предприятием железной дороги Тайюаня — регионального филиала CRC (рис. 1).

Спад в сфере грузовых железнодорожных перевозок в стране наблюдался несколько лет. В первой половине 2016 г. объем перевозок железных дорог Китая составил в общей сложности 1,57 млрд т, снизившись на 7,6% по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. В первом квартале 2016 г. темп снижения был еще более резким — 9% (791 млн т). По итогам 9 мес 2016 г. наметился перелом негативной тен-



Рис. 1. Грузовой поезд компании Shenhua

денции — объем перевозок снизился лишь на 4,8%, а с августа наметился рост (см. «ЖДМ», 2016, № 12, с. 2). По уточненным данным, обнародованным Национальным бюро статистики Китая, в октябре темп роста составил уже 11,2%, в результате чего объем грузовых перевозок в этом месяце (310 млн т) стал рекордным за последние 3 года (рис. 2). В ноябре было достигнуто еще более высокий результат — 13,9%. С августа 2016 г. растет грузооборот, в октябре 2016 г. он составил 218,6 млрд ткм. Наибольший прирост грузооборота зафиксирован в ноябре — 14,5% (рис. 3).

Падение объема железнодорожных грузовых перевозок, которое продолжалось в течение нескольких лет, особенно тяжело отразилось на железных дорогах, не входящих в состав корпорации CRC. В целом же, несмотря на быстрый рост пассажирских перевозок в стране, на грузовые перевозки по-прежнему приходится две трети от приведенного грузооборота на магистральных железных дорогах Китая.

Быстрый рост контейнерных перевозок

В условиях сокращения перевозок массовых грузов CRC удалось значительно увеличить объем перевозок других грузов (на 18,7% в 2015 г.). При этом объем контейнерных перевозок вырос на 20,2%. Одним из факторов роста стало появление портала онлайн-бронирования в начале 2015 г.: спустя 18 мес компания CRC сообщила, что 99% заявок на грузоперевозки обрабатывается при помощи новой системы.

Контейнерные перевозки продолжили энергичный рост и в первой половине 2016 г. По данным CRC, в июне 2016 г. на сети впервые курсировало ежедневно более 10 тыс. платформ с контейнерами. В июле 2016 г. среднее количество

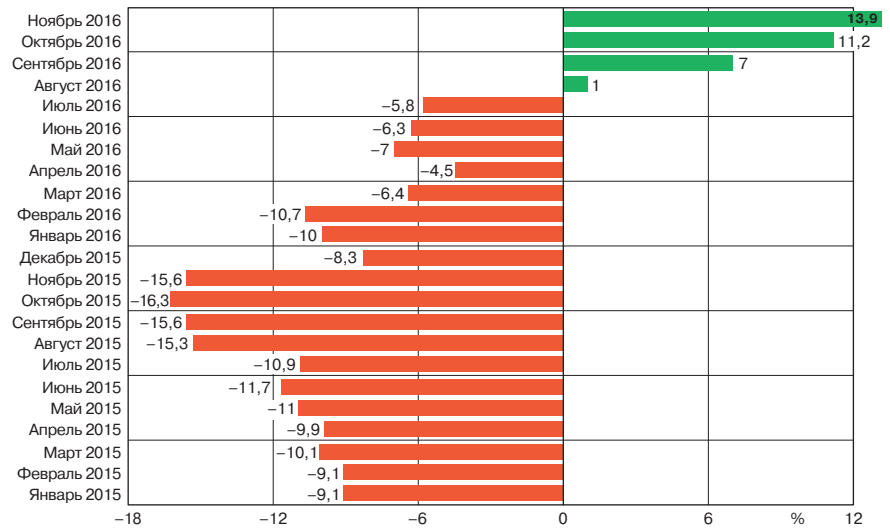


Рис. 2. Динамика объемов грузовых перевозок по месяцам с января 2015 г. (в процентах к аналогичному периоду предыдущего года, источник — Национальное бюро статистики КНР)

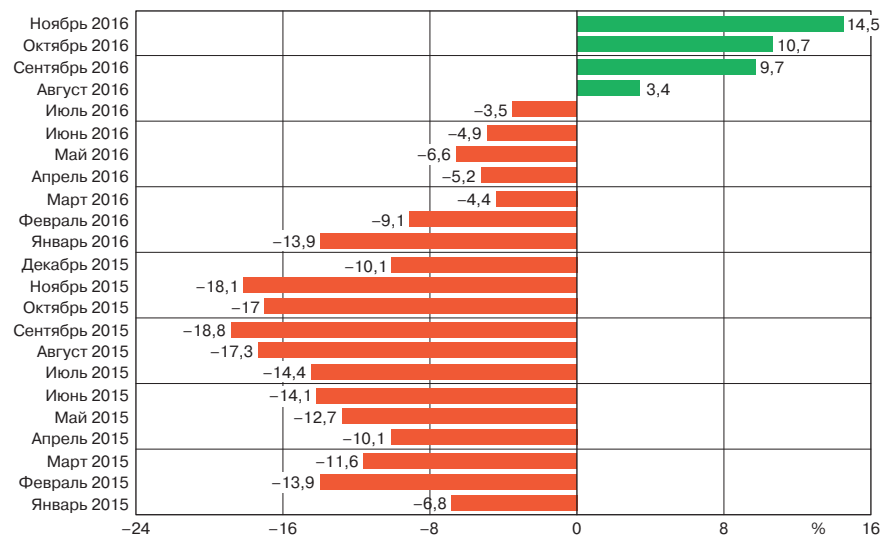


Рис. 3. Динамика грузооборота по месяцам с января 2015 г. (в процентах к аналогичному периоду предыдущего года, источник — Национальное бюро статистики КНР)

платформ с контейнерами составило 10 565 ед./сут, увеличившись на 2670 ед. (на 33,8%) по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Рекордный показатель в 11 741 платформу с контейнерами был достигнут 30 июля 2016 г.

На некоторых региональных железных дорогах, являющихся филиалами CRC, темп роста контейнерных перевозок был еще более высоким. За первые 7 мес 2016 г. Пекинская железная дорога пропустила не менее чем 260 тыс. условных контейнеров (TEU), повысив

этот показатель на 78% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Объем перевозок грузов в контейнерах за эти 7 мес составил 3,64 млн т, увеличившись на 41%. На этой железной дороге открыто 32 новых контейнерных терминала, в результате чего их общее число выросло до 67; кроме них, действуют 89 логистических комплексов.

Другой филиал CRC — Шэньянская железная дорога, расположенная к северо-востоку от столицы страны, за первые 7 мес 2016 г. пере-

везла в контейнерах 11,2 млн т грузов (рост более чем вдвое по сравнению с тем же периодом 2015 г.) и получила более 1 млрд юаней дохода. Частично это обусловлено строительством 51 нового контейнерного терминала в регионе, где доминируют контейнерные перевозки крупной бытовой техники, такой как холодильники, стиральные машины и т. д.

Развитие международных перевозок

CRC развивает внутренние контейнерные перевозки, открывает новые терминалы для привлечения клиентуры, пользующейся автомобильным транспортом. Для содействия развитию контейнерных перевозок подписан также ряд соглашений с зарубежными железнодорожными и логистическими компаниями, в числе которых DB Cargo (грузовая компания железных дорог Германии), ОАО «РЖД» и DHL.

На международном уровне инициатива One Belt, One Road (см. «ЖДМ», 2016, № 8, с. 18–23) придала мощный стимул развитию железнодорожных перевозок между Китаем и Европой. Так, междуна-

родные контейнерные перевозки начались с отправки экспериментального поезда из города Чунцин в марте 2011 г. Первые 500 поездов были отправлены за 4 года, следующие 500 поездов — за 7 мес, на формирование очередных 500 поездов потребовалось всего 5 мес. Так, в конце ноября 2016 г. в Гамбург прибыл уже 200-й с начала года контейнерный поезд, сформированный на терминале в Чжэнчжоу.

В настоящее время система железнодорожных контейнерных перевозок под брендом China Railway Express объединяет 16 городов в Китае и 12 в Европе — вплоть до Гамбурга и Мадрида (рис. 4); в ней задействовано 39 различных маршрутов. В августе 2016 г. при участии компаний «ТрансКонтейнер» и «РЖД Логистика» началось тестирование новой технологии перевозки скоропортящихся грузов из Китая в Россию железнодорожным транспортом, в ходе которого из Даляня на станцию Орехово-Зуево Московской железной дороги был отправлен первый поезд с шестью 12-метровыми рефрижераторными контейнерами.

Железнодорожные перевозки выигрывают у морских по скорости

доставки (две недели против минимум пяти), регулярности и гибкости отправления — поезд перевозит примерно 90 TEU, тогда как судно-контейнеровоз — минимум 10 тыс. TEU.

С точки зрения Китая, отправка грузов через бывшие советские республики, Иран и другие ближневосточные страны открывает возможности для расширения торговли с этими государствами, что, в свою очередь, способствует развитию других форм сотрудничества вне сектора железнодорожных перевозок. Однако при перевозках через Центральную Азию сохраняются проблемы, связанные с налоговой политикой, вопросами безопасности и неразвитостью железнодорожной сети. Для их решения в рамках Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) разрабатывается стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г., принять которую планировали до конца 2016 г. В настоящее время в ЦАРЭС входят 10 стран — от Китая на востоке до Азербайджана на западе. Ожидается, что эта стратегия определит необходимые шаги для повышения эффективности железнодорожных связей в регионе в течение ближайших 15 лет. Рост объемов международных перевозок требует благоприятной политики в области инвестиций и развития сети железных дорог на государственном уровне, а также согласованных действий, таких как недавнее внедрение системы единых транспортных накладных, действующей на протяжении всего маршрута и соответствующей требованиям каждого государства (рис. 5).

Перевозки посылок высокоскоростными поездами

Еще одной инициативой CRC в сфере грузовых железнодорожных перевозок является развитие



Рис. 4. Прибытие первого поезда из Китая в Мадрид



Рис. 5. Торжественное отправление первого контейнерного поезда в страны Центральной Азии (в том числе в Казахстан и Узбекистан) 1 июля 2015 г.

бизнеса доставки посылок высокоскоростными поездами. Эта услуга только зарождается в Китае, несмотря на стремительное расширение сети высокоскоростных линий в стране, протяженность которой составляет 20 тыс. км.

Количество почтовых отправлений в стране, включая письма, посылки и экспресс-посылки, столь велико, что даже 5%-ной рыночной доли будет достаточно, чтобы перевозки почтовых отправок высокоскоростными поездами стали рентабельными. В ноябре 2016 г. для перевозок посылок, отправленных в рамках массовых распродаж компаниями, занятыми в электронной торговле, использовалось уже 149 из 170 высокоскоростных поездов CRC (рис. 6). На предприятии компании CRRC в Таншане построен специализированный моторва-

гонный грузовой поезд, испытания которого планировали начать до конца 2016 г.

Учитывая успех китайских междугородных высокоскоростных поездов, в том числе ночных, связывающих Пекин и Шанхай с Гуанчжоу и Шэньчжэнем, такой сервис доставки почтовых отправок с высокой скоростью может стать востребован-



Рис. 6. Погрузка посылок в высокоскоростной поезд в дни массовых распродаж

ным, хотя и потребует создания инфраструктуры для обработки грузов на пассажирских станциях сети высокоскоростных линий. Время в пути 11 или 12 ч между Пекином и Южным Китаем решает вопрос доставки на следующий день, причем с более низкой стоимостью по сравнению с воздушным транспортом. На высокоскоростной железнодорожной сети имеются резервы пропускной способности, особенно в ночное время, которые могут быть использованы для пропуска поездов с почтовыми отправлениями.

Railway Gazette International, 2016, № 9, pp. 102 – 104; материалы интернет-портала правительства КНР (www.english.gov.cn), Национального бюро статистики Китая (www.data.stats.gov.cn) и ОАО «РЖД» (www.rzd.ru).