

Устойчивая связь в период нестабильности

Прошедший год можно охарактеризовать расцветом международных транспортных коридоров (МТК). Пожалуй, так часто, как в 2023-м, о них не говорили еще никогда. Когда логистическая отрасль немного оправилась от потрясений 2022 года и стали выстраиваться понятные логистические цепочки, возник вопрос – куда идти, как оптимизировать, как делать больше, лучше, качественнее? Сегодня в евразийском пространстве насчитывается 23 работающих МТК. Еще больше проектов остаются лишь проектами. Рассказываем об основных изменениях на тех маршрутах, что чаще всего на слуху.

Идем на Восток

В международных перевозках произошла переориентация грузовых потоков с Запада на Восток. Ключевыми направлениями прошлого года стали Китай и страны Юго-Восточной Азии, где объемы перевозок выросли более чем на 40%.

На текущий момент глобальных изменений роли МТК Север – Юг в общем транзите грузов из Индии и стран Юго-Восточной Азии не наблюдается. Потому что сохраняется основная проблема – расчеты за экспорт, импорт и логистические услуги

«Не уступает позиции и Турция, где количество контейнерных перевозок сборных и генеральных грузов выросло более чем в 2 раза», – подчеркивает заместитель генерального директора по развитию ГК «Деловые Линии» Дмитрий Хрущев.

А значит, развиваются маршруты, на которых сосредоточен сейчас наибольший товаропоток, или те, у которых есть потенциал такого увеличения. И хотя работа по ним идет довольно активно, на 100% готовности коридоры еще не вышли.

МТК Север – Юг

Международный транспортный коридор Север – Юг – трансевразийский маршрут, призванный соединить Индию, Иран, а в перспективе другие страны Азии и государства Персидского залива наиболее коротким маршрутом с Северной и Центральной Европой. Запуск в полномасштабную эксплуатацию МТК Север – Юг позволит не только сформировать крупные транзитные грузопотоки, но и создаст благоприятные условия для расширения товарооборота членов ЕАЭС со значимыми и перспективными зарубежными партнерами (Индией, Ираном, Азербайджаном).

«МТК Север – Юг активно развивался в 2023 году из-за закрытия Западного транспортного коридора и перегруза Восточного и Азово-Черноморского направления. За год объем морских грузоперевозок на МТК увеличился на 55% по сравнению с 2022 годом. Этому спо-

собствовал рост пропускной способности всех пограничных пунктов пропуска через границы РФ и железнодорожные магистрали. Также стимулом роста товарообмена по МТК стал поиск новых партнеров в Китае, Иране, Индии и других странах», – рассказывает независимый эксперт Алексей Тузов.

Так, сейчас грузоперевозки с главным торговым партнером России – Китаем идут по ранее созданным основным маршрутам. Их четыре: через порты Дальнего Востока, через порт Новороссийск, через порт Санкт-Петербург, прямым железнодорожным сообщением. Развитие новых путей требовалось как минимум из-за высокой загруженности портов Дальнего Востока, как и железнодорожной инфраструктуры по стране, большого транзитного времени до портов Новороссийска и Санкт-Петербурга. Необходимость этого подтвердила и ситуация в Красном море, где обострился военный конфликт, который заставил морские линии пересмотреть свои маршруты через Суэцкий канал. Из-за этого время в пути из портов Китая до портов Новороссийска и Санкт-Петербурга возросло примерно на 15–20 дней, с учетом того, что

этот путь и так занимает не меньше месяца.

«Многие клиенты отказываются от перевозок с учетом этого огромного транзитного срока и нестабильности. Были ситуации, когда маршрут судна меняли прямо в пути, – подчеркивает ведущий специалист операционного отдела Novelco Алина Чепурная. – Постоянно увеличивающийся товарооборот с Китаем и рекордно возросший товарообмен с Индией в 2023 году указали первоначально необходимое направление развития – МТК Север – Юг, который является оптимальным не только для этих стран, но и для многих других. Направление способно стать крайне востребованным, его можно сравнить с Суэцким каналом. Маршрут привлекает участников ВЭД, однако он еще не до конца готов к таким потокам. Нехватка мощностей в портах, отсутствие железнодорожной линии через весь Иран и необходимость перегрузки на автомобильный транспорт на части пути влияет на скорость доставок. Россия крайне заинтересована в этом проекте и принимает активное участие,

ЦИТАТА

«КНР проявляет активную заинтересованность в развитии Севморпути, который на целых 5000 км короче традиционного маршрута через Суэцкий канал. Не нужно лишний раз говорить, какие экономические перспективы сулит такое сокращение расходов на перевозку. Через несколько лет постоянный грузопоток морем через СМП станет такой же обыденностью, как и маршрут через Суэцкий канал».

**Татьяна Кулябина,
генеральный директор
Holding Finance Broker**



модернизируя порты на Каспии, железные и автодороги на прилегающих территориях. МТК поможет в разы сократить время доставки в/из Индии, а также станет хорошим подспорьем для торговли с Китаем и другими странами Азии».

Между тем на текущий момент глобальных изменений роли МТК в общем транзите грузов из Индии и стран Юго-Восточной Азии пока не наблюдается. Потому что сохраняется основная проблема – расчеты за экспорт, импорт и логистические услуги. Эксперты разных отраслей неоднократно отмечали, что, например, в Иране нет российских банков. Иранский туман – неконвертируемая валюта, из-за чего создаются существенные затруднения. И трудность эта традиционно переходит из года в год.

«В автомобильных перевозках расчеты осуществляются по системе арабской хавалы – неформальной системы на основе взаимозачета требований без формирования финансовой отчетности», – говорит директор по развитию бизнеса SOTA Logistic Игорь Чернышев.

В свете нарастающих проблем с судоходством в Красном море небольшой прирост на МТК дал Каспий, однако и он сейчас ограничен дефицитом инфраструктуры, а также проблемой обмеления каспийских портов. «Атырау – уже в 30 км от моря, Актау тоже обмелел, остаются глубоководный порт Махачкала и порт Баку. Российские компании намерены

поставить специализированные суда на каспийские маршруты для МТК Север – Юг (главный перевозчик на Каспии – Khazar Shipping Co) и интегрировать в процессы единого оператора: ему нужно будет зайти не только в сам Иран, но и в Персидский залив – структуру порта Бендер-Аббас», – добавляет И. Чернышев.

Но нужно учесть, что железнодорожный участок Решт-Астара, который должен обеспечить сквозной проезд к портам Персидского залива, планируют достроить только к 2028–2029 годам.

Говоря о железнодорожном сообщении, по данным «РЖД Логистики», важный результат 2023 года – это победы на восточной ветке коридора. Она представляет собой прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через ЖДПП Сарахс (Туркменистан) – Сарахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран). Этот маршрут активно используется и способствует усилению взаимодействия между участвующими странами, а также быстрому развитию инфраструктуры. Так, отправки на данном направлении компания осуществляет в полносоставных поездах, а объем перевозок увеличился почти в 3 раза по сравнению с 2022 годом.

«С апреля 2023-го «РЖД Логистика» вывела сервис на регулярную основу (2 поезда в месяц, отправки из Москвы и Челябинска), а в декабре

выполнена целевая задача по отправке 4 поездов в месяц. Ускорение доставки по восточной ветке МТК Север – Юг – еще один важный результат развития сервиса в 2023 году. Так, сроки доставки с Московского транспортного узла до станции Бендер-Аббас снижены за 2023 год до 15–16 суток (ранее – 40 суток). В прошлом году страны – участницы МТК Север – Юг провели большую совместную работу, одним из главных результатов которой стало снижение сквозной ставки на восточном маршруте коридора на 55%, – сообщил директор по контейнерным перевозкам и агрологистике «РЖД Логистики» Александр Сиверцев. – В этом году работа над развитием коридора Север – Юг продолжится, особые усилия страны-участницы направят на реализацию потенциала двух железнодорожных станций на погранпереходах между Туркменистаном и Ираном (Сарахс и Инче-Бурун)».

Активно продолжит расти трафик в южном направлении по М-4 из Москвы в Воронеж, Краснодар, Ростов и далее в сторону Грузии, Азербайджана, Турции. По данным директора по развитию компании Е1 CARD Юрия Мыкуша, у российских перевозчиков – клиентов Е1 CARD в 2023 году самыми популярными международными маршрутами стали Россия – Грузия – Турция и Россия – Азербайджан – Иран – Турция.

А. Чепурная подчеркивает, что, говоря про отправку товаров в/из

Турции, на долю авто приходится большая часть грузооборота.

«Если посчитать полную стоимость мультимодального маршрута через порт Новороссийск, например, в Москву, то стоимость не будет сильно отличной от авто, особенно в зимний сезон. Многие выбирают автомобильный транспорт, чтобы избежать рисков при перегрузе с судна в машины или вагоны. Путь на авто из Турции лежит через Грузию или Азербайджан. Через Грузию короче, однако осложнен гористой местностью. Погранпереход Верхний Ларс периодически закрывают для очистки от снега из-за схода лавин. Маршрут могут поменять прямо в пути

В 2024 году в международных перевозках продолжит развиваться так называемый Шелковый путь: Россия – Казахстан – Китай. Причем перевозчики будут не просто доставлять грузы до особых экономических зон на границе Китая, но и все больше продвигаться вглубь страны

в зависимости от погодных условий и загруженности погранперехода. На Верхнем Ларсе уже провели реконструкционные работы в 2023 году, которые увеличили пропускную способность введением дополнительных полос движения», – отмечает эксперт.

В целом в 2023 году грузооборот по данному коридору увеличился практически на треть по сравнению с предыдущим годом. Однако, несмотря на активную работу по всем трем маршрутам МТК, необходимо срочно развивать транспортную инфраструктуру, включая модернизацию железных дорог, портовых терминалов и пограничных пунктов на границах.

«Нерешенные проблемы, такие, как отсутствие единого логистического оператора мирового класса и проблемы безопасности грузов, могут затруднить полноценное использование коридора. Тем не менее наблюдается устойчивый рост интереса к этому маршруту со стороны различных стран, что подтверждает его потенциал для дальнейшего развития», – подчеркивает коммерческий директор международной компании мультимодальной логистики Holding Finance Broker Дмитрий Угрюмов.

Тегеран стремится к увеличению транзитной роли не только в региональном, но и в глобальном масштабе. Участие Индии в модернизации порта Чабахар и ее последующее включение в развитие транспортных коридоров Персидский залив –

Черное море и Север – Юг укрепят позиции Ирана как ключевого хаба, соединяющего Индию с Европой и Россией. Эти маршруты становятся особенно актуальными в контексте нарастающей нестабильности в регионе Ближнего Востока, предоставляя альтернативные пути доставки товаров.

Однако в части увеличения товарооборота проект может быть менее интересен, чем кажется. «Ассортимент иранских и индийских товаров, которые могут представлять интерес для российского потребителя, весьма ограничен. Поэтому значительного роста на этом направлении мы не ждем. Скорее, будет увеличиваться

зависимость потребительского рынка России от товаров, производимых в Китае, и, как следствие, повышаться загрузка всех транспортных коридоров на данном направлении, – отмечает И. Чернышев. – К 2025 году Европа сможет получить первые грузы из Китая по сухопутному коридору. Только пойдут они, скорее всего, в обход России. Евросоюз начинает финансировать развитие железнодорожной сети в Центральной Азии для создания транспортного коридора в обход России. Общий объем инвестиций в проект – до €10 млрд. В конце января 2024 года были подписаны два кредитных соглашения: с Казахстаном (€1,5 млрд), Кыргызстаном и Узбекистаном (€1,47 млрд)».

С ним частично согласен еще один эксперт. «Коридор Север – Юг – это эфемерная вещь, которая пока не работает. Когда будет перекрыт Аденский залив, Черное море и к работе подключится Иран, тогда Север – Юг заработает. Но по горной местности перевозить миллионы тонн груза проблематично, и цены значительно вырастут. Дорогостоящие товары – электронику и ширпотреб еще выгодно возить, а сырье и прочее – экономически нецелесообразно. Север – Юг – это далекое будущее, и везти туда (из России на экспорт. – Прим. ред.) получится вряд ли, а вот оттуда (преимущественно китайский импорт. – Прим. ред.) – более осуществимо», – рассказал «РЖД-Партнеру» эксперт на правах анонимности.

МТК Восток – Запад

Коридор Восток – Запад – это система евразийских маршрутов, связывающих страны Азии, прежде всего Китай, Японию, Республику Корея и страны Европы. В настоящее время развитие этой системы во многом определяется инициативой Китая «Один пояс – один путь». На данный момент уже более 150 стран подписали с Китаем соглашения о сотрудничестве в рамках программы.

Ключевыми точками сухопутного экономического пояса «Один пояс – один путь» станут Сиань (Китай), Алматы (Казахстан), Бишкек (Киргизия), Самарканд (Узбекистан), Тегеран (Иран), Стамбул (Турция), Москва и Дуйсбург (Германия).

«В 2024 году в международных перевозках продолжит развиваться так называемый «Шелковый путь»: Россия – Казахстан – Китай. Причем перевозчики будут не просто доставлять грузы до особых экономических зон на границе Китая, но и все больше продвигаться вглубь страны», – говорит Ю. Мыкуш.

Главное таможенное управление КНР сообщило, что по итогам 2023 года товарооборот Китая с Россией вырос на 26,3% и достиг рекордных \$240,11 млрд.

В связи с огромным количеством поставок по направлению большой нагрузки легла на железнодорожный комплекс России. БАМ и Транссиб, составляющие основу МТК Восток – Запад, оказались тотально перегружены. Перспективе дальнейшего углубления отношений мешает текущая ситуация с погранпереходами: остро ощущается необходимость модернизации и увеличения числа погранпереходов для прямого железнодорожного сообщения Китай – Россия. Существующие ПП рассчитаны на меньшее количество товаропотока, чем есть и планируется в будущем.

«Инфраструктурных мощностей для перегрузки на Россию и китайские колеи не хватает, но нехватка не означает отказ. Грузы идут в оба направления прямым сообщением из портов. Особенно долгие периоды перегруза или постановки на железную дорогу в портах в основном происходят с декабря по март (российский Новый год, китайский Новый год, когда нужно срочно отгрузиться до наступления длинных праздников или сразу после), но катастрофическую ситуацию назвать нельзя, – подчеркивает А. Чепурная. – Модернизация погранпереходов поможет ускорить прохождение

границы, что, в свою очередь, может увеличить грузопоток. Составы будут быстрее покидать ПП и возвращаться обратно с новым грузом».

По ее словам, одна из главных внутренних задач России на ближайшую перспективу – развитие Восточного полигона. Это также стратегически важно для развития коридоров и уже существующих путей поставки из Китая (прямого ж/д сообщения через погранпереход Забайкальск и прочие), а также отправки грузов из портов Владивостока и Находки, куда приходит большая часть грузов по морю. Работы на Восточном полигоне уже идут полным ходом: строятся вторые пути на ранее однопутных дорогах, что позволит пропускать большее количество поездов в 2–3 раза. А это, в свою очередь, позволит увеличить грузооборот.

«Успешное сотрудничество с китайскими партнерами способствует эффективной диспетчеризации поездов и ликвидации дефицита транспортировки морскими путями. В 2023 году китайская сторона разрешила въезд российским автомобилям на свою территорию, что стимулирует увеличение автоперевозок из Китая. Новые участки дорог, включенные в МТК, также способствуют увеличению объемов автомобильных перевозок. Например, завершено строительство первого участка автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный, часть МТК «Приморье-1», а также продолжается строительство магистрали М-12 «Восток», соединяющей Москву с Казанью и ставшей частью МТК Европа – Западный Китай. Государство готово стимулировать строительство для ускоренного запуска международных транспортных коридоров», – отметил Д. Угрюмов.

В общем, на МТК наблюдается тенденция роста грузопотоков, что связано с оптимизацией процессов транспортировки и таможенного оформления между Россией и Китаем. Государство и бизнес активно участвуют в развитии данного направления. Ожидается, что в ближайшем будущем этот коридор станет одним из ключевых маршрутов для транспортировки товаров между Востоком и Западом.

СЕВМОПУТЬ

Пожалуй, в отдельный параграф стоит вынести Северный морской путь. В 2023 году он особенно часто звучал в инфопространстве. В июле 2023 года были открыты новые регулярные маршруты контейнерных

К ВОПРОСУ

Проявляет заинтересованность в развитии СМП и Индия. Северная часть страны граничит с Китаем, в связи с чем в рамках взаимодействия стран БРИКС экспорт и импорт товаров может проходить по суше, а потом через китайские порты идти по СМП. Россия от такого сотрудничества по развитию СМП обеспечит себе дополнительные экономические поступления и обретет государство-союзника, которое будет масштабировать идею о престиже и экономической выгоде при использовании этого пути.

перевозок между Россией и Китаем по Северному морскому пути. Раньше по нему ходили лишь балкеры или газовозы.

Более подробно о всех метаморфозах, происходящих на СМП, а также связанных с его эксплуатацией выгодах и перспективах мы писали в прошлых номерах журнала.

«Заметен рост интереса к этому маршруту, который становится все более популярным для перевозки грузов между Россией и Китаем. Ожидается, что объемы грузоперевозок здесь значительно увеличатся уже в ближайшее время благодаря программе развития СМП и развитию портовых терминалов. По прогнозам экспертов, в ближайшие годы СМП может стать одним из самых востребованных маршрутов для перевозки грузов между Европой и Азией, что сделает его ключевым элементом в международной логистике», – уверен Д. Угрюмов.

ЧТО ДАЛЬШЕ?

Сравнивая грузопотоки по транспортным коридорам в 2023 году с данными за предыдущий год, можно отметить ряд изменений. Грузооборот железнодорожного транспорта остался на уровне 2022 года и составил 2,6 трлн тонно-километров, тогда как грузооборот автомобильного вырос на 22,1%, до 383,3 млрд тонно-километров, а морского – на 3,8%, до 46,4 млрд тонно-километров.

«Возникает острая необходимость консолидации усилий для создания устойчивых транспортных связей посредством формирования новых логистических цепочек, экономических маршрутов в регионе Большой Евразии, оптимизации цепей поставок. Необходима диверсификация товарных потоков, перемещаемых по транспортным коридорам, с использованием потенциала государств – членов ЕАЭС. Также нужно сфокусироваться на транзитных транспортных коридорах по направлениям Восток – Запад и Север – Юг в направлении Европы, Ближнего Востока, Индии, стимулиро-

вать использование морских портов посредством установления гибких тарифных условий при перевозках железнодорожным транспортом в направлении морских портов», – считает доцент кафедры налогов и налогового администрирования Финансового университета при правительстве РФ Ольга Дмитриева.

Кроме того, функционированию евразийских транспортных коридоров и маршрутов поспособствует присоединение к международным транспортным и таможенным конвенциям и соглашениям, упрощение процедуры пересечения границ, повышение полноты и качества обмена электронными данными, содержащимися в перевозочных и товаросопроводительных документах, и другие меры.

«Основная задача – это снятие до 2025 года существующих ограничений при выполнении перевозок всеми видами транспорта в рамках Евразийского экономического союза. Необходимо развивать национальные рынки транспортных услуг как составную часть комплексной транспортно-логистической системы Союза, позволяющей в особых условиях функционирования задействовать автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный виды транспорта и их инфраструктуру для оптимизации грузопотоков в направлении новых товарных рынков, поддерживать мобильность населения и стабильность грузоперевозок в регионе. Единственной проблемой на сегодняшний день для реализации единой экосистемы цифровых транспортных технологий остается то, что страны – участницы ЕАЭС конкурентны между собой в части взаимодействия бизнес-сообщества и государственных структур», – подчеркивает доцент кафедры экономической теории, ведущий научный сотрудник Института исследований международных экономических отношений Финансового университета при правительстве РФ Дмитрий Морковкин.

Анна Маничева 