

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Тематическое приложение  
к ежедневной деловой газете РБК  
Среда, 30 мая 2018 | № 094 (2818)

**РЫНОК:** НОВЫЕ СТРАТЕГИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В КОНКУРЕНЦИИ ЗА ГРУЗЫ | **ТЕНДЕНЦИИ:** СУМЕЮТ ЛИ МАГИСТРАЛИ «ВОСТОК — ЗАПАД» ОТОБРАТЬ ЧАСТЬ КОНТЕЙНЕРОВ У МОРЯКОВ



ФОТО: КИРИЛЛ КУМАРЬ/КОММЕРСАНТЪ

## КАК ДОГНАТЬ ФУРЫ

КОНКУРЕНЦИЯ ЗА ГРУЗЫ ОБОСТРЕАЕТСЯ. ЧТОБЫ ПРОТИВОСТОЯТЬ РАСТУЩЕЙ ВОСТРЕБОВАННОСТИ АВТОТРАНСПОРТА, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА ВСЕСЕЗОННУЮ НАДЕЖНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК И НОВЫЕ СЕРВИСЫ. **КОНСТАНТИН АНОХИН**

**П**о данным Росстата, в 2017 году наибольший объем грузов пришелся на автотранспорт — это 5,4 млрд т, что на 6% больше, чем годом ранее. В то же время перевозки железнодорожным транспортом выросли на 3,2%, до 1,261 млрд т. (Перевозки грузов всеми видами транспорта в России составили в прошлом году 7,98 млрд т — это на 5,2% больше показателя 2016-го.)

Согласно «Обзору российского транспортного сектора в 2017 году», опубликованному компанией KPMG, главным драйвером роста объемов железнодорожных грузоперевозок

в прошлом году стал уголь, объемы транспортировки которого на экспорт в прошлом году превысили объемы перевозок на внутреннем рынке. Примерно то же можно сказать о химических грузах и минеральных удобрениях: примерно в равной степени росли их перевозки для внутреннего и зарубежного рынков. Увеличивались, хотя и не слишком динамично, объемы перевозок черных металлов. Однако эта категория грузов относится сегодня к внутренним перевозкам, что также несколько снижает их привлекательность с точки зрения доходности.

Как следует из обзора, объем перевозок по железной дороге увеличивается в основном за счет низкодо-

ходных грузов, при этом показатели транспортировки высокодоходных не растут. К числу наиболее чувствительных потерь для железной дороги, кроме нефти и нефтепродуктов, относятся строительные грузы, которые все больше в последние годы отбирает у них автомобильный транспорт.

И хотя прогноз по росту грузооборота автомобильных перевозок в 2018 году довольно сдержанный (рост примерно на 1,4% по сравнению с 2017-м), ожидается, что конкуренция между железнодорожным транспортом и автомобильным станет еще более острой.

Процесс перетока грузоперевозок с железной дороги на автотранспорт

идет не один год. Поначалу автомобили предпочитали мелкие грузоотправители, владельцы высокомаржинальных грузов для доставки на средние расстояния. Со временем тенденция становилась для железнодорожников все более неутешительной. Автотранспортные перевозчики стали отбирать у РЖД все более крупные партии грузов самой разной номенклатуры. Расстояния доставки по автодорогам также увеличиваются. Например, по данным аналитического бюро Eurostat, в прошлом году объемы перевозки из России в Европу автомо-

← Начало на с.1

бильным транспортом железа и стали увеличились на 16,3% по сравнению с 2016 годом, стекла и изделий из него — на 42,9%, различной химической продукции — на 13%, алюминия и изделий из него — на 7,6%.

Значительное влияние на рост автотранспортного сектора, по мнению экспертов KPMG, оказали экспансия крупных торговых сетей в регионы и развитие интернет-торговли. Так, в 2017 году X5 Retail Group и сеть «Магнит» продолжили расширяться в восточном направлении, открывая новые магазины в Уральском и Сибирском федеральных округах. По данным Росстата, открытие розничными сетями крупных торговых точек в регионах в 2016 году повлекло за собой всплеск объема грузооборота в 2017 году.

### ПИВО С КОЛЕС

Охотно перешли на автодороги владельцы скоропортящихся грузов, зерна и продуктов помола, различной техники, в том числе производственной, и прочих несырьевых товаров.

Как подсчитали эксперты Института проблем естественных монополий (ИМЭП), например, коэффициент перевозимости (отношение объема перевозок к объему производства) мороженой рыбы железнодорожным транспортом с 2010 года сократился с 0,21 до 0,12. «Сейчас на многих маршрутах для перевозки рыбы используют грузовые автомобили. Из Мурманска в Москву и область на протяжении уже многих лет морские биоресурсы перевозят автотранспортом, что связано с сезонностью и небольшими объемами отправок, — комментирует эти данные руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ Александр Слободяник. — Наиболее показательным с точки зрения переключения грузов с ограниченным сроком потребления стало изменение объемов перевозок железнодорожным транспортом пива: поставщики начали использовать автомобильный транспорт не только при перевозке его на расстояние до 1 тыс. км, но и на 2 тыс. км, и на 3 тыс. км».

Для грузоотправителя при выборе вида транспорта важными являются два фактора — стоимость перевозки и срок доставки. В ряде случаев грузоотправителю нужно не максимально быстро перевести груз, а доставить его точно в срок. «На автотранспорте практикуется доставка груза клиенту по графику, и отклонение от него в ряде случаев возможно не более чем на три часа», — рассказывает Александр Слободяник. Железнодорожный транспорт также предлагает услугу перевозки грузов по расписанию, но преимущественно для массовых грузов, перевозимых маршрутными отправлениями. Кроме того, транспортировка ряда грузов обходится дороже, чем автотранспортом. Так, при доставке продуктов питания железнодорожный транспорт выгоднее

автомобильного только на расстояниях, превышающих 4 тыс. км, приводит пример эксперт.

О том, что конкуренция будет нарастать, говорит и ведущий эксперт по логистике компании «Лобанов-логист» Николай Лобанов: «Сеть автомобильных дорог в развитых регионах страны значительно превышает сеть железных дорог, поэтому там доставка товара даже на большие расстояния — свыше 1 тыс. км — становится выгоднее на автомобиле, нежели по железной дороге». Он объясняет это в том

словам, сегодня растет доля регулярных грузовых поездов, следующих по «твердым ниткам графика». ПГК также расширяет комплекс услуг, обеспечивая перевозку грузов «от двери до двери». «На наш взгляд, дополнительный грузопоток на железнодорожный транспорт можно привлечь за счет предоставления дополнительных скидок к тарифам при гарантированном объеме погрузки, упрощения процедуры оформления перевозочных документов и развития сервисной составляющей», — добавляет Андрей Рыженков.

то упрощение документооборота способствовало бы дополнительно привлечению грузов на железную дорогу», — считает эксперт.

По словам Вячеслава Валентика, многие заказчики отдают предпочтение железной дороге как виду транспорта, гарантирующему сохранность груза в отличие от большинства автоперевозчиков. Кроме того, напоминает он, негативный фактор в автоперевозках — непредсказуемые сроки доставки в зимний сезон, когда грузовики не могут добраться



ФОТО: ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО/КОММЕРСАНТЪ

числе тем, что тарифы естественной монополии РЖД повышаются каждый год, причем с опережением инфляции. По мнению Николая Лобанова, с автомобильным перевозчиком грузовладельцу договориться по цене значительно проще. По оценке эксперта, на сегодняшний день железнодорожный транспорт в пересчете на тонно-километр в восемь-девять раз превосходит автомобильный, но это разница сокращается.

### ЖЕЛЕЗНЫЙ РЕВАНШ

Тем не менее, уверен заместитель генерального директора по логистике Первой грузовой компании (ПГК) Андрей Рыженков, РЖД не уступят свои объемы на рынке: «Решающую роль при выборе транспорта для перевозки грузов играют факторы расстояния и прогнозируемости сроков доставки. Например, автомобильный транспорт успешно конкурирует с железной дорогой на расстояниях до 1000 км, прежде всего за счет срока доставки. При расстояниях свыше этой отметки преимущество у крытых вагонов». По его

У железной дороги есть шанс вернуть себе часть высокодоходных грузов, полагает и генеральный директор компании «РЖД Логистика» Вячеслав Валентик. Он согласен с тем, что по некоторым критериям — например, простоте документооборота и условий перевозки — автотранспорт выигрывает у железной дороги. «Например, мы выдаем своему клиенту всего лишь один документ — экспедиторскую расписку и берем на себя бумажную работу. Но если говорить о конкурентоспособности отрасли в целом,

до многих населенных пунктов из-за снегопадов или приезжают на место с большим опозданием.

Вячеслав Валентик уверен в том, что привлечь больше клиентов и грузов с автомобильного транспорта на железную дорогу можно новыми качественными сервисами. В частности, он упомянул о том, что запускаются новые ускоренные контейнерные маршруты, которые, по его мнению, успешно конкурируют с автодоставкой. Кроме того, сроки доставки по железной дороге будут сокращаться.

### ДЕЛО В ТРУБЕ

Серьезное уменьшение доли высокодоходных грузов в железнодорожных перевозках связано с переводом части объемов нефти и нефтепродуктов на трубный транспорт. Так, трубопроводная система в 2017 году была загружена на 4,6% больше, чем годом ранее, в то время как объем перевозок нефти и нефтепродуктов по железной дороге снизился на 11,4% (данные ГВЦ РЖД). По итогам года объем экспортно-импортных железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов составил 73,09 млн т. Потери последнего времени объясняются налоговым маневром, в результате которого выросло производство светлых и сократилось производство темных нефтепродуктов, традиционно перевозившихся по железной дороге.

### «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 094 (2818) от 30 мая 2018 г. Распространяется в составе газеты. Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Партнер: ООО «ЕвразХолдинг». Реклама

Учредитель: ООО «БизнесПресс»  
Издатель: ООО «БизнесПресс»  
Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова  
Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова  
Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов  
Редактор РБК+ «Железнодорожный транспорт»: Юлия Панфилова

Выпускающий редактор: Андрей Уткин  
Дизайнер: Дмитрий Иванов  
Фоторедактор: Алена Кондюрина  
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Трощников

Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342  
Коммерческий директор издательства РБК: Анна Брук  
Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина  
Директор по производству: Надежда Фомина

Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

## «МЫ ГОТОВЫ ОБЕСПЕЧИТЬ РЖД НУЖНЫМ ОБЪЕМОМ РЕЛЬСОВ»

В ТЕКУЩЕМ ГОДУ РЖД ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ РАБОТ ПО РЕМОНТУ ПУТЕЙ НА 20%. КАКИМ ОБРАЗОМ КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ РЕЛЬСОВ СОБИРАЕТСЯ УДОВЛЕТВОРИТЬ РАСТУЩИЙ СПРОС, В ИНТЕРВЬЮ РБК+ РАССКАЗАЛ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ «ЕВРАЗА» ПО ПРОДАЖАМ И ЛОГИСТИКЕ **ИЛЬЯ ШИРОКОБРОД**



ФОТО: АЛЕНА КОНДЮРИНА ДЛЯ РБК

— РЖД активно занялись ремонтом путей, компания объявила, что в текущем году, в частности, вырастет объем работ на Северной магистрали, Юго-Восточной и Западно-Сибирской железных дорогах. «Евраз» справится с растущим объемом заказов?

— В прошлом году мы увеличили поставки рельсов для РЖД на 6%. Рассчитываем, что в этом году отгрузим еще больше. Если потребность РЖД вырастет, у нас достаточно гибкости и производственных мощностей, чтобы обеспечить отечественные железные дороги необходимым объемом.

— Пятилетний контракт с РЖД — это прежде всего обязательства по объему поставок. Ощущается ли потребность в более широком сотрудничестве?

— Мы совместно работаем по разным направлениям. Одно из важнейших — разработка и освоение новых продуктов. Как известно, в России одна из самых грузонапряженных транспортных систем в мире, по этому показателю мы обгоняем Китай, и США. В условиях усиленных нагрузок рельс быстрее изнашивается, поэтому коллеги из РЖД поставили перед нами задачу разработать рельс повышенной износостойкости. Недавно в результате нашего сотрудничества было освоено производство нового рельса, предназначенного для особо тяжелых условий эксплуатации — тяжеловесного движения и крутых кривых. Сегодня этот рельс отправлен на сертификацию, и в следующем году мы будем готовы начать его промышленные поставки. Другое важное направление работы — улучшение клиентского сервиса. Мы постоянно предлагаем нашим партнерам дополнительные услуги, разрабатываем современные ИТ-решения, совершенствуем логистику, чтобы

«В УСЛОВИЯХ УСИЛЕННЫХ НАГРУЗОК РЕЛЬС БЫСТРЕЕ ИЗНАШИВАЕТСЯ, ПОЭТОМУ КОЛЛЕГИ ИЗ РЖД ПОСТАВИЛИ ПЕРЕД НАМИ ЗАДАЧУ РАЗРАБОТАТЬ РЕЛЬС ПОВЫШЕННОЙ ИЗНОСОСТОЙКОСТИ. НЕДАВНО В РЕЗУЛЬТАТЕ НАШЕГО СОТРУДНИЧЕСТВА БЫЛО ОСВОЕНО ПРОИЗВОДСТВО НОВОГО РЕЛЬСА, ПРЕДНАЗНАЧЕННОГО ДЛЯ ОСОБО ТЯЖЕЛЫХ УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ — ТЯЖЕЛОВЕСНОГО ДВИЖЕНИЯ И КРУТЫХ КРИВЫХ»

избежать любых сбоев. Так, этой весной совместно со специалистами РЖД мы запустили систему электронного документооборота. Мы полностью заменили бумажные документы на электронные и теперь вместо восьми дней на подготовку пакета бумаг трагитим день-два. Система уже действует для поставок всей рельсовой продукции, скоро внедрим ее для колес и бандажей.

— Какие решения вашей компании наиболее соответствуют современным требованиям?

— Например, наш рельс ДТ350 на экспериментальном полигоне в Щербинке уже преодолел планку 1,2 млрд т брутто наработки без отказов из-за качества — такой результат на этом кольце не показывал ни один даже зарубежный рельс. Уверенность в своем продукте уже позволила нам увеличить гарантию на рельсы для РЖД с 320–500 млн т брутто, указанных в ГОСТе (конкретный показатель зависит от радиуса кривых), до беспрецедентных 700 млн т брутто. Повышенная гарантия — это новые обязательства, но и новый знак качества, на который теперь приходится равняться другим производителям.

— Насколько реально поднять планку по гарантиям еще выше?

— Мы видим определенный интерес со стороны РЖД к этой теме и готовы ее обсуждать. Планку в 900 млн т, на наш взгляд, достичь вполне реально. Но мы, как производитель, должны будем взять на себя повышенные риски, которые хотели бы застраховать. Поэтому переход на новые гарантийные условия возможен, если мы вместе с заказчиком найдем сбалансированное решение, которое будет отвечать взаимным интересам. В любом случае это перспективная история, и мы открыты к диалогу.

— «Евраз» — крупный грузоотправитель, при этом несколько лет назад

вы отказались от собственного железнодорожного оператора и не раз говорили, что возвращаться к прежней схеме не намерены. Возможны ли инвестиции в подвижной состав?

— Есть некоторые сегменты подвижного состава, которые нам интересны. Мы уже инвестируем в окатышевозы, которые доставляют наше железорудное сырье из Качканара в Нижний Тагил. Так мы повышаем эффективность перевозок и заодно страхуем свои риски от рыночных ограничений. Также мы анализируем возможность инвестиций в инновационные полувагоны для тяжеловесного движения, которые целесообразно использовать для перевозок нашей продукции из Кузбасса в Находку. Один такой тяжеловесный полувагон везет на 5–9 т груза больше, так что эффект вполне ощутим.

— Внутренний спрос на продукцию для железнодорожников «Евраз» удовлетворяет, экспорт растет. Ощущаете ли вы сейчас потребность в новых рынках?

— Мы планируем расширять географию продаж: хотим больше поставлять в Европу, продолжаем развивать отношения с заказчиками в Юго-Восточной Азии, Латинской Америке. Очень ценно для нас партнерство с клиентами из Индии — это хороший опыт как с точки зрения качества проката (у заказчика были довольно специфические требования к химическому составу стали и качеству), так и по обеспечению логистики. Доставив рельсы, мы консультируем нашего клиента по техническим вопросам и эксплуатации, поддерживаем клиента на протяжении всего процесса эксплуатации нашего рельса.

— Каким образом вы получаете обратную связь от потребителей вашей продукции, среди которых не только РЖД?

— Мы проводим международные конференции, куда привлекаем западных экспертов, изучаем лучший опыт, делимся своими наработками. Регулярно встречаемся с клиентами, обсуждаем ситуацию на рынке, решаем актуальные вопросы. И все чаще обсуждение происходит непосредственно на нашей производственной площадке, только за последний год представительные делегации РЖД дважды посетили рельсовую площадку на нашем Западно-Сибирском металлургическом комбинате. В частности, мы провели презентацию нового рельса для главного инженера РЖД Сергея Кобзева и его коллег.

### АССОРТИМЕНТНАЯ ПЯТИЛЕТКА

В феврале 2018 года вступил в силу долгосрочный договор между «Евразом» и РЖД, который будет действовать пять лет. За этот период «Евраз» поставит РЖД 3,2 млн т продукции на сумму 111,7 млрд руб. В соответствии с договором будут поставлены рельсы всех категорий, востребованных железнодорожной компанией. В том числе продукция особого назначения: для скоростного совмещенного движения, низкотемпературной надежности, повышенной износостойкости, а также остряковые рельсы (используются в стрелочных переводах).

## КОНТЕЙНЕР ИДЕТ НА ВОСТОК

ОБЪЕМ САМЫХ ТЕХНОЛОГИЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, КОНТЕЙНЕРНЫХ, В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ МОЖЕТ РЕЗКО ВЫРАСТИ. ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ТРАНЗИТА — СТРАНЫ АТР. **КОНСТАНТИН АНОХИН**

**В** начале мая президент Владимир Путин подписал указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», где поставил задачу увеличить объем контейнерных железнодорожных перевозок в четыре раза, а сроки доставки грузов с Дальнего Востока до западных границ страны сократить до семи дней. Сегодня среднее время перевозки контейнеров по этому пути составляет 13–20 дней.

Пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей при этом должна вырасти в полтора раза, до 180 млн т.

Как следует из статистики РЖД, в 2017 году по сети российских железных дорог было перевезено 3,9 млн контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (TEU) (см. график).

Увеличивается и скорость доставки грузов внутри страны: по данным РЖД, этот показатель вырос с 356 км в сутки в 2013 году до 490 км в сутки в 2017-м. Самым активным направлением стал коридор «Восток — Запад», через который было перевезено 67% всего контейнерного транзита.

### ПОЧЕМУ НУЖНЫ КОНТЕЙНЕРЫ

В контейнерах по железной дороге перевозятся самые разнообразные грузы. Импортные поставки — это, в частности, пиломатериалы, мебель, товары народного потребления, текстиль, промышленное оборудование, строительные грузы, химическая и фармацевтическая продукция, керамическая плитка, бытовая техника и многое другое. На экспорт вывозятся не только традиционные углеводороды, продукты нефтехимии (наливные грузы перевозятся в специальных танк-контейнерах), металлопродукция — с конца прошлого года Россия стала наращивать вывоз в Китай также продуктов питания, например подсолнечного масла, кондитерских изделий.

Потенциал железнодорожных контейнерных перевозок очень велик хотя бы потому, что, несмотря на серьезные темпы роста последних двух лет, уровень контейнеризации в России все еще очень низкий. По словам генерального директора Русской контейнерной компании Ивана Гришагина, по результатам 2017 года доля контейнерных перевозок от всего объема грузовых перевозок по железной дороге составляет 5,3%, эта доля оценивается в 3899 тыс. TEU, что на 1778 тыс. TEU больше, чем десять лет назад. По его словам, в целом по стране сейчас 91% грузов приходится на неконтейнерные автоперевозки, 4% — на контейнерные автоперевозки, 2% — это неконтейнерные железнодорожные перевозки, 2% (или 40,8 млн т) — контейнерные железнодорожные перевозки и еще 1% — прочие.

Низкий уровень контейнеризации специалисты Русской контейнерной компании объясняют тем, что российский подвижной состав значительно устарел, число вагонов сократилось, в частности, потому, что в 90-е годы

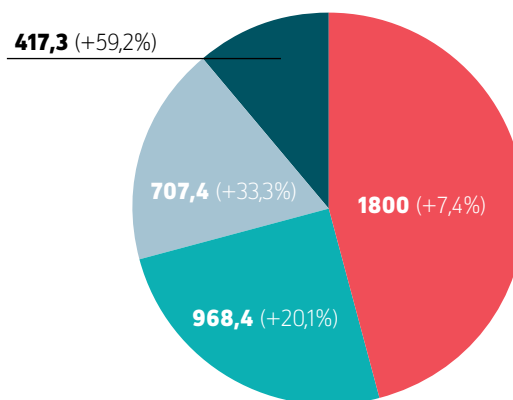


ФОТО: ZUMANTASS

### КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕТИ РЖД В 2017 ГОДУ\*

тыс. TEU

- Внутреннее сообщение
- Экспортное сообщение
- Импортное сообщение
- Транзитное сообщение



\* В скобках — прирост объемов контейнерных перевозок к 2016 году. Всего в 2017 году по сети РЖД было перевезено 3,9 млн контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU), что на 18,9% больше, чем в 2016-м.

Источник: ОАО «РЖД»

прошлого века у вагоностроителей не было заказов. «Ежегодно из всего объема железнодорожного транспорта — это около 1,5 млн вагонов — порядка 10–15% вагонов списывается, а произвести успевают только около 2%», — говорит Иван Гришагин. В то же время растут грузоперевозки в направлении Китая и других соседних стран — например, сейчас на подъеме экспорт леса в Европу, Индию. По его мнению, сейчас подходящее время для расширения железнодорожного парка, поскольку транспортные коридоры по всему Азиатско-Тихоокеанскому региону (АТР) активно развиваются, инвестиции растут, только вложения Китая в Новый Шелковый путь к 2030 году оцениваются в сумму более \$3 трлн.

### ДОКУМЕНТЫ, МАГИСТРАЛЬ, ТАРИФЫ

Увеличению объемов и ускорению времени оформления грузов

способствовало введение в прошлом году особого таможенного режима для транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», позволяющего оформлять документацию для контейнеров на морских пунктах пропуска, а не на сухопутных пограничных переходах.

Скорость доставки во многом определяется эффективностью логистики. Как рассказали РБК+ в Объединенной транспортно-логистической ком-

пании — Евразийском железнодорожном альянсе (ОТЛК ЕРА), сейчас реализуется новая технология отправки длиннооставных контейнерных поездов, получившая название UTLX XL train (eXtraLongtrain). Эта технология позволяет оптимизировать перевозочный процесс, снизить его себестоимость. Она применяется на транзитном маршруте по железным дорогам Казахстана, России и Белоруссии ОТЛК ЕРА совместно с РЖД, казахстанской и белорусской железнодорожными компаниями.

Для резкого увеличения в ближайшие годы контейнерных перевозок РЖД нужно будет модернизировать инфраструктуру. В первую очередь это касается важнейших для логистики транспортных коридоров. В противном случае, как отметил в беседе с РБК+ президент Евро-Азиатской логистической ассоциации Николай Тетюхин, скорость поездов по российской территории может стать существенным тормозом в развитии контейнерных перевозок из Китая. «В Китае сегодня речь идет о применении грузовых поездов, которые бы шли со скоростью около 300 км/ч. У них это вполне реальные проекты. Но у нас в России пока нет высокоскоростных дорог, и это также может сдерживать рост перевозок грузов из Азии в Европу. Поэтому модернизация Транссиба необходима уже сейчас», — говорит президент ассоциации. Как сообщил на встрече с депутатами глава РЖД Олег Белозеров, в развитие инфраструктуры планируется вложить до 2025 года 7,2 трлн руб.

Еще один существенный фактор, негативно влияющий на российские показатели по контейнерным перевозкам, — высокие тарифы. По данным Ивана Гришагина, в настоящее время стоимость перевозки грузов по Транссибу составляет от \$5 тыс. до \$7 тыс. за TEU в зависимости от железнодорожного маршрута. Такая цена привлекательна преимущественно для грузоотправителей и транспортных компаний, специализирующихся на доставке дорогостоящего груза в контейнерах, а для владельцев грузов она высока, отмечает эксперт. Железнодорожные перевозки из Китая в Россию по-прежнему остаются более дорогими в сравнении с морским способом доставки, «который на данный момент на аналогичном участке составляет от \$1,2 тыс. до \$2 тыс. за TEU в зависимости от сезона». Между тем недавно китайское правительство заявило о намерении перевести 15% всех грузов, перевозимых по морю, на железнодорожные маршруты.

### КАК ВОСТОК СХОДИТСЯ С ЗАПАДОМ

Международный транспортный коридор «Восток — Запад» создан для прямого выхода грузов России, стран СНГ и Европы в дальневосточные российские морские порты и на пограничные переходы на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном. Основная грузовая база коридора в транзитном сообщении — трансконтинентальные перевозки между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Китаем, Японией, КНДР и Республикой Корея) и европейскими странами. Основу транзитного потенциала коридора составляет Транссибирская железнодорожная магистраль.