

ЕВРАЗИЙСКАЯ ЛОГИСТИКА

Тематическое приложение
к ежедневной деловой газете РБК
Четверг, 5 октября 2017 | №168 (2665)

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ОТ ПЕКИНА ДО БЕРЛИНА ПО РЕЛЬСАМ | ПЕРЕВАЛКА:
РОСТ ЭКСПОРТА ЗАСТАВЛЯЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ПОРТОВИКОВ УЛУЧШАТЬ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

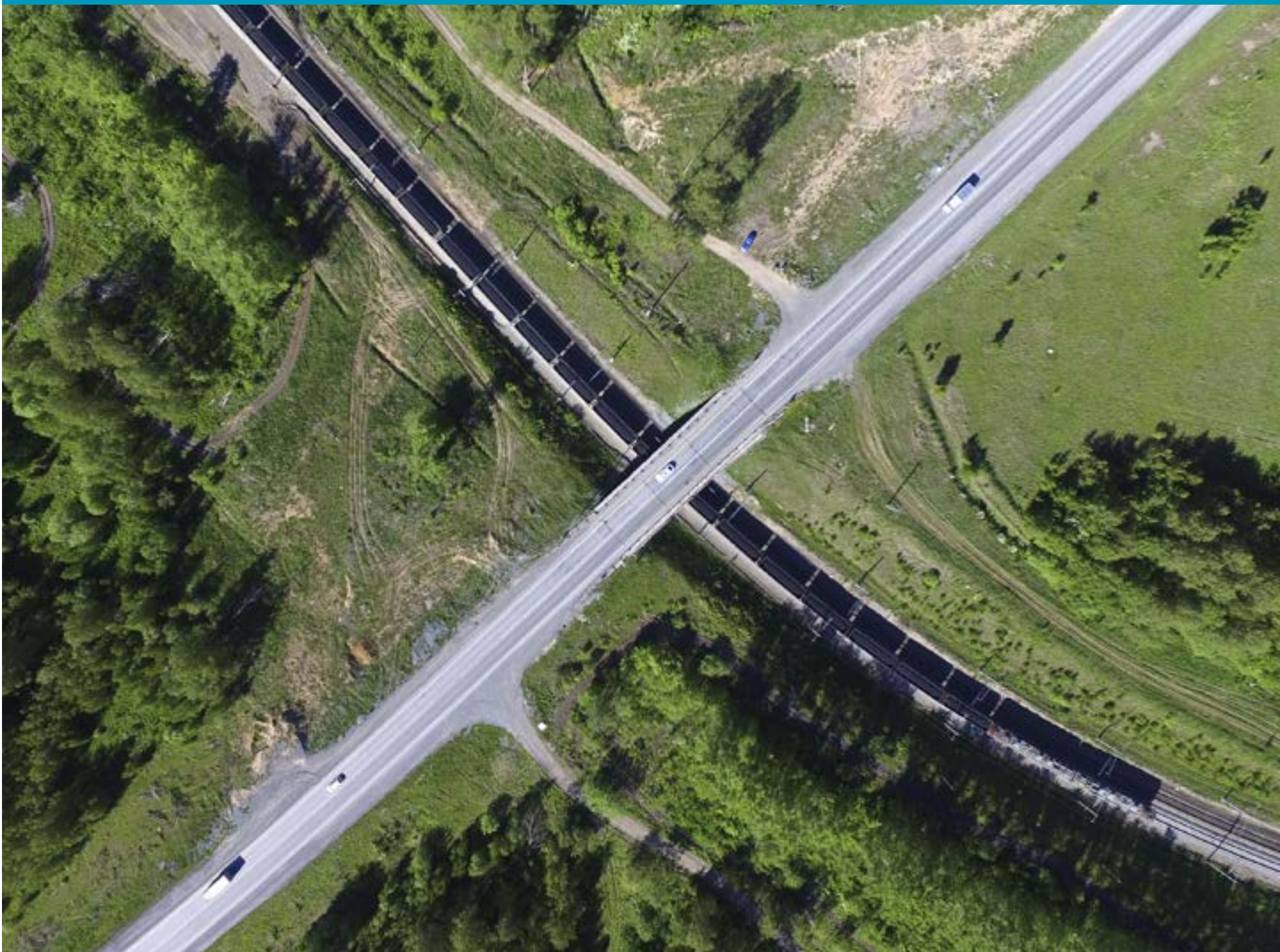


ФОТО: REUTERS

СПОРЫ О КОРИДОРЕ

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В НАПРАВЛЕНИИ ВОСТОК — ЗАПАД ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИИ РАСТУТ, НО КОНКУРИРОВАТЬ ЗА ТРАНЗИТ С АЛЬТЕРНАТИВНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ КОРИДОРАМИ НЕ УДАСТСЯ БЕЗ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. **МИХАИЛ СЕРГЕЕВ**

ОТ ПЕКИНА ДО БЕРЛИНА

Контейнерные железнодорожные перевозки стремительно растут: по данным «Российских железных дорог» (РЖД), по Транссибирской магистрали за восемь месяцев 2017 года перевезено свыше 482 тыс. контейнеров, что в полтора раза больше, чем за тот

же период прошлого года. При этом объем транзитных перевозок вырос сразу на 78%, до 113 тыс. TEU (условная единица измерения, эквивалент стандартного контейнера).

Первый вице-президент РЖД Александр Мишарин на заседании координационного совета по транссибирским перевозкам в Пекине в конце сентября уточнил, что «каж-

дый четвертый контейнер, который перевозился по Транссибу в 2016 году, был транзитным в сообщении Китай — Европа».

Как следует из Транспортной стратегии России на период до 2030 года, основной рост транзитных перевозок планируется обеспечить за счет сопряжения проекта Экономического пояса Шелкового пути (китайская

концепция торгового коридора для поставок с Востока на Запад) и перевозок в рамках Евразийского экономического союза.

Развитие этого направления руководством отрасли связывает с высокоскоростным грузопассажирским

← Начало на с. 1

коридором «Евразия». Проект ВСМ «Евразия», презентацию которого РЖД представили в августе этого года (стоимость российского участка магистрали может составить 3,58 трлн руб.), предполагает организацию грузовых и пассажирских перевозок по маршруту Берлин — Минск — Москва — Астана — Пекин. При маршрутной скорости контейнерных поездов 200–250 км/ч средний срок доставки грузов из Китая в страны Европы по магистрали составит не более трех суток.

Чтобы грузы пересекли континент по существующим путям, требуется гораздо больший срок. Российские железнодорожники сообщили о запуске регулярного транзита контейнеров между Европой и Китаем через Калининградскую область: 25 сентября первый контейнерный поезд, следующий через Калининградскую область из Европы в Китай, прибыл на станцию Черняховск Калининградской железной дороги. Здесь контейнеры были перегружены с платформ европейской колеи стандарта 1435 мм на платформы российской колеи 1520 мм и отправлены далее до китайского города Чэнду. Всего в составе поезда 41 крупнотоннажный контейнер. Время в пути от польского города Лодзь до китайского Чэнду составит 13 суток, что, однако, в три раза быстрее, чем при перевозке морским транспортом.

ПЛАНЫ И ОБЪЕМЫ

На рынке транзитных перевозок мало сформировать собственное предложение, надо еще и выиграть международную конкуренцию с иными маршрутами, обращает внимание руководитель Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. «А здесь роль, не менее важную, нежели современные путевые конструкции и высокотехнологичные логистические центры, играет институциональная среда, которая бывает комфортной или не очень», — считает Михаил Блинкин.

«К 2030 году российские железнодорожники планируют кратное увеличение транзитных перевозок, но далеко не у всех есть точное понимание, за счет чего это произойдет — то ли за счет привлечения дополнительных грузов, то ли за счет перераспределения уже существующего грузопотока. Нет ясности также с перспективой реализации тех транспортных проектов, которые обсуждаются сегодня», — говорит эксперт в области логистики, генеральный директор компании Petite Logist Елена Приходько.

Директор Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития Евгений Винокуров полагает, что достичь транзитных объемов в 2 млн стандартных контейнеров в год реально в перспективе пяти–восьми лет. Многие эксперты считают, что для этого нужно решить ряд сложных задач.

«Привлекательность любого транзитного маршрута для третьих стран не в последнюю очередь определяется использованием этого же маршрута местными перевозчиками. Здесь прямая аналогия: вряд ли ваша продукция будет популярна за рубежом, если она не пользуется спросом

ЦЕЛИ НА ВЫРОСТ

Индикаторы	Единица измерения	2018 год		2024 год	
		Инновационный сценарий	Базовый сценарий	Инновационный сценарий	Базовый сценарий
Экспорт транспортных услуг	\$млрд	27,1	25	39,9	35,6
Транзит грузов через территорию РФ:	млн т	58,2	42	72	48
железнодорожный транспорт	млн т	56	40,1	69	45
из них в контейнерах	тыс. TEU	910	640	1380	1070
автомобильный транспорт	млн т	2,2	1,5	3	2
Перевалка транзитных грузов в морских портах РФ	млн т	71,9	75,6	80,6	80,1
Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали	млн т	11,4	3,8	16,9	5,8

Источник: Приложение №3 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

у себя в стране», — рассуждает Михаил Блинкин.

Чтобы оценить нынешний объем транзита и потенциал развития, эксперт приводит сравнение объема перевозок с международными ориентирами. «Суммарный оборот транзитных контейнеров за 2016 год во всех портах России составил порядка 50 тыс. TEU, по сети РЖД — около 200 тыс. TEU. Ведущаяся реновация

Транссиба позволит довести годовой транзитный контейнерный поток до 500 тыс. TEU», — указывает эксперт. Между тем, по его словам, «реальная единица измерения контейнерного оборота в международных транспортных коридорах не тысячи, а миллионы TEU. К примеру, контейнерный оборот одного только шанхайского порта составил в том же 2016 году более 38 млн TEU», — отмечает Михаил Блинкин.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ БАРЬЕРЫ

С тем, что транзитный потенциал России используется не в полной мере, согласен руководитель отдела комплексных исследований Института проблем естественных монополий Сергей Оленин. Он показывает это на примере контейнерного транзита: «Объемы железнодорожных перевозок контейнеров по территории России перманентно растут (в среднем на 6,5% в год за последние пять лет), равно как и транзит контейнеров. При этом доля транзита невелика — около 10% от общего объема контейнерных железнодорожных перевозок на территории страны».

Развитию транзитного потенциала препятствуют инфраструктурные ограничения, на что указывают не только эксперты, но и участники российского рынка грузовых перевозок.

«Рост экспорта угля через порты Дальнего Востока замедляется из-за работ по модернизации инфраструктуры», — говорит Владимир Сосипаторов, генеральный директор Первой тяжелой компании. — За семь месяцев текущего года при общем росте экспорта угля на 19,2% прирост через порты Дальнего Востока составил лишь 3,6%. Проблема в том, что пропускная способность Восточного полигона к 2020 году (моменту завершения программы модернизации БАМа и Транссиба) уже будет исчерпана». Владимир Сосипаторов добавляет, что из-за инфраструктурных ограничений могут быть заморожены проекты новых портов. По его мнению, в ближайшие четыре года единственный способ нарастить объемы перевозок — увеличить статическую нагрузку: например, перейти на вагоны с нагрузкой 27 т на ось.

В настоящий момент около 8% инфраструктуры имеет ограничения пропускной способности, хотя работы по расшивке «узких» мест идут, в том числе и на основных направлениях транзита грузопотоков, в частности на Транссибирской магистрали, напоминает Сергей Оленин. В соответствии с долгосрочными планами РЖД общая протяженность участков с ограничениями пропускной способности к 2025 году должна сократиться ориентировочно до 3,5%.



ФОТО: REUTERS

ПРЕДЛОЖЕНИЯ СОСЕДЕЙ

Конкуренцию среду для транзитных перевозок в направлении Восток — Запад создает наличие нескольких альтернативных маршрутов.

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ включает маршруты, проходящие по территории Китая, Казахстана и России.


МОРСКОЙ ПУТЬ через Каспийское и Черное моря проходит по российской территории от Махачкалы до Новороссийска.

ЮЖНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ идет по территории Казахстана, но вне российской территории. Этот путь предполагает транзит от казахстанского порта Актау через порты Азербайджана и Грузии — Баку и Потти.


Есть также возможность транзита через Иран по маршруту от китайского Урумчи через Алма-Ату, Ташкент, Ашхабад, Тегеран и Стам-

бул. И этот путь также лежит вне территории России.

Недавно стало известно еще об одном возможном направлении с использованием российской территории. В конце сентября китайское агентство «Синьхуа» сообщило о начале работы «нового маршрута, который был запущен совместно и в сотрудничестве железнодорожных структур Синьцзян-Уйгурского автономного района и Казахстана». Поезд пойдет через Казахстан, Россию, далее — в латвийский порт, а затем — по морю в Роттердам. «Благодаря этому поезду не потребуются следовать через территорию Белоруссии и Польши. Маршрут позволяет сократить путь более чем на тысячу километров, а время поездки — в 20 с лишним раз, до 14 дней», — отмечает китайское агентство.



**ВАГОНЫ ПОВЫШЕННОЙ
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ**



**ПЕРВАЯ
ТЯЖЕЛОВЕСНАЯ
КОМПАНИЯ**



**ВЕСОМАЯ ПОДДЕРЖКА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

WWW.1-PTK.COM

Реклама



**25 тс
77 т**

**27 тс
83 т**

С РЕЛЬСОВ В МОРЕ

РОСТ ГРУЗОВОГО ЭКСПОРТА ЗАСТАВИЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И РАБОТНИКОВ ПОРТОВ ИСКАТЬ ЭФФЕКТИВНЫЕ СПОСОБЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ КОЛЛАПСА ПРИ ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ. **СЕРГЕЙ КАШИН**

ТРОМБЫ В ТРАНСПОРТНЫХ АРТЕРИЯХ

Необходимость синхронизации развития железнодорожной инфраструктуры и морских портов в последние несколько лет стоит остро. В начале 2015 года на Дальневосточной железной дороге перед портами (а их там 22) в среднем в сутки стояло около 300 брошенных поездов. Брошенный, он же отставленный, поезд — это состав, который поставлен на тормозные башмаки на боковом пути станции, не мешает движению, но не обрабатывается. Причиной техзадержек был холод. При низких температурах в портах постоянно ломается техника, скорость выгрузки резко падает.

Тогда же в 2015 году на Черном море штормовое предупреждение держалось несколько дней, погрузка была остановлена, перед портами скопилось 170 брошенных поездов. Железнодорожники объявляли запрет на три дня на любую отправку грузов в адрес портов Новороссийска и Туапсе.

Пусть и не в такой драматичной форме, похожие истории повторялись на железных дорогах перед портами и в 2013-м, и в 2014-м, и в 2016 годах. В России три вывозные магистрали, где происходит перевалка экспортных грузов: Октябрьская, Северо-Кавказская и Дальневосточная железные дороги. И все они в последние пять лет сталкивались с проблемами на стыке с портами.

Причины известны: оборот грузов в портах только растет, в 2016 году он достиг примерно 700 млн т в год (для сравнения: в начале 1990-х годов годовая перевалка составляла около 150 млн т). Самое заметное увеличение портовых мощностей произошло в 2012–2015 годах.

На этот период и пришелся пик проблем во взаимодействии портов и железной дороги. Число участников процессов выросло в разы: помимо перевозчика — «Российских железных дорог» (РЖД) это десятки и сотни грузоотправителей, более тысячи операторов на железной дороге и около 300 операторов в портах. У всех свои интересы, при этом взаимодействие оказалось налажено плохо. Транспортные коллапсы часто происходят в момент природных катаклизмов (таких, например, как штормы, резкие похолодания), и они усугубляют сложность проблемы.

БЕЗ КООРДИНАЦИИ

«На первых этапах взаимодействие железнодорожников и портовиков в ряде случаев отсутствовало полностью. Железнодорожники, стараясь перевезти как можно больше грузов, направляли составы в сторону портов;



ФОТО: БОРИС БАБАЧОВ/РИА НОВОСТИ

это вызывало сначала затоваривание предпортовых станций, а потом и дальних подходов к портам, что приводило к появлению брошенных поездов», — говорит Александр Слободяник, руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий.

До того как эти проблемы стали нарастать валовообразно, подобные эксцессы тоже случались. И решались, по сути, одним способом — железнодорожники объявляли на два-три дня конвенциональное (то есть в соответствии с одной из статей Устава железнодорожного транспорта) ограничение отгрузки в адрес станции, где возник «тромб». То есть фактически прекращали подвоз туда грузов. Это решение считается самым жестким, оно не устраивало никого, в том числе и самих железнодорожников.

По большому счету интересы всех участников совпадают, все стороны заинтересованы в росте оборота грузов, а значит, и доходов, говорит аналитик компании «Финам» Алексей Калачев, поэтому есть основания рассчитывать, что задача синхронизации работы железной дороги и портов будет решена эффективно.

В РЖД всегда настаивали на том, что причиной сбоев является невыполнение в портах норм разгрузки. На случай штормов надо строить крытые ангары, в холодное время должны использоваться размораживатели, бурорыхлительная техника и техника для переворачивания вагона, когда нужно обработать, например, замороженный уголь. А когда суда не могут подойти к причальной стенке (стационарному причалу), грузы следует перемещать на промежуточные склады. Но во многих портах такие расходы счита-

ли излишеством — траты большие, а работает такая техника незначительный период. И до сих пор далеко не все порты имеют такой «кризисный набор» оборудования. Александр Слободяник видит в этом значительный потенциал оптимизации совместной деятельности железнодорожников и работников портов.

К списку узких мест логистики следует добавить и бюрократический барьер: владельцу груза приходится общаться в порту с тремя десятками разных юристов, подготовив для них 70–80 документов (для сравнения: в Европе — шесть–восемь документов). А также пробелы в законодательстве — например, морские операторы до недавнего времени отсутствовали как сторона в типовых договорах.

В последнее время острота проблемы стала снижаться. В начале 2017 года количество брошенных поездов по всей сети РЖД было в три с половиной раза ниже, чем в 2016-м.

ЧТО СРАБОТАЛО

В первую очередь к налаживанию взаимодействия транспортников подтолкнул возросший экспорт. Еще в 2012 году все искали виноватых на стороне. «Из-за роста отправок грузов на экспорт стало очевидно, что необходимо в ряде случаев оптимизировать процесс взаимодействия на стыке железная дорога — порт, а в ряде случаев налаживать его заново», — объясняет Александр Слободяник.

Число вагонов снизилось, а их средняя грузоподъемность, наоборот, выросла. Обе меры работают на увеличение скорости оборота вагонов. Необходимость увеличения провозной способности железнодорожной инфраструктуры остается перво-

степенной задачей для обеспечения растущих экспортных перевозок массовых грузов. Поэтому в ближайшие годы тренд на развитие тяжеловесного движения и использование вагонов нового поколения будет усиливаться, уверены в Первой тяжеловесной компании.

РЖД добились серьезных изменений правил игры. Введена плата за простой вагонов сверх нормативного времени на общей инфраструктуре, железнодорожники получили право более оперативно вводить ограничения на перевозки при замедлении выгрузки в портах. Оптимизацию рабочего процесса провели и портовики, в результате чего время нахождения грузовых вагонов под выгрузкой сокращается. Кроме того, модернизацию выгрузочных мощностей порты проводят уже с расчетом на вагоны повышенной грузоподъемности.

Но главным фактором, по общему мнению, стало налаживание взаимодействия участников перевозочного процесса. Собираются региональные координационные советы, представители железной дороги и портовых стивидорных компаний и обмениваются данными в рамках аудиоконференций с подключением логистических центров, которые начали в припортовых зонах организовывать РЖД. Это позволяет планировать работу на трое суток вперед. Идет процесс технологической консолидации парков различных операторов.

Наиболее актуальная тенденция, которая, по словам Алексея Калачева, получила развитие, — движение к интеграции информационных систем. Без нее наладить эффективное взаимодействие портов и железной дороги не представляется возможным.

«ТРАНСПОРТ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК»

Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» №168(2665) от 5 октября 2017 г. Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Учредитель: ООО «БизнесПресс»
Издатель: ООО «БизнесПресс»
Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова
Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова
Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов
Редактор РБК+ «Транспорт»: Юлия Панфилова

Выпускающий редактор: Андрей Уткин
Дизайнер: Дмитрий Иванов
Фоторедактор: Алена Кондюрина
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко
И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тросников

Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342
Коммерческий директор издательства РБК: Анна Брук
Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина
Директор по производству: Надежда Фомина
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1