

ПАРТНЕРСТВО ПОВЫШЕННОЙ ДАЛЬНОСТИ

КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТРАНЗИТ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РФ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ. ПРИ ЭТОМ НА ФОНЕ СТАБИЛЬНОГО РОСТА ТОВАРОПОТОКА ИЗ КИТАЯ ПОСТЕПЕННО ЗАГРУЖАЕТСЯ И ВСТРЕЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ — ЗА СЧЕТ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА РОССИЙСКОЙ НЕСЫРЬЕВОЙ ПРОДУКЦИИ В КНР. ПО МНЕНИЮ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, ПОТЕНЦИАЛ РОССИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ПРОПУСКУ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ДАЖЕ ПРИ ОТСУТСТВИИ СУЩЕСТВЕННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ЕЕ РАСШИРЕНИЕ ДАЛЕКО НЕ ИСЧЕРПАН.

НАТАЛЬЯ СЕМАШКО

ТРАНЗИТ РАСТЕТ, КАК БАМБУК Контейнерный транзит по территории РФ в направлениях Китай—Европа и Европа—Китай растет на десятки процентов. Как было отмечено на августовском заседании рабочей группы по транзитным перевозкам подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая, в первом полугодии объем транзита через пограничные переходы в сообщении с КНР с учетом перевозок через Монголию и Казахстан увеличился почти на 25%, до 1,1 млн тонн. За 2017 год, по данным российского Минтранса, этот показатель вырос почти в два раза и превысил 2 млн тонн. Транзитные контейнерные перевозки из Китая в Европу в прошлом году увеличились на 67%, до 163 тыс. TEU, в обратном направлении рост составил 95%: перевезено более 98,5 тыс. TEU. В первом полугодии рост составил 19% и 39% соответственно.

В майских указах Владимир Путин поручил правительству сократить к 2024 году время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы России до семи дней, а объем транзитных железнодорожных контейнерных перевозок — в четыре раза. По оценкам ОАО РЖД, к 2025 году транзитные контейнерные перевозки должны достигнуть 1,9 млн TEU.

Вместе с тем, по мнению участников рынка, эти оценки, несмотря на масштаб роста, выглядят не просто достижимыми — даже консервативными. АО «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА), организующее железнодорожный транзит между Китаем и Европой по территориям России, Белоруссии и Казахстана (по 33% акций компании принадлежит железным дорогам каждой из стран), видит значительные перспективы роста.

«Объем контейнерных перевозок по маршруту Китай—Европа—Китай на транзитных сервисах АО ОТЛК ЕРА за восемь месяцев 2018 года превысил 155 тыс. TEU, — рассказывает президент ОТЛК ЕРА Алексей Гром. — Это на 50% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Начиная с июня текущего года в сервисах нашей компании ежемесячно следует более 300 организованных контейнерных поездов. В сентябре ожидаем новый рекорд. Темпы роста очень хорошие, инфраструктура работает исправно. Каждый квартал появляется по два-три новых маршрута».

По мнению Алексея Грома, перспективы роста как по итогам этого года, так и в среднесрочной перспективе внушают оптимизм. «Объем евразийского трейда, выраженного в количестве контейнеров, превысит по итогам года 23 млн TEU, — говорит он. — Наша железнодорожная доля (включая долю ОТЛК ЕРА) составит по итогам 2018 года около 2–2,5%». Доля Европейского союза в общей торговле Китая составляет 13,4%, отмечает топ-менеджер, а по данным европейского статистического агентства Eurostat, товарооборот между Китаем и Европой составил в 2017 году €573 млрд, а к 2025 году прогнозируется рост этого показателя до €678 млрд. «У железнодорожников Евразии есть отличный шанс укрепить свои позиции на рынке евразийских перевозок», — говорит он.

ИНФРАСТРУКТУРА

НЕДООЦЕНЕННАЯ КОЛЕЯ При этом, по мнению участников рынка, не стоит опасаться, что препятствием к развитию транзитного контейнерооборота станет недостаточная пропускная способность инфраструктуры колеи 1520 мм: запас ее прочности довольно велик. «Без существенных инвестиций можно обеспечить беспрепятственный транзит 1 млн TEU уже сегодня, — говорит Алексей Гром. — Терминалы на границе с Китаем и странами ЕС также способны переработать 1 млн TEU». Меры, за счет которых можно увеличивать пропускную способность без значительных инвестиций, также не исчерпали своего потенциала. «С прошлого года мы вместе с акционерами реализуем проект, который у нас в компании называется XL-train, — рассказывает господин Гром. — Суть его очень проста: из двух китайских поездов мы делаем один на инфраструктуре колеи 1520 мм. Или из трех делаем два. Поезда становятся длиннее, а их загрузка контейнерами — полнее. Это позволяет оптимально использовать пропускную способность наших железных дорог, сократить издержки и повысить доходность, в первую очередь для перевозчиков». Хорошо работает, добавляет он, также технология использования обезличенного парка вагонов, разделения грузопотоков по терминалам и/или путям на границе в зависимости от пунктов назначения и многое другое. Но наибольший эффект достигается при работе с XL-train.

По словам господина Грома, по оценке некоторых аналитических компаний, сложности могут произойти на европейской инфраструктуре колеи 1435 мм, максимальная пропускная способность которой составляет около 650 тыс. TEU. «Но пока до достижения этих объемов еще есть время, чтобы вместе согласовать план мероприятий по достижению более высоких объемов перевозок, — говорит топ-менеджер. — Будем открывать новые пункты пограничных переходов на границе с Европой. Часть из них уже работает и имеет возможность увеличить пропускную способность. Есть также предложения по мультимодаль-

ным решениям, привлечению автотранспорта для развоза грузов по европейским назначениям. Самое главное, мы видим заинтересованность и предметные шаги наших европейских партнеров по решению данной задачи».

НАСКОЛЬКО ХВАТИТ ВОСТОКА Естественное насыщение китайского транзита при этом ожидается еще нескоро. «Китайский транзит перестанет расти, если железнодорожный маршрут перестанет быть конкурентоспособным либо по цене, либо по качеству перевозки, — полагает Алексей Гром. — Поэтому надо постоянно совершенствовать технологию, снижать издержки и повышать качество сервиса. В этом случае даже цифра в 2 млн TEU перестанет быть фантастической». На железной дороге, отмечает он, нет ограничений по номенклатуре перевозимых грузов, в отличие от транспортировки морем, где гидрометеорологические условия могут привести к изменению физического и химического составов грузов и повлиять на их качество. «Так, нашим целевым сегментом всегда будут грузы, чувствительные к срокам доставки и ритмичности поставок, а это и весь рынок электронной коммерции, и классический ритейл, — говорит господин Гром. — Мы возим автомобили и автокомплектующие, бытовую технику и электронику, мебель и одежду, продукты питания и фармацевтику, то есть основную номенклатуру товарооборота между Китаем и ЕС».

Как сообщили ВГ в группе FESCO, по ее оценкам, «при сохранении текущей политики китайских партнеров в отношении стимулирования перевозок по сухопутным маршрутам объемы транзита через территорию России будут продолжать расти». Объем перевозок FESCO по международным сухопутным маршрутам в 2017 году составил 3,9 тыс. TEU, а в первом полугодии 2018 года уже достиг 6,2 тыс. TEU, уточнили там. «Сдерживающими факторами являются инфраструктурные ограничения, в частности пропускная способность погранпереходов, а

НА СКОРОСТИ В КОНТЕЙНЕР



В России, которая с большими трудностями, но все-таки встраивается в глобальную логистическую сеть благодаря выгодному географическому расположению между Азией и Европой, контейнеризация экспорта выглядит безальтернативным путем развития. Глобальные грузовые «течения» уже заходят на нашу территорию — остается лишь подхватить их собственным внешнеторговым товарооборотом, ведь большое число контейнеров на этих направлениях движутся порожними.

По мнению директора исследовательского агентства Infranews Алексея Безборова, в торговле России с Китаем главная проблема не в дефиците взаимной торговли, а в дисбалансе способов доставки основных номенклатур товаров. «Большая часть импорта из Китая контейнеризирована, — говорит он. — Даже если мы разберем по кодам ТНВЭД позицию „импорт углеводородов“ из Китая в РФ, которая выросла в 2017 году на 55%, до \$244 млн, то мы увидим, что 67% этого объема — различные масла: от моторных и гидравлических до изоляционных. При этом все партии небольшие и уже расфасованы в различную тару». Аналогичная ситуация наблюдается и в других категориях грузов, которые в российском экспорте перевозятся «балком», а из Китая идут в контейнерах, сетует эксперт.

Конечно, речь не идет о загрузке в контейнеры сырой нефти или каменного угля — их перевозка цистернами и полувагонами, танкерами и балкерами априори экономически эффективна. Наибольшим потенциалом для контейнеризации обладают отрасли деревообрабатывающей, целлюлозно-бумажной, пищевой промышленности, производства строительных материалов и других весьма за-

метных в экспортной статистике товаров, и этот процесс уже активно идет. Более того, по словам участников рынка, в России уже есть прецеденты отгрузки в контейнерах зерна, различных химических веществ и даже энергетического угля марки «антрацит». Впрочем, такие поставки осуществляются, как правило, небольшими разовыми партиями и только в том случае, если грузоотправитель готов за это платить повышенную цену.

Тем не менее в России существуют и труднопреодолимые препятствия для массовой контейнеризации экспортных и внутренних перевозок. В одном из самых растущих контейнерных сегментов — перевозок грузов в танк-контейнерах в интересах химической и нефтегазовых отраслей — главным остается инфраструктурный барьер. Для переориентации сбытовых сетей предприятий под работу с этой современной техникой, как правило, требуется масштабная реконструкция самих заводов, строительство новых сливных и наливных эстакад (и демонтаж старых), наличие обслуживающих станций в местах их перегрузки с одного вида транспорта на другой. Все это требует колоссальных единовременных инвестиций, от которых предприятия нередко отказываются в пользу вложений в увеличение производства востребованной за рубежом продукции. Сказывается и отсутствие собственного производства танк-контейнеров у нас в стране. Крупнейшее в России вагоностроительное предприятие «Объединенная вагонная компания» только в четвертом квартале этого года планирует выпустить опытную партию танк-контейнеров.

РИА НОВОСТИ

также возможная нехватка подвижного состава для перевозки контейнеров», — уточняют в компании.

ВСТРЕЧНЫЙ ПОТОК Однако при стабильном потоке китайских грузов в сторону Европы обратный грузопоток не был столь оживленным. В этой связи, а также на фоне санкций и контрсанкций, оживляющих производство пищевой продукции в России, еще в 2016 году Российский экспортный центр предложил Игорю Шувалову, тогда занимавшему пост первого вице-премьера, план наращивания экспорта продуктов питания в КНР. Логика центра базировалась сразу на нескольких факторах: готовность соседа принимать несырьевой экспорт, потребность российского агропрома и несырьевого сектора в целом в расширении