

Грузовые перевозки Китай — Европа

Беспрецедентный рост в последние годы объемов перевозок грузов из Китая в Европу диктует необходимость развития железнодорожных маршрутов в целях наиболее полной реализации их потенциала.

Знаменательным событием в области трансевразийских железнодорожных перевозок стало отправление в январе 2017 г. грузового поезда из Иу (Восточный Китай) на терминал DB Cargo в Баркинге на востоке Лондона. Преодолев за 18 дней более чем 12 тыс. км по территории восьми стран, состав с 34 большегрузными контейнерами прибыл в столицу Великобритании (рис. 1). Как обычно, перевозка груза по железной дороге заняла в 2 раза меньше времени по сравнению с морским транспортом и стоила приблизительно вдвое дешевле по сравнению с воздушным.

Повышенный интерес логистических и транспортных компаний Великобритании к этому событию объясняется значительным потенциалом трансевразийских железнодорожных перевозок. Определенный оптимизм поддерживается ростом грузопотока из Китая, однако перспектива увеличения числа прямых поездов в Великобританию во многом зависит от объемов отправления грузов в обратном направлении. Лондон стал 15-м европейским городом трансконтинентальной сети прямых грузовых поездов, следующих из Китая по более чем 40 маршрутам с пунктами назначения в Германии, Польше, Нидерландах, Бельгии, Италии и Испании. Грузовые поезда из Северного Китая идут в Европу через Транссибирскую магистраль или, как первый поезд в Лондон, через Западный Китай и Казахстан с выходом на Транссибирскую магистраль в районе Екатеринбурга.

Прибывший в Баркинг поезд был загружен потребительскими товарами и одеждой от поставщиков из округа Иу. В европейские страны преимущественно перевозятся высокотехнологичные IT-товары — компьютерная техника и мобильные телефоны, изготовленные для транснациональных корпораций на заводах Западного Китая. Пионером считается компания Hewlett Packard, которая в 2011 г. одной из первых отправила свою компьютерную продукцию грузовым поездом из Чунцина (Китай) в Дуйсбург (Германия).

Железнодорожный транспорт привлекает китайские компании возможностью обеспечить сжатые сроки поставки, что особенно актуально для компаний, удаленных

от морских портов и служб доставки DHL, Geodis, Haltrans или Essers Wagonborg. Активное вовлечение железнодорожного транспорта открывает новые возможности таким компаниям, как InterRail, которая в 2012 г. отправила первую пробную партию грузов в Европу, используя смешанные перевозки. Начиная с 2014 г. компания регулярно отправляет грузы поездами, обеспечив рост объемов перевозок на уровне 250%.

Из логистического центра в Иу компания InterRail в тесном сотрудничестве с Китайскими железными дорогами дважды в неделю отправляет поезда в Дуйсбург и Мадрид. Кроме того, организованы перевозки грузов в обратном направлении, а также выполнена тестовая отправка в Ригу (Латвия). В настоящее время грузовые перевозки между Китаем и странами Европы обеспечивают компании пятую часть доходов, при этом руководство InterRail рассчитывает на их рост минимум на 150% к 2020 г.

Российско-австрийское совместное предприятие Far East Land Bridge (FELB), которое на 75% принадлежит ОАО «РЖД», также активно работает на данном направ-



Рис. 1. Прибытие поезда на терминал DB Cargo в Баркинге

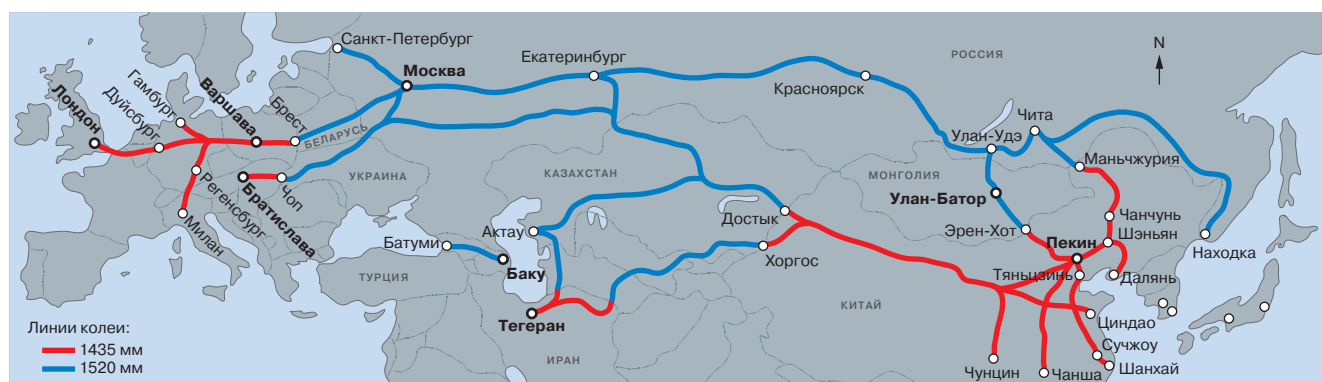


Рис. 2. Основные трансевразийские грузовые железнодорожные маршруты

лении. Оператор начал работать в 2008 г. и на сегодняшний день обеспечивает регулярные перевозки по Транссибирской магистрали из городов Сучжоу, Чанши, Шэньян и Чанчунь в направлении Малашевиче, Варшавы (оба – Польша), Гамбурга, Дуйсбурга (оба – Германия), Милана (Италия). Также организованы перевозки грузов в обратном направлении – в Шэньян и Сучжоу. Кроме того, FELB предлагает услуги по доставке грузов в объеме менее контейнерной нормы (LCL) из Сучжоу (Китай) и Инчхона (Республика Корея), а также экспортно-импортных грузов в коридоре Москва – Сучжоу, Гуанчжоу. Логистическая сеть компании также охватывает Циндао, Пекин, Тяньцзинь, Далянь и Инкоу в Китае, Пусан в Республике Корея, Токио и Кобе в Японии.

Железные дороги Германии (DB) и России (ОАО «РЖД») в 2008 г. учредили совместное предприятие Trans Eurasia Logistics (TEL), которое выступает в качестве независимого железнодорожного оператора. Еще один оператор – DB Schenker выполняет перевозки между городами Китая, Германии и Польши.

Рост объемов перевозок

Расширение сети и увеличение частоты курсирования поездов положительно сказываются на росте объемов перевозок. По информации DB, в 2016 г. между Китаем и

Германией было перевезено 40 тыс. TEU. На сегодняшний день это является рекордным показателем, но к 2020 г. ожидается рост до 100 тыс. TEU, что превысит объем 2014 г. в 3 раза. По данным российского оператора АО «РЖД Логистика», по сети железных дорог России между Китаем и Европой в 2016 г. транзитными поездами перевезено 73 тыс. TEU (рис. 2).

Вместе с тем столь резкий скачок вызван не только фактором роста рынка. Энергичная политика Китая, в том числе в рамках стратегии One Belt, One Road (OBOR), которая была анонсирована в 2013 г. и официально принята в 2015 г., считается основным драйвером процесса. Целью данной стратегии является привлечение инвестиций в развитие евразийской транспортно-логистической сети, включая железнодорожную инфраструктуру, для обеспечения роста торговой активности и экономической интеграции Китая. С 2013 г. со странами, причастными к формированию транспортной сети OBOR, подписано более 40 меморандумов о взаимопонимании и договоров сотрудничества. Для реализации долгосрочной программы необходимо тесное сотрудничество на правительственном уровне помимо наращивания объемов торговли и инвестиций в причастных странах. При этом железнодорожный транспорт может стать главным стимулом макроэкономического развития.

Приверженность Китая продвижению стратегии развития железнодорожного транспорта была проиллюстрирована 8 июня 2016 г., когда восемь трансевразийских грузовых поездов были одновременно отправлены из восьми промышленных центров Китая в разные европейские пункты назначения. Все поезда были загружены крупнотоннажными контейнерами длиной 12 м, окрашенными в цвет «королевский синий», с логотипом нового китайского бренда – CR Express. Сотни контейнеров с брендом CR Express обращаются теперь на трансевропейских маршрутах аналогично брендовым контейнерам судовых компаний.

Трансконтинентальные перевозки грузов по железной дороге в рамках OBOR стимулируются субсидиями региональных властей Китая. Уровень дотаций не оглашается, но по некоторым оценкам, может достигать 50%. Чтобы железнодорожные перевозки приносили прибыль, необходимо довести их долю до 25% в объеме грузов, отправляемых в Европу из западных и центральных районов Китая. В настоящее время доля железных дорог не превышает 1% в общем объеме перевозок китайского экспорта.

Китайские поставщики имеют возможность выбора между различными видами транспорта, поэтому для обеспечения рентабельности операторам трансевразийских железнодорожных перевозок предстоит решить ряд насущных задач.

Необходимые меры

Несмотря на то что скорость доставки грузов существенно возросла (например, поезда из Чэнду доходят до Польши за 10,5 сут), существенный потенциал кроется в совершенствовании инфраструктуры и логистики.

Беспрецедентный уровень инвестиций в железнодорожную инфраструктуру Китая в последние 10 лет обеспечил надежную транспортную связь со всеми крупными городами страны и логистическими центрами. Россия также в последние годы инвестировала миллиарды рублей в повышение пропускной способности и скорости движения по Транссибирской магистрали.

Казахстан, являющийся одним из звеньев возрождающегося Великого шелкового пути, реализует программу стоимостью 2,7 млрд долл. США, включающую модернизацию железнодорожных линий протяженностью 724 км, обновление парков локомотивов и грузовых вагонов. Одним из ключевых проектов стало строительство на границе с Китаем транспортно-логистического комплекса Хоргос. На территории 547 га расположен контейнерный терминал площадью 129,8 га, который может перерабатывать до 580 тыс. TEU в год, а также пункт смены колеи для одновременного обслуживания шести поездов.

Вместе с тем в странах, удаленных от ключевых коридоров, качество инфраструктуры не везде соответствует современным требованиям. Перевозки грузов между Иу, Тегераном (оба – Иран) и Турцией через Каспийское и Черное моря, выполняемые компанией InterRail, носят скорее символический характер. Стремление Китая создать третий трансевразийский маршрут из Куньмина через Мьянму, Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран, Турцию в Европу также трудно реализуемо.

В последние годы Иран активно включился в формирование трансазиатских транспортных коридо-

ров. Оценивая потенциал транзитных перевозок, руководство страны делает акцент на развитии железных дорог и переносе на них центра тяжести с автомобильного транспорта. В качестве первоочередных мер по созданию конкурентоспособных условий для транзитных грузопотоков железные дороги Ирана (RAI) предлагают приоритетный пропуск поездов по одному из основных транзитных коридоров Серахс – Бендер-Аббас, предоставляют скидки до 35% на транзит. В ряде случаев тарифные ставки RAI в 3 раза ниже, чем у железнодорожных операторов некоторых стран СНГ. Реализован ряд инфраструктурных проектов, обеспечивших хорошие транспортные связи Ирана с Казахстаном (через Туркменистан), Азербайджаном, Турцией и Ираком (рис. 3). Совершенствуются логистические схемы. По показателю индекса эффективности логистики (LPI) Всемирного банка в 2016 г. Иран занимает 99-е место (из 163) в мире. В транзитные перевозки вовлечены многие страны, поэтому их эффективность зависит от согласованных усилий всех участников процесса. Налажено тесное сотрудничество RAI с железными дорогами СНГ, Турции и европейских стран. Иран присоединился к двум основным международным струк-

турам – Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), а также стал участником соглашения СМГС и планирует использование накладной ЦИМ/СМГС. Ориентируясь на опыт Казахстана по созданию компании KTZ Express, Иран стремится усилить роль железнодорожного транспорта за счет добавления функций логистики, координации тарифной политики и согласования деятельности всех звеньев перевозочного процесса.

В рамках OBOR Китай продвигает и частично финансирует масштабную программу развития транспортной инфраструктуры стран Евразии. По информации Китайского инвестиционного банка, в 64 странах планируются или реализуются около 900 инфраструктурных проектов на общую сумму 890 млрд долл. США, включая железные и автомобильные дороги, порты и трубопроводный транспорт.

Китайские банки, например Банк развития или Экспортно-импортный, обеспечивают большую часть финансирования программ OBOR. Однако Китай вводит дополнительные меры для стабильности инвестиций. В этих целях в январе 2014 г. создан Фонд Шелкового пу-



Рис. 3. Первый поезд на погранпереходе Астара между Азербайджаном и Ираном

ти с капиталом 40 млрд долл. США; в январе 2016 г. по инициативе Китая 57 участников учредили Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АИВ) с капиталом 100 млрд долл. США. В 2015 г. в программы OBOR инвестировано 15 млрд долл. США Китаем и 8,2 млрд долл. США другими странами.

Наряду с национальными финансовыми институтами для привлечения средств под инфраструктурные проекты OBOR Китай все чаще обращается с привлекательным предложением доходности на уровне 6–8% годовых к иностранным пенсионным фондам, страховым компаниям, государственным инвестиционным фондам и частным инвесторам. Проявляют интерес к финансированию проектов OBOR и государственные финансовые структуры, в том числе Сингапура и Гонконга.

Значительная часть инвестиций направляется на совершенствование логистической составляющей железнодорожных перевозок. Одним из факторов, влияющих на время доставки грузов, являются простои вагонов на пунктах перехода с колеи 1435 на 1520 мм и обратно.

В условиях растущих грузопотоков пропускная способность пограничных станций становится ограничивающим фактором и требует наращивания. После появления Евразийского таможенного союза процедура оформления груза в последние годы значительно ускорилась. За счет использования единой транспортной накладной на контейнер время оформления сократилось с 3 сут до максимум 6 ч. Отказ от бумажного документооборота между операторами и железными дорогами является еще одним резервом. На пограничных станциях со странами СНГ целесообразно объединять короткие составы в поезда до допустимой на железных дорогах стран СНГ длины. В дальнейшем длинные поезда можно разделять в соответствии с действующими в западноевропейских странах нормами. Новый

импульс развитию услуг доставки смогут дать изменения в регламенте выполнения таможенных процедур.

Привлечение грузов в транзитных странах сможет в полной мере реализовать потенциал трансъевразийских перевозок. Для этого необходимы межправительственные соглашения, допускающие догрузку и выгрузку грузов по пути следования.

Перевозки из Европы в Китай

Объективно необходимо наращивать объемы перевозок в обратном направлении из Европы в Китай. Несмотря на то что Китай является для ЕС вторым торговым партнером после США и одним из крупнейших рынков экспорта, зависимость ЕС от дешевых китайских товаров привела в 2016 г. к торговому дисбалансу в объеме 147 млрд долл. США. Вместе с тем Китай представляет для Европы большой экспортный потенциал. После скачка на 37,7% в 2010–2011 гг., когда объем экспорта увеличился до 113,45 млрд евро, и на 20,2% (до 136,42 млрд евро) в последующий год, рост экспорта продолжился, и в 2016 г. он вырос до 170,14 млрд евро.

Ожидается, что эта тенденция продолжится с учетом подписанного в ноябре 2013 г. глобального инвестиционного договора между Китаем и ЕС, который смягчает ограничения в части доступа к рынкам, а также гарантирует безопасное правовое пространство.

В Китай в основном экспортируется продукция машино-, авто- и авиастроения, а также химические грузы. Кроме того, в Китае, особенно на западе, существует устойчивый спрос на высококачественную продукцию в области моды и премиальных замороженных продуктов питания, что также стимулирует перевозки по железной дороге как оптимальные с точки зрения скорости и стоимости доставки.

Правительство Китая предпринимает беспрецедентные меры по

стимулированию перевозок импорта железнодорожным транспортом. Однако железнодорожный транспорт должен обладать достаточной гибкостью, чтобы обслуживать больше клиентов по маршруту. Россия в этом отношении имеет значительный потенциал, но экономические санкции остановили поток экспорта сельскохозяйственной продукции и закрыли для европейских перевозчиков этот потенциально привлекательный рынок.

Оператор InterRail активно работает в регионе Центральной Азии и рассчитывает на увеличение спроса на перевозки по мере роста экономики этих стран. Оператор FELB также выражает определенный оптимизм по расширению бизнеса как в регионах, примыкающих к Транссибирской магистрали, так и в Республике Корея и Японии, при этом необходимым условием является обеспечение доступности и конкурентоспособности предоставляемых клиентам услуг. Компания связывала перспективы роста с возможностями работы в странах Северной Европы, Франции, Испании.

Строить долгосрочные прогнозы сложно, поскольку в 2020 г. может быть прекращено субсидирование перевозок из Китая в западном направлении. Все же есть основания полагать, что к тому времени рынок трансъевразийских перевозок будет достаточно развитым и насыщенным. Энтузиазм транзитных стран, выигрывающих от развития инфраструктуры железнодорожных коридоров и сопутствующего экономического роста, поддерживает этот прогноз. Действующие на этом рынке транспортные компании уверены, что эпоха железнодорожных перевозок между Китаем и Европой как альтернативы морскому и воздушному путям только начинается.

Материалы организации ОСЖД (www.osjd.org); International Railway Journal, 2017, № 4, pp. 18–22.