

Сысоенко Мария Вячеславовна, студент, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Россия, г. Владивосток

Беленкова Анастасия Игоревна, студент, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Россия, г. Владивосток

ПРЕИМУЩЕСТВА, НЕДОСТАТКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ИЗ КИТАЯ В РОССИЮ С ПОМОЩЬЮ ПРЯМОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ

Аннотация: В статье рассматриваются вопросы преимущества, недостатков и перспектив развития рынка грузоперевозок сервисом прямого железнодорожного сообщения между Китаем и Россией. Основными преимуществами рассматриваемого сервиса являются скорость, отсутствие перегрузов и доступность. Выделенными в работе недостатками стали стоимость, специфика и требования к весу принимаемых грузов. Перспективы дальнейшего развития отрасли связаны с увеличением инвестиций, внедрением цифрового обслуживания, повышением скорости поездов и оптимизацией тарифов на перевозку.

Ключевые слова: транспортная система, железнодорожный транспорт, прямое сообщение, контейнерные перевозки.

Annotation: The article discusses the advantages, disadvantages and prospects for the development of the freight transportation market by the direct rail service between China and Russia. The main advantages of the service in question are speed, lack of congestion and availability. The shortcomings highlighted in the work were the cost, specificity and requirements for the weight of the goods received. The prospects for further development of the industry are associated with increased investment, the

introduction of digital services, increasing the speed of trains and optimizing transportation tariffs.

Key words: transport system, rail transport, direct communication, container transportation.

Статистика внешнеторговых отношений Китая и России показывает, что спрос на продукцию китайских производителей постоянно растет. На конец 2021 года доля России в китайском экспорте составляет более 20% [4, с. 28]. Тем не менее, в связи с пандемией, глобальным введением локдаунов и закрытием границ между Китаем и Россией, произошло снижение спроса на транспортировку грузов. Однако сегодня обе страны по мере их восстановления в ускоренном режиме пополняют запасы товаров для возвращения к прежнему уровню товарооборота. Эта тенденция привела к росту общего объема контейнерных перевозок из Китая в Россию на 40% только за первые девять месяцев 2021 года [6]. Из-за такого резкого увеличения грузопотока создается повышенная нагрузка на сети морских портов, что снижает их пропускную способность и вынуждает искать альтернативные возможности транспортировки грузов.

Одним из таких способов становится прямое железнодорожное сообщение между Китаем и Россией, так как продолжительность импортного маршрута контейнерных перевозок морским и железнодорожным транспортом составляет примерно одинаковые сроки. За последние годы происходит стремительное развитие железнодорожных грузоперевозок из Китая в Россию, которое выражается наращивании сухопутных транспортных сетей, создании и сохранении железнодорожных связей [3, с. 33]. Ключевое значение в данном явлении имеет курс Китая, отраженный в проекте «Один пояс и один путь».

Прямое железнодорожное сообщение подразумевает транзитные железнодорожные контейнерные перевозки грузов прямым поездом из Китая в Россию. В данном случае поезда следуют по маршруту со станции отправления до пограничной железнодорожной станции, на которой происходит смена

железнодорожной колеи и оформление таможенного транзита. Следует отметить, что значительная часть транзитных грузовых составов идёт в направлении Москвы на железнодорожную станцию Ворсино, однако помимо этого есть возможность отправления и на станции Белый Раст, Селятино, Электроугли, Кресты, Силикатная и Ховрино. Кроме этого, можно организовать подобную перевозку в другие города России: Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Иркутск и Казань. В дополнение к описанным выше прямым железнодорожным поездам, также существуют варианты организации доставки грузов из Китая, во время которых контейнер следует по морю из одного порта китайского в другой, а уже затем с ближайшей станции отправляется по рассмотренному маршруту.

Характерно, что данный тип отправки подходит, в первую очередь, для тех импортёров, кому сроки доставки груза до конечной точки важнее стоимости перевозки. Если на начало 2021 года стоимость перевозки товаров в контейнере с помощью прямого железнодорожного сообщения была в половину ниже, чем морским транспортом, то сегодня они сравнялись [2]. Более того, морская транспортировка в большинстве случаев выходит значительно дешевле. Одновременно с данным условием, существует ещё несколько, относящихся к самому грузу. Во-первых, он должен помещаться в контейнер, не превышать максимально допустимый объём для сорокафутового контейнера и не быть тяжелее 1,5 тонн в расчёте на одно место груза. Наряду с этим, к перевозке принимается только неопасный груз, не требующий определённого температурного режима. Необходимо подчеркнуть, что доставка данным способом осуществляется исключительно в контейнерах типоразмером 40 футов.

Можно выделить следующие преимущества перевозок из Китая в Россию с помощью железнодорожного сообщения. Во-первых, это сроки поставки. Ранее отмечалось, что они соответствуют транзитному времени перевозки морским транспортом. Тем не менее здесь существует определённый нюанс – отсутствие задержек у поездов по маршруту следования после выхода со станции отправления. То есть, если морское судно имеет достаточно высокие шансы на

смещения в расписании в связи с заходами в транзитные порты, то поезд следует напрямую до станции назначения, что уберегает его от подобных задержек.

Во-вторых, это сокращение цепочки видов транспорта, на которые перегружается контейнер. Для сравнения возьмём доставку груза в центральную Россию морским сообщением через Владивосток. В данном случае, контейнер сначала погружается на судно, затем по прибытии в порт отгружается на железную дорогу и уже с конечной станции перегружается на автомобиль. В то же время, при использовании прямого поезда исключается морской этап, что обеспечивает большую сохранность груза.

В-третьих, возможность осуществления отправки из множества городов Китая, где есть железнодорожные станции и прямые поездные направления. Вновь обращаясь к морскому транспорту, следует отметить, что в данном случае отгрузка товара возможна только из портового города и близлежащих к нему, так как вывоз контейнера из глубины материка может повлечь дополнительные расходы.

Наряду с рассмотренными преимуществами прямого железнодорожного сообщения из Китая в Россию, существуют определённые недостатки. Первым можно выделить относительно высокую стоимость перевозки. Как отмечалось ранее, на сегодняшний день стоимость морских перевозок значительно меньше, чем поездных. Это объясняется тем, что в период жёстких ограничений в связи с пандемией произошёл стремительный рост цены на перевозку. Из-за того, что у прямого железнодорожного сообщения транзитные сроки значительно меньше морских транспортировок, ставка на перевозку выросла быстрее.

Вторым недостатком является специфика грузов, которые принимаются к перевозке. В частности, это касается опасных и жидких грузов, которые на уровне правительства Китая запрещены к погрузке на железную дорогу. Данное решение было принято в тот период, когда эти виды грузов создавали высокие риски и несли низкую окупаемость. Тем не менее, сегодня есть возможность принятия таких технических требований и производственных стандартов, которые позволят гарантировать безопасность их транспортировки. На

основании этого, крупнейшие китайские производители ставят вопрос об отмене данного запрета, что позволит им расширить спектр экспортируемых товаров, найти новых торговых партнёров и выйти на новые рынки [5].

Третий недостаток – это увеличение стоимости для транспортировки тяжёлого груза или вовсе отказ от него. Подчеркнём, что при увеличении веса груза, увеличивается нагрузка на поезд и железнодорожные пути, что повышает риски аварийных ситуаций в процессе маршрута перевозки.

Спрос на перевозки из Китая в Россию с помощью прямого железнодорожного сообщения стал увеличиваться с 2020 года, на который пришёлся период основных пандемийных ограничений. Это привело к значительному увеличению сроков и росту цен на традиционную морскую перевозку. В то же время, положение ухудшилось из-за ситуации в Суэцком канале, где весной 2021 года на мель сел крупный танкер и остановил морское сообщение по данному направлению. Все эти условия побудили Китай начать проведение политики субсидирования сухопутных перевозок, чтобы понизить зависимость от морского транзита. Несомненно, железная дорога не может погрузить на один состав двадцать тысяч TEU одновременно, но тем не менее она способна каждые полчаса отправлять по сотне контейнеров и везти их со скоростью до одной тысячи километров в сутки. Также, как было изложено ранее, решение вопроса об отмене запрета на перевозку опасных грузов в сухопутном сообщении откроет перспективы для транспортировки всё большего количества товаров, которые сегодня приходится возить морем.

В свою очередь в России для содействия более оперативному развитию прямого железнодорожного сообщения ОАО «РЖД» в период с 2019 по 2024 годы планирует инвестировать около 200 миллиардов рублей в проект «Транссиб за 7 дней» [1, с. 24]. Не вдаваясь в его подробности, можно выделить основную идею, направленную на сокращение времени транзита грузов от восточных до западных границ России до одной недели в сравнении со стандартными 11-14 днями. Данные инвестиции также направлены и на строительство новых

станций, увеличение их пропускной способности и усиление электроснабжения путей.

На основании этого, основными перспективами развития прямого железнодорожного сообщения между Китаем и Россией являются увеличение инвестиций в развитие железнодорожной сети и пограничных переходов, а также стремительное внедрение цифрового обслуживания перевозочного процесса. Перспективным является и факт повышения скорости поездов наряду с оптимизацией тарифов на перевозку. Сегодня всё больше провинций Китая открывают сервис прямого железнодорожного сообщения, наряду с этим увеличивается и перечень городов России, в которые появляется возможность ввоза грузов этим сервисом. Все эти перспективы позволят к 2024 году освоить транзит в 2 миллиона контейнеров и увеличить общий объём перевезённых товаров более чем на 50 процентов.

Таким образом, стремительный прогресс железнодорожной системы в Китае, увеличение количества станций отправления и прибытия, предоставление финансовой поддержки китайским железнодорожным перевозчикам, работа с инвестиционными проектами в России позволили сегодня превратить прямые поезда из Китая в Россию в конкурентный вид перевозок, имеющий множественные перспективы развития.

Библиографический список:

1. Костян С.В. Проект «Транссиб за 7 дней»: SWOT-Анализ // Транспорт Российской Федерации. 2019. №5. С. 24.
2. Морские вести России [сайт]. – URL: <http://www.morvesti.ru/news/1678/89406/> (дата обращения 20.02.22).
3. Носов М.И. Россия в контексте китайского проекта «Один пояс – один путь» // Современная Европа. 2020. № 5. С. 33–45.
4. Фурсова И.А. Россия подставила плечо // Российская газета. 2021. № 125. С. 28.

5. China Logist [сайт]. – URL: <https://chinalogist.ru/news/geely-holding-prizyvaet-kitay-okonchatelno-otmenit-zapret-na-opasnye-gruzy-20581> (дата обращения 21.02.22).

6. Reuters [сайт]. – URL: <https://www.reuters.com/business/surge-goods-china-strains-russias-railway-network-2021-10-19/> (дата обращения 22.02.2022).