

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ –



ВЫЗОВЫ ДЛЯ БАЛТИИ

В мае в Риге решались вопросы транзита, в том числе доставки контейнерных грузов из Китая в Европу по железной дороге с использованием портов Балтийских государств. Именно Рижский порт упоминался как одно из самых перспективных соединений для транзита контейнеров – с учетом его инфраструктуры, транзитной политики Латвии и уже налаженного сотрудничества в сфере транзита.

Подробнее на стр. 6–7



busworld®

www.busworldeurope.org

EUROPE KORTRIJK

20-25 ОКТЯБРЯ 2017

WELL Communications

другие выставки
Busworld:

LATIN AMERICA MEDELLÍN 05-07.12.2017
TURKEY 19-21.04.2018
INDIA BENGALURU 28-30.08.2018

RUSSIA MOSCOW 23-25.10.2018
EUROPE BRUSSELS 18-23.10.2019
www.busworld.org



TransBaltica 2017:

перспективы развития транспортно-транзитной отрасли и новые вызовы



25–26 мая в Риге проходила 20-я Международная конференция TransBaltica 2017, в ходе которой эксперты из России, Беларуси, Латвии, Литвы, Эстонии дискутировали о важнейших событиях транспортной отрасли в регионах, дали оценки рынкам, проанализировали текущие ситуации в транспортно-транзитной сфере и рассмотрели перспективы сотрудничества в коридоре «Запад-Восток».

Сотрудничество – основной фактор развития транспорта и транзита

Открывая конференцию, министр сообщения Латвийской Республики Улдис Аугулис отметил, что организаторы мероприятия с выбором тем попали «в десятку» – они совпадают с приоритетами Министерства сообщения ЛР и основными направлениями деятельности на международной арене.

Улдис Аугулис:

– Латвия всегда говорила о важности межграничного сотрудничества, поэтому неизменно принимает активное участие в форумах как двустороннего, так и многостороннего формата, чтобы способствовать развитию транспортно-логистического сектора, и в первую очередь за счет работы с партнерами в рамках так называемого Нового шелкового пути. Наши автомобильные дороги, железная дорога и порты обеспечивают львиную долю объема транзитных перевозок, поэтому так важно развивать транспортно-логи-

стическую инфраструктуру, привлекать новых партнеров и укреплять позиции Латвии на мировой карте транспортной инфраструктуры. В решениях глобального масштаба нужно найти разумный баланс между национальными амбициями и общим пониманием перспектив развития. Мы уже доказали свое умение объединиться для достижения совместных целей, работая рука об руку с латвийскими, китайскими и российскими партнерами. В ноябре прошлого года мы встречали первый контейнерный поезд, который в рекордно короткий срок – за 12 дней! – преодолел путь от китайского города Иу до Риги. Мы доказали, что способны развивать и предлагать услуги мультимодальных перевозок, не только подключаясь к транспортно-логистическому сектору, но также обеспечивая успешную комплектацию партий грузов для доставки в обратном направлении – в Китай. Так, в первой половине мая контейнерный поезд отправился из Риги в Кашгар, который за семь дней (вместо десяти

запланированных) доставил в пункт назначения производственное оборудование для текстильной отрасли, ранее прибывшее морем в Рижский порт из Дуйсбурга (Германия). Морскую перевозку и транспортно-экспедиционное обслуживание в Риге обеспечивало подразделение *Gefco Baltic*. В свою очередь разработку железнодорожной составляющей организовало латвийское предприятие *LDz Logistika* в сотрудничестве с российской компанией *TransContainer*. В конце мая в Китай из Латвии по уже проверенному маршруту был отправлен второй контейнерный поезд.

Таким образом, есть все основания говорить о правильно принятых решениях в работе над привлечением грузов, которые могут гарантировать эффективность и конкурентоспособность этого железнодорожного маршрута.

Безусловно, наши планы не ограничиваются этим проектом. Так, в настоящее время работаем над предложением, которое обеспечит нашим партнерам выход к морю в рамках китайско-бе-

лорусского проекта индустриального парка «Великий камень».

На уровне правительства продолжается сотрудничество с уже упомянутым немецким портом Дуйсбург для повышения эффективности контейнерного поезда Чонгкин (Китай) – Дуйсбург за счет привлечения к железнодорожному маршруту предусмотренных для Скандинавии потоков китайских грузов и доставки их в пункт назначения через латвийские порты.

Я всегда акцентировал, что ключевым словом для развития транспортной отрасли является сотрудничество, однако любое сотрудничество и реализация всех совместных проектов строится на базе общего видения цели. Поэтому мы должны обсуждать, дискутировать, обмениваться мнениями, ведь только так можно добиться максимального использования наших возможностей для достижения успеха.

Риски и транспортная политика

Президент Латвийской ассоциации развития транспорта и образования, профессор Института транспорта и связи, доктор инженерных наук Игорь Кабашкин, говоря о влиянии новых факторов на политику, стратегию и тактику транспортной отрасли региона Балтийского моря, отметил, что год, который прошел с момента проведения пре-

дыдущей конференции, был весьма урожайным на всякого рода анализы процессов в транспортной отрасли.

Интересно сравнить, что логистические организации считали наиболее значимым в своей работе в 2016 году и что изменилось в текущем году. Прежде всего следует отметить серьезное увеличение доли технологий: преуспевают те компании, которые используют новые технологии для обеспечения качества и безопасности своего бизнеса.

Не приходится сомневаться, что на данный момент доминирующей областью логистики является э-коммерция, а на втором месте (с учетом старения цивилизованного мира, как американского, так и европейского) – здоровье и обеспечивающие его факторы.

Что же больше всего ценят клиенты в своих логистических операторах? Первые две строчки стабильно занимают надежность и стоимостные показатели, причем впервые надежность опередила стоимость. Конечно, всем интересно знать, кто и как оценивает риски: оказывается, более 50% представителей логистического бизнеса считают, что риски будут только возрастать. Причем в структуре рисков доминируют риски, связанные с влиянием глобальных экономических процессов, поэтому вопросы политики выходят на первый план, так как зачастую бизнес – особенно небольшой – просто не в силах реализовать

свои возможности в условиях глобальных вызовов. Таким образом, интересно посмотреть, как транспортная политика мешает или помогает этим обстоятельствам.

Бизнес всегда уходит туда, где дешевле...

И. Кабашкин:

– Факторы влияния на транзитный бизнес демонстрирует пирамида, особенность которой заключается в том, что следующего уровня можно достичь только по преодолении предыдущего. Базовыми факторами для любого вида транспорта являются географические условия, а на второе место всегда выходит экономический план – бизнес всегда уходит туда, где дешевле...

Следующий, третий уровень – политико-институциональный, то есть политические, межгосударственные отношения, отношения к транспорту как к клиенту со стороны тех организаций, с которыми он работает. И только потом появляются факторы транспортной структуры и новых технологий. Эту пирамиду, как кубик Рубика, нельзя сложить по одной грани – приходится учитывать все факторы сразу. Вместе с тем составляющие этой достаточно четкой модели пирамиды имеют тенденцию к расширению или сужению. Сегодня много говорят о географических возможностях стран Балтии, однако имеются также предпосылки к сужению этих возможностей. Например,

переориентация российских грузов на Дальний Восток. Экономический план всегда присутствует, и поскольку Латвия сейчас дает тарифы в два раза дороже Эстонии, грузы уйдут туда, где дешевле.

Политические грабли бьют по транзиту...

Транспортная инфраструктура Латвии развивается достаточно динамично, есть планы и проекты по электрификации железной дороги, модернизации портов, однако политико-институционный план, к сожалению, все больше сужается. Значит, развитие инфраструктуры, ориентированной на транзит, становится бессмысленным, если не будут урегулированы вопросы этого плана.

Практически же это выглядит так, что одна команда в стране, наступая на грабли, бьет по голове другой команды. К сожалению, это происходит постоянно и с экономическим ущербом.

На мой взгляд, в Латвии мало внимания уделяется вопросам продвижения транспортных возможностей и транзитного бизнеса нашей страны, о чем, в частности, свидетельствуют схемы транзитных коридоров, включенные в исследования, которые проводились под эгидой ООН. Так вот, на этих схемах все евроазиатские транзитные коридоры идут в обход Латвии и Эстонии.

Еще один пример: сейчас достаточно активно продвигается идея мультипортовых регионов, которая предусматривает создание портовых кластеров для формирования комплексных потоков грузов. Такой кластер создали поляки, финны, даже Клайпеда попала в такую зону, однако латвийские порты не обозначены ни на одной схеме. Более того, возможности трех наших портов как некая синергетика в транзитном бизнесе вообще не присутствует в этих планах. Совершенно непонятно, почему Латвия не лоббирует свои интересы на таком высоком и значимом уровне. Хочется надеяться, что такая возможность все-таки появится.

Rail Baltica – новая транспортная философия

Транспортная политика, как и любая другая, реализуется в стратегии. Для стран Балтии такой топовой стратегией на данный момент является *Rail Baltica*, которая сегодня рассматривается как некое связующее звено между Балтийскими странами и материковой Европой. Однако при этом забываются те возможности, которые более широко раскрывают видение на значение развития Балтии в общей системе, в том числе железнодорожных транспортных путей Европы. Фактически *Rail Baltica* замыкает железнодорожное транспортное кольцо, философия которого активно развивается на сегодняшний день. Есть еще два проекта, которые сокращают дистанцию кольца *Rail Baltica*, создавая новые возможности для регионального бизнеса и обмена товарами на региональном уровне. Самое главное: пока нет *Rail Baltica*, надо заниматься философией развития этого бизнеса, чтобы обеспечить ему возможность занимать лидирующие позиции.

Некоторое время назад состоялся первый форум по *Rail Baltica*, на котором в заголовки всех слайдов было вынесено название «Построение нового экономического коридора». Хотелось бы отметить, что мало кто вкладывает истинный смысл в эти часто используемые понятия – «экономический» или «транспортный коридор», потому что существуют исследования Всемирного банка, которые говорят об эволюции развития на базе транспортных путей. Философия коридоров предусматривает некое единое и управление, и решение задач обеспечения, и другие факторы. И в этом смысле *Rail Baltica* является одним из первых такого типа объектов, которые отвечают всем критериям этой новой философии. В свою очередь существующие на данный момент коридоры, которые связывают Европу с Азией, на самом деле являются точечными контейнерными поездами,

точечными маршрутами, которые согласуются в детальном плане. Именно поэтому понятий «транспортные» или «экономические коридоры» в реальности пока не существует, поскольку они зависят не только от наличия самого транспорта, который следует из точки А в точку Б, но и от множества других факторов, среди которых одним из наиболее мощных являются современные информационные технологии.

Спад или стабильность?

Генеральный директор исследовательского агентства *Infranews* Алексей Безбородов начал свое выступление с комментариев по поводу новости, которую в конце мая с подачи восточного агентства *Reuters* озвучили многие средства массовой информации. Речь идет о том, что РЖД закрыли транзит на Латвию и весь связанный с ним бизнес умрет. К сожалению, авторы этого материала, хоть и давно работают в этой сфере, не всегда правильно понимают цифры. Во-вторых, при сравнении ситуации в области транзита угля и нефтепродуктов по всем трем латвийским портам за четыре месяца 2016 и 2017 годов выясняется следующее: нефтепродукты падают по вполне понятным причинам – в Российской Федерации серьезно перестраивается производство нефтепродуктов и одновременно растет их потребление, поэтому экспорт определенным образом изменяется.

Кроме того, у российских нефтяных терминалов образовался огромный избыток мощностей, причем зачастую они реально расположены вблизи от производителя. Если брать весь объем перевозок из Российской Федерации или транзита через Россию на латвийские порты, то ни в 2016, ни в 2017 году (от месяца к месяцу) никаких серьезных изменений не происходило. Действительно, как свидетельствуют данные Главного вычислительного центра РЖД, за 22 дня мая спад составил 22%, однако надо понимать, что данные по месяцу еще продолжа-



ют заноситься, и, вероятнее всего, спад будет не 22%, а всего лишь 2–3%, и только в начале июня можно будет получить представление о реальной ситуации. Таким образом, широко обсуждаемый материал является просто недобросовестной трактовкой реальной ситуации.

Миллионы контейнеров, но – в долгосрочной перспективе

Алексей Безбородов провел семинар о продвижении проекта «Новый шелковый путь» – транзите китайских грузов в Европу.

По мнению А. Безбородова, Эстония и Литва, скорее всего, останутся без контейнеров с маркировкой китайскими иероглифами и логотипом ОТЛК – грузы заберет Латвия, ведь именно у Латвии сложились лучшие отношения с Китаем на уровне муниципалитетов и правительственных структур в Пекине. Порты Клайпеды и Таллина в развитии этого маршрута участвовать или вовсе не будут, или же станут довольствоваться тем, что останется после Риги. А речь идет в долгосрочной перспективе о миллионах контейнеров в год, которых ждут стивидоры на Даугаве.

Логистика в Китае поражает масштабами: в первом квартале 2017 года сегмент внутренних перевозок контейнеров из КНР в страны Азиатско-Тихоокеанского

региона вырос на 23,5% к уровню аналогичного периода годом ранее и составил 10,8 млн TEU. Для сравнения: через белорусский Брест и польские железнодорожные КПП Малашевичи и Тересполь прошло 155 тысяч TEU в минувшем году. Погрузки из Китая в Европу за год выросли на 7%, до 81 млрд долларов, а в обратном направлении рост составил 12% – 62 млрд долларов. Почти 60% контейнерных грузов идут через пограничный пункт Достык-Алашанькоу на границе Казахстана и Китая, остальное – по Транссибирской магистрали с Дальнего Востока. И пока все это проходит через Брест. Монополия Бреста рухнет в 2018 году, так как мост и вся инфраструктура колеи 1435 мм с польской стороны убьют, 500 тысяч контейнеров в год – это технологическая граница польского коридора, так что эти грузы пойдут в Европу другими маршрутами. И Латвия получит эти грузы. Но – позже, а пока все знают, что на уровне малого и среднего бизнеса китайцы пришли в Россию два-три года назад – это торговые и логистические предприятия с годовым оборотом 3–10 млн долларов. И в Россию, в тот же порт Усть-Луги, маршрутом через Ярославль или Северным коридором в обход Москвы, регулярные железнодорожные составы с китайскими товарами пойдут на два-три года раньше, чем в Латвию.

По мнению эксперта, не стоит превращать планы развития Шелкового пути в маниакальную идею – в конечном счете в портах Латвии есть хороший грузопоток ферросплавов и зерна из Казахстана, хлопка из Узбекистана, есть даже бензол в Лиепае, ну а китайские контейнеры лишь прочие среди равных. Но инвестиции в снижение тарифа должны быть такими, чтобы стоимость доставки по суше, что в 3–4 раза быстрее, чем по морю, снизилась на 25–40%, тогда конкуренция перестанет зависеть от стоимости грузов. КНР держит курс на постиндустриальное развитие, а это услуги. Китай заинтересован в экспансии за счет китайских же кредитов – так, в Белоруссии, где реализуется китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень», суммарно инвестиции КНР превысили 6 млрд долларов.

Созрела ли Латвия для такой модели, к которой продемонстрировал свою готовность Минск? Возможно, в связи с этим Латвия получит домашнее задание, гарантирующее стабильное партнерство с Китаем.

А. Безбородов:

– ...Не стоит думать, что Новый шелковый путь заполнит собой все мощности в Риге, но определенно китайские грузы вы у себя получите, потому что Латвия на уровне отрасли сохранила понятные и хорошие отношения с Россией и успешно строит связи с Пекином. **tw**

Сюда, пожалуйста!

Литва активно интересуется возможностью привлечения как можно большего количества транспортируемых в Европу грузов из Китая. Однако китайских финансовых инвестиций, которые могли бы быть использованы для инфраструктурных проектов, в списке приоритетов нет, сказал министр сообщения Литвы Рокас Масюлис.

Надежды Китая – надежды Литвы

Р. Масюлис, принимавший участие в состоявшемся в Пекине

международном форуме «Один пояс, один путь», сказал, что Литва предлагает Китаю качественную цепь транспорта и логистики с использованием и железнодорожного транспорта, и Клайпедского морского порта. «Развиваемой Китаем стратегией «Один пояс, один путь» с аллюзией к бывшему «Шелковому пути» хотят привлечь больше внимания к транспортировке преимущественно по суше, а не по морю. Похоже, что это направление в Китае развивается очень серьезно, с ним связываются надежды не только на более

скорое и удобное передвижение товаров, но и на развитие китайской экономики и более тесное сотрудничество с другими странами», – сказал министр.

Инвестиции не требуются

По словам министра, обещание Китая выделить дополнительно 124 млрд USD на эту программу для Литвы не слишком актуально. «Для Африки и, возможно, для некоторых стран Восточной Европы, у которых нет финансовых возмож-

ностей недорого получить займы на международных рынках, предлагаемое Китаем финансирование – вполне реальный выход. У Литвы нет проблем с заимствованием на международных рынках, поэтому у нас нет прямого интереса к привлечению китайского капитала в инфраструктуру. Наш интерес – консолидировать потоки китайских товаров в Литве, предоставляя китайцам услуги перераспределения, группирования, перегрузки грузов», – подчеркнул министр. По его словам, планы развития инфраструктуры Литвы, в том чис-

ле интермодальные терминалы в Шяштокай и Палямонасе или Клайпедский морской порт, связаны прежде всего с удовлетворением потребностей самой Литвы.

Три конкурента

«Из портов наши самые серьезные конкуренты – Рига, Гданьск и Таллин. Если китайские грузы дойдут до нас, то вполне вероятно, что все получат их понемногу, хотя основная консолидация, по всей видимости, будет в одном из портов», – сказал Р. Масюлис.

По его словам, Литва хотела бы убедиться, что это будет новый поток товаров, а не перераспределение уже имеющегося потока. Развитие Клайпедского порта также должно быть естественным – не посредством перераспределения нынешнего потенциала, а через привлечение новых грузов. Как сказал министр, идет поиск возможностей транспортировать грузы и в противоположном направлении, в Китай, обсуждается возможность открытия прямого авиарейса между китайским городом Шэньчжэнь и Литвой. **tw**