

Великий шёлковый блеф

Выгодны ли перевозки в обход России?

Открытое в середине января с большой помпой со стороны Украины движение грузовых поездов по маршруту Одесса – Чёрное море – Грузия – Азербайджан – Каспийское море – Казахстан – Китай подавалось в украинских и грузинских СМИ как прорывное событие в обеспечении транзита Европа – Китай и обратно. Это альтернатива железнодорожным перевозкам по России, эпохальный шаг, который удешевит и ускорит перевозки, писали они. Посмотрим, насколько на самом деле перспективна эта альтернатива.

Первый грузовой поезд с Украины в Китай в обход России, два раза «потерявшись» в пути, добрался-таки до пункта назначения. Ещё до попыток реализации проекта многие эксперты предупреждали о неудобстве, длительности и дороговизне такой траектории перевозок. Если посмотреть на перемещение контейнера из Европы (что предполагается поставить «на поток») через Украину в обход России, то хорошо видно, как этот путь тернист. Одно из основных препятствий состоит в двух морских участках и в том, что стандартная ширина рельсовой колеи в Китае и странах Евросоюза – 1435 мм

(метр сорок три), а в странах бывшего СССР – 1520 мм (метр пятьдесят два).

Ну а если добавить к этому таможенные формальности на границах, то число операций совсем уж зашкаливает. Даже если договориться, как это попытались сделать страны-транзитёры, об упрощённом порядке таможенного оформления и пониженных перевозочных тарифах.

Естественно, такое количество действий над грузом занимает немало времени и денег. Планировалось, что поезд пройдёт от Украины до Китая за 11 дней, а по факту вышло 17. Причём стороны-транзитёры заочно поспорили на тему о том, где же была задержка относительно графика. Даже если задержка была объективной – из-за штормов, – то и это повод задуматься. Допустим, шторма будут не всегда. Но будут, причём и на Чёрном море, и на Каспийском.

Что же касается финансовой составляющей, то 26 января министр аграрной политики и продовольствия Украины Алексей Павленко отметил: «Логистика с двумя паромными переправами более дорогая, чем была раньше прямая [через Россию]».

Сейчас фрахт стандартного 40-футового контейнера обходится на уровне 560–615 долларов при перевозке морем. При этом руководители транс-

ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ГРУЗОВ ПО «ШЁЛКОВОМУ ПУТИ» ВКЛЮЧАЕТ:

1. Движение по территории Евросоюза по европейской колее.
2. Перевалку или смену колёсных тележек на белорусской границе.
3. Движение по Белоруссии и России по широкой колее.
4. Перевалку или смену колёсных тележек на российско-китайской границе.



ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ГРУЗОВ В ОБХОД РОССИИ ВКЛЮЧАЕТ:

1. Движение по территории Евросоюза по европейской колее.
2. Перевалку или смену колёсных тележек вагонов на украинской границе.
3. Движение по Украине по широкой колее.
4. Перегрузку или заезд поезда на паром в Одессе или ином украинском порту.
5. Движение паромом по Чёрному морю.
6. Выгрузку с парома в грузинском порту Поти.
7. Движение по Грузии и Азербайджану.
8. Перегрузку или заезд поезда на паром в Баку.
9. Движение паромом по Каспийскому морю до порта в Казахстане.
10. Выгрузку или выезд с парома в казахстанском порту.
11. Движение по Казахстану до станции Достык по отнюдь не скоростным путям.
12. После захода поезда в Китай – перевалку контейнеров или смену колёсных тележек.

портных компаний Казахстана, Азербайджана, Грузии и Украины 14 января в Баку согласовали льготный тариф \$5559 за фрахт 40-футового контейнера при перевозке железнодорожно-морским транскаспийским маршрутом. Понятно, что есть довольно дорогие грузы, которые надо доставлять быстрее, чем за полтора месяца по морям-

океанам. Но уж слишком две большие разницы в цене, как говорят в той же Одессе. Так что очереди из владельцев грузов едва ли мы будем наблюдать.

Российский железнодорожный путь Европа – Китай намного проще из-за меньшего числа операций с грузом.

ЛЕОНИД ГОРЯИНОВ

СОВРЕМЕННАЯ КЛАССИКА БУДУЩЕГО



25
ЛЕТ В
ЭФИРЕ

**РАДИО
РОССИИ** 

«Первая кнопка» проводного вещания, УКВ 66,44 МГц в Москве, УКВ 66,3 в Санкт-Петербурге

на правах рекламы