



рынков сбыта, недоразвитие потенциала контейнерного транзита в восточном направлении по транспортной оси запад–восток, а также выгодная для обеих стран-контрагентов экономия сроков относительно морского сообщения, позволяющая перевозить в том числе скоропортящиеся грузы.

Первый поезд с российской несерьевой продукцией отправился в Китай с калужского терминала Ворсино 5 апреля 2017 года. Отpravку организовала входящая в ОАО РЖД «РЖД Логистика» (РЖДЛ) в контейнерах «Трансконтейнера», от китайской границы до конечных пунктов — порт Далань и станция Шилун в провинции Гуандун — доставку осуществляли логистическая компания порта и крупнейший китайский логистический оператор Sinotrans. Поезд достиг границы за рекордные семь суток.

В мае прошлого года несерьевой экспорт вышел на регулярную основу: поезда пошли раз в две недели, срок доставки через погранпереход в Забайкальске составил 14 дней. В сентябре 2017 года РЖДЛ запустила регулярный контейнерный поезд в Чэнду через погранпереход Наушки, что ознаменовало запуск нового экспортно-импортного кругового маршрута Ворсино—Чэнду—Ворсино, а уже в октябре начала отправлять по нему грузы и в рефконтейнерах — так в Китай отправились российский шоколад («Аленка», «Бабаевский», «Вдохновение»), карамель, вафли и так далее.

Несерьевой железнодорожный экспорт в Китай развивают и другие транспортные компании России. Так, группа FESCO прорабатывает возможность запуска регулярного

поезда из КНР в Россию совместно с китайской Zhengzhou International Hub Development and Construction Co (ZIH), которая специализируется на трейдинге продуктов питания, продукции агропромышленного комплекса, вино-водочных изделий. Встречная возможность — экспорт российских товаров в провинцию Хэнань через сбытовую сеть ZIH.

ЕЩЕ ВОСТОЧНЕЕ, ЕЩЕ ЮЖНЕЕ Развитие потенциала дальневосточного направления постепенно позволяет российским железнодорожникам расширять охват операций, вступая во взаимодействие с более удаленными, нежели Китай, странами-партнерами.

В январе завершилась первая тестовая железнодорожная отправка российской продукции в Ханой. РЖДЛ и

Учитывая большие российские расстояния и неразвитость магистральной автомобильной инфраструктуры для грузовых перевозок, ключевым фактором для контейнеризации экспорта становятся железнодорожные перевозки. ОАО РЖД, понимая свою прямую заинтересованность в перевозке доходных контейнеров, в последние годы существенно продвинулось в этом направлении. Несколько лет назад монополия отменила необходимость подачи заявки по форме ГУ-12 для контейнерных грузов, что облегчило доступ грузоотправителей к инфраструктуре, а совместно с операторами подвижного состава организовала сотни ускоренных контейнерных поездов, чем обеспечила нынешние рекордные показатели транзита.

В то же время кузбасский уголь тоже нужно везти, причем по тому же Транссибу, пропускная способность которого еще долго будет оставаться недостаточной даже при громадных бюджетных вложениях в строительство и усиление путей. В случае когда железная дорога забита составами с экспортным углем, контейнерам нередко приходится становиться в очередь, ожидая подачи платформы, которая застряла где-то в глубине страны. Но бывает и наоборот: чтобы пропустить ускоренный контейнерный поезд без промежуточных остановок, железнодорожникам приходится задержать в пути от трех до четырех обычных грузовых составов.

Зная об этих объективных ограничениях, инженеры-железнодорожники уже активно размышляют о способах их преодоления за счет повышения скоростных характеристик подвижного состава. В активной фазе разработки в компании «Комплексные скоростные технологии» находится проект контейнерной платфор-

мы, способной передвигаться по железной дороге со скоростью до 160 км/ч на участках, где это позволяет инфраструктура. В январе 2018 года прототип такой платформы завершил очередную фазу испытаний, которая подтвердила возможность ее эксплуатации с пассажирскими и грузовыми локомотивами. Над ускорением грузовых перевозок думают и производители тяговой железнодорожной техники — например, производитель двухсистемного электровоза 2ЭВ120 «Первая локомотивная компания» планирует до конца года провести дополнительные испытания для сертификации своего локомотива на скорость до 140 км/ч.

Еще один способ «загнать» контейнеры на железную дорогу — развитие технологий контейнерных перевозок, когда на универсальной платформе закрепляется автомобильный тягач с груженым контейнером. Такая технология не требует специального перегрузочного оборудования для работы с контейнерами на станциях: фура сама съезжает с железнодорожной платформы и сразу отправляется в путь к потребителю, минуя терминальный склад. Свой собственный проект контейнерной платформы разработала и частная группа «Дело», ставшая крупнейшим оператором контейнерных активов после приобретения в этом году доли в холдинге Global Ports. Инновационный подход заключается в том, чтобы перевозить по железной дороге только полуприцепы с контейнерами без тягача (подробнее см. интервью с президентом ГК «Дело» Сергеем Шихарёвым на стр. 4).

ВИКТОРИЯ ТРОИЦКАЯ

САМЫМ УЗКИМ МЕСТОМ ДЛЯ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ РОССИЮ МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ ОСТАЮТСЯ ТОЧКИ СТЫКОВАНИЯ ШИРОКОЙ И УЗКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОЛЕИ

вьетнамская логистическая компания Ratraco, принадлежащая на 35% «Вьетнамским железным дорогам», перевезла в прямом сообщении контейнер с косметической продукцией фирмы «Красная линия» за 20 дней, что вдвое быстрее, чем морем. Можно будет говорить о запуске железнодорожного коридора Вьетнам—Россия—Вьетнам.

О прямом сообщении с Японией до реализации мега-проектов по соединению железнодорожным коридором острова Хоккайдо с Сахалином, а Сахалина с материком говорить не приходится, однако в августе Россия и Япония приступили к реализации проекта увеличения поставок японских товаров в мультимодальном сообщении через порты Дальнего Востока и Транссиб. Первый груз был отправлен из японского порта Кобе 17 августа прямым фрахтом до порта Восточный в Приморском крае, а оттуда — железной дорогой в Ворсино в рамках проекта «Транссиб за семь суток», после чего автотранспортом отправился в подмосковные Химки. Время в пути составило всего 14 суток, груз прибыл в Ворсино 1 сентября. До конца года должно быть осуществлено всего семь контейнерных отправок из Японии.

«Сегодня транзит растет впечатляющими темпами. Но сохранятся ли они, во многом зависит от того, смогут ли логисты предложить рынку качественно новые виды сервисов, позволяющих иначе ответить на вопросы, как перевозить, откуда и куда перевозить, как быстро перевозить», — говорит генеральный директор РЖДЛ Вячеслав Валентик. Во-первых, рассуждает топ-менеджер, на рынке неизбежно будут развиваться мультимодальные транзитные маршруты. «Сегодня мы видим три сухопутные точки выхода из Китая (Достык, Забайкальск и Наушки) и только одну точку входа в Европу (Брест—Малашевиче), — поясняет он. — Безусловно, эта ситуация не лучшим образом влияет на пропускную способность. Поэтому необходимо находить альтернативные варианты обхода и развивать альтернативные маршруты при транзитных перевозках по маршруту Китай—Европа—Китай. Мы тоже работаем в этом направлении. Например, в апреле этого года РЖДЛ заключила соглашение с собственником и оператором многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» ООО «Феникс». Мы договорились развивать транзитные перевозки по МТК «Восток—Запад» с перевалкой контейнеров на ММПК «Бронка». Преимущества очевидны. Для грузоотправителей из Китая — это сведение к минимуму риска задержки грузов благодаря обходу Брест—Малашевиче и сокращение сроков доставки, для рынка — качественный альтернативный маршрут, включающий морское плечо». Алексей Гром солидарен с господином Валентином в вопросе расширения мультимодальных сервисов, говоря, что вскоре можно ждать конкретных результатов проекта по развитию контейнерного транзита из Китая через Калининград в смычке с морскими маршрутами short sea. «Совместная деятельность железнодорожных перевозчиков ЕАЭС, портов Калининград и Балтийск, судоходных линейных компаний и ОТЛК ЕРА как оператора контейнерных поездов по колее 1520 мм позволят предложить клиентам новый транспортно-логистический продукт, конкурентоспособный по транзитному времени и стоимости», — говорит он.

Во-вторых, замечает Вячеслав Валентик, необходимо расширять географию перевозок в соответствии с запросами клиентов, ориентируясь на перспективные бизнес-проекты и тенденции на потребительских рынках России, Китая и Европы. РЖДЛ, например, запустила новый транзитный контейнерный маршрут Чанша (Китай)—Тилбург (Нидерланды). Первый контейнерный поезд с товарами народного потребления уже ушел в Европу, а регулярные отправки по данному маршруту планируются с периодичностью два состава в месяц. «И в-третьих, — отмечает топ-менеджер, — нужно всегда помнить, что грузоотправитель покупает время. Значит, рынок будет так или иначе постоянно искать возможности сокращения срока доставки. Поэтому я думаю, что очень хорошие перспективы открываются для нашего нового сервиса Rail Jet — регулярных еженедельных импортных и экспортных отправок грузов в багажных вагонах по маршруту Пекин—Москва/Москва—Пекин всего за шесть суток». Это рекордное время для железной дороги, да еще и с отправлением из центра Пекина и прибытием в центр Москвы, добавляет он. ■