

Новая веха во внешней торговле

Еще летом прошлого года министерства РФ спрогнозировали увеличение грузооборота по транспортным коридорам Россия – Иран – Индия и Россия – Китай в перспективе 2022–2025 гг. Этот разворот обусловлен новыми экономическими условиями и сформированными стратегическими партнерствами между странами. Как сейчас организуется сообщение, как меняется транспортная инфраструктура для увеличения товарообмена, а также о сложностях и перспективах взаимодействия «РЖД-Партнеру» рассказали эксперты и участники рынка поставок.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПАРТНЕРЫ

Китай, Иран и Индия сегодня входят в число ключевых торговых партнеров России, что определяет актуальность маршрутов на данных направлениях. В условиях стремительной переориентации транспортных потоков на восток и на юг заметно возрос интерес грузоотправителей к мультимодаль-

датель проектов Novelco Анна Ростовцева. – Из портов Китая и Индии есть прямые рейсы с перевалкой в портах Стамбул, Дамиегга, Танжер и прочих в порты Новороссийск и Санкт-Петербург. Используя автодоставку, можно перевезти грузы из Ирана в РФ через Азербайджан, а также из Китая в РФ через Забайкальск, Монголию

Доставка 40-футового контейнера через порты Дальнего Востока составляет около 800 тыс. руб., а железной дорогой через Забайкальск – 1,2 млн руб. при сроке больше двух месяцев

ным сервисам как наиболее эффективному логистическому решению, в частности, при наличии ограничений со стороны инфраструктуры.

«С логистической точки зрения сообщение развивается динамично. Китай, Иран и Индия становятся стратегическими партнерами России по внешнеэкономической деятельности, поэтому ведущие транспортные операторы стараются запустить новые сервисы на данных маршрутах. На китайском направлении стабильно работает прямое железнодорожное сообщение, налажено мультимодальное сообщение в порты Дальнего Востока с последующим вывозом по железной дороге в Москву и регионы, организованы стоки для сдачи порожних контейнеров, – рассказывает руково-

и Казахстан. Стоит отдельно выделить транспортный коридор Север – Юг на маршруте Индия – Иран – РФ. По нему можно перемещать грузы из Индии до иранского порта Бендер-Аббас и далее автотранспортом по западной ветке, железнодорожным – по восточной ветке или в смешанном сообщении через Каспийское море в РФ».

КИТАЙ БЛИЗКИЙ, НО ДАЛЕКИЙ

Товарооборот между Россией и Китаем в январе – апреле 2023 года вырос на 41,3% и составил \$73,148 млрд, свидетельствуют данные главного таможенного управления КНР.

По данным РЖД, за 6 месяцев 2023 года экспорт по железной дороге через погранпереходы с Китаем вырос на треть.

«Рекордный прирост объема перевозок в сообщении Россия – Китай был зафиксирован в первом квартале 2023 года – на 76% к аналогичному периоду 2022-го. Такой высокий результат достигнут во многом за счет расширения маршрутной сети железнодорожных и мультимодальных перевозок, а также увеличения пропускной способности приграничной инфраструктуры на Дальнем Востоке. Один из наиболее востребованных у отечественных импортеров и экспортеров маршрутов – через сухопутные погранпереходы в составе контейнерных поездов Россия – Китай – Россия. К перевозке в контейнерах на данном направлении принимается широкая номенклатура грузов, включая оборудование, товары народного потребления, а также требующие поддержания температурного режима продукты АПК и товары медицинского назначения», – сообщили в пресс-службе «РЖД Логистика».

Возросшая на сеть и погранпереходы на Дальнем Востоке нагрузка требовала сосредоточиться на повышении пропускной способности инфраструктуры. Так, в прошлом году был запущен и перешел на круглосуточный режим работы первый железнодорожный мост между Россией и Китаем Нижнеленинское – Тунцзян. Также в круглосуточном режиме работает железнодорожный переход Махалино (Камышовая) – Хуньчунь, обеспечивая прирост объема контейнерных перевозок в Китай.

«Сегодня стоит задача по увеличению пропускной способности Восточного полигона в 1,5 раза к 2024 году», – отметили в пресс-службе «РЖД Логистика».

ПОТРЕБНОСТИ РЫНКА

В целом среди сложностей сообщения Россия – Китай сейчас отмечают разную ширину железнодорожной колеи, недостаточную пропускную способность транспортных коридоров, в том числе инфраструктуры портов, железнодорожных узлов, автомо-

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Игорь Милованов,
генеральный директор
международного
сельскохозяйственного
конгресса AsiaExpo

– Прогнозы и перспективы товарооборота с Китаем, Ираном и Индией остаются положительными. Россия активно работает над решением актуальных проблем. С учетом растущего экономического потенциала этих стран, роста потребительского спроса, улучшения логистической инфраструктуры, развития мультимодальных перевозок и сотрудничества в рамках международных транспортных коридоров можно ожидать дальнейшего роста объемов товарооборота. При этом стоит учитывать существующие политические риски и экономические факторы, включая изменения в мировой экономике и конкуренцию со стороны других стран, которые могут послужить препятствием на пути дальнейшего развития торговли и налаживания сообщения между странами.



модальных перевозок и сотрудничества в рамках международных транспортных коридоров можно ожидать дальнейшего роста объемов товарооборота. При этом стоит учитывать существующие политические риски и экономические факторы, включая изменения в мировой экономике и конкуренцию со стороны других стран, которые могут послужить препятствием на пути дальнейшего развития торговли и налаживания сообщения между странами.

МНЕНИЕ

«Наша компания уже больше 10 лет доставляет грузы из Индии и Африки в Россию через Иран по железной дороге, а также морем и автомобилями. Железные дороги Ирана соединяют страну с Туркменистаном, Азербайджаном, Турцией, Афганистаном и Пакистаном. Есть также железнодорожно-водная граница с Персидским заливом, что позволяет нам гибко взаимодействовать с этими странами и использовать их инфраструктуру.

У нас в активе – 600 фитинговых платформ. Из Индии в Россию товар идет около 20 дней без перегрузки и перетарки, напрямую. Альтернативные способы доставки могут быть вдвое дольше – до 45 суток, поэтому выгодное географическое положение Ирана позволяет делать нашу торговлю эффективнее.

В Россию ввозим пищевые продукты: арбузы, огурцы, помидоры, капусту, картошку, иранскую хурму и халву, а из России экспортируем запчасти для тракторов, химические товары, нефтепродукты, а также, конечно, зерно и лес.

Грузооборот постепенно растет, поэтому актуален вопрос раскрытия потенциала МТК Север – Юг, ведь это самый короткий маршрут для грузов из Индии, Пакистана. В связи с тем,

что промышленные центры России расположены в центре и на востоке страны, путь отправки экспортной продукции к Индийскому океану и Персидскому заливу достаточно долог, однако маршрут Казахстан – Туркменистан – Иран через границу Инче Бурун до Бендер-Аббаса достигает всего 5381 км. Наша компания организовала контейнерный поезд из России до Саудовской Аравии через иранский Инче Бурун, который проследовал в порт Бендер-Аббас. Раньше поезда шли через Астарту или Серахс. Новый путь позволит сократить время доставки, уменьшить ставку на перевозку до Индии, Китая, Саудовской Аравии. Промышленные центры России получат выходы на Индийский океан и Персидский залив через Бендер-Аббас, а также удобный транзит через территории Казахстана, Туркменистана, Ирана.

Так, поезд начинает путь по территории России со ст. Формачево в Челябинской области до ст. Орск – Новый Город, проводя в пути 1 день. Затем – по Казахстану в рамках привычного маршрута Казахстан – Туркменистан – Иран МТК Север – Юг; через станции Алимбет и Болашак (4 дня), а по Туркменистану – через станции Серхетяка и Акьяла (2 дня плюс 1 на

перевалку на иранские платформы) для дальнейшей транспортировки по маршруту Инче Бурун – Бендер-Аббас (3,5 дня (80 часов) плюс около 5 часов на таможенное оформление в Инче Бурун).

Этот путь позволяет не ждать создания и наладки сообщения по железнодорожному пути Астарту – Решт (кроме того, строительство этого маршрута нанесет ущерб экологии региона). Не требуется использование мультимодальных перевозок (ж/д – авто). Также маршрутный трафик на участке Инче Бурун – Бендер-Аббас ниже, чем через Серахс.

России этот маршрут тоже крайне выгоден, поэтому в интересах страны также инвестировать в развитие коридора на территории Ирана. Например, хотя бы в строительство контейнерных терминалов, это тоже важно для развития логистических маршрутов».

МУСТАФА АҚДАМ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ
ИРАНСКОЙ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ
«БЕХИНЕ ТАРАВАР АЖУР»



бильных переходов. Пока эти сдерживающие факторы устраняют со стороны России, развитию перевозок способствует усиление инфраструктуры в самом Китае. Так, в Цзиньчжоу открылся российско-китайский торгово-логистический центр, что позволит обеспечить непрерывный и устойчивый рост торговли между Китаем, Монголией и Россией.

«В составе российских экспортных грузов дерево и изделия из древесины, металл и металлоконструкции, сельскохозяйственная продукция. В КНР также перенаправили значительные объемы нефти и угля, которые перестали поставлять в западные страны. В Россию же, воспользовавшись уходом с рынка многих западных компаний, ввозят в основном технику, автомобили, запчасти и комплектующие, а также различное оборудование и химическую продукцию. Кроме того, страны подписали меморандум о расширении торгового сотрудничества: договорились развивать межрегиональную торговлю услугами, поощрять участие предприятий в выставках и ярмарках, направленных на развитие этой сферы, а также стимулировать компании к проведению

совместных мероприятий в различных областях», – отмечает эксперт по международным грузоперевозкам Сергей Гоменюк.

При этом грузовладельцы отмечают, что текущая экономическая ситуация благоприятствует обороту. Собственник компании «ДОМАКС» Максим Дорофеев заявил, что сложностей в части торговли с Китаем нет: порты работают хорошо, сроки доставок при этом соблюдаются (Китай – Москва – порядка 40 дней), а ставки на перевозку постепенно снижаются.

«В нашей практике среди грузов в основном оборудование, сырье, материалы и товары народного потребления. От железнодорожной перевозки из Китая в последнее время отказались полностью – большие сроки и стоимость. Например, доставка 40-футового контейнера через порты Дальнего Востока составляет около 800 тыс. руб., а железной дорогой через Забайкальск – 1,2 млн руб. при сроке больше двух месяцев. Учитывая, что при доставке через сухопутные пункты пропуска идет много вагонных грузов, я не вижу в ближайшее время предпосы-

лок к ускорению сроков перевозки и снижению стоимости доставки», – подчеркивает Максим Дорофеев.

По прогнозам представителя компании SOTA Logistic Игоря Чернышева, грузопоток будет увеличиваться на фоне падения импорта из западных стран, и уже в краткосрочной перспективе зависимость России от импорта из Китая достигнет пиковых значений по большинству товарных позиций.

Перспективные отношения

Очевидные факторы увеличения взаимной торговли России и Ирана – дружественный характер отношений между странами, который поддерживается реализацией крупных проектов, например, в атомной энергетике, а также выгодное географическое положение республики, которое позволяет налаживать новые маршруты поставок, в том числе в рамках параллельного импорта в РФ.

Быстрыми темпами сегодня развиваются новые маршруты в железнодорожном и мультимодальном сообщении с Индией и Ираном в рамках МТК Север – Юг. Среди импортируемых через этот коридор в Россию

грузов – оборудование, товары народного потребления. На экспорт отправляются пиломатериалы, приборы и другие промышленные грузы.

«Страны – участницы коридора сегодня активно работают над развитием инфраструктуры на маршрутах коридора Север – Юг. С этой точки зрения большое значение имеет подписанное Россией и Ираном соглашение о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для прокладки участка железной дороги Решт – Астара в Иране. Не менее важным фактором роста провозной способности западного маршрута коридора станет модернизация инфраструктуры на территории России. В частности, речь идет о реализации проекта по развитию железнодорожного пункта пропуска Дербент и строительстве новой ж/д станции Самур II. На данный момент экспортеры и импортеры могут воспользоваться сервисом по восточной ветке коридора, по данному маршруту на регулярной основе отправляются контейнерные поезда в Индию и страны Персидского залива. Этот сервис имеет наибольший географический охват потенциальной грузовой базы – услугой может воспользоваться грузоотправитель из любого региона России, включая Урал и Сибирь», – подчеркнул в пресс-службе «РЖД Логистика».

Строительство участка Решт – Астара соединит действующие железные дороги России, Азербайджана и Ирана, что позволит увеличить пропускную способность транспортного коридора и снизить тарифы на доставку между Россией, Индией, Ираном и другими странами Персидского залива.

Игроки рынка отмечают, что в Иране прекрасно развита логистика, позволяющая составлять различные варианты транспортировки грузов. В частности, товарообороту способствует высокое качество дорог в стране.

«Из Тегерана в Москву груз прибывает в срок от 7 дней. С Индией по большей части речь идет о мультимодальных перевозках – налажено морское сообщение между портами Нава-Шева и Новороссийск, доставка контейнера занимает 10 дней», – рассказывают в пресс-службе ГК «Деловые Линии». – Чаще всего по данным направлениям перевозят автозапчасти, оборудование и комплектующие, инструменты, сырье и металлопродукцию, мебель, товары



повседневного спроса, косметику и детские игрушки».

На Петербургском международном экономическом форуме президент РФ обозначил особое внимание к коридору Север – Юг. К 2025 году планируется удвоить, а к 2030 году – утроить объем экспортных перевозок по этому маршруту.

НА 10 ЛЕТ ВПЕРЕД

Индия является гораздо более серьезным торговым партнером, чем Иран, говорит Сергей Гоменюк. В 2022 году Москва наторговала с Дели более чем на \$12 млрд, что втрое выше иранского уровня. Но суммарно это все равно всего лишь около 1,5% от общего торгового оборота РФ. Основные товарные позиции, импортируемые из Индии, – лекарства, текстиль и изделия из него, а также продовольствие. Россия отправляет в страну удобрения, зерно, муку, продукцию деревообрабатывающей и целлюлозной промышленности, различные приборы.

Сейчас торговля с Индией осуществляется при помощи различных способов транспортировки. Импортные поставки контейнерных грузов в Россию осуществляются по различным маршрутам.

«В их числе мультимодальные перевозки через порты Новороссийска, Владивостока/Восточного, транзит через Иран, используя морской путь до иранских портов Бендер-Аббас или Чабахар, либо транзит через Джебель-Али, ОАЭ до Бендер-Аббаса, а затем автомобильным транспортом до портов на севере Ирана с дальнейшей погрузкой на суда и выгрузкой в портах Астрахани, Оли и Махачкалы, а затем доставкой автотранспортом до пунктов назначения. Существуют также услуги по железнодорожному вывозу из Бендер-Аббаса через Туркменистан и Казахстан в Россию», – объясняет национальный менеджер по интермодальным транспортировкам Noytech Supply Chain Solutions Федор Токарев.

Морское и авиасообщение с Индией играет важную роль в торговле и активно развивается последнее время.

Среди сложностей, сдерживающих товарооборот по всем видам перевозок, – недостаточные пропускные способности данных маршрутов, особенно в высокий сезон, а также несбалансированность импортно-экспортных потоков генеральных грузов, несовершенство таможенных процедур, проблемы с платежами – нацвалюта Индии не является полностью конвертируемой и имеет некоторые ограничения, и другое. Все это сказывается на стоимости перевозки.

По прогнозам, Индия будет наращивать импорт из России, особенно ресурсов, как возобновляемых, так и нет. Среди предпосылок также стабилизация сроков доставки, кратное снижение логистических ставок – в течение второго квартала 2023 года сокращение составило в среднем от 20 до 40% в зависимости от маршрута и сервиса.

«Падение ставок происходит не на проценты, а в разы! Например, если пик по авиаперевозкам в прошлом году был \$12–13 за килограмм, то сейчас ставки всего \$4–5 за килограмм. Мы видим хорошие перспективы, думаю, что за 2023 год будет зафиксирован еще больший рост грузооборота», – говорит соучредитель компании «Сервисная логистическая компания» Дмитрий Аржаных.

Такого же мнения придерживается и Федор Токарев: «Страны группы ШОС и БРИКС активно осуществляют торговлю, и ограничения только стимулируют развитие взаимных торговых отношений. Мы ожидаем стабильный рост товарооборота (в натуральном выражении) между странами в течение ближайших 10 лет, а также дальнейшее сокращение доли недружественных стран во внешней торговле».

Анна Маничева