

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД
на тему: «АНАЛИЗ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК
В ЦЕЛЯХ ВЫРАБОТКИ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
ПО ИХ РАЗВИТИЮ В РАМКАХ ЕВРАЗИЙСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»

2021 ГОД

ЦВЕТНЫМ ШРИФТОМ ВЫДЕЛЕНА ПЕРЕЧИСЛЕНИЯ:

Министерства транспорта и коммуникаций РБ (РБ)

Министерства по промышленности и инфраструктурного развития РК
и Национальной компании «Казахстан Темир Жолы» (РК)

Транспортной группы FESCO

Центра фирменного таможенного обслуживания ОАО «РЖД» (ЦФТО)

Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ)

Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК (ДТИ)

ВВЕДЕНИЕ

Во всем мире транзит товаров, грузов пребывает в режиме острой конкуренции. Глобальная тенденция борьбы за грузопотоки после анонсирования Китаем инициативы «Один пояс, один путь» послужила катализатором роста трансконтинентальных перевозок. Актуальность развития контейнерных перевозок повышается в контексте того, что именно они являются эффективным способом транспортировки товаров в евразийском транзите.

Контейнеризация - одно из направлений технического прогресса в организации перевозок, складировании и хранении грузов, способствующее рационализации и оптимизации транспортных процессов. Контейнерные перевозки имеют значительные преимущества по сравнению с традиционными способами транспортировки, такие как: возможность комбинирования грузов, защита и сохранность перевозимой продукции, высокая мобильность, возможность использовать любой вид транспорта для доставки, низкая себестоимость. Кроме того, в случае «форс-мажора», нет необходимости в складском помещении как места хранения, поскольку сам контейнер является своего рода мини-складом.

В разделе II Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза (далее соответственно – Основные направления или транспортная политика, ЕАЭС или Союз), утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического союза (далее – ВЕЭС) от 19 декабря 2016 года № 13, указано, что для достижения поставленных целей поэтапного формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг необходимо обеспечить реализацию ряда задач, в том числе содействие более полной реализации географических преимуществ Союза при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей между Европой и Азией.

Мероприятия по реализации транспортной политики включены в План («дорожную карту») по реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС на 2021 – 2023 годы, утвержденный Распоряжением Евразийского межправительственного совета (далее – ЕМПС) от 20 августа 2021 г. № 15 (далее – «дорожная карта»).

Настоящий доклад подготовлен во исполнение пункта 7 «дорожной карты», предусматривающего проведение в 2021 году анализа контейнерных перевозок в целях выработки предложений, направленных на их развитие, определение административных барьеров, препятствующих контейнеризации грузов в Союзе.

При подготовке доклада использована информация, полученная от уполномоченных органов государств – членов Евразийского экономического союза в области транспорта (далее – государства-члены), акты органов Союза и аналитические материалы Евразийской экономической комиссии, материалы и обзоры международных организаций, финансовых институтов, рейтинговых агентств, материалы международных конференций, форумов, семинаров, статистические материалы и обзоры, научные публикации, информация СМИ.

ЦФТО: сократить введение, исключив дублирование существующих документов.

Комментарий ДТИ: дублирование по документам отсутствует, информация представлена кратко.

СОЖТ: Пункт 7 «дорожной карты», во исполнение которого подготовлен проект доклада, именуется «Развитие контейнерных перевозок в рамках Союза» и предполагает:

а) проведение анализа контейнерных перевозок в целях выработки предложений, направленных на их развития, определение административных барьеров, препятствующих контейнеризации грузов в Союзе;

б) выработку предложений по совершенствованию права Союза в целях учета интересов субъектов транспортной деятельности.

Указанный пункт относится к статье 3 «дорожной карты» «Эффективное использование транзитного потенциала». При этом пунктом 8 статьи 3 «дорожной карты» предусмотрено «участие в работе по формированию правовых основ обеспечения единой системы транзита в Союзе», а пунктом 6 – «формирование правовых основ для регламентации смешанных перевозок в рамках Союза». Таким образом, формирование правовых основ в отношении именно транзитных перевозок предусмотрено пунктом 8 «дорожной карты», а пункты 6 и 7 предполагают совершенствование права Союза применительно к иным аспектам осуществления контейнерных перевозок в рамках Союза.

Соответственно, пункт 7 «дорожной карты» предполагает не только анализ контейнерных перевозок, проходящих транзитом по территории Союза, но и контейнерных перевозок, осуществляемых в рамках Союза, а также в отдельных его странах, в том числе в международном сообщении с третьими странами, включая оценку сложившихся маршрутов таких перевозок, инфраструктуры, видов транспорта и основных участников рынка, их обеспечивающих.

Подобный анализ позволит оценить не только потенциал дальнейшего расширения транзитных возможностей Союза, но и состояние и перспективы развития контейнерных перевозок в рамках единого экономического пространства.

С учетом изложенного необходимо отметить в качестве общего замечания, что доклад, презентуемый как целостный аналитический анализ контейнерных перевозок, в основном сфокусирован на транзитных перевозках, в нем практически отсутствуют данные по импортным/экспортным/внутренним перевозкам в контейнерах. Также в докладе практически отсутствует информация о контейнерных перевозках автомобильным транспортом, который составляет конкуренцию железнодорожному транспорту, в частности, на коротких расстояниях.

В этой связи предлагаем дополнить доклад анализом иных, отсутствующих в документе, ключевых аспектов контейнерных перевозок, осуществляемых в рамках Союза (по видам перевозок, видам транспорта, основным субъектам).

Комментарий ДТИ: просить СОЖТ дополнить проект доклада необходимой информацией.

ОБЗОР РЫНКА, МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА И ОПЫТА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО РАЗВИТИЮ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Процесс контейнеризации, начавшийся в 1955 году, полностью изменил облик мировой торговли. Современный контейнер был изобретен в 1955 году американцем Малькольмом Маклином и главной чертой новой формы доставки стала интермодальность, которая и предопределила его успех. Контейнеры стали движущей силой в мультимодальных перевозках.

Во время войны во Вьетнаме в 1968 году компания Маклина SeaLand заключила с Министерством обороны США договор на доставку контейнеров с грузами для американских солдат по схеме «от двери до двери» к месту их дислокации. Для обеспечения этих поставок был создан специальный контейнерный терминал в городе Камрань. Из-за нехватки его мощностей терминалы начали появляться в портах союзников США в регионе: на Филиппинах и Тайване, в Японии и Южной Корее.

Характерная для контейнеризации модель доставки «от двери до двери», успешно применяющаяся как при международных, так и внутренних перевозках, помогла многократно увеличить объем и номенклатуру перевозимых в контейнерах грузов и способствовала развитию глобального рынка товаров.

Эволюция контейнерных перевозок сформировала к настоящему времени систему контейнерных перевозок, которая является совокупностью технических средств, объектов, технологии перевозок контейнеров, подсистемы управления перевозками и включает следующие компоненты:

парк контейнеров (со всеми их типами, параметрами, характеристиками, конструкциями, техническими требованиями, условиями изготовления, транспортирования и хранения);

подвижной состав различных видов транспорта;

грузовые терминалы, размещающиеся в пунктах взаимодействия различных видов транспорта для преобразования контейнеропотоков при передаче их на другие виды транспорта;

информационное обеспечение контейнерных перевозок на всех видах транспорта (маркетинговые исследования, автоматические системы управления контейнерными перевозками, слежение и учет движения контейнеров);

правовое обеспечение внутригосударственных и международных перевозок, включая национальное законодательство, международные конвенции и договоры;

инженерно-техническое обеспечение контейнерных перевозок (проектно-конструкторские, технологические, экономические методы расчетов);

научно-методическое обеспечение (теоретические и прикладные исследования).

Система контейнерных перевозок основана на строгой стандартизации и унификации технических средств, что обусловило ее международный характер. Стандартность – это унифицированные геометрические размеры. Типичные контейнеры имеют длину двадцать и сорок футов, поэтому в качестве единицы измерений объемов контейнерных перевозок принято использовать двадцатифутовый и сорокафутовый эквиваленты (TEUs¹ и FEUs²).

В основу стандартизации и унификации технических средств положена модульная система, устанавливающая увязку параметров подвижного состава с размерами контейнеров. В 1968 году

¹ TEUs (Twentyfoot Equivalent Unit) — единица измерения груза, равная объему одного 20-ти футового контейнера.

²FEUs (Fourtyfoot Equivalent Unit) — единица измерения груза, равная объему одного 40-ти футового контейнера. Объем одного 40-ка футового контейнера = 2TEU.

Международная организация по стандартизации утвердила стандарты для основных типов контейнеров, после чего началось массовое производство самих контейнеров и транспорта для их перевозки, в первую очередь морских контейнеровозов.

Использование грузовых контейнеров, повышающих экономическую эффективность мультимодальных перевозок, заметно снижают затраты, связанные с транспортировкой, хранением и перевалкой грузов. К примеру, благодаря совершенствованию подходов и технологий, применяемых к морским перевозкам контейнеров общая мировая доля транспортной составляющей в конечной цене товара с 1990 года снизилась с 11% до 2%.

СОЖТ: Приведенные сведения не отражают реальную ситуацию на рынке морских перевозок в конце 2020 года, когда стоимость морских перевозок сильно увеличились из-за дефицита контейнеров и мест на судах. Предлагаем актуализировать данную информацию.

Комментарий ДТИ: просить СОЖТ и Стороны скорректировать или дополнить проект доклада необходимой информацией.

Главное преимущество контейнеров в их стандартности и мобильности. Международные соглашения и стандарты формируют региональную и национальную транспортную связуемость, а также дают широкие возможности для технической гармонизации, позволяющей обеспечить операционную совместимость различных транспортных сетей, создаваемых отдельными странами.

Такие соглашения и стандарты разрабатываются, как правило, международными организациями, такими как ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, ЮНКТАД, Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), ОСЖД, МСАТ, ФИАТА и другими международными организациями с глобальным мандатом, включая Международную морскую организацию (ИМО) и Международную организацию гражданской авиации (ИКАО). Основой международного регулирования контейнерных перевозок являются конвенции.

2 декабря 1972 г. в Женеве были приняты две конвенции, регламентирующие контейнерные перевозки: Международная конвенция по безопасным контейнерам и Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров.

Конвенция по безопасным контейнерам формулирует технические требования к производству контейнеров, содержит правила испытания, осмотра и допуска к эксплуатации новых и существующих контейнеров. Применяется ко всем контейнерам, кроме специализированных для воздушных перевозок. Главная цель ее принятия - облегчить международные контейнерные перевозки и обеспечить безопасность людей при работе с контейнерами (при обработке, штабелировании и транспортировке). Еще одна задача документа – облегчение и упрощение организации контейнерных грузоперевозок с участием транспортных компаний различных государств.

Согласно документу, в международных контейнерных отправлениях могут участвовать лишь контейнеры, допущенные квалификационным и надзорным органом одной из стран, присоединившейся к Конвенции. На основе этих требований разрабатываются национальные процедуры испытаний и допуска контейнеров. Такую процедуру должен пройти каждый контейнер до его эксплуатации. Допуск, произведенный с разрешения одного государства, признается другими участниками Конвенции. Каждый контейнер подлежит на территории стран – участников контролю со стороны должностных лиц, уполномоченных на это национальным законодательством. В документе дано точное определение объектов, прописаны обязанности сторон, правила контроля и другие положения.

Участниками Конвенции являются Республика Беларусь, Республика Казахстан и Российская Федерация.

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, направлена на унификацию процедур и правил пересечения границ суверенных государств груженными и порожними контейнерами.

Конвенция устанавливает условия временного ввоза и порядок временного использования контейнеров на иностранной территории, содержит правила и процедуры допуска оборудования к перевозкам под таможенными печатями и пломбами.

Конвенция определяет, ~~считать ли что контейнер является транспортным оборудованием, устанавливает технические требования к контейнерам, условия и процедуру временного ввоза, а также условия использования контейнеров товаром и взимать ли с него пошлину. Если контейнер записан в контракте купли-продажи как возвратный, то он не облагается пошлиной, но может находиться в стране пребывания только в течение 3 месяцев (такой формулировки нет в Конвенции).~~

Контейнеры, ввезенные в соответствии с процедурой временного ввоза, подлежат вывозу в течение 3-х месяцев с возможностью продления этого срока. К контейнерам, временно ввезенным в соответствии с условиями настоящей Конвенции, применяется режим временного ввоза без предъявления таможенных документов при их ввозе и вывозе, а также без представления гарантий (статья 6 Конвенции). ~~Он может совершить только три поездки по стране: доставка на место назначения товара, подача под загрузку нового товара, выезд из страны. (статьей 9 Конвенции предусмотрено, что Страна может вменить в обязанность все или несколько условий, следовательно не обязывает исполнять условие Приложения 3).~~ Контроль осуществляют таможенные органы. ~~Если контейнер невозвратный, с него взимается пошлина как за товар.~~

Кроме того, Конвенция не препятствует применению более льготных условий, которые Договаривающиеся Стороны предоставляют или могут пожелать предоставить как в силу односторонних решений, так и на основе двусторонних или многосторонних соглашений, при условии, что предоставленные таким образом льготы не будут препятствовать применению положений настоящей Конвенции. (Статья 14 Конвенции)

Для целей регулирования процедур перемещения контейнеров также важной является *Конвенция о временном ввозе 1990 года* (заключена в г. Стамбуле 26 июня 1990 года).

Конвенция определяет аналогичные условия с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, однако допускает более длительный срок временного ввоза - не менее 6 месяцев.

Конвенция определяет контейнер как транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или подобное приспособление), которое:

- ~~i) представляет собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее товаров;~~
- ~~ii) имеет постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;~~
- ~~iii) специально сконструировано для облегчения перевозки товаров одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки товаров;~~
- ~~iv) сконструировано таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности, с одного вида транспорта на другой;~~
- ~~v) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать;~~
- ~~vi) имеет внутренний объем не менее одного кубического метра.~~

Термин "контейнер" охватывает принадлежности и оборудование контейнера, необходимые для данного типа контейнера, при условии, что такие принадлежности и оборудование перевозятся вместе с контейнером. Термин "контейнер" не включает в себя транспортные средства, принадлежности или запасные части транспортных средств, упаковку и поддоны. "Съемные кузова" рассматриваются в качестве контейнеров.

РК: Исключить либо перенести в раздел о Таможенной Конвенции, касающейся

контейнеров, поскольку определения идентичны, тогда как описание положений Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, прописано ранее.

Регламентация использования и перемещения контейнеров установлена в Приложении В.3 «О контейнерах, поддонах, упаковках, образцах и других товарах, ввезенных в связи с коммерческой операцией».

Участниками Конвенции о временном ввозе являются все государства – члены Союза, кроме Кыргызской Республики.

Подробный анализ международных договоров и конвенций, регламентирующих транспортную деятельность, процедуры пересечения границ, а также анализ транзитных и смешанных перевозок проведен Департаментом транспорта и инфраструктуры ЕЭК в 2019 – 2020 годы, по итогам которого подготовлены соответствующие рекомендации³.

Создание на практике успешного транспортного сообщения между Азией и Европой требует от стран преодоления инфраструктурных, организационных и политических проблем, которые обычно решаются в рамках соответствующих инициатив под эгидой стран, расположенных вдоль евроазиатских коридоров, или межправительственных организаций.

Так, например, поддерживая идею развития сотрудничества по расширению транспортной и распределительной инфраструктуры из Восточной Азии в Центральную Азию, ЭСКАТО способствовала разработке Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог (вступило в силу 4 июля 2005 года), Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог (вступило в силу 11 июня 2009 года) и Межправительственного соглашения по "сухим портам" (вступило в силу 23 апреля 2016 года). В результате соответствующие сети и связанные с ними "сухие порты" соединяются с железнодорожными и автомобильными европейскими сетями, обеспечивая тем самым непрерывное транспортное сообщение между Азией и Европой.

Масштабы проблемы транспортной связуемости требуют коллективных усилий всех заинтересованных сторон, включая международные финансовые институты. Поскольку имеется широкий круг действующих лиц и динамика, влияющие на показатели сотрудничества в области транспортного сообщения, существующие двусторонние, региональные и международные партнерства нуждаются в укреплении.

Начало оптимизации и развитию процессов региональной контейнеризации было положено проектом Трансазиатской железной дороги "Планирование и проведение демонстрационных пробегов контейнерных поездов по Северному коридору Трансазиатской железной дороги". ЭСКАТО ООН при поддержке ОСЖД разработала "Меморандум о взаимопонимании по планированию и проведению демонстрационных пробегов контейнерных поездов по Северному коридору Трансазиатской железной дороги". Согласно Меморандуму в период с ноября 2003 г. по июль 2004 г. состоялась серия четырех пробегов контейнерных поездов по ключевым участкам Северного коридора Трансазиатской железной дороги: между китайским портом Тяньцзинь и Улан-Батором в Монголии; между китайским портом Ляньюнган и Алматы в Казахстане; между Улан-Батором и Брестом; между Восточным на Дальнем Востоке Российской Федерации и Малашевичи в Польше. Проект позволил выявить проблемы перевозок и инфраструктуры, выработать меры по продолжению работы.

Другой проект "Комплексное планирование евразийских транспортных коридоров для укрепления внутри- и межрегиональных транспортных связей" реализован Секретариатом ЭСКАТО ООН в целях выявления пробелов и проблем в инфраструктуре, оценки существующего

³ С материалами и документами можно ознакомиться на сайте ЕЭК по ссылке: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/info.aspx> и <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx>.

эксплуатационного состояния и предложении механизмов и мер по повышению эффективности, действенности и бесперебойности перевозок и логистики по трем основным транспортным коридорам: Северному, Центральному и Южному. В рамках проекта было выявлено большое количество проблем, включая вопросы связи и специфические проблемы, ограничивающие перевозки между Азией и Европой по каждому из трех коридоров. Основная рекомендация проекта заключалась в разработке официальной модели управления и руководства для каждого из коридоров в форме Меморандума о взаимопонимании по развитию коридора.

30 октября 2019 года в Женеве секретариатами ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН образован Форум по устойчивому транспортному сообщению между Европой и Азией. Форум представляет собой всеохватывающую платформу межрегионального сотрудничества и партнерства. Он также призван предоставлять возможность деловому сектору поддерживать связь с правительствами и зарубежными партнерами.

Участниками платформы могут быть министерства транспорта, таможенные и пограничные службы, карантинные агентства, иммиграционные, региональные и субрегиональные организации и программы, международные финансовые институты, судоходные компании, железнодорожные операторы, автоперевозчики, экспедиторы, портовые власти, поставщики услуг в области логистики и ИКТ, бизнес-ассоциации, плановые и научно-исследовательские институты, научные круги, а также страховые компании и службы безопасности, связанные с транспортом.

В настоящее время Межправительственная комиссия Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (МПК ТРАСЕКА) совместно с рядом организаций ведет целенаправленную работу по развитию регионального транзита.

В октябре 2021 года на 15-ом заседании Межправительственной комиссией утверждена Концепция развития контейнерных перевозок до 2030 года. Концепция содержит анализ торговых отношений, «узких мест» коридора ТРАСЕКА в развитии контейнерных перевозок по железнодорожным и морским участкам маршрутов, рекомендации по повышению конкурентоспособности контейнерных перевозок по территориям стран-участниц коридора. По статистике количество перевезенных контейнеров из КНР на Кавказ и в Турцию увеличилось почти с нуля в 2017 году до 8,1 тыс. TEU в 2020 году.

Также в целях развития контейнерных перевозок МПК ТРАСЕКА ведется работа по созданию Глобального транзитного документа (GTrD) и Цифровой сети таможенного транзита (ЦСТТ), которые предоставят уникальную возможность для перевозок контейнеров несколькими видами транспорта от пункта отправления до пункта назначения через несколько границ без обязательного таможенного досмотра. Новая мультимодальная схема не представляет собой альтернативу или конкуренцию внедрению существующих секторальных и региональных систем таких как e-TIR, e-CMR и иных электронных документов, применяющихся на определенных видах транспорта.

Международным центром транспортной дипломатии при ООН (ICTD) подготовлены основные элементы с расширенным описанием структуры GTrD на основе технологии блокчейн, механизмов и этапов его дальнейшего развития. В 2022 году планируется организовать пилотные перевозки с использованием GTrD.

Не менее важную роль в развитии контейнерных перевозок также играют международные организации, среди которых МСАТ, ИМО, ФИАТА, МСЖД, ОСЖД, КСТП, региональные организации и комиссии структуры ООН, с рядом из которых Евразийская экономическая комиссия взаимодействует на основе меморандумов. В их числе – Международный Координационный совет по трансевразийским перевозкам (КСТП), который выступает в качестве трансграничной платформы для налаживания сотрудничества и эффективного взаимодействия между многочисленными участниками перевозочного процесса по разработке и внедрению конкурентоспособных интермодальных транспортных продуктов.

Центральное место в деятельности КСТП занимают стратегические вопросы перспективного развития Транссиба и его интеграции в систему международных транспортных коридоров.

В настоящее время в КСТП входит 96 компаний из 24 стран, включая государственные организации, министерства и ведомства, железные дороги, морские порты, стивидорные, судоходные, транспортно-логистические, компании, маркетинговые, консалтинговые и ИТ-компании, охранные и промышленные предприятия, научные организации. В рамках практической деятельности Рабочих групп КСТП «Восток-Запад» (*состоит из двух групп: «Китай – Европа – Китай» и «Контейнерные перевозки»*), «Север – Юг», «Мультимодальность», по правовым вопросам развития транспорта и зелёной повестке ведется работа по реализации проектов «Электронный поезд», «Сохранность & Электронные пломбы», «Мультимодальная транспортная сеть», по выработке конкурентноспособной сквозной ставки на перевозку транзитных грузов, расширению географии контейнерных сервисов, диверсификации маршрутов, обеспечению стабильного транзитного времени доставки и сохранности грузов, упрощению таможенного оформления транзита, достижению углеродной нейтральности, внедрению электронного документооборота и инновационных информационных технологий, созданию единого информационного пространства.

Существенное влияние на развитие контейнерных перевозок оказали также процессы глобализации и регионализации, перекроившие экономическую карту мира.

В частности, регионализация способствовала формированию зон свободной торговли – межгосударственных объединений, участники которых договорились о создании таможенных союзов или отмены таможенных пошлин на товары. В качестве примеров можно привести Европейский союз, НАФТА в Северной Америке, МЕРКОСУР в Южной Америке, АСЕАН в Юго-Восточной Азии. В их число входит и Евразийский экономический союз.

Глобализация усилила конкуренцию на товарных рынках. По мере роста контейнерного потока среди крупных контейнерных перевозчиков произошел ряд слияний и поглощений. Такие сделки привели к разделу контейнерного рынка между несколькими сверхкрупными контейнерными компаниями, в итоге на данный момент почти 70% мирового контейнерного потока контролируют 10 крупнейших компаний⁴.

Датский бизнес-конгломерат *A.P. Moller-Maersk Group* основан в 1928 году, сегодня контролирует 16,6% мирового рынка морских контейнерных перевозок. Владеет 668 контейнеровозами общей вместимостью более 3,9 млн TEU. Операционным подразделением группы A.P. Moller-Maersk является крупнейший в мире морской и грузовой перевозчик *Maersk Line*, который осуществляет деятельность в 115 странах мира и обладает более 630 судами. Ежегодно получает прибыль в размере 675 миллиардов долларов, что почти сопоставимо с ВВП Швейцарии. С 1992 году ведет бизнес в России, занимает лидирующие позиции доставки грузов в портах Санкт-Петербург, Новороссийск, Владивосток, Восточный (Приморский край) и Калининград.

Компания совместно с IBM разработала информационную платформу, основанную на технологии блокчейн, что позволяет управлять и следить за документацией, касающейся контейнеров, распределенных в разных частях мира. *Maersk Line* имеет аккредитации в международных организациях: Международная ассоциация воздушного и судоходства (IASA), Международная палата судоходства (ICS), Глобальный альянс ВТО по упрощению процедур торговли, Безопасность жизни на море (SOLAS), Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (FONASBA).

Mediterranean Shipping Company – вторая по величине судоходная компания после *Maersk*, которая оперирует 569 судами, общей вместимостью более 3,7 млн TEU. Компания была создана в 1927 году в Швейцарии. В зону обслуживания данного оператора входит более 200 портов, которые

⁴ <https://dsl-ua.com/ru/2020/08/10/top-10-naybilshih-konteynernih-liniy-svitu-statista/>

расположены на всех континентах. Mediterranean Shipping Company занимает 15,7% мирового рынка морских контейнерных перевозок.

COSCO Group – китайская судоходная компания основана в 1961 году. В 2018 году компания приобрела судоходную линию Orient Overseas Container Line (OOCL), что позволило занять третье место после APM-Maersk и Mediterranean Shipping Company. Флот COSCO насчитывает 487 судов суммарной вместимостью более 2,9 млн TEU. Доля мирового рынка морских контейнерных перевозок компании COSCO составляет 12,3%.

Французская судоходная компания *CMA CGM Group* основана в 1977 году. В 2016 году CMA CGM приобрела морскую линию American President Lines (APL). Компания имеет 522 судна общей вместимостью более 2,7 млн TEU. На рынке морских контейнерных перевозок CMA CGM Group занимает 11,5% и обслуживает свыше 80 направлений перевозок между портами различных стран и континентов.

Hapag-Lloyd – немецкая судоходная компания, основанная в 1970 году. В 2017 году поглотила морскую линию контейнерного оператора United Arab Shipping Co. (UASC). Флот компании Hapag-Lloyd насчитывает 237 судов общей вместимостью более 1,7 млн TEU. Доля компании на мировом рынке морских контейнерных перевозок составляет 7,2%.

Ocean Network Express (ONE) – японская компания, которая образовалась в 2017 году в результате консолидации трех крупнейших японских судоходных компаний (K Line, NYK и MOL). Действующий флот компании насчитывает 212 судов общей вместимостью более 1,5 млн TEU. На мировом рынке морских контейнерных перевозок имеет долю в 6,5%.

Концерн тайваньского конгломерата контейнерных судоходных компаний *Evergreen Line* образован в 2007 году. В него входят Evergreen Marine Corp. (Тайвань) Ltd., Italia Marittima SpA, Evergreen Marine (UK) Ltd., Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd. и Evergreen Marine (Singapore) Pte Ltd. Свое начало берет из судоходной компании Evergreen Marine Corporation (EMC), которая была создана в 1968 году. Концерн обладает 194 судами общей вместимостью более 1,7 млн TEU, охватывая при этом 5,2% мирового рынка морских контейнерных перевозок.

Корейский национальный контейнерный перевозчик *Hyundai Merchant Marine или HMM Co. Ltd.* перемещает большую часть экспорта Южной Кореи. Историю ведет с 1976 года с основания компании Asia Merchant Marine, создав контейнерный сервис между Дальним и Ближним Востоком. Общая вместимость всех судов компании составляет более 620 тыс. TEU. Его доля мирового рынка морских контейнерных перевозок составляет 2,6%.

Тайванская судоходная компания *Yang Ming Marine Transport Corp.* основана в 1972 году. Флот компании состоит из 92 судов общей вместимостью больше 600 тыс. TEU. Доля компании на мировом рынке морских контейнерных перевозок составляет 2,5%.

Pacific Int. Line (PIL) – зарегистрированная в Сингапуре судоходная компания, которая была основана в 1967 году китайским предпринимателем. Она эксплуатирует 108 судов, общая вместимость которых превышает 340 тыс. TEU, обладает 1,5% на мировом рынке морских контейнерных перевозок.

Между многими из них действуют соглашения об альянсе, позволяющие взаимно использовать их мощности при расчете оптимальных маршрутов и организации погрузочно-разгрузочных работ.

Сегодня существует два основных способа перевозки контейнеров: морской дешевле, но дольше, сухопутный дороже, но быстрее.

СОЖТ: Упоминаются два конкурентных типа транспорта (морской и сухопутный). Отсутствует информация об автомобильном транспорте, который составляет конкуренцию железнодорожному транспорту, в частности, на коротких расстояниях.

ДТИ: Предлагается дополнить следующим абзацем:

Автомобильные перевозки конкурентоспособны на более коротких расстояниях. При перевозках контейнеров этот вид транспорта участвует, как правило, на «последней миле» цепи поставки, обеспечивая поставку «от двери до двери». Существует ряд ограничений, среди которых пропускная способность дорожной инфраструктуры, ограничения и требования к массам и габаритам транспортных средств, устаревший парк подвижного состава.

В 1970-80-х годы сформировались два главных контейнерных маршрута, которые актуальны в настоящее время:

первый связывает страны Азии с США, в том числе, через Панамский канал;

СОЖТ: В отношении первого главного контейнерного маршрута представляется необходимым уточнить, что данный маршрут «связывает страны Азии и США, в том числе через Панамский канал», поскольку транстихоокеанские маршруты, связывающие страны Азии и Западное побережье США, не требуют прохождения через Панамский канал.

ДТИ: нет возражений.

второй пролегает между Азией и Европой через Суэцкий канал.

За последние 20 лет произошел значительный рост в мире контейнерных грузоперевозок.

Интенсивный перенос производства из Европы и США в КНР, Индию и государства Юго-Восточной Азии стал фактором развития контейнерных перевозок в азиатско-тихоокеанском регионе и способствовал формированию обратного потока готовых изделий.

Между странами ЕС и азиатско-тихоокеанского региона доля контейнерных перевозок в общем объеме грузооборота в последние годы составляет 64 – 65%. Уровень контейнеризации грузоперевозок морским транспортом между странами ЕС и странами Восточной Азии достиг почти 100%. Объем морских контейнерных перевозок грузов между Европой и Восточной Азией по данным транспортной статистики Евросоюза (Eurostat Transport Database) в последние годы составляет 15 – 17 млн. TEU в год.

Произошли модернизация, укрупнение и увеличение мощностей судов- контейнеровозов, рост суммарной мощности контейнерного флота. В последнее десятилетие вместимость контейнерного флота растет примерно 10% в год. Ячеистые контейнеровозы начала 70-х годов на протяжении двадцати лет имели максимальную грузоподъемность 4500-5000 TEU (получили название Panamax-size). В начале 2004 г. были сконструированы и запущены более 100 судов вместимостью 8000 TEU. Далее пошла эра контейнеровозов вместимостью более 13000 TEU (Super – Post – Panamax Class/E – Class), более 16600 TEU (ExplorerClass), более 18200 TEU (TripleE-Class), более 21000 TEU (Post – Triple E – Class).

Мировой рынок контейнерной торговли в 2018 г. развивался на фоне некоторых неопределенностей, среди которых: введение экологических ограничений ИМО на содержание серы в бункере топлива в 2020 г., торговые войны (например, Китай-США), существующие тенденции в экономке Китая (например, удорожание импорта из Китая), слабость на потребительских рынках и неблагоприятные условия для развития мировой экономики и другие.

Тем не менее, 2018 год в целом для мирового контейнерного рынка выдался удачным, показав рост на 6% и превысив показатель роста мировой контейнерной торговли на 2,6 %, достигший показатель в 152 млн. TEU.

В 2019 г. на мировой контейнерный рынок продолжилось влияние вышперечисленных тенденций, а также: продолжающийся рост цены на нефть, пересмотр терминальными и линейными операторами (Maersk, DP World, Cosco, Contship Italia) стратегии развития – расширение своего присутствия на внутренних терминалах, складах, таможенно – логистических комплексах и т.п., объединение перевозчиков в альянсы; цифровизация (как средство повышения эффективности и создания большей ценности для глобальных цепочек поставок) и другие.

«Торговый барометр» ВТО демонстрирует, что замедление мировой торговли в 2019 г. связано с сокращением контейнерных перевозок (94.8), перевозок электронных компонент (92.8), сельскохозяйственных товаров (90.9), а также стагнацией продаж автомобилей (100.0).

При этом продолжается тенденция более низких темпов прироста торговли, чем экономики в целом. Помимо торговых конфликтов и замедления экономического роста, к факторам замедления торговли относится снижение доли промышленности в ВВП, а также падение темпов роста инвестиций.

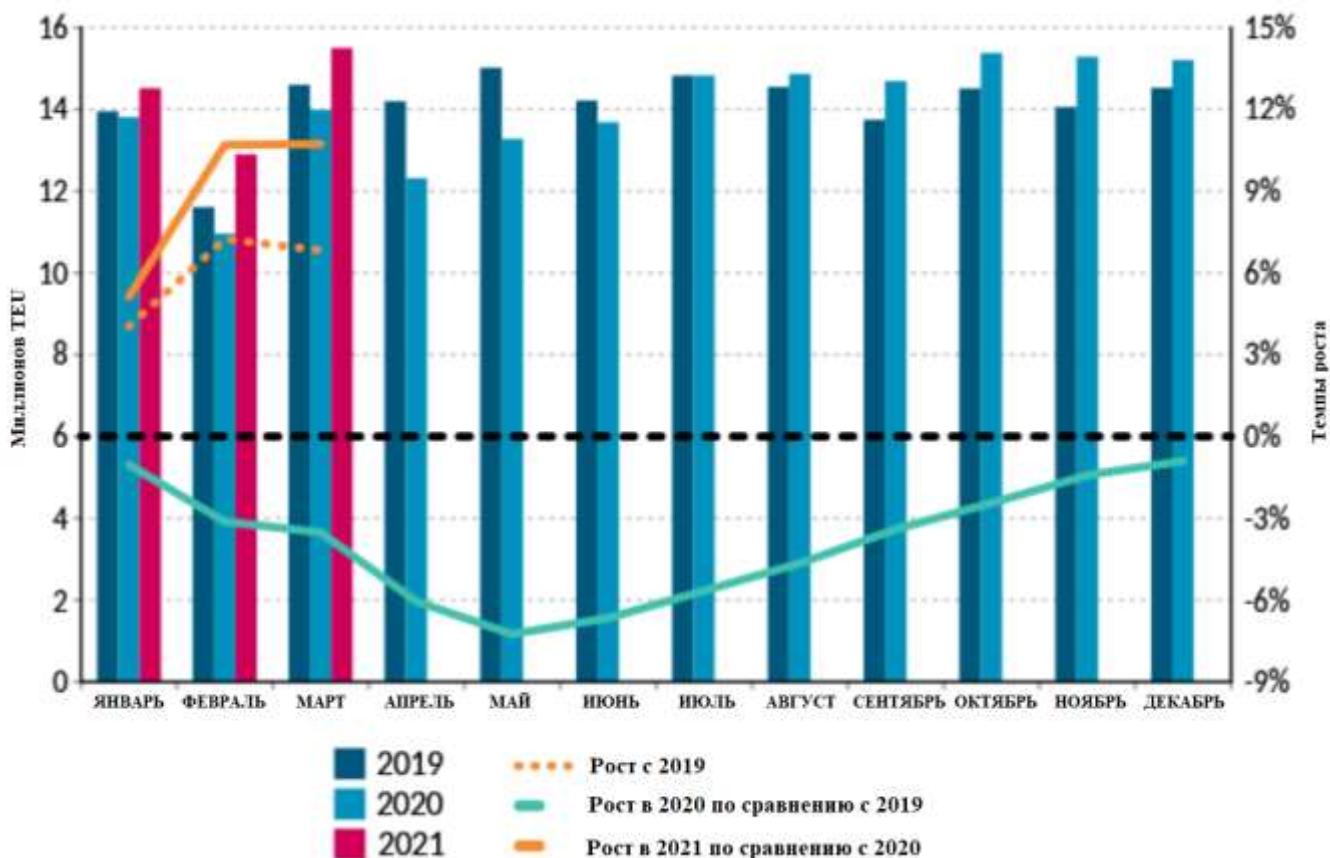
Первый квартал 2020 года явился отправной точкой для нового кризиса мирового масштаба. Причиной кризиса стала пандемия коронавируса. Второй квартал 2020 года обозначил начало восстановительного процесса для экономик и мировой торговли после активной фазы кризиса, связанного с COVID – 19, закрытия границ и остановки производств во многих лидирующих странах мира. В третьем квартале восстановление экономик продолжилось, многие прогнозы стали более оптимистичными. Обновленный прогноз МВФ показал падение мирового ВВП на 4,4% по итогам 2020 года, вместо ранее заявленного снижения на 4,9%. Причиной улучшения прогноза назывались ослабление ограничений и беспрецедентно масштабная поддержка со стороны центральных банков и национальных правительств.

В четвертом квартале восстановление мировой экономики проходило более быстрыми темпами, чем предполагалось в третьем квартале. В результате в 2020 году мировой ВВП, по оценкам МВФ, сократился на 3,5%. Общее сокращение ВВП Евросоюза составило 6,4% относительно прошлого года, при этом произошло усиление китайской экономики, ВВП Китая вырос на 2,3%.

Согласно прогнозу МВФ, рост экономики Китая в 2021 году составит 8,1%, Европейского союза – на уровне 4,2%.

По оценкам ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию), на линии между Азией и Европой в 2020 году объемы перевозок сократились на 6,9% (на 1,7 млн. TEU) по сравнению с прошлым годом и составили 23 млн. TEU.

Глобальный спрос на контейнерные перевозки, 2019-2021



В 2020 году доля контейнерных перевозок железнодорожным транспортом на евроазиатском направлении увеличилась до 4,1% (против 2,3% в 2019 году) за счет снижения морских грузоперевозок на 15% (закрытие морских портов на карантин, рост ставок морского фрахта, задержки возврата контейнеров на морских линиях). Общий объем железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай по основным маршрутам МТК «Восток – Запад» увеличился на 58% по отношению к аналогичному периоду 2019 года и составил 547,9 тыс. TEU.

Конец 2020 года ознаменовался беспрецедентным ростом ставок на морские перевозки в направлении Азия – Европа. Одна из причин роста стоимости заключается в резком сокращении контейнеров в Китае в четвертом квартале 2020 года.

Согласно Drewry World Container Index (WCI) ставка Шанхай-Роттердам на 31 декабря 2020 года составила 6 606 долларов США за FEU, что на 184% больше, чем годом ранее. Спотовая ставка на маршруте Шанхай – Генуя на 31 декабря 2020 года составила 7 098 долларов США за FEU, что на 164% превышает значение 2019 года. Композитный индекс на конец 2020 года поднялся до 4 359 долларов США за FEU, прирост относительно конца 2019 года – начала 2020 года составил 138%.

Согласно Индексу доступности контейнеров (Container Availability Index, CAI) с 39 по 49-ю неделю 2020 года доступность контейнеров (40DC) сократилась на 0,65 пункта и упала до 0,02, что означает практически полный дефицит контейнеров. За 10 недель произошла трансформация доступности – с переизбытка до серьезного дефицита.

Основной причиной стал чрезмерно быстрый темп роста экспорта из Китая и недостаточный уровень экономической активности, производства, а соответственно и экспорта из

стран Евросоюза. Контейнеры доставлялись в Евросоюз, однако не возвращались своевременно обратно.

Ухудшился баланс грузопотоков по всему миру.

Сначала возникли очереди в портах Лос-Анджелеса и Лонг-Бич (около 40% всех грузовых контейнеров, приходящих в США по морю), в результате чего в начале февраля 2021 года из-за большого потока транспорта на причале стояли до 40 контейнерных судов. 14 октября порт Лос-Анджелеса объявил, что переходит на круглосуточную работу. К таким мерам привел поток грузов, который сотрудники транспортного узла не успевают принять и обработать.

В октябре ожидания разгрузки в портах Лос-Анджелеса и Лонг-Бич стояли десятки судов. Рекордом стали 73 судна в один из дней сентября при том, что обычно для этих портов одно – два судна в ожидании разгрузки уже является нестандартной ситуацией.

23 марта 2021 года контейнеровоз Ever Given компании Evergreen сел на мель и перегородил Суэцкий канал. Движение судов через канал восстановили лишь 29 марта. Многие суда, ожидающие открытия канала, по достижении Европы и США были вынуждены вернуться в Азию, не дожидаясь полной загрузки пустых контейнеров. Из-за этого в азиатских портах, где и так наблюдается нехватка пустых контейнеров вследствие нарушенных пандемией логистических цепочек, их стоимость дополнительно возросла. По примерным подсчетам этот простой стоил мировой торговле 110 млрд. долларов США. Судходные компании, в свою очередь, начали повышать стоимость своих услуг, чтобы покрыть расходы.

Вследствие аварии в Суэцком канале и разбалансировки контейнеропотока с 25 по 31 мая пришлось закрыть терминал Яньтань порта Шеньчжень в Китае. Грузы были перенаправлены в терминалы Наньша и Шекоу портов Шеньчжень и Гуанжоу (третий и пятый по величине контейнерные порты мира). Однако они не справились с таким объемом контейнеров, там тоже начались заторы.

В июне 2021 года онлайн-платформа отслеживания передвижения морских грузов Seaexplorе сообщала, что по всему миру более 300 судов простаивают в очередях, задержки наблюдались более чем в 100 портах.

11 августа 2021 года из-за вспышки коронавируса закрылся терминал Мейшан порта Нинбо-Чжоушань. Он открылся 25 августа и ко второй половине месяца там образовалась очередь из 50 судов. Порт Нинбо-Чжоушань является вторым по загруженности портом Китая и третьим в мире.

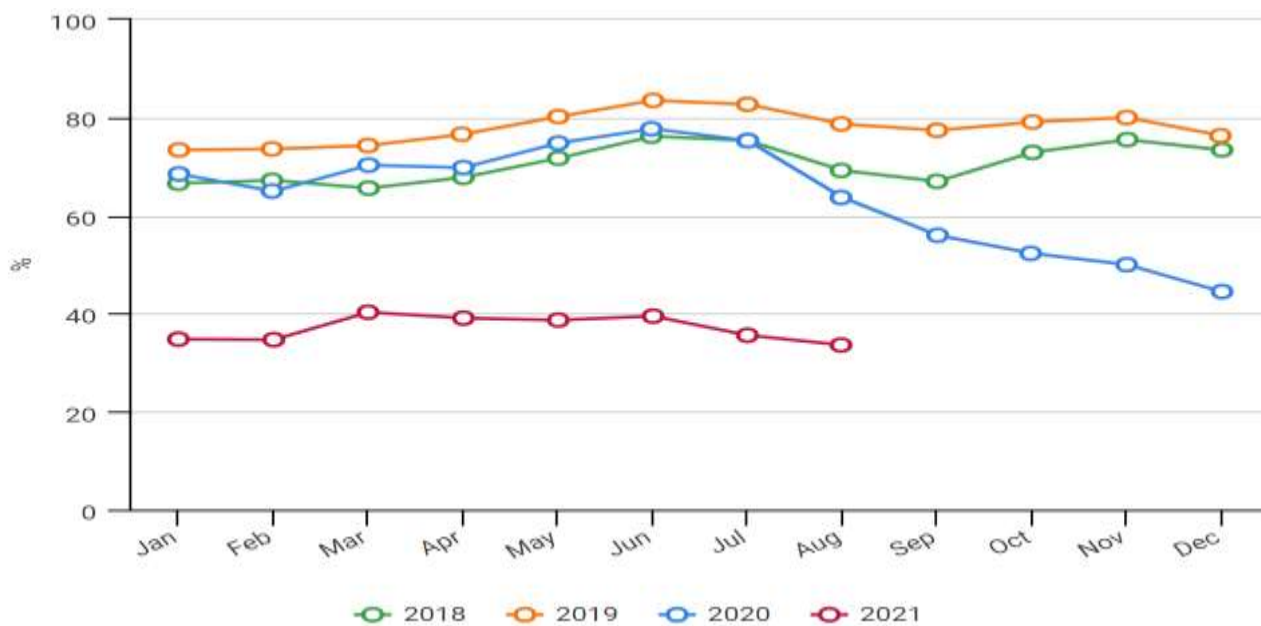
Заторы и очереди образовались в южнокорейском порту Пусан в конце августа из-за тайфуна «Омаис» и усилились в сентябре также из-за тайфуна «Чанту». Стандартное время ожидания в портах до момента погрузки контейнера на платформу составляло 3-5 суток. К началу октября этот срок вырос до 12 суток.

В это время с объемом грузов не справляются и в английском порту Филикстоу, через который проходит 36% контейнеров, ввозимых в Великобританию и вывозимых из нее. Кроме пандемии коронавируса к таким проблемам привел выход Британии из ЕС – в стране образовалась нехватка грузчиков и водителей грузовых автомобилей.

По данным Sea-Intelligence⁵, в августе 2021 года индекс соответствия линейному расписанию опустился до 33,6% – новый антирекорд, учитывая, что в течение всего года он колебался в пределах 35-40%. Для сравнения, в июле вовремя на терминалы приходило 35,6% контейнеровозов. К августу прошлого года снижение индекса соответствия расписанию линий составило 30,1 проц. пункта.

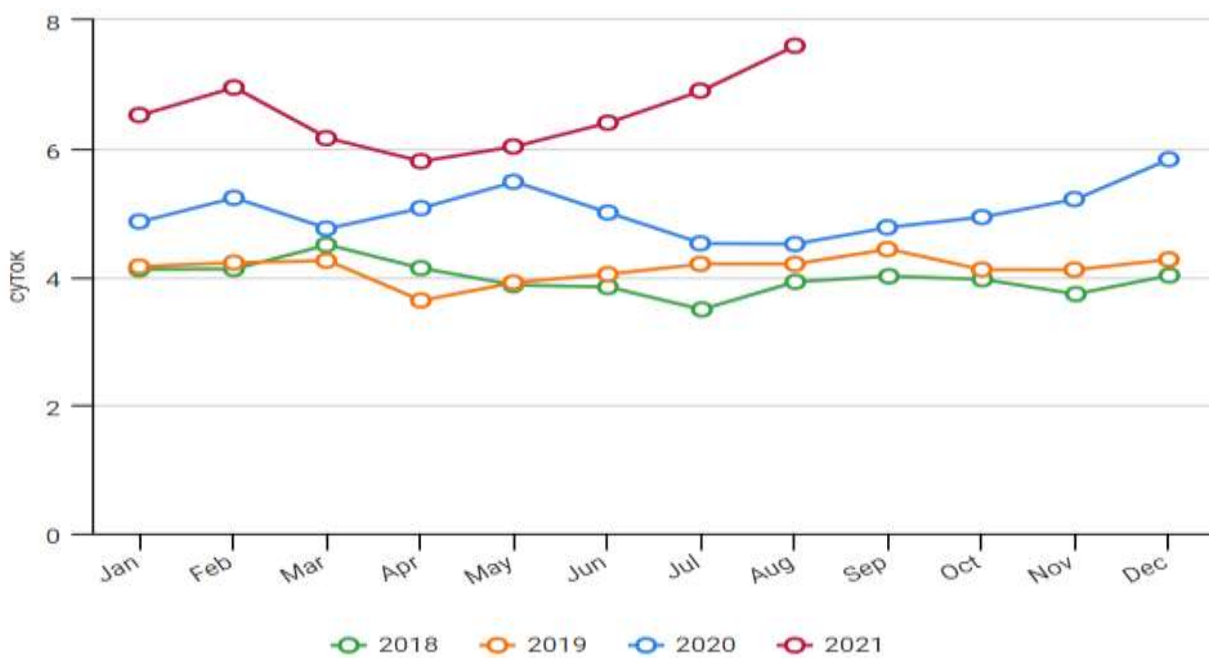
*Индекс соответствия линейному расписанию, ежемесячно,
2018-2021 по данным Sea Intelligence*

5 <https://seanews.ru/2021/11/24/ru-sootvetstvie-kontejneryh-linij-raspisaniju-novyj-antirekord-v-avguste-2021/>



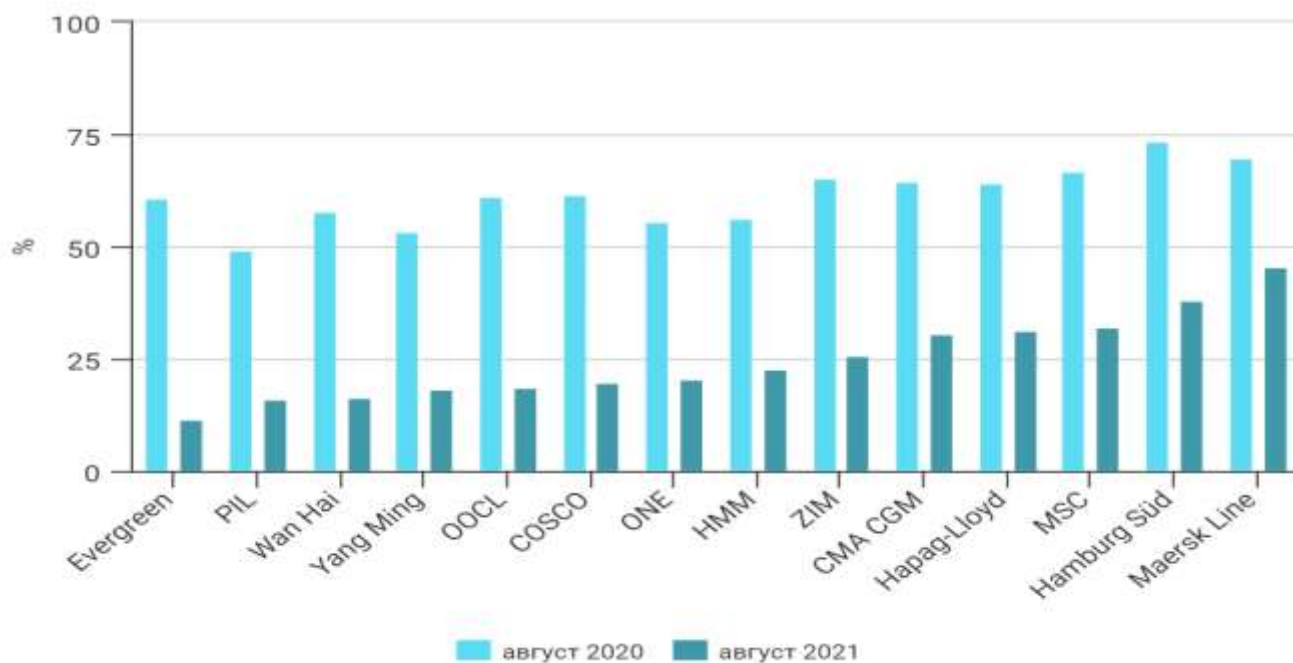
Среднее время опоздания в сравнении с предыдущем месяцем еще больше увеличилось – на 0,58 суток до 7,57 суток (среднее время задержки рассчитывается только по опоздавшим судам, без учета тех, что пришли вовремя).

Средняя величина опозданий, ежемесячно, 2018-2021, по данным Sea Intelligence



Самой надежной из 14 крупнейших линий с точки зрения соблюдения расписания в августе оставался Maersk – у него соответствие расписанию составляло 45,6% (а в июле было 47,3%). Самый низкий индекс соответствия расписанию в июле показал Evergreen – 11,5%. И понятно, об улучшении индекса соответствия расписанию к прошлому году речь не идет.

Соответствие расписанию, линии, по данным Sea Intelligence, август 2020/2021



Сложности с контейнерной логистикой возникли также в российских портах Дальнего Востока, куда происходит переток грузов, в связи с более дешевой, чем в Балтийском бассейне ставкой фрахта.

СОЖТ: Приведенный в данном предложении вывод о более дешевой ставке фрахта в Балтийском бассейне требует уточнения, о каком фрахте идет речь: в целом за перевозку контейнера различными видами транспорта через порты определенного бассейна или, например, только о морском фрахте. В последнем случае необходимо дополнительное пояснение, каким образом ставка морского фрахта через порты Дальнего Востока обуславливает указанный переток грузов.

В результате роста контейнеропотока увеличивается время обработки контейнеров на всех этапах логистической цепочки: нет мест на контейнеровозах, суда простаивают в очереди на рейде в ожидании разгрузки в порту, кроме того, увеличилось время ожидания железнодорожного подвижного состава для доставки контейнеров в центр России и другие страны.

Причиной небывалой популярности дальневосточных портов стал как беспрецедентный рост цен на морскую перевозку через Суэцкий канал, так и проблемы на погранпереходах с Китаем, что сделало мультимодальный маршрут из портов Азии в порты Дальнего Востока и далее по Транссибу на запад особенно востребованным.

За девять месяцев текущего года по данным Дальневосточного таможенного управления наблюдается значительный рост объемов контейнерных перевозок к аналогичному периоду 2020 года: во Владивостоке – на 39% (253,17 тыс. единиц), в порту Восточном – на 75% (132,16 тыс. единиц).

Грузооборот увеличился до 11 – 13 тыс. контейнеров в сутки, из них около 50% – это транзит внутри России, остальные, как правило, идет в дальнее зарубежье и в страны ЕАЭС.

ОСОБЕННОСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ГОСУДАРСТВАХ-ЧЛЕНАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

ЦФТО: привести к единообразию информацию о перевозках в государствах-членах ЕАЭС.

ДТИ: Не представляется возможным для ДТИ, просить Стороны.

Размер территорий, степень развитости регионов, доступ к транспортной инфраструктуре и логистическая специализация в странах ЕАЭС очень различаются. Эти факторы, наравне со спецификой функционирования различных видов транспорта, оказывают влияние на национальные особенности правового регулирования транзита, мультимодальности и процесса контейнеризации.

ЦФТО: Представляется целесообразным включить в проект доклада краткий маркетинговый анализ контейнерных перевозок по странам Союза с указанием товарооборота между странами и объема контейнерных перевозок (ДФЭ) в разрезе видов транспорта и сообщений.

ДТИ: просить Стороны представить необходимую информацию для включения в проект доклада.

Республика Армения.

ЦФТО: Скорректировать положения доклада в части Армении с учетом того, что Армения не является участником СМГС, положения ОП СМГС, СМПС.

ДТИ: необходимо согласование с РА.

Рассматривая рынок транспортно-экспедиционных услуг Армении, необходимо выделить блокаду со стороны Азербайджана и Турции, небольшие масштабы национального рынка и жесткую конкуренцию. Кроме этого, отсутствует железнодорожное сообщение между Арменией – Ираном и Грузией – Россией. В этой связи грузы могут следовать только до портов Поти и Батуми в Грузии.

Однако, при восстановлении транспортных коммуникаций с Азербайджаном, Нахичеванской автономной республикой и Турцией могут появиться перспективы железнодорожного сообщения с Ираном, Россией, странами СНГ, Евросоюза.

Компании, занимающиеся грузоперевозками в Армении, в условиях конкуренции, предлагают широкий спектр услуг, которые осуществляются как своими силами, так и в сотрудничестве с зарубежными партнерами, в числе которых автомобильные грузоперевозки контейнерами, мультимодальные контейнерные перевозки, железнодорожные грузоперевозки.

В Республике Армения организация движения поездов осуществляется на основании графика движения поездов и Порядка планирования перевозок грузов железными дорогами государств – участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

Также железнодорожное движение **контейнерные перевозки (ЦФТО)** регулируется в соответствии с нормативными документами в рамках СМГС, ОП СМГС, СМПС, «Правилами эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств», «Правилами эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов», «Правилами эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование универсальными контейнерами принадлежности железнодорожных администраций», Таможенным кодексом ЕАЭС, Договором о Таможенном кодексе ЕАЭС, Тарифной политикой железных дорог государств – участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении, Тарифной политикой ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (далее – ЗАО «ЮКЖД») на перевозки грузов железнодорожным транспортом, Законом Республики Армения «О железнодорожном транспорте», концессионным договором по передаче железнодорожной системы Республики Армения ЗАО «ЮКЖД», Международной конвенцией по безопасным контейнерам. Кроме того, в целях развития грузовых перевозок подписаны следующие документы:

Меморандум о сотрудничестве между государственным объединением «Белорусская железная дорога» и ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» по формированию взаимовыгодных и конкурентоспособных условий перевозок грузов в сообщении Республика Беларусь – Республика Армения от 2017 года;

Соглашение о присоединении ЗАО «ЮКЖД» к Соглашению между ОАО «РЖД», ООО «ГЖД», ООО «БФИ» и ЗАО «Армянская железная дорога» об организации перевозок грузов, эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров и взаиморасчетов за пользование ими в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении через порты Кавказ (Россия) и Поти (Грузия) от 2010 года;

Технология организации контейнерного поезда в международном железнодорожном сообщении между ЗАО «ЮКЖД» и АО «ГЖД» на 2021 год.

Взаимодействие участников перевозочной деятельности государств-членов, а также их взаимодействие с государственными органами осуществляется в соответствии с международными правовыми актами в части организации перевозок грузов, законодательством Союза, а также нормами национального законодательства стран, в том числе на основании положений национального таможенного законодательства и таможенного законодательства государств – членов Союза.

В части перевозок из Китая доставка осуществляется по суше – автомобильным транспортом груз доставляется до ближайшей железнодорожной станции Китая, далее производится перевалка контейнера на железнодорожную платформу, железнодорожным транспортом доставляется до любого контейнерного терминала Северного Кавказа и автомобильным транспортом в Армению.

Сервисы, которые использует ЗАО «ЮКЖД» при организации мультимодальных перевозок:

отправка груза в ускоренных контейнерных поездах;

страхование груза;

таможенное оформление груза;

отслеживание груза на всем пути следования;

терминальная логистика (перевалка, хранение);

предоставление в пользование подвижного состава и контейнера;

автомобильная доставка;

оплата железнодорожного тарифа;

погрузочно-выгрузочные работы в портах и на терминалах.

В Армении работают контейнерные терминалы: ЗАО «АПАВЕН ТЕРМИНАЛ», ЗАО «УРБАН ЛОДЖИСТИК СЕРВИСИС», ООО «Метексим Терминал», ООО «АРМАШ ТЕРМИНАЛ», ООО «АЛЪЯНС- ТЕРМИНАЛ», ООО «ДЗЮНИК ТЕРМИНАЛ», ООО «ВАЛЕНСИА», ООО «ТБИЛТЕР», ЗАО «АЙК».

Республика Беларусь.

РБ: дополнить проект информацией.

В настоящее время в Республике Беларусь контейнерные перевозки автомобильным транспортом выполняются преимущественно на последнем этапе смешанной перевозки, когда перевозка контейнера на автомобильном транспорте осуществляется по территории Республики Беларусь.

Развитие международных перевозок контейнеров автомобильным транспортом, по мнению Республики Беларусь, сдерживается разрешительной системой Российской Федерации.

Приказом Минтранса РФ от 28.07.2021 № 258 «Об утверждении особенностей выполнения международной перевозки грузов третьих государств» (далее - Приказ № 258) установлено, что перевозка груза с морских портов, аэропортов, ж/д станций, расположенных на территории стран ЕС или государств-членов Европейской ассоциации свободной торговли (далее - ЕАСТ) автотранспортными средствами, зарегистрированными в

государствах ЕС или государствах-членах ЕАСТ, осуществляется на основании двусторонних российских разрешений.

В то же время перевозка грузов, прибывающих на территорию государств-членов ЕАЭС в морские порты, ж\д станции, аэропорты, автомобильным транспортом на территорию Российской Федерации может осуществляться на основании разрешений в/из третьих стран соответствующей категории.

Например, в случае прибытия груза в контейнере из стран ЕС на ж\д станцию Республики Беларусь, последующая автомобильная перевозка этого контейнера на территорию России фактически выполняется в двустороннем сообщении, что подтверждается СМР- накладной, оформленной на эту автомобильную перевозку. При этом в соответствии с положениями Приказа № 258 данная перевозка белорусским транспортным средством должна выполняться на основании российского разрешения в/из третьих стран соответствующей категории.

Республика Беларусь, находясь на стыке колеи 1520 и 1435 мм и на перекрестке основных транспортных маршрутов, стремится эффективно использовать свой транзитный потенциал.

В соответствии с законодательством Республики Беларусь Белорусская железная дорога (далее – БЖД) перевозки грузов (в том числе в контейнерах) в международном сообщении осуществляет согласно транспортному праву – Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), которым регламентируются также перевозки грузов в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении.

БЖД уделяет большое внимание развитию железнодорожной инфраструктуры, внедрению современных технологий в организацию международных перевозок. Основные приоритеты развития – модернизация инфраструктуры, прежде всего, в рамках 2-го и 9-го Общеευропейских транспортных коридоров, обновление подвижного состава, оптимизация контроля перемещения грузов через границу и сокращение сроков их таможенного оформления, внедрение современных информационных технологий. Применение единой накладной ЦИМ/СМГС позволяет осуществлять перевозки грузов по одной накладной на всем пути следования по Евразии. Инфраструктура дороги дает возможность ежедневно принимать и отправлять по межгосударственным стыковым пунктам около 200 пар поездов. При этом имеется потенциал для наращивания объемов перевозок.

Международные железнодорожные перевозки в Республике Беларусь осуществляются сегодня через 16 межгосударственных железнодорожных пунктов пропуска. Создана современная терминальная инфраструктура, функционирует 50 грузовых терминалов, в том числе 18 контейнерных, которые имеют необходимые производственные мощности и оказывают полный комплекс транспортно-логистических услуг. Контейнерный терминал станции Брест-Северный – пример комплексного развития терминальной инфраструктуры БЖД. После завершения его модернизации в августе 2019 года новая инфраструктура терминального комплекса позволяет увеличить среднесуточную перерабатывающую способность по перегрузу контейнеров в 1,5 раза, площади хранения контейнеров – в 2 раза.

Обработка организованных контейнерных поездов в Брестском железнодорожном узле, курсирующих в сообщении Восток – Запад – Восток, на станциях Брест-Северный и Брест-Восточный составляет 8 часов 30 мин при перегрузе и 5 часов без перегруза. БЖД ведет работу по совершенствованию технологии обработки организованных контейнерных поездов в Брестском железнодорожном узле, курсирующих в направлении Восток-Запад-Восток. Передача грузов в сообщении Китай – Европа – Китай транзитом через Беларусь осуществляется по 3 пограничным переходам Брест/Тересполь, Брузги/Кузница Белостоцкая и Свислочь/Семянувка. Фактор скорости, а также сохранности и надежности железнодорожного транзита через Беларусь – ключевые составляющие конкурентоспособности сервисов Белорусской железной дороги в сфере контейнерных перевозок, которые позволяют открывать перспективные маршруты, привлекать новых клиентов и увеличивать объемы перевозок.

Еще одним направлением развития железнодорожных контейнерных перевозок является увеличение объемов перевозимых грузов в рамках МТК «Север – Юг», который является мультимодальным маршрутом транспортировки пассажиров и грузов, общей протяженностью от порта Санкт-Петербург (с ответвлением на порт Хельсинки) до порта Мумбай (Бомбей) 7200 км, который сформирован для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива в Северную и Западную Европу. МТК «Север – Юг» связывает железные дороги Скандинавии, России, Азербайджана, Ирана и Индии. Планируется, что к проекту присоединятся Пакистан и Китай. Основным преимуществом МТК «Север-Юг» перед другими маршрутами (в частности, перед морским – через Суэцкий канал) считается сокращение в два и более раза расстояния перевозок, а также снижение стоимости перевозки контейнеров по сравнению со стоимостью транспортировки по морскому пути.

ЦФТО: Скорректировать раздел по Белоруссии в части исключения информации о МТК Север – Юг.

ДТИ: корректировки по согласованию с РБ.

Комплексную услугу по организации грузовых контейнерных перевозок на Белорусской железной дороге оказывает государственное предприятие «БТЛЦ». Предприятие объединяет в одну логистическую цепочку множество операций на пути следования грузов от отправителя к получателю, взаимодействуя с клиентом по принципу «одного окна».

По запросу клиента предоставляется полный комплекс услуг по транспортно-экспедиционному, терминальному и логистическому обслуживанию, взаимодействию с администрациями железных дорог, грузовыми терминалами, операторами подвижного состава, автомобильными перевозчиками, экспедиционными компаниями, морскими перевозчиками, таможенными органами, страховыми компаниями и другими организациями.

Перевозки грузов по железной дороге позволяют не только организовать надежную, безопасную доставку разнообразных грузов, включая скоропортящиеся и крупногабаритные, с предоставлением клиенту выбора различных транспортно-логистических решений, но и обеспечивают оптимальное соотношение по таким параметрам как «цена-качество».

Сегодня БТЛЦ оказывает транспортно-экспедиционные услуги резидентам Республики Беларусь и иностранным компаниям из более, чем 20-ти стран мира, предприятием создана широкая сеть филиалов во всех областных центрах Республики Беларусь, а также учреждены компании в Литве, Германии, России, а их представительства – в Латвии, Польше, Китае и Турции.

БТЛЦ активно развивает перевозки грузов контейнерными поездами в сообщении Китай – Беларусь – Европа. Предприятие сотрудничает с 15 китайскими провинциями, обеспечивая доставку в Китай белорусской продукции.

Важное значение в работе с контейнерными поездами имеет терминал Колядичи по переработке крупнотоннажных контейнеров.

Вопросы совершенствования организации транзитных перевозок контейнеров решаются в рамках семистороннего Соглашения между железными дорогами Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай-Европа (подписано 20 апреля 2017 года), а также в двустороннем формате с польской и российской железнодорожными администрациями, крупными логистическими компаниями (АО «ОТЛК ЕРА», АО «РЖД Логистика», ПАО «ТрансКонтейнер», Транспортная группа FESCO и др.). Белорусская железная дорога прорабатывает логистику экспорта продукции для белорусских предприятий.

Широкое применение контейнеров позволяет удовлетворять постоянно растущие требования к железнодорожным перевозкам: высокое качество логистического процесса, скорость, безопасность, экономичность доставки, сохранность грузов.

Одной из основных составляющих системы управления железнодорожными перевозками на Белорусской железной дороге является задача автоматизации грузовой и коммерческой деятельности железнодорожного транспорта.

В 2019 году реализован мобильный контур АС «Электронная перевозка», приложение «S2 Mobile» под платформу Android. В результате проведенной в 2019 году совместно с ОАО «РЖД» работой практически вся массовая номенклатура грузов, включая контейнерные перевозки, в сообщении Беларусь – Россия переведена на электронные накладные СМГС.

БЖД проводит работу по внедрению безбумажных технологий при организации перевозок.

В качестве значимого примера новаций в данной области можно выделить проводившийся БЖД в 2019 году совместно с ОАО «РЖД», таможенными органами Беларуси и России эксперимент по обеспечению цифровых железнодорожных безбумажных перевозок и совершению таможенных операций на основе электронных документов при перевозке контейнерных грузов железнодорожным транспортом по маршруту Наушки – Брест. Эксперимент реализован успешно, в том числе в направлении организации комплексных цифровых сервисов для контейнерных перевозок из Европы через Беларусь в Юго-Восточную Азию. В 2019 году БЖД и Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь утвержден межведомственный комплексный Порядок организации взаимодействия при совершении таможенных операций в отношении грузов, перевозимых железнодорожным транспортом через таможенную границу ЕАЭС в Республике Беларусь.

За 2020 год БЖД обеспечена положительная динамика перевозок грузов в контейнерах. Объем транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай-Европа-Китай составил 550,8 тыс. TEU или рост в 1,6 раза к 2019 году, в том числе:

Китай – Европа – 373 тыс. контейнеров в TEU, или 173,6%;

Европа – Китай – 177,8 тыс. контейнеров в TEU, или 142,2%.

В условиях сложившейся эпидемиологической обстановки БЖД проводит согласованную политику по созданию необходимых условий и обеспечению своевременного пропуска и терминальной обработки контейнерных поездов.

Стратегическим направлением развития бизнеса контейнерных перевозок для БЖД является создание необходимых условий для субъектов хозяйствования Республики Беларусь с целью обеспечения экспорта и продвижения белорусской продукции на рынок Китая.

Экспортные перевозки в Китай за 2020 год составили 30,0 тыс. груженых контейнеров в TEU, или рост в 1,3 раза.

Импортные перевозки из Китая за 2020 год составили 77,6 тыс. груженых контейнеров в TEU, или 109,4%.

Республика Казахстан.

В целях увеличения перевозок грузов Республикой Казахстан проводятся работы по увеличению пропускной способности, повышению их конкурентоспособности по сравнению с морскими маршрутами, прорабатывается точечная расшивка «узких» мест транспортной инфраструктуры, требующая солидных капиталовложений, а именно: строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификация участков железной дороги, обновление и модернизация тяговой силы, специализированного подвижного состава и инфраструктуры пограничных переходов и т.п.

Вместе с тем перспективным направлением развития железнодорожных грузовых перевозок в Казахстане является контейнеризация перевозок. Практика показывает, что контейнеризация значительно повышает уровень механизации погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работ, что способствует сокращению сроков времени обработки и доставки грузов.

Однако, рынок железнодорожных перевозок Казахстана в экспортно-импортном и республиканском сообщениях приспособлен к транспортировке сырьевых грузов (уголь, железная и цветная руда, строительные грузы, зерно, химикаты и т.д.), которые ориентированы полностью на вагонную перевозку, тем самым весь технико-технологический процесс промышленных предприятий адаптирован на перевозки в вагонах. Контейнеризация в данном направлении соответственно повлечет привлечение дополнительных затрат. Однако, мировой опыт показывает практичность контейнерных перевозок для навалочных, насыпных, наливных, опасных, скоропортящихся, а также генеральных грузов. Доля международных контейнерных перевозок грузов в масштабах мирового рынка имеет тенденцию к росту.

За 7 месяцев 2021 года доля экспортных контейнерных перевозок в страны ЕАЭС из Казахстана составила 1%, в импортном сообщении из ЕАЭС в Казахстан составила 2%, во внутриреспубликанском сообщении контейнерные перевозки незначительны.

В развитии контейнерных перевозок в вышеуказанных направлениях необходима заинтересованность всех участников перевозочного процесса. Полагаем, основная тяжесть приходится на крупные промышленные предприятия, которым необходимо будет наладить обработку контейнеров, соответствующей развитию **транспортных мощностей**. В данном случае организация контейнерных пунктов на транспорте, на предприятиях промышленности, торговли или сельского хозяйства, оборудованных комплексом технических средств и сооружений, предназначенных для выполнения операций, связанных с прибытием, отправлением, перегрузкой, а также с временным хранением и сортировкой контейнеров.

При этом на большинстве станций Казахстана не предусмотрены контейнерные площадки достаточной вместимости. Это препятствует развитию перевозок в крупнотоннажных контейнерах.

Кроме того, в Казахстане дефицит логистических центров. Логистический центр координирует складское и транспортное обслуживание, предоставляет информационное обеспечение и контролирует движение грузов. Он должен располагать развитой инфраструктурой, включающей в себя ряд складских терминалов, погрузочно-разгрузочную технику, подъездные пути, таможенные пункты и офисные помещения. Перспективы железнодорожных контейнерных перевозок неразрывно связаны с развитием инфраструктуры, со строительством новых терминалов и площадок.

При этом не менее актуальным вопросом является пополнение парка контейнеров в стране. В данном случае организация собственного производства (производство контейнеров в Казахстане не осуществляется) для внутреннего рынка или закупка контейнеров транспортными компаниями для развития контейнерных перевозок.

Особое значение придается развитию контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай, проходящего по территориям Казахстана, России и Беларуси и на котором успешно работает совместное предприятие железнодорожных администраций вышеуказанных стран – АО «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс», которое планирует ежегодный рост в 10% и достижение объема более 1 млн. TEU на своих маршрутах к 2026 году.

В этой связи, для обеспечения планируемых транзитных грузопотоков на основных транзитных маршрутах, АО «НК «КТЖ» предпринимается ряд мер для ускоренного развития железнодорожной инфраструктуры Казахстана.

Важными показателями в развитии международных перевозок являются обеспечение скоростных нормативов пропуска контейнерных поездов, качество сервиса, ускоренная обработка на границе и совместная работа с логистическими платформами и транспортными компаниями Китая, Европы, России и Беларуси.

В 2020 году маршрутная скорость пропуска контейнерных поездов в транзитном сообщении в направлении Китай – Европа выросла до 1150 км в сутки, которую планируется сохранить и в дальнейшем.

В данный момент на пограничном переходе Достык, через который идут грузы сообщением Европа – Азия, реализуется проект «Модернизация железнодорожного транспортного коридора Достык – Мойынты» в рамках Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы Жол» на 2020 – 2025 годы. Планируется провести расширение и модернизацию железнодорожной станции Достык: капитальный ремонт пути, строительство ряда объектов железнодорожной инфраструктуры, в том числе вторых главных и приемоотправочных путей на отдельных участках.

За счет привлечения частных инвестиций планируется строительство новых терминалов и модернизация существующих терминалов с потенциальным объемом перевалки контейнеров мощностью более 1 млн TEU в год.

В июне 2021 года введен в эксплуатацию «Достык Транс Терминал», перегрузочная мощность которого на текущий момент составляет 160 тыс. TEU в год, с потенциальным увеличением более 0,6 млн TEU в год.

Запланировано возведение вторых путей с электрофикацией на участке Достык-Мойынты (833км), на участке Алтынколь – Жетыген введение в эксплуатацию в текущем году радиоблокировки СИРДП-Е на базе радиоканала.

РК: Кроме того, на период с мая по декабрь 2020 года были приняты меры по упрощению административных барьеров в виде отмены таможенного досмотра контейнерных транзитных поездов. Учитывая положительный эффект в части снижения задержек грузов на границе и ускорения обработки поездов, в настоящее время проводится работа по пролонгации данной инициативы.

На сегодняшний день, наблюдается рост отгрузок контейнеров на Транскаспийском международном транспортном маршруте (далее – ТМТМ) маршруте. Рост контейнерных перевозок, которые проходят по ТМТМ через территорию Казахстана, в частности, порт Актау, составил 167 %.

Со дня запуска в апреле 2018 по сегодняшний день фидерного сообщения по ТМТМ совершено более 40 рейсов. Морским оператором данного проекта является НМСК «Казмортрансфлот». Немаловажным фактором роста перевозок по ТМТМ послужил запуск регулярной контейнерной фидерной линии с еженедельным отправлением из Актау в Баку и обратно. Запуск линии оптимизировал оборот контейнеров и сроки доставки. Также это дало возможность, в том числе экспортерам Казахстана, использовать фидер для доставки своей продукции в Азербайджан, Грузию, Турцию, а также в порты Черного и Средиземного морей.

В целом, востребованность перевозок морем очень высока. Если рассмотреть загруженность фидерной линии, наполняемость судна с казахстанской территории в последние месяцы составляет 100%. При фидерных перевозках используются суда вместимостью 225 TEU, что обеспечивает погрузку грузов двух полносоставных контейнерных поездов в одно судно. В стране прорабатываются вопросы открытия новых морских маршрутов, создания контейнерного хаба (стока) в морском порту Актау и переориентации части экспортных грузов на порт Курык.

В июне 2020 года Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» предложил разработать отраслевой программный документ, направленный на увеличение доли контейнерных перевозок – программу контейнеризации железнодорожных перевозок, которая может стать драйвером для всей транспортной отрасли и будет включать такие меры, как пересмотр тарифных условий на перевозку грузов в контейнерах (обеспечение их конкурентоспособности как с повагонными отправками, так и с автомобильными перевозками, в особенности на небольшие расстояния) и консолидация железнодорожных и сопутствующих активов в рамках одного предприятия для обеспечения эффективной и целенаправленной работы. Это позволит

оптимизировать издержки во всех элементах логистической цепочки за счет улучшения технологии и сокращения непроизводительных материальных и временных потерь, снять ограничения скорости при проследовании контейнерных поездов через станции по главному пути, а также устранить узкие места, вызывающие ограничения участковой скорости на маршрутах перспективного движения маршрутных контейнерных поездов и так далее.

При реализации программы планируется исходить из потребностей клиентов по приоритетным направлениям, в частности создать реестр основных перевозчиков, которые могут обеспечить точки роста, синхронизировать международные маршруты, подключить казахстанские грузы к транзитным потокам, решить вопросы по субсидированию перевозок, субсидированию ставок кредитования на приобретение подвижного состава, фитинговых платформ и контейнеров, возмещению затрат экспортно-импортных грузов при контейнерных перевозках, определить вопросы тарифной политики, достичь интеграции всех перевозочных документов в рамках ЕАЭС по всем видам транспорта и перевод их в электронный формат.

Кроме того, в рамках программы необходимо решить вопрос о возвращении 40-футовых контейнеров, груженых из Казахстана. Перенаправление экспортных грузовых потоков на казахстанские морские порты возможно путем пересмотра тарифа и введения штрафов, действующих в зарубежных странах, за то, что груз идет не через отечественный порт.

Отдельное внимание уделено вопросу контейнерных перевозок автомобильным транспортом: в Казахстане имеется дефицит полуприцепов для транспортировки морских и железнодорожных контейнеров автомобильным транспортом. Необходима синхронизация железнодорожных и автомобильных процессов. При перевозке контейнерных грузов автомобильным транспортом очень важно учесть первую и последнюю мили, развивать приоритетные и выгодные направления по внутренним и экспортным перевозкам.

Необходимо предусмотреть разработку единого мультимодального документа для перевозки груза всеми видами транспорта. Нужны цифровизация железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС и признание ее в странах ЕАЭС, внедрение опыта использования коносамента FIATA в Казахстане и возможности его использования банками и страховыми компаниями. В настоящее время коносамент FIATA используется в основном в международных перевозках для банковских услуг, и проблема в использовании – его объемность.

В результате разработки и реализации мер по увеличению уровня контейнерных перевозок в стране ожидается рост доходов от транзита грузов на железной дороге, увеличение объемов контейнерных перевозок несырьевого экспорта с высокой добавленной стоимостью.

Кыргызская Республика.

В 2019 году в г. Ташкенте (Республика Узбекистан) был подписан Протокол по развитию международного мультимодального маршрута: страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Европа» в направлении Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан и далее в Азербайджан, Турцию и Европу либо в Иран и страны Персидского залива и в обратном направлении.

При этом, по территории КНР перевозки планируется осуществлять железнодорожным транспортом до г. Кашгар (КНР), а далее от г. Кашгар (КНР) до г. Ош (КР) – автомобильным транспортом. После перегрузки на станции «Ош» (КР) будет вновь задействован железнодорожный транспорт до станции «Карасу-Узбекский» (на Савай) и далее в Республику Узбекистан.

На сегодняшний день станция «Ош» Кыргызской железной дороги – имеет статус международной транзитной станции, открытой для мультимодальных перевозок по маршруту «Андижан – Ош – Кашгар». Для своевременной переработки контейнеров на станции «Ош», Кыргызской железной дорогой проводится работа по усилению пропускной способности данной станции, подготовке контейнерной площадки, ревизия технических мощностей, включая

подъемные механизмы (краны, автопогрузчики и т.д.) и формирование станционных схем движения.

В целях обеспечения конкурентоспособности данного коридора, все участники мультимодального маршрута – Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан, Грузия, приняли решение снизить железнодорожные и портовые тарифы и уже имеются практические договоренности участников по формированию тарифов на перевозку железнодорожным транспортом по всему маршруту движения, а также обеспечению беспрепятственного, ускоренного пропуска грузов и контейнерных поездов, по территории Сторон.

Реализация данного пилотного проекта запуска контейнерного поезда послужит не только развитию южных регионов Кыргызской Республики, но и развитию транзитного потенциала Кыргызской Республики.

Российская Федерация.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации Путина В.В. от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в целях обеспечения увеличения перевозок транзитных грузов в контейнерах железнодорожным транспортом России к 2024 году в 4 раза по отношению к 2017 году и сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности, обеспечения ускорения доставки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до 7 суток, а также Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации 30 сентября 2018 года № 2101-р, были определены количественные и качественные показатели развития транзитных контейнерных перевозок на сети.

Увеличение объемов контейнерного транзита в 4 раза в 2024 году относительно уровня 2017 года (с 414 тыс. TEU до 1656 тыс. TEU) предусмотрено в целом по нескольким направлениям перевозок.

Общие объемы перевозок контейнеров в транзитном сообщении по сети ОАО «РЖД» в 2020 году составили 801 тыс. TEU (+37% к уровню 2019 года), с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам – 831 тыс. TEU (+34% к уровню предыдущего года).

В 2020 году наблюдалось следующее распределение объемов по основным направлениям перевозок:

- по направлению «Западный Китай – Европа» – 511 тыс. TEU;
- по направлению «Восток – Запад» – 63 тыс. TEU;
- по прочим транзитным маршрутам – 227 тыс. TEU

ЦФТО: скорректировать объемы перевозок по российским железным дорогам.

ДТИ: Просить РЖД скорректировать и актуализировать статданные.

Основная часть прироста ожидается на маршруте Европа – Западный Китай – Европа, где осуществляют свою деятельность такие компании как АО «ОТЛК ЕРА», ПАО «ТрансКонтейнер», **Транспортная группа FESCO**, АО «РЖД Логистика» и др.

К 2024 объем контейнерного транзита на этом направлении составит около 910 тыс. TEU в год с ростом к уровню 2017 года более чем в 5 раз.

На восточном участке транссибирского маршрута «Запад-Восток» ожидается более умеренный рост контейнерного транзита – в 3,3 раза со 168 тыс. TEU до 547 тыс. TEU, в том числе до 321 тыс. TEU через пограничный переход Забайкальск.

Успешный опыт по субсидированию транзитных контейнерных перевозок на направлении Дальний Восток – западная граница Российской Федерации в 2020 году стал «триггером» запуска новых контейнерных сервисов: мировым контейнерным оператором Maersk, совместно с железнодорожным оператором ООО «Модуль» организованы перевозки контейнеров на направлении «порты Приморья – порт Санкт-Петербург». Так, например, при комбинировании морского и железнодорожного транспорта общее транзитное время из Шанхая в Санкт-Петербург составило 24 дня вместо 41 дня при перевозке морским путем. Ключевой перспективной задачей стало расширение географии мультимодальных маршрутов перевозок контейнеров (в первую очередь в Южную Корею, Японию и Вьетнам).

СОЖТ: В данном абзаце описывается опыт по субсидированию транзитных контейнерных перевозок компаний-операторов Maersk и ООО «Модуль». При этом не приведены сведения о перевозках других операторов.

Например, ПАО «ТрансКонтейнер» организованы перевозки на маршруте ДВОСТ ж.д. – Октябрьская железная дорога, а также через Брест, указанные маршруты также относятся к субсидированным.

ДТИ: нет возражений, проект дополнен предложением FESCO.

FESCO: FESCO: дополнить проект информацией.

Кроме того, Транспортная группа FESCO запустила регулярный сервис по доставке грузов из стран азиатско-тихоокеанского региона в Европу через Санкт-Петербург. Интермодальная цепочка организована по маршруту порт страны отправления – «Владивостокский морской торговый порт» по Транссибирской магистрали до Санкт-Петербурга– далее морское плечо до порта назначения в Европе: Роттердам, Антверпен, Гамбург. Данный комплексный сервис построен на базе активов и уже действующих отдельных сервисах Транспортной группы FESCO, и ориентирован на доставку грузов в прибрежные локации Западной части Европы.

С учетом существующих инфраструктурных ограничений на железных дорогах стран Евросоюза одним из направлений развития транзитных сервисов является реализация проекта мультимодальных контейнерных перевозок через порты Калининградской области (Балтийск, Калининград). В настоящее время компания АО «ОТЛК ЕРА» осуществляет мультимодальные контейнерные перевозки через порты Балтийск и Калининград в сообщении Китай-Европа-Китай из центральных провинций Китая в Германию.

В июне 2021 года состоялась отправка первого контейнерного поезда из Финляндии (ст. Вуоссари) в Индию по западному маршруту МТК «Север – Юг». Маршрут поезда проходил по российским и азербайджанским железным дорогам (Вуоссари – Бусловская – Самур – Астара – Иранская) до терминала Астара-Иранская. Далее по территории Ирана контейнеры были доставлены автотранспортом до порта Бендер-Аббас и отгружены на судно до Индии (порт Нава-Шева, Мумбаи).

Одним из ключевых направлений развития транзитных сервисов стала организация контейнерных перевозок через незамерзающие порты на Балтийском море - Балтийск, Калининград. Имеющаяся портовая инфраструктура готова к организации мультимодальных перевозок по евразийскому коридору Восток – Запад, а также в направлении стран Скандинавии.

FESCO: дополнить проект информацией.

В конце 2021 года Транспортной группой FESCO на маршруте через Калининградскую область был запущен регулярный интермодальный контейнерный сервис FESCO West Gate Bridge из стран АТР в порты Европы через Владивосток. Сервис включает в себя морскую доставку регулярными линиями FESCO из азиатско-тихоокеанского региона во «Владивостокский морской торговый порт», далее регулярным поездом в Калининград и по морскому плечу до портов стран ЕС.

Географически Калининградская область имеет выгодное положение и находится относительно близко к центру Европы. На территории области расположены железнодорожные российско-польские пограничные переходы Мамоново - Бранево и Железнодорожный-Скандава с совмещенной колеей 1435 мм и 1520 мм. Транзитные контейнеропотоки, следующие через российско-польский пограничный переход Мамоново-Бранево, ориентированы на центральную и северную части Европы, а через пограничный переход Железнодорожный-Скандава контейнеропотоки направляются преимущественно в юго-восточную часть Европы.

В 2020 году через порты Калининградской области в транзитном сообщении перевезено 29,7 тыс. TEU, а за 7 месяцев 2021 года – 48,7 тыс. TEU. Через российско-польские пограничные переходы железнодорожным транспортом в транзитном сообщении перевезено 18,5 тыс. TEU, а за 7 месяцев 2021 года – 10,0 тыс. TEU.

Основной контейнерный поток следует в Германию и Польшу, в 2021 году компанией ОТЛК ЕРА открыты новые мультимодальные маршруты в сообщении с Великобританией и Норвегией. Также АО «ОТЛК ЕРА» планирует развитие новых мультимодальных сервисов в другие страны Скандинавии (Швецию, Данию), Бельгию, Нидерланды и Францию.

С апреля 2019 года через территорию Ленинградской области (погранпереход Бусловская) осуществляются перевозки контейнеров в транзитном сообщении по маршруту Китай – Финляндия. Другие участники рынка контейнерных перевозок также стремятся к развитию интермодальных сервисов ускоренной доставки транзитных грузов из стран азиатско-тихоокеанского региона в страны Евросоюза.

FESCO: дополнить проект информацией.

Так, FESCO, АО «РЖД Логистика» и финский логистический оператор Nurminen Logistics Services OY запустили регулярный интермодальный сервис доставки контейнеров Finland Bridge из АТР в Финляндию и в обратном направлении через «Владивостокский морской торговый порт» и по Транссибирской железнодорожной магистрали.

Субсидирование транзитных контейнерных перевозок на направлении Дальний Восток – западная граница России в 2020 году позволило начать перевозки контейнеров на направлении «порты Приморья-порт Санкт-Петербург».

В России оформление документов при процедуре таможенного транзита идет в привязке к номеру контейнера, а не к номеру железнодорожного вагона. С учетом того, что Таможенный кодекс ЕАЭС признает контейнер как «транспортное средство» международной перевозки, обеспечивается существенное сокращение времени приема груза при перевозке на приграничных и портовых станциях.

СОЖТ: Вопросы таможенного оформления контейнеров по ТК ЕАЭС или по Стамбульской конвенции неоднократно поднимались в качестве проблемных. В этой связи вывод о приведенных преимуществах оформления контейнера по ТК ЕАЭС требует дополнительного пояснения, в том числе во взаимосвязи с указанными проблемами, способами их решения и сложившейся практикой.

Кроме того, на наличие указанных проблем указано в самом докладе. В рамках описания данной проблематики требуется уточнить приведенные положения Таможенного кодекса ЕАЭС о том, что «контейнер признается транспортным средством, на который должен оформляться временный ввоз на срок не более 90 суток». Данный срок (90 дней) относится к использованию временно ввезенного как ТСМП контейнера для внутренних перевозок (ч.2 ст.274 ТК ЕАЭС).

Современное состояние транспортной сети страны и, в первую очередь, европейской ее части характеризуется ограниченной пропускной способностью автомобильных и железных дорог. В этих условиях весьма своевременной выглядит рекомендация по использованию потенциала пропускной способности внутренних водных путей и, прежде всего, Единой глубоководной системы

европейской части Российской Федерации. Очевидно, что это могло бы существенно повлиять на снижение расходов, связанных с содержанием транспортной инфраструктуры страны и, как следствие, привести к уменьшению транспортной составляющей в цене товаров. Весомым обстоятельством в пользу более активного использования водного транспорта при организации перевозок грузов в контейнерах является и улучшение экологии регионов европейской части страны.

СОЖТ: Вывод об очевидности положительного влияния (снижение расходов, уменьшение транспортной составляющей, улучшение экологии) использования внутренних водных путей для перевозок контейнеров требует дополнительного обоснования. Вопросы использования внутреннего водного транспорта в докладе (кроме как в данном абзаце) не раскрыты, включая оценку возможных маршрутов перевозок, развитость инфраструктуры, наличие транспортных средств, необходимых инвестиций и требуемой перестройки логистических схем. Анализ в докладе касается исключительно морских портов.

По прогнозам FESCO, контейнерный рынок России по итогам 2021 года увеличится на 10% по сравнению с 2020 годом - примерно до 6,4 млн TEU. Одной из причин роста показателя является расширение номенклатуры перевозимых грузов. К примеру, FESCO совместно с АО «РЖД Логистика в рамках интермодального сервиса Trans-Siberian LandBridge по экспресс-доставке грузов из Японии, Кореи и Китая в Европу и обратно через Дальний Восток по Транссибирской магистрали расширили номенклатуру перевозимых грузов, добавив к ней опасные грузы.

Согласно данным Ассоциации морских торговых портов России контейнерооборот морских портов России по итогам января-октября 2021 года вырос на 6,3%, до 4,64 млн TEU⁶.

В январе-октябре 2021 года ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП, порт Владивосток) занимает первое место среди стивидорных компаний России по перевалке контейнеров, перевалив 626,66 тыс. TEU (+12,9%). Годом ранее компания занимала в рейтинге 2-е место. Второе место занимает АО «Первый контейнерный терминал» (Большой порт Санкт-Петербург) с оборотом 527,93 тыс. TEU (-2,3%), компания поднялась с 3 места по итогам прошлого года.

ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (КТСП, Большой порт Санкт-Петербург), занимавший по итогам января-октября 2020 года первое место, в текущем году занимает 3 место с показателем 505,27 тыс. TEU (-9%).

В пятерку лидеров также входит ООО «НУТЭП» (порт Новороссийск) – 453,24 тыс. TEU (+14,7%) и ООО «Восточная стивидорная компания» (порт Восточный) – 425,4 тыс. TEU (+15,5%).

ООО «Балтийская стивидорная компания» (порт Калининград) поднялось с 10 места по итогам января-октября 2020 года на 7, нарастив перевалку контейнеров на 66,3%, до 245,84 тыс. TEU.

Наибольшее снижение контейнерооборота показали компании: ООО «ПОРТОВИК» (порт Невельск) – на 60,5%, до 1,33 тыс. TEU, ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» – на 48,6%, до 12,71 тыс. TEU, АО «Усть-Лужский Контейнерный терминал» (порт Усть-Луга) – на 41,7%, до 25,7 тыс. TEU.

Наибольший рост перевалки контейнеров показали компании: АО «Дальзавод-Терминал» (порт Владивосток) – с 80 TEU, до 3,96 тыс. TEU, ООО «Востокморсервис» – в 3,8 раза, до 5,86 тыс. TEU, АО «Севречфлот» (порт Сабетта) – в 2,7 раза, до 1,44 тыс. TEU.

⁶ <http://infranews.ru/logistika/more/59216-vmtp-vozglavil-rejting-kontejneryx-terminalov-rossii-v-yanvare-oktyabre-2021-goda/>

По итогам января-октября 10 крупнейшими стивидорными компаниями РФ перевалено 3,69 млн TEU, что составляет 79,6% всего контейнерооборота морских портов России, что на 6,8% больше показателя прошлого года.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусматривает обеспечение в 2024 году развитие транспортных коридоров "Запад-Восток" и "Север-Юг" для перевозки грузов, в том числе за счет:

строительства и модернизации российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту "Европа-Западный Китай";

увеличения мощностей морских портов Российской Федерации, включая порты Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов;

развития Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему до 80 млн. тонн;

сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до семи дней, и увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза;

формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров;

увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза, до 180 млн. тонн;

увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна.

Целевыми показателями эффективности грузовых перевозок в период до 2025 года должно стать обеспечение среднегодового прироста погрузки грузов и грузооборота 3,3% и 4,1% соответственно, роста объемов транзитных контейнерных перевозок, включая скоростные, до 2 млн. TEU к 2025 году.

ВОЗМОЖНОСТИ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПЕРЕВОЗОК И ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ЧАСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК С МОРСКОГО ТРАНСПОРТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Стабильность ставки железнодорожной перевозки стала весомым конкурентным преимуществом и стимулировала ускоренный модальный сдвиг в пользу железнодорожных грузоперевозок в направлении Китай — Европа — Китай.

Важнейшими преимуществами контейнерных перевозок, выступающими в качестве приоритетных факторов, стимулирующих их дальнейшее развитие на территории стран-членов ЕАЭС, являются:

меньшие сроки доставки грузов по сравнению с морским транспортом;

высокая регулярность и частота отправки контейнерных поездов;

точность отправки и прибытия груза (доставки в целом) по срокам (по расписанию железнодорожного маршрута);

«адресность» доставки грузов (по сравнению с морем, вплоть до «door-to-door» при поставках производственных комплектов);

привлекательная тарификация на контейнерные перевозки у ОАО «РЖД» (грузы 3-го и отчасти 2-го тарифного класса выгоднее перевозить контейнерами в расчете за тонну);

СОЖТ: Предлагаем исключить фразу «привлекательная тарификация на контейнерные перевозки у ОАО «РЖД»», так как в Докладе не указывается, какие именно перевозки

подразумеваются, а также отсутствует информация о данных, учитываемых при расчетах (не приведено, в частности, что кроме тарифов взываются дополнительные сборы).

ДТИ: предложение Минтранса России. Требуется согласования.

последовательная расшивка узких мест на маршрутах железнодорожных контейнерных перевозок, разработка альтернативных вариантов маршрутов, развитие транспортно-логистической инфраструктуры.

Применительно к международным (транзитным) контейнерным грузоперевозкам дополнительными специфическими факторами преимущества железнодорожного транспорта выступают:

«бесбарьерность» на межгосударственных границах (быстрое, автоматизированное прохождение таможенного контроля и оформления на пунктах пропуска, развитие удобных цифровых сервисов при пересечении границы);

стабильные или снижающиеся тарифы на железнодорожные контейнерные грузоперевозки, которые в настоящее время значительно ниже ставок морского фрахта;

интенсивное техническое развитие и обустройство железнодорожных пунктов пропуска границы;

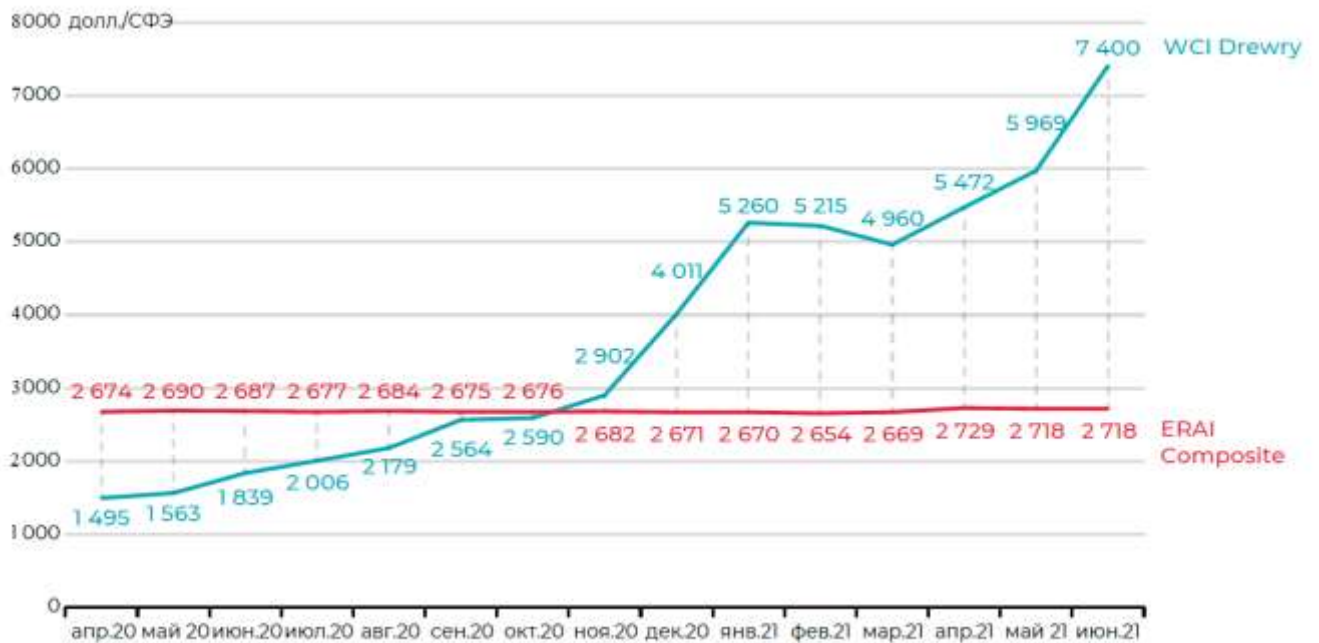
возможность использования альтернативных мультимодальных (железнодорожно-морских с использованием инфраструктуры российских портов и паромных переправ) вариантов доставки контейнерных грузов;

высокая сохранность груза, меньшее воздействие на груз природно-климатических факторов по сравнению с маршрутом “deep sea”.

Преимущества железнодорожных контейнерных грузоперевозок по сравнению с морскими по скорости и регулярности, при сохранении высокой стоимости доставки контейнеров в сообщении Китай – Европа морским транспортом создают предпосылки для роста конкурентоспособности сухопутных маршрутов МТК на евро-азиатском направлении и наращивания транзитного контейнеропотока по сети государств-членов ЕАЭС.

Если рост ставок на морской фрахт составил порядка 390% за рассматриваемый период, то ставка железнодорожного транзита увеличилась лишь на 2%. Основной рост стоимости морского фрахта произошел из-за удорожания грузоперевозок на западном направлении, то есть из Китая в Европу.

Динамика индексов ERAI Composite и WCI Drewry



Дополнительным фактором, играющим в пользу железной дороги, является использование морскими перевозчиками текущего момента для наращивания прибыли. В перспективе ставки морского фрахта, по всей видимости, начнут движение вниз, однако, по оценке экспертов, эффект от произошедших сбоев будет продолжаться в течение двух-трех кварталов при условии отсутствия новых кризисов.

Перевозка из Китая в Европу сухопутным маршрутом Казахстан – Россия – Беларусь стала в три с половиной раза дешевле, чем перевозка морем, тогда как в начале года разница составляла два раза, а до октября 2020 года сухопутный маршрут был и вовсе дороже.

ДТИ: дополнить проект информацией:

Для целей развития контейнерных перевозок имеет Соглашение об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа (далее – Соглашение), участниками которого являются железные дороги стран ЕАЭС – Беларуси, Казахстана и России совместно с Германией, Польшей, Монголией и Китаем. Подписание этого документа в апреле 2017 года дало импульс развитию не только контейнерных перевозок, но и международных транспортных коридоров, а также скоординированному развитию железнодорожной и логистической инфраструктуры.

Для выполнения договоренностей, отраженных в Соглашении, сформирована Совместная рабочая группа по перевозкам контейнерными поездами в сообщении Китай – Европа (далее – СРГ). Заседания рабочей группы проводятся не реже 1 раза в год, в ходе которых стороны обсуждают наиболее важные практические аспекты организации транзитных контейнерных перевозок с целью создания условий беспрепятственного курсирования контейнерных поездов, обеспечения устойчивого наращивания перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай.

Кроме того, на заседаниях СРГ разрабатываются новые транспортно-логистические продукты, включая расширение географии перевозок и номенклатуры груза, а также документы, способствующие повышению эффективности перевозочного процесса, ликвидации барьерных мест для освоения динамично возрастающего грузопотока. Рассматриваются также вопросы цифровизации, в том числе продвижение работы по внедрению безбумажных перевозок, включая проработку вопроса электронного обмена информацией с перевозчиками, таможенными и другими контролирующими, работы по проекту «блокчейн». В рамках СРГ образованы подгруппы экспертов по информационному взаимодействию и по организации перевозок и маркетинга. По состоянию на сентябрь 2021 год СРГ разработала и утвердила следующие документы:

– Порядок взаимодействия при организации контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа с формированием составов по оптимизированным схемам объединения.

– Порядок взаимного информирования и взаимодействия при возникновении затруднений в процессе организации перевозки контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа.

– Порядок еженедельного информирования о планах организации контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа – Китай.

– Меморандум о совместных действиях, направленных на увеличение скорости следования контейнерных поездов.

Также были утверждены Порядок разработки и взаимодействия по сквозным расписаниям движения контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа – Китай и Порядок согласования перевозок контейнерных поездов в сообщении Китай-Европа-Китай.

Средняя маршрутная скорость транзитных контейнерных поездов по МТК «Восток – Запад» по территории России составляет 1 000 км в сутки, Казахстана – 957 км/сут, Беларуси – 907 км/сут, Монголии – 744 км/сут. Увеличение маршрутной суточной скорости контейнерных поездов – ключевой фактор дальнейшего повышения конкурентоспособности железнодорожных транзитных сервисов между Азией и странами Европы в ближайшие годы. Целевым ориентиром на текущий год является значение 1 150 км/сут.

Беспрецедентные темпы роста транзита требуют ускоренного развития железнодорожной инфраструктуры, а также раскрытия потенциала цифровой логистики. По сравнению с 2015 годом транзитные перевозки в ЕАЭС показали пятикратный рост. Это свидетельствует о роли ЕАЭС как моста между Европой и странами азиатско-тихоокеанского региона.

Преимущества Евразийского транзита контейнеров



Большая часть перевозок осуществляется с применением мультимодальных логистических систем. Примерно четверть импортного контейнеропотока направляется через пропускные пункты на границе с Китаем.

Повышению привлекательности товарных потоков на евразийском пространстве по железнодорожным направлениям способствует применяемая КНР децентрализованная система субсидирования. Вложения осуществляются из бюджета заинтересованных провинций и городов, причем исключительно в отношении международных контейнерных перевозок посредством железной дороги, уровень денежных средств также существенно различается в зависимости от региона. Главным образом это касается городов Центрального Китая (Чунцин, Сычуань, Хубей,

Хэнань) из-за удаленности от портов и более коротким расстоянием до Европы по суше. Средний размер субсидий варьирует от 1500 до 7000 долл. США на FEU при уровне тарифа перевозки из КНР в страны ЕС около 7500 – 10 000 долл. Этот фактор позволяет снизить совокупную стоимость перевозок и позволить железнодорожным магистралям конкурировать с морскими торговыми путями, причем тенденция по росту грузопотока продолжается с положительными перспективами.

По различным оценкам совокупный объем субсидирования железнодорожных контейнерных перевозок на евразийском пространстве со стороны китайских властей ежегодно составляет около 88 млн долларов США, что существенно меняет политику в отношении распределения грузопотока по различным видам транспорта в данном направлении. Такое снижение провозной платы расширяет коммерческую привлекательность для широкой номенклатуры грузов и стимулирует рост регулярности отправления грузов.

Приоритетными являются поставки, напрямую связывающие трансконтинентальные центры ЕС и КНР. Например, на маршруте «Дуйсбург (Германия) – Чунцин (Китай)» частота поставок на данном направлении приняла регулярный характер и существенно превысила показатели при морских перевозках. Скорость и регулярность перевозок на евразийском пространстве морским транспортом с учетом использования современных судов-контейнеровозов по-прежнему остается в среднем 35 – 45 дней. При оценке стоит учитывать не только прохождение расстояния «от порта до порта», но и время на консолидацию грузов в портах (около недели), а также дальнейшее продвижение материальных потоков до места назначения. При анализе маршрутов можно с уверенностью сказать, что преимущественное большинство ускоренных контейнерных поездов по рассматриваемому направлению проходит транзитом через Россию. Наибольшая динамика роста востребованности отправок данным способом перевозки наблюдается в тех городах Китая, где установлена высокая концентрация производства: Сучжоу, Нанкин, Гуанчжоу, Далянь, Ухань, Иу, Чунцин, Чэнчжоу.

Появившаяся на логистическом рынке между Китаем и ЕС услуга по реализации перевозок посредством ускоренных контейнерных поездов быстро нашла свои каналы сбыта – множество компаний предлагают реализацию транспортировки товаров данным способом. По сути, каждая из них выступает лишь в качестве экспедиторов, в то время как инфраструктура, подвижной состав и контейнеры могут принадлежать другим организациям.

В целом ситуация с пропускными, а также провозными способностями внутренних железнодорожных сетей на евразийском пространстве выглядит следующим образом:

1) Китай – даже с учетом перспективных объемов импорта и экспорта со странами ЕАЭС и ЕС динамично развивающаяся инфраструктура китайских железных дорог способна обеспечить удовлетворение потребностей грузоотправителей на всем пути следования. В западной части материка организовано скоростное движение до Урумчи, который в рамках одного из многочисленных проектов по развитию Центрального евразийского коридора к 2026 г. сможет стать крупным логистическим центром на участке «Урумчи– Достык».

FESCO: дополнить проект информацией.

Кроме того, следует отметить другие крупные точки зарождения и погашения грузов, в терминалах которых идет обработка контейнеров с постоянным увеличением темпов роста контейнерооборота: Чунцин, Ганчжоу, Нандзин, Дзяочжоу, Тайюань, Чэнду, Хэфей и др.

2) Россия – на основных составляющих маршрута евроазиатского транспортного коридора инфраструктурные параметры соответствуют стандартам (полностью электрифицированные двухпутные линии, оборудованные системой автоблокировки). Необходимо продолжение модернизации ответвления Транссибирской магистрали, проходящего до границы с Китаем и Монголией (участки «Карымская – Забайкальск» и «Заудинский – Наушки»). С точки зрения пропускной способности наиболее загруженными участками на данном направлении считаются «Забайкальск-Борзя», а также «Борзя-Оловянная», для реконструкции которых направлено

финансирование. Также сегодня завершается комплексное обновление инфраструктуры на станции Забайкальск.

FESCO: дополнить проект информацией.

Также сегодня завершается комплексное обновление инфраструктуры на станции Забайкальск. В части модернизации инфраструктуры и технического переоснащения пограничной передаточной станции Наушки также ведутся работы, направленные на сокращение времени обработки поездов и увеличение пропускной способности станции (увеличение количества принимаемых контейнерных поездов в сутки, создание полноценных мощностей для проведения таможенных досмотров и дугие).

3) Казахстан – для освоения будущих транзитных контейнерных грузопотоков необходимо существенное повышение пропускной способности инфраструктуры на международных направлениях. Этого можно достичь за счет строительства дополнительных железнодорожных путей на лимитирующих участках, модернизации устройств СЦБ и связи, создания новых маршрутов в обход крупных транспортных узлов, реконструкции погранпереходов с Китаем.

4) Беларусь – основная часть контейнерного транзита осуществляется на двухпутном и полностью электрифицированном участке «Осиновка-Орша-Брест». Важной составляющей инфраструктуры является наличие на всем протяжении транспортного коридора волоконно-оптического кабеля, который считается наиболее современным и эффективным проводником информации. Также в краткосрочной перспективе запланирована модернизация устройств СЦБ для удовлетворения стандартов скоростного движения.

FESCO: дополнить проект информацией.

Кроме того, транзитные грузы следуют по интермодальному маршруту назначением на ст. Колядичи через порт Владивосток. Объемы перевозимых грузов на данном направлении постоянно увеличиваются в том числе за счет того, что в 2020 году FESCO запустила регулярный интермодальный сервис из стран АТР через порт Владивосток до ст. Колядичи, предоставив клиенту возможность полностью электронного оформления перевозки.

5) Страны Евросоюза – несмотря на достаточно высокий уровень развития железнодорожной инфраструктуры, пропускные и провозные способности стран – членов ЕС ограничены и в ближайшее время не смогут в полной мере осуществить беспрепятственный транзит растущего большими темпами контейнерного грузопотока из Китая.

С точки зрения развития терминально-логистической инфраструктуры, которая напрямую сопряжена с сетью железных дорог по направлению «КНР – ЕАЭС – ЕС», важно отметить необходимость в обеспечении грузоотправителей и грузополучателей качественным сервисом на внешних и внутренних маршрутах. В контексте ускоренных контейнерных перевозок большое значение получают проекты по созданию внутренней опорной логистической сети. Сейчас их нехватка на территории стран ЕАЭС повышает общий пробег транспорта и, соответственно, транспортные расходы грузоотправителей, а также увеличивает время аккумуляции и дистрибуции грузов. По мнению ЕАБР отдельные направления инвестиций по направлению логистики могут быть объектами банковского финансирования.

Преградой перед развитием ускоренных контейнерных перевозок между Китаем, странами ЕАЭС и ЕС можно назвать ряд технологических барьеров.

1) Длина состава, которая формируется каждой железнодорожной компанией (Deutsche Bahn, РКР S.A., БЖД, РЖД, КТЖ, China Railways) под влиянием определенных факторов: длины станционных путей, веса состава, возможности тяги, составленного маршрута следования, технических возможностей перегонов, условий маневровой работы на станции и т.д. В зависимости от длины составленного поезда формируется план загрузки, в данном случае рассчитывается количество фитинговых платформ для контейнеров. Преимущественное большинство железнодорожных

составов из Китая подходят к границе с Казахстаном длиной в 54 вагона (около 756 м) без учета локомотива и допуска на установку поезда. ~~На российских железных дорогах составы в среднем насчитывают 71 вагон (около 994 м). Это обусловлено полезной длиной приемоотправочных путей РФ (850, 1050, 1250 и 1550 м).~~

FESCO: заменить редакцией:

Подобная проблема возникает и на других погранпереходах с Китаем, в частности, при подаче китайского железнодорожного состава к российско-китайскому участку государственной границы с погранпереходом Гродеково -Суйфэньхэ длина контейнерного поезда 57 вагонов, в то время как на российских железных дорогах составы в среднем насчитывают 71 вагон (около 994 м).

В то же время составы из порожних вагонов формируются еще длиннее – до 100 вагонов. Это связано с весом поезда и мощностью тяги локомотива, тяжелые поезда зачастую бывают короче нормативной длины. На БЖД длина вагонной части варьируется от 57 до 65 (до 910 м) в зависимости от участков. В Польше показатели значительно меньше, и в соответствии с нормативными актами не превышают 600 м. Норма длины состава является важным технологическим параметром, от которого сильно зависит управление эксплуатационной работой. Например, с точки зрения плана формирования поездов более выгодным считается уменьшение нормы состава, так как при этом уменьшается время на накопление составов и переработку вагонов, что приводит к более выгодным экономическим показателям. Однако с точки зрения графика движения, увеличение нормы длины состава приносит положительный эффект. Таким образом, в настоящее время можно говорить о несоответствии нормативов в разных странах – членах евроазиатских маршрутов. Если в сторону Польши следует контейнерный поезд из 65 вагонов, то после перегрузки контейнеров в Бресте существует необходимость формирования нового состава из 43 вагонов, в то время как оставшиеся 22 вагона будут ожидать прикрепления к следующему контейнерному поезду. Это неизменно влечет за собой появление новых финансовых и временных издержек.

Логистические операторы рассматривают различные пути решения ситуации. Один из них – проект ОТЛК ЕРА под названием UTLK XL Train (Extra long train). Совместно с РЖД, КТЖ и БЖД были проанализированы множественные условия увеличивающегося спроса на перевозки, а затем разработана технология отправки длинносоставных контейнерных поездов для оптимизации перевозочного процесса, снижения себестоимости, а также повышения эффективности использования пропускной способности транзитного маршрута по территории России, Казахстана и Беларуси. На сегодняшний день технология успешно реализуется в сервисе U West на участке «Достык-Брест». Формируются составы длиной 80 условных вагонов, что при полной загрузке позволяет транспортировать восемьдесят восемь 40-футовых контейнеров. Средняя скорость прохождения вышеупомянутого участка достигает 1100 км/сут. Формирование длинносоставных поездов – отличная возможность для существенного повышения эффективности и конкурентоспособности транзитного логистического сервиса. В настоящее время технология не тиражируется на все маршруты ОТЛК ЕРА по направлению «Китай – ЕС», однако этого можно достичь уже в обозримом будущем, что дает положительный пример и для других транспортных операторов, организующих аналогичные перевозки.

2) Барьеры в электрификации, которые связаны с использованием постоянного или переменного тока, вследствие чего возникают различия напряжения контактных сетей. В Польше, Чехии и Словакии используется напряжение постоянного тока в 3 кВ. Германия применяет аналогичные сети с 3 кВ, а также 15 кВ переменного тока. В Беларуси, Литве и Украине сети с 3 кВ постоянного и 25 кВ переменного тока. Учитывая наибольшую экономическую привлекательность при использовании 25 кВ переменного тока, Россия остановилась на этом варианте и активно его развивает. Реализуемая тяга позволяет обеспечивать более тяжелые составы с меньшей стоимостью на единицу груза. Однако нужно учитывать, что при переходе с постоянного тока на переменный необходимо заменять локомотив.

3) Вес контейнерного поезда, нормы которого ограничены и отличаются в зависимости от инфраструктурных возможностей на отдельных составляющих маршрута «Китай-ЕС». С точки зрения перевозочного процесса это формирует барьер для роста конкурентоспособности железнодорожного сообщения. Так, разрабатываются технические сооружения для ввода в эксплуатацию 80-футовых фитинговых платформ, позволяющих загружать по два 40-футовых контейнера, однако существующие условия не позволяют полноценный запуск проекта. Более того, существуют модели двухъярусных контейнерных платформ, однако здесь ко всему прочему добавляются вопросы, связанные с нагрузкой на контактную сеть, а также с габаритами подвижного состава.

4) Скорость движения контейнерных поездов.

Многие сторонники развития транспортной отрасли задумываются о том, как дополнительно увеличить скорость, сократив и без того привлекательные сроки доставки. На практике же все снова упирается в существующие ограничения.

При сравнении скоростных показателей всех участников перевозок наибольшие значения установленной скорости демонстрирует Россия. По данным РЖД, средняя участковая скорость движения грузовых поездов составляет около 42,8 км/ч, средняя техническая скорость движения грузовых поездов – 47,4 км/ч, а маршрутная скорость грузовых поездов – 632,8 км/сут.

Несмотря на развитую сеть железных дорог КНР, средняя скорость движения поездов в европейском направлении составляет около 35,6 км/ч, а при подходе к границе с Казахстаном и вовсе снижается до 30 км/ч, что обусловлено однопутным движением на участке. Что касается стран ЕС, показатели средней скорости движения грузовых составов еще ниже – порядка 18,2 км/ч. В итоге достаточно быстрое движение поездов по территории стран ЕАЭС резко замедляется при вхождении в ЕС.

Еще одним сдерживающим барьером развития следует назвать дисбаланс грузопотоков. Несмотря на стремительный рост контейнеропотока по международным маршрутам на оси «КНР – ЕАЭС – ЕС», между операторами нет четкого взаимодействия, что в большей степени обосновывает появление большого количества порожних контейнеров на данном направлении.

При анализе технологических барьеров следует также учитывать особенности информационного обеспечения перевозок. Одним из наиболее результативных организационных решений стало принятие мер по внедрению в страны ЕАЭС электронного документооборота и системы единого оформления товарно-транспортных накладных. Первым шагом стало введение обязательного предварительного информирования и обмена электронными документами при проведении таможенных операций.

Таким образом, сдерживающими развитие факторами можно назвать *инфраструктурные ограничения, погранично-таможенные процедуры, технологические требования, проблематика обратной загрузки, особенности информационного обеспечения*. Эти вопросы требуют комплексного решения при взаимодействии всех участников процесса контейнерных перевозок.

Отдельно необходимо отметить и другую проблематику перемещения контейнеров в рамках ЕАЭС, которую бизнес-сообщество неоднократно заявляет в Евразийскую экономическую комиссию. Это проблемы таможенного администрирования контейнерных перевозок в Союзе.

В Таможенном кодексе ЕАЭС (далее – ТК ЕАЭС) контейнер признается транспортным средством, на который должен оформляться временный ввоз на срок не более 90 суток. Различны подходы государств-членов к перемещению контейнеров через таможенную границу ЕАЭС. Так, по устоявшейся практике, в Российской Федерации при ввозе иностранных контейнеров через морские порты применяется упрощенный порядок, предусмотренный Конвенцией о временном ввозе 1990 года, то есть без таможенного оформления, предусмотренного в данном случае ТК ЕАЭС. Как следствие, при прибытии таких контейнеров на пункты пропуска Республики Казахстан и выяснения факта отсутствия таможенных документов (информации), необходимых для вывоза за

пределы ЕАЭС, таможенными органами Республики Казахстан принимается решение об отказе в выпуске до установления причин отсутствия таможенного оформления в соответствии с правом ЕАЭС.

В рамках рабочей группы по вопросам перемещения контейнеров через таможенную границу Союза при Консультативном комитете по таможенному регулированию Комиссии были обозначены различия в правоприменительной практике, используемой таможенными органами государств-членов при таможенном оформлении ввоза/вывоза иностранных контейнеров. Стороны не смогли выработать единую согласованную позицию по решению проблемных вопросов. Определение понятия контейнер как транспортного средства противоречит стандартам ISO, а также нормам международных договоров, ратифицированных странами-членами ЕАЭС, где контейнер признан как транспортное оборудование, и ввоз контейнеров установлен в облегченном порядке без оформления таможенных документов и установления гарантий. Действующие национальные стандарты Российской Федерации: «КОНТЕЙНЕРЫ ГРУЗОВЫЕ серии 1. Классификация, размеры и масса (ГОСТ Р 53350-2009), «КОНТЕЙНЕРЫ ГРУЗОВЫЕ. Термины и определения (ГОСТ Р 52202-2004)» дают четкое определение, что грузовой контейнер – это единица транспортного оборудования.

В силу конструктивных особенностей, контейнер не может самостоятельно перемещаться без постановки на какой-либо вид транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный), тем самым контейнер не может быть причислен ни к одному из этих видов транспорта.

В очередной раз эти проблемы были рассмотрены на заседании рабочей группы по совершенствованию таможенного регулирования в Евразийском экономическом союзе 11 августа 2021 года.

В связи с необходимостью максимального упрощения порядка перемещения контейнеров через таможенную границу Союза при наличии системы контроля и учета такого перемещения обсуждены два возможных способа регулирования порядка перемещения контейнеров через таможенную границу Союза:

1) исключение понятия «контейнер» из термина «транспортное средство» и включение в ТК ЕАЭС норм, регулирующих особый порядок перемещения контейнеров через таможенную границу Союза с учетом положений Конвенции «О временном ввозе» 1990 года;

2) сохранение понятия «контейнер» в термине «транспортное средство» и включение в главу 38 «Особенности порядка и условий перемещения транспортных средств международной перевозки через таможенную границу Союза» норм, регулирующих особенности перемещения контейнеров через таможенную границу Союза с учетом положений Конвенции о временном ввозе.

Участниками заседания поддержано:

1) исключение контейнеров из термина «транспортные средства», отнесение контейнеров к транспортному оборудованию и включение соответствующего термина в ТК ЕАЭС;

2) определение в ТК ЕАЭС особенностей порядка и условий перемещения через таможенную границу Союза контейнеров с учетом норм Конвенции о временном ввозе.

На заседании принята к сведению позиция бизнес-сообщества Российской Федерации о том, что разрабатываемый порядок перемещения контейнеров через таможенную границу Союза не должен усложнять таможенный транзит товаров, перевозимых железнодорожным транспортом. Организация системы учета перемещения контейнеров по таможенной территории Союза на основе обмена информацией между таможенными органами, полученной ими при прибытии контейнеров на таможенную территорию Союза и их убытии с такой территории, должна исключить обязанность перевозчиков представлять таможенным органам по их запросу информацию о месте нахождения контейнеров, о сроках их ввоза на таможенную территорию Союза и т.д.

По итогам заседания принято решение согласиться с целесообразностью подготовки поправок в ТК ЕАЭС с целью реализации достигнутых договоренностей на площадке Рабочей группы по вопросам перемещения контейнеров через таможенную границу Союза при Консультативном комитете по таможенному регулированию (далее – Рабочая группа по контейнерам).

На площадке Рабочей группы по контейнерам будут рассмотрены предложенные Российской Федерации поправки в ТК ЕАЭС в части установления возможности декларировать в качестве транспортного средства международной перевозки автотранспортные средства, перемещаемые на специализированной железнодорожной платформе, которые поддерживаются Республикой Беларусь.

Департаментом таможенного законодательства и правоприменительной практики Комиссии будет организована работа по подготовке поправок в ТК ЕАЭС на площадке Рабочей группы по контейнерам с учетом состоявшегося обсуждения.

С внедрением современных технологий становится возможным одновременное решение трех ключевых задач: обеспечение правомерности взимания таможенных платежей, высокого уровня таможенного администрирования и создание конкурентных преимуществ для законопослушных участников внешнеэкономической деятельности.

Применение технологий искусственного интеллекта, помогающего обрабатывать большие объемы данных без участия таможенных инспекторов, сведет к минимуму количество правонарушений и злоупотреблений в структуре ведомства.

В целях повышения эффективности процедур пересечения границ государствами-членами Союза и Евразийской экономической комиссией осуществляется следующая деятельность. В рамках реализации Стратегических направлений евразийской экономической интеграции до 2025 года Комиссией и государствами-членами подготовлен проект Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок.

Проект Соглашения направлен на минимизацию мер государственного контроля при перевозках товаров (как при транзите, так и в рамках взаимной торговли) и обеспечение их законного оборота.

Проектом Соглашения определены случаи и порядок применения навигационных пломб, объекты отслеживания, виды транспорта, перемещающего товары, участники отслеживания перевозки товаров, основы информационного взаимодействия национальных операторов и контролирующих органов.

Отслеживание с использованием навигационных пломб будет применяться в отношении товаров, перемещаемых автомобильным и железнодорожным транспортом в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, а также в отношении санкционных товаров, алкогольной продукции, табака и табачных изделий, перевозимых в рамках взаимной торговли. В будущем, в случае необходимости и при наличии инициативы государств-членов, предусмотрена возможность применения отслеживания в отношении иных товаров, которые будут определены Комиссией.

СОЖТ: Докладом предусмотрено, что в целях повышения эффективности процедур пересечения границ государствами-членами подготовлен проект Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок. Проект Соглашения направлен на минимизацию мер государственного контроля при перевозках товаров (как при транзите, так и в рамках взаимной торговли) и обеспечение их законного оборота.

При этом докладом отмечается, что навигационные пломбы будут применяться для отслеживания товаров, перемещаемых автомобильным и железнодорожным транспортом в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, а также в отношении санкционных товаров.

Необходимо уточнить в докладе, каким образом использование навигационных пломб будет способствовать минимизации (а не обеспечению самой возможности осуществления перевозки, как это имеет место в отношении санкционных товаров) мер государственного контроля при перевозках товаров, т.е. исключать или сокращать перечень таких мер.

ДТИ: будет проработано с Департаментом таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК.

Соглашением предусмотрена компетенция Комиссии по подготовке перечня товаров, в отношении которых отслеживание применяться не будет (например, живые животные, грузы, перевозимые насыпью и др.)

Для полноценной работы Соглашения и принятия решения Совета Комиссии о начале отслеживания потребуется принятие 28 актов Комиссии, которыми будут утверждаться, например, порядок и условия наложения и снятия электронных навигационных пломб, технические требования к пломбам, состав сведений и другие технические аспекты.

Подписание Соглашения состоится 10 декабря 2021 года в рамках заседания Высшего Евразийского экономического совета.

Решением Евразийского межправительственного совета от 5 февраля 2021 г. № 1 утверждена Концепция развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска государств-членов (далее – Концепция).

В соответствии с Концепцией одной из задач развития электронного документооборота в морских пунктах пропуска является создание условий для полного перехода на электронный документооборот и обмен данными.

Предусмотрено, что при реализации Концепции в 2023 – 2025 годах должна быть обеспечена унификация данных в рамках электронного документооборота и переход к обмену данными. Работа по данному вопросу проводится соответствующей экспертной группой, созданной распоряжением Коллегии Комиссии от 1 июня 2021 г. № 86.

ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ ВЕДУЩИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС ПО РАЗВИТИЮ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

СОЖТ: Данный раздел доклада практически полностью посвящен деятельности ОТЛК ЕРА, при этом информация о деятельности данного оператора упоминается в качестве примера успешной реализации проектов и организуемых маршрутов около 30 раз. Иные операторы, в том числе непосредственно владеющие активами, необходимыми для организации контейнерных перевозок (автомобильный и железнодорожный подвижной состав, контейнеры, морские и речные суда, терминалы и т.д.) в докладе практически не упомянуты.

Считаем необходимым привести в докладе сведения об иных ключевых участниках рынка контейнерных перевозок в рамках ЕАЭС (наименование, основные компетенции, реализованные и планируемые проекты, доля на рынке, организуемые или обеспечиваемые контейнерные маршруты). Кроме того, предлагаем дополнить приведенную в докладе информацию контейнерными маршрутами, проходящими через Монголию.

ДТИ: раздел дополнен предложениями FESCO.

Ожидаем предложения в проект доклада.

Наиболее важными игроками на рынке контейнерных перевозок являются такие транспортно-логистические компании как АО «ОТЛК ЕРА», ПАО «ТрансКонтейнер», Транспортная группа FESCO, АО «РЖД Логистика» и др.

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) – это первый успешный интеграционный проект на территории ЕАЭС в области развития контейнерного транзита с паритетным участием компаний-учредителей: ОАО «Российские железные дороги», АО «НК «Казахстан Темир Жолы» и ГО «Белорусская железная дорога». Интеграция ресурсов инфраструктуры акционеров, выстраивание сквозных перевозочных технологий, согласованная тарифная политика позволили сформировать на железнодорожном пространстве 1520 уникальный транспортно-логистический продукт, крайне востребованный потребителями в Азии и Европе.

На протяжении 5 лет АО «ОТЛК ЕРА» обеспечивает бесперебойное согласованное функционирование основного трансевразийского железнодорожного коридора через территорию Казахстана, России и Беларуси. По итогам 2020 года объемы контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай в транзитных сервисах компании достигли 546,902 TEU, что составляет 64% прироста по сравнению с 2019 годом.



Важнейшим фактором достижения данных результатов явились скоординированные действия акционеров по обеспечению высокой скорости перевозок и сокращению до минимума технологических задержек на всем протяжении маршрута АО «ОТЛК ЕРА» по колею 1 520 мм. При этом в России, Казахстане и Беларуси поставлены стратегические цели по ускорению движения контейнерных поездов, что позволит компании в ближайшие годы обеспечивать перевозку грузов от границы с Китаем до границы с ЕС менее чем за 4 суток, в то время как сегодня этот срок составляет 5 – 6 суток. Таким образом, скорость – это явное конкурентное преимущество относительно, например, «deep sea», где перевозка осуществляется в среднем в 4 раза дольше.

За период с января по декабрь 2020 года в контейнерных сервисах АО «ОТЛК ЕРА» по транзитному маршруту через пограничные переходы Достык и Алтынколь было перевезено 500 175 TEU (+65,1% к аналогичному периоду 2019 года). Доля АО «ОТЛК ЕРА» за данный период по отношению к конкурентным маршрутам МТК «Восток-Запад» составила 91,3%. При этом увеличение доли сервисов АО «ОТЛК ЕРА» за 12 месяцев 2020 года составило +3,3% по отношению к аналогичному периоду 2019 года. Основными перевозимыми товарами в 2020 году в сервисах АО «ОТЛК ЕРА» были электрические устройства (85 135 TEU), механическое оборудование (80 556 TEU) и автотехника (57 796 TEU), на которые совокупно пришлось более 40% общего объема транзитных грузов. Среди групп товаров, показавших наиболее впечатляющую динамику в 2020 году, можно выделить пластмассы (28 838

TEU, +143,3%), древесину (14 859 TEU, +545,2%), готовые текстильные изделия (12 825, +482,9%), оптику (10 704, +176,9%), каучук и резинотехнические изделия (7 509, +229,9%). Также показателен рост в сегменте нетканых материалов (+320,9%) и меди (+362,3%).

Основная причина высокого темпа роста объемов перевозок АО «ОТЛК ЕРА» в 2020 году – устойчивость и стабильность работы железнодорожного транспорта во время кризиса пандемии COVID-19.

Главным генератором транзитного грузопотока по-прежнему остается Китай. Ключевые китайские провинции начали конкурировать за первоочередной доступ к базовому коридору Компании, существенно увеличив в 2020 году объем своих отгрузок. Это значительно повлияло на итоговые показатели работы Компании. В 2020 году маршрутная скорость следования транзитных поездов по колее 1 520 мм составила 936 км/сутки. Ограничением в достижении более высоких результатов послужили задержки, связанные с передачей контейнерных поездов с колеи 1 520 мм на 1 435 мм. Так, с конца сентября 2020 года отмечалось осложнение ситуации с передачей контейнерных поездов, отправленных в направлении Запад-Восток, на пограничном переходе Достык-Алашанькоу по причине ограничения станцией Алашанькоу (КНР) количества ежесуточно принимаемых контейнерных поездов. Ограничения по приему поездов из Европы привели к нарушению транзитного времени следования контейнерных поездов в сообщении Европа - Китай. Как следствие, фактическая маршрутная скорость контейнерного поезда по территории 1 520 снизилась с 1 094 км/сутки по итогу первого полугодия 2020 года, до 739 км/сутки по итогу второго полугодия 2020 года. При этом основное замедление зафиксировано на территории КТЖ- ГП и составило антирекорд в 644 км/сутки в декабре 2020 года. Аналогичная ситуация произошла также в направлении Восток-Запад в третьем квартале 2020 года по причине ограниченных пропускных способностей пограничного перехода Брест – Малашевиче, при которых маршрутная скорость контейнерных поездов по территории Белорусской железной дороги снизилась с 935 км/сутки на начало года до 486 км/сутки в сентябре. Среднее общее время хода по итогам 2020 года составило 5,82 суток. В разрезе железнодорожных администраций трех дорог данный показатель распределился следующим образом: АО «НК «КТЖ» – 2,73 суток, ОАО «РЖД» – 2,15 и ГО «БЖД» – 0,94 суток. В то же время благодаря совместным усилиям менеджмента

В 2020 году маршрутная скорость АО «ОТЛК ЕРА» и ОАО «РЖД» по российским железным дорогам составила 1126 км/сутки за счет оптимизации времени стоянок и увеличения плеч обслуживания на гарантийных участках. В рамках совершенствования технологии контейнерных перевозок реализуется проект XL-train. Данная технология позволяет повысить эффективность использования пропускной способности инфраструктуры и вагонного парка, а также сократить издержки при организации перевозок. Их количество по итогам 2020 года составило 1 897.

Железнодорожные перевозки оказались менее восприимчивы к ограничениям и доказали свою надежность и стабильность в самые трудные периоды пандемии. Зарекомендовав себя бесперебойным сервисом по доставке грузов из Китая в Европу и в обратном направлении, железнодорожный транспорт в целом и АО «ОТЛК ЕРА» в частности смогли привлечь новые объемы грузов за счет переключения их с альтернативных видов транспорта и обеспечения для всех клиентов гарантированного транзитного времени с предоставлением неизменно качественного сервиса.

Сервис мультимодальных перевозок из Китая в Европу и в обратном направлении, в том числе с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, запущенный АО «ОТЛК ЕРА» в 2019 году, набрал популярность среди клиентов и партнеров Общества. В 2020 году отмечен значительный рост объемов перевозок относительно 2019 года. В смешанном железнодорожно-водном сообщении через порты Калининградской области суммарно было перевезено 314 поездов, или 27 840 TEU. Технология перевозки транзитных грузов в составе контейнерных поездов по единому документу по территориям нескольких государств и с участием нескольких перевозчиков

позволяет минимизировать сроки доставки на маршруте КНР – ЕС до 12 суток и является одним из основных факторов привлечения новых объемов на данный сервис Общества. Увеличение количества и географии портов в Европе (Росток, Мукран, Осло, Гамбург), через которые осуществляются мультимодальные перевозки, позволяет клиентам АО «ОТЛК ЕРА» предлагать грузовладельцам обширный список логистических решений для перевозки контейнеров.

Основной номенклатурой грузов являются:

из Китая в Европу: медицинские товары, одежда, автозапчасти (трансмиссии, двигатели), электрические приборы (LED-лампы, кондиционеры, зарядные устройства), товары для дома, мебель, солнечные батареи;

из Европы в Китай: автозапчасти, товары для дома (посуда), мебель, игрушки для детей (Лего), поликарбонат, бумага, оборудование.

В 2020 году были реализованы следующие новые сервисы мультимодальных перевозок:

совместно с компанией RTSB GmbH Германия по маршруту Чунцин (Китай)-Гамбург (Германия) и в обратном направлении через Калининградский морской торговый порт;

совместно с компанией DB Cargo по маршруту Сиань (Китай) – Дуйсбург (Германия) и в обратном направлении через Калининградский морской торговый порт.

В составе поездов по данному направлению регулярно включались контейнеры отправлением/назначением в Верону, Италия. Номенклатуру грузов составили одежда и товары медицинского назначения, в том числе перчатки, маски, УФ-стерилизаторы, что особенно важно в период опасной мировой эпидемической обстановки.

В декабре 2020 года совместно с компанией DB Cargo открыт новый маршрут Сиань (Китай) – Осло (Норвегия) и произведена отправка тестового контейнерного поезда. Транзитное время на маршруте следования составило 11 суток.

В феврале-марте 2020 года совместно с компанией Mukran Port Terminals GmbH & Co. KG впервые были организованы отправки контейнеров из Швеции в Китай через порты Мукран (Германия) и Балтийск (Россия).

Во исполнение указа Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 года № 290 и в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2019 года № 1877 с весны 2020 года АО «ОТЛК ЕРА» приступило к организации перевозки контейнеров с санкционными товарами транзитом по территории России с использованием электронных навигационных пломб системы ГЛОНАСС (ЭНП).

В марте 2020 года АО «ОТЛК ЕРА» совместно с АО «РЖД Логистика» организовало перевозку из Гамбурга (Германия) в Сиань (Китай) по железной дороге в составе регулярного контейнерного сервиса первого пилотного контейнера с товаром из санкционного списка Российской Федерации – замороженной рыбой. В октябре 2020 года АО «ОТЛК ЕРА» совместно с АО «РЖД Логистика» организовало перевозку из г. Мангейм (Германия) в г. Сиань (КНР) первого полносоставного контейнерного поезда в составе 50 сорокафутовых контейнеров в направлении Европа-Китай с санкционными товарами (молочной продукцией). В декабре 2020 года АО «ОТЛК ЕРА» совместно с АО «РЖД Логистика» организовало перевозку второго поезда с молочной продукцией с использованием ЭНП по территории России – 43 сорокафутовых контейнера из г. Малашевиче (Польша) в г. Ухань (КНР).

Всего в 2020 году на маршрутах сервиса АО «ОТЛК ЕРА» перевезено 570 TEU санкционных грузов, в том числе в октябре и ноябре были отправлены два полносоставных контейнерных поезда с 50-ю 40 футовыми контейнерами по маршруту Мангейм (Германия) – Сиань (Китай) и 42-мя 40 футовыми контейнерами по маршруту Малашевиче (Польша)-г. Ухань (Китай) с молочными продуктами.

Данный сегмент перевозок имеет большой потенциал и вызывает интерес как со стороны производителей продуктов питания в странах ЕС, так и среди потребителей в Китае. Сроки интерконтинентальной доставки по железной дороге значительно ниже, чем по морю, а стоимость доставки сопоставима. При этом доставка по железной дороге значительно дешевле, чем в случае авиаперевозки, что особенно важно для продуктов с небольшим сроком хранения. Основным сдерживающим фактором в быстром развитии данного сегмента перевозок являются ограничения, введенные разными странами в связи со сложной эпидемической обстановкой, вызванной распространением вируса COVID – 19.

В апреле 2020 года в партнерстве с China Post, Lithuanian Post, Polish Post, а также Всемирным почтовым союзом (УРУ) был открыт регулярный сервис по доставке международных почтовых отправок (МПО) из Китая в Европу. Пунктом окончания маршрута следования почтовых поездов стал г. Вильнюс (Литва). В связи с негативным влиянием пандемии на возможность отправки МПО авиатранспортом клиентам Общества было предложено конкурентоспособное решение по переключению грузопотока на железную дорогу. Всего в 2020 году было отправлено 29 контейнерных поездов с международными почтовыми отправлениями, объем перевозок составил 3 992 TEU.

FESCO: дополнить проект информацией.

В период глобального локдауна и отсутствия авиасообщений FESCO также разработала интермодальное логистическое решение для перевозки международных почтовых отправок в контейнерах из КНР в Европу и обратно.

Устойчивое развитие, а в перспективе и достижение углеродной нейтральности, нераздельно связано с амбициями АО «ОТЛК ЕРА» по созданию контейнерного железнодорожного сообщения между Китаем и Европой, устойчивой связи на евразийском пространстве колеи 1520 мм. Популяризация железнодорожного сообщения в грузоперевозках на дальние расстояния является ключевым шагом в сокращении выбросов парниковых газов транспортным сегментом во всем мире. Подтверждением тому является заключение в рамках Межправительственного совета ЕАЭС в Чолпон-Ате (Кыргызская Республика) 20 августа 2021 года Меморандума о содействии устойчивому развитию транзитного потенциала и экологической безопасности железнодорожного транспорта государств – членов ЕАЭС между учредителями АО «ОТЛК ЕРА» – ГО «Белорусская железная дорога», НК «Казахстан темир жолы» и ОАО «Российские железные дороги».

Стороны выражают готовность оказывать дальнейшую поддержку деятельности АО «ОТЛК ЕРА» по увеличению доли железнодорожных контейнерных перевозок по территории ЕАЭС и убеждены, что их эффективное сотрудничество и деятельность АО «ОТЛК ЕРА» оказывают положительное влияние на развитие евразийских интеграционных процессов, экономический рост в транспортно-логистической и смежных отраслях, способствуют созданию трансграничного пространства доверия и сотрудничества на территории стран Союза.

Меморандум акцентирует важность развития таких направлений как цифровизация, технологические инновации, взаимодействие с контролирующими органами по сокращению времени прохождения административных процедур, выделение «зеленых коридоров» для движения грузов, уменьшение углеродного следа от транспортно-логистической отрасли и повышение энергоэффективности.

Кроме того, 20 августа текущего года Распоряжением ЕМПС №17 утвержден План первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и его государствами-членами с КНР. План предусматривает повышение полноты и качества обмена между перевозчиками электронными данными, переход на юридически значимый документооборот при оформлении международных перевозок, переход на безбумажные перевозки грузов между государствами-членами в части перевозочных и товаросопроводительных документов, построение электронного взаимодействия между участниками ВЭД и контролирующими органами.

На глобальном рынке существует и множество компаний, реализующих ускоренную перевозку контейнеров по коридору «Восток-Запад». При обычном запросе в интернет-поисковике можно найти десятки различных предложений. Большинство из них включает индивидуальный подход в обслуживании на всех этапах планирования и реализации перевозки, полное сопровождение груза на всем пути следования, помощь в проведении таможенных процессов, обеспечение документооборотом и пр. Формирование поездов происходит в основных торгово-производственных регионах Китая, а далее готовый состав следует к пункту назначения по оптимально составленным маршрутам, что позволяет клиенту самостоятельно выбирать необходимый вариант в зависимости от цены и сроков доставки.

FESCO: дополнить проект информацией.

Развитие цифровых сервисов вдоль евроазиатских транспортных маршрутов позволяет создать предпосылки для привлечения дополнительных объемов интермодальных перевозок с морского на железнодорожный транспорт. Так, совместный проект ОАО «РЖД» и FESCO «Интертран» способствует росту контейнерных отправок. Информационная технология «Интертран» позволила наладить электронный документооборот при мультимодальных перевозках контейнеров в экспортно-импортном и транзитном сообщении. Дальнейшее развитие эффективного цифрового взаимодействия между железной дорогой, морскими портами и контролирующими государственными органами будут способствовать расширению возможности для ускорения интермодальных перевозок, и, как следствие, повышению уровня контейнеризации внутренних и внешнеторговых грузопотоков.

Контейнерный рынок подвержен быстрому реагированию на изменение экономической ситуации. Существующий тренд развития перехода на цифровизацию может оказать положительное влияние на дальнейшее развитие контейнерных грузопотоков, а внедрение цифровых решений в деятельность субъектов системы контейнерных перевозок откроет для них ряд возможностей.

СОВРЕМЕННЫЕ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И НАИЛУЧШИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАКТИКИ РЕГУЛИРОВАНИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Для того чтобы коренным образом изменить весь контейнерный бизнес, необходимо чтобы цифровизация затронула все элементы системы контейнерных перевозок, которые будут распределены по направлениям:

трансформация грузовых перевозок, включающая мультимодальные грузовые перевозки, электронный документооборот, мониторинг состояния и местонахождения груза и резервирование транспортно-логистических мощностей;

трансграничное взаимодействие (совершенствование таможенных процедур, обеспечение бесперебойного транзита грузов и др);

цифровая транспортная инфраструктура, которая будет решать задачи цифрового управления транспортным комплексом и перевода на цифровые технологии процессов координации движения и управления потоками при перевозках разными видами транспорта;

безопасность, в том числе создание системы прослеживаемости грузов и системы информационного обеспечения, безопасного использования воздушного пространства и противодействия несанкционированному применению беспилотных воздушных судов в районах охраняемых объектов, включая объекты транспортной инфраструктуры;

экология и метеорология: оснащение объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами мониторинга и сбора информации об экологической обстановке;

беспилотный транспорт: создание систем управления беспилотными транспортными средствами и правового регулирования применения беспилотных систем и искусственного интеллекта.

Требования к цепочке поставок изменились с годами. Цифровизация должна базироваться на создании надежной внутренней цифровой основы, внедрении новых бизнес-моделей и сервисов, таких как использование интернета вещей, системы блокчейн при планировании и реализации всех процессов цепочки доставки, новые решения по упрощению «первой» и «последней мили». Умные устройства дают возможность предоставлять точные данные в реальном времени, поскольку они основательно фиксируются на транспортном оборудовании, обеспечивают покрытие на протяжении всей перевозки.

Последние достижения в области технологий сделали возможным использование устройств отслеживания и мониторинга, которые могут быть постоянно прикреплены к контейнеру, делая его «умным» контейнером (смарт-контейнером). Такие устройства собирают различные физические параметры и показатели оборудования, хранят их или передают по назначению, а также применяются для удаленной диагностики проблем, связанных как с самим контейнером, так и с его содержимым. Данные, получаемые от смарт-контейнеров, могут также включать общее время в пути и все точки маршрута, отслеживание перевозки, обновление ожидаемого времени прибытия, предупреждения об отклонении от расписания, несанкционированном открытии двери, изменении температуры или влажности, о выгрузке контейнера, выверке на складе, подтверждении поступления разгруженного контейнера на склад. В связи с постоянным снижением стоимости смарт-технологий, увеличением срока службы и автономности устройств, рационализацией процессов технического обслуживания такие датчики получают все большее распространение. За последние пять лет ими оборудовано значительное количество контейнеров и накоплен большой опыт их применения. Его анализ свидетельствует о существенном повышении прозрачности, целостности, оперативности, предсказуемости и эффективности грузоперевозок.

В дополнение к данным, полученным из среды контейнера, данные о местоположении могут также быть обнаруженными и извлеченными из «Интернета вещей» (IoT). Данные могут быть получены из нескольких источников и добавлены в запись об отгрузке. Это можно сделать с помощью распределенного Ledger Technology, например, блокчейны. Хотя многие смарт-контейнеры и устройства уже используются, глобальных стандартов нет для сбора и согласованной мультимодальной передачи массива данных, которые могут предоставляться смарт-контейнерами.

FESCO: дополнить проект информацией.

Так, ОАО «РЖД» и FESCO приступили к совместной реализации сервиса по использованию смарт-контрактов в грузовых железнодорожных перевозках. Пилотная перевозка с использованием технологии смарт-контракт была осуществлена на маршруте «Владивостокский морской торговый порт»– станция Санкт-Петербург-Финляндский. Использование технологии блокчейн позволяет упростить верификацию информации, ускорить оформление всех документов, требуемых для сертификации, таможенного оформления перевозочного процесса, а также предоставляет возможность оперативного получения информации о состоянии груза, о его местонахождении, каких-то возможных изменениях либо несанкционированный доступ.

Смарт-контейнеры открывают возможность более эффективно управлять складскими запасами. Улучшение прослеживаемости «от двери до двери» сокращает время таможенного оформления, уменьшает потери груза, стоимость упаковки, расходы в связи с ненадлежащим качеством, штрафами, судебными издержками, страховыми платежами, количеством отмененных заказов и бракованных товаров. К тому же повышается безопасность груза, уровень обслуживания, своевременность доставки и, соответственно, рентабельность перевозки за счет недопущения увеличения ее стоимости в

результате непредвиденных затрат. Смарт-контейнер может обмениваться информацией о обработке контейнеров, которая в настоящее время не всегда доступна. Незаменимы смарт-контейнеры и при работе с опасными грузами, которые должны размещаться строго в соответствии с правилами их разделения по степени негативного воздействия на окружающую среду.

Разработано много интересных решений: автоматизированные, информационные и компьютеризированные системы (учет и слежение контейнеров, системы, регулирующие движение транспортных средств, электронный документооборот, автоматические выпуски груза, интернет-вещей, big data, личные кабинеты пользователей, платформы и др.).

В 2018 г. A.P. Moller-Maersk и IBM объявили о создании и запуске *блокчейн-платформы «TradeLens»*, являющейся программным продуктом, созданным на базе блокчейн-технологий Hyperledger Fabric и IBM Cloud, представляющая собой открытую и нейтральную отраслевую платформу, состоящую из блоков совершенных операций, соединенных в цепь.

TradeLens объединяет все задействованные в цепочке поставок от грузовладельцев до государственных контролирующих органов, где процессы стандартизованы и в большинстве случаев автоматизированы. К данной платформе подключены более 100 участников в 20 странах мира (к примеру, CMA CGM, ZIM, MSC, Harap-Lloyd, Ocean Network Express, таможня Таиланда, порт Лаем-Чабанг, порт Бангкока, **ПАО «Владивостокский морской торговый порт»**, Pacific International Lines, Североамериканский оператор контейнерных терминалов Global Container Terminals, Procter & Gamble, Служба таможенного и пограничного контроля США, WorldWide Alliance, таможенные органы в Сингапуре и другие).

Блокчейн-платформа Vostok Trade представляет собой международную логистическую платформу, разработанную компанией Vostok на основе систем распределенного реестра для транспортировки грузов. Основными компонентами блокчейн-платформы являются отслеживание транспортировки грузов, цифровизация документооборота, автоматизация бизнес-процессов, API для интеграции с существующими системами для отправки/получения информации о событиях, обмена документацией, удобный интерфейс.

Система обслуживания судов «Цифровой порт». Крупный экспедитор с агентской сетью в морских портах АО «Инфотек Балтика» и российский блокчейн-интегратор ICONIC построили и внедрили систему обслуживания судов «Цифровой порт». Система построена на технологии ведения распределенных реестров учета и удостоверения прав, позволяющая переводить документооборот судна с портом в электронный вид, тем самым сократить/снизить: производственные нагрузки на участников портовой деятельности; время работы портовых агентов; время обработки судна; спорные моменты в деятельности участников портовой деятельности. В целом представленная система создаст доверенную среду между заинтересованными участниками; увеличит пропускную способность порта на 3-5%; повысит качество предоставляемых услуг.

Единая контейнерная платформа (Containers.Guide) представляет собой международный центр коммуникации с неограниченными возможностями для поиска, аренды, продажи или приобретения контейнеров любой модификации.

Информационная система «Интеллектуальный контейнерный терминал», запущенная в 2017 г. совместно с компанией «СОЛВО» и ПАО «ТрансКонтейнер» на станции Клещиха, представляет собой единое информационное пространство для участников технологического процесса, с целью реализации комплексного решения, объединяющие все существующие информационные системы, используемые на терминале: планирование и управление работой контейнерного терминала, документооборота, распознавания и регистрации входящих и исходящих грузовых потоков, оптимизации управления железнодорожными и автомобильными фронтами.

Системы интеллектуального мониторинга транспорта на основе технологии «Интернет вещей». Развитие технологии «Интернет вещей», представляющая собой сеть различных устройств (датчики, камеры, показатели температуры/влажности, GPS-навигаторы и другие мобильные системы, передающие напрямую информацию о состоянии груза, а именно: целостность,

температурный режим, маршрут следования, местоположение на складе и другое), объединенных между собой и способных к взаимодействию. В контейнерной системе перевозок технология получила достаточно большое развитие, позволяющая контролировать всю цепочку поставок, а также отслеживать состояние самого груза. Например, при осуществлении автомобильной контейнерной перевозки (на данном виде транспорте технология получила наиболее широкое развитие) возможно использование различных систем: UberCargo, Trucker path, GoCargo, iCanDrive, Платон, ЭРА-ГЛОНАСС и другие. Интересно использование электронных датчиков и других субъектов СКП. Так, судоходной компанией NYK Group, разработаны сенсоры, позволяющие участникам (производитель судов, судоходная компания, судовладелец, оператор судна, классификационные общества) отслеживать в режиме реального времени состояние узлов и агрегатов судна, необходимые для работы автономных судов. Контейнерными перевозчиками используются электронные пломбы для рефрижераторных контейнеров (точные данные о поддерживаемой температуре внутри контейнера, время подключения/отключения рефрижераторного контейнера и т.п.). Такие датчики показали свою эффективность, но имеет определенный недостаток – стоимость услуги. Рефрижераторный контейнер является специализированным контейнером, использование которого и так подразумевает повышенную ставку фрахта, а использование подобных датчиков – увеличивает стоимость перевозки, к чему не всегда готовы грузоотправители/грузополучатели.

Еще одним интересным примером внедрения и использования технологии «Интернет вещей» является использование датчиков портом Роттердам, позволяющие прогнозировать наилучший сценарий захода в порт при наиболее благоприятных условиях. Кроме этого, в партнерстве с администрацией порта Роттердам и другими зарубежными IT-разработчиками (IBM, Cisco, Esri и другие) создан и отправлен в путешествие интеллектуальный контейнер «Container 42», оборудованный датчиками и коммуникационным оборудованием, дающие возможность записи о всех данных о пути следования, погрузо-разгрузочных работ контейнера. Такой проект реализуется в рамках политики порта Роттердам по превращению его в «самый интеллектуальный порт» в мире.

«Интернет вещей» и Big Data используются на железнодорожном транспорте, являющиеся также частью системы контейнерных перевозок. Например, использование такой технологии для управления ремонтными работами основным итальянским железнодорожным оператором Trenitalia, позволяет экономить ежегодно 100 млн. евро. Российские железные дороги также последовательно перенимают подобные практики. Примечателен тот факт, что РЖД и «РТ-Инвест» (дочерняя компания Ростеха) создают специализированную совместную компанию (Центр разработки устройств сети LPWAN XNB и технологий в сфере интернета вещей (IoT)) для разработки технологий в сфере «интернета вещей» для российской транспортно-логистической отрасли. Центром будет создаваться инновационное цифровое оборудование, а также решаться вопросы, связанные с интеграцией решений «интернет-вещей» с существующими системами железнодорожного транспорта, повышением отраслевых компетенций и экспортного потенциала.

«Цифровой морской контейнерный терминал» как элемент управления системой контейнерных перевозок. Увеличение числа и размеров контейнерных судов, увеличение объемов контейнерных перевозок привели к расширению морских контейнерных терминалов и увеличения их мощностей. Сверхбольшие контейнерные суда требуют большего числа погрузочно-разгрузочного оборудования, а также большего пространства для хранения контейнеров и увеличения пропускной способности вспомогательных инфраструктур. Одним из таких решений может выступать проект комплексной цифровизации морских контейнерных терминалов, основанной на использовании: высоко-стеллажной системы хранения контейнеров, комбинированной морской системы беспроводной зарядки и автоматической швартовки судов, дронов, автоматических кранов и автомобильных ворот, беспилотного транспорта.

Современные технологии также позволяют отказаться и от контактных проверок грузов на пунктах пропуска через госграницу. Самые продвинутые технологии уже применяются на границе Китая со специальным административным районом Гонконг. Там круглосуточно функционирует «интеллектуальный» автомобильный таможенный пост «Хуанган» Шэньчжэньской таможни,

который в среднем оформляет около 10 тыс. транспортных средств ежедневно (столько же машин оформляется в сутки на всем юге России). Безрисковые поставки, по которым не требуется фактический контроль, следуют по зеленым коридорам. Рисковые грузы направляются через специально выделенные красные коридоры на площадку для таможенного контроля с использованием ИДК или на досмотр товаров. На въезде производятся взвешивание автомобиля и сравнение данных с теми, которые были поданы в рамках предварительного информирования. На таможенный контроль в среднем отправляется 5% товаров и транспортных средств, из которых по 90% проводится физический досмотр, по 10% — контроль с использованием ИДК.

Особую роль в развитии процесса контейнеризации играет цифровизация процедур пересечения границ.

В настоящее время для оформления грузов, поставляемых через морские порты, ФТС уже внедрила специальную систему «Портал Морской порт» – это единая информационная платформа, обеспечивающая взаимодействие всех участников процесса оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска на безбумажной основе. Информация, собираемая на портале, и решения, принимаемые в отношении грузов и транспортных средств, доступны всем контролирующим органам – одни и те же пакеты документов не нужно подавать несколько раз. Это позволяет сэкономить время и ресурсы как участников ВЭД, так и контролирующих органов. За январь-сентябрь текущего года с использованием портала было оформлено 30,9 тыс. уведомлений о прибытии грузов и 31,2 тыс. уведомлений об убытии, оформление почти на 100% происходит в электронном виде.

Среди перспективных ключевых проектов – создание интеллектуального пункта пропуска. На базе цифровой платформы планируется получать данные с контрольно-измерительной техники, которой оснащены пункты пропуска. Пользоваться этой платформой смогут все контролирующие органы, представленные на объектах пропуска. Предполагается, что единая цифровая платформа будет интегрирована с базами данных других контролирующих органов, с программным обеспечением технических средств контроля, аппаратных комплексов потокового сканирования и весогабаритных измерений, систем радиационного контроля, распознавания номеров транспортных средств.

В пилотном режиме «интеллектуальные» пункты пропуска начнут появляться уже в 2024 году. Их появление наиболее вероятно на европейском направлении – в Северо-Западном регионе, а также на границе с Китаем на Дальнем Востоке. Все операции будут автоматизированы и исключат контакты с представителями контролирующих органов.

Также на очереди реализация проекта, позволяющего оценивать каждую товарную партию в режиме онлайн в рамках системы управления рисками. Это даст возможность перейти от администрирования декларантов к предметному администрированию товарных партий. В идеале принятие решения о мерах дополнительного контроля (осмотра, досмотра) будет зависеть от совокупности характеристик товара, условий его перемещения через таможенную границу и степени добросовестности декларанта.

Другой не менее значимый проект предусматривает автоматизацию получения и анализа снимков инспекционно-досмотровых комплексов, в планах – обучить «цифру» читать эти снимки и выдавать готовые решения.

Ожидается, что завершение намеченных проектов будет способствовать созданию и развитию цифровых транспортных коридоров и формированию их экосистемы. Это открытая цифровая среда обмена логистической информацией, включающая ряд цифровых платформ и информационных систем, владельцами и (или) операторами которых может являться как бизнес, так и органы государственной власти. Определен перечень приоритетных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров, утвержден Планом мероприятий по их реализации. Работу по формированию сервисов планируется завершить до 2023 года.

В рамках цифровой повестки Союза в соответствии с Решением Совета Комиссии от 14 сентября 2021 г. № 87 будет реализован проект Создания информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

В Транспортной стратегии Российской Федерации указано, что «понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой».

В целях гармонизации законодательства, правил и процедур в сфере транспорта Евразийской экономической комиссией будет продолжена работа по присоединению стран ЕАЭС к наибольшему количеству международных конвенций, договоров и соглашений ООН.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транзит отражает транспортную привлекательность стран ЕАЭС и уровень интеграции транспортных систем союзных стран с международной транспортной системой.

СОЖТ: Представляется, что транспортную привлекательность стран ЕАЭС и уровень интеграции их транспортных систем отражает не только транзит. Наличие развитого промышленного комплекса, торгово-экономических связей стран ЕАЭС, а также экспортно-импортные операции с третьими странами определяют необходимость развития иных видов контейнерных перевозок в рамках Союза (внутренних, экспортных, импортных). Предлагаем скорректировать указанный вывод в заключении доклада, предусмотрев в нем важность не только транзита для развития единого экономического пространства Союза.

ДТИ: Предлагается СОЖТ представить редакцию.

Неоднократно отмечалось в документах ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по транспорту, что государства должны создать технологическую платформу для взаимодействия между железной дорогой, терминалами, паромами и государственными контрольными органами. Евразийские сухопутные коридоры и система логистики смогут в перспективе эффективно конкурировать за транзитные грузопотоки, а их интеграция будет содействовать дальнейшему социально-экономическому развитию ЕАЭС и улучшению условий и качества жизни населения.

С увеличением объемов и интенсивности контейнеропотоков для многих участников перевозочного процесса становятся все более острыми и актуальными вопросы устранения «узких мест» и барьеров, препятствующих динамичному движению товаров в ЕАЭС и в регионе Большой Евразии.

На вопрос почему, несмотря на такой прогресс в технологиях, коммуникациях, операциях, торговой документации и доступности, многие клиенты все еще сталкиваются с проблемами при контейнерных перевозках коротко можно ответить следующим образом:

- пространство, инфраструктура и оборудование;
- высокие ставки;
- надежность расписания, сохранность груза;
- отсутствие обслуживания и непонимание требований клиентов.

СОЖТ: Представляется необходимым внести редакционную правку в данные положения Заключения, поскольку «надежность расписания, сохранность груза», по смыслу, не относится к числу проблем, с которыми сталкиваются клиенты при контейнерных перевозках. Как минимум, сохранность груза при таком виде перевозок является более высокой, чем при «обычных» перевозках.

Вышеизложенное в настоящем докладе позволяет сделать выводы о том, что основными причинами сдерживания контейнеризации выступают:

политические решения, торговые войны, санкционные и карантинные меры, форс-мажорные обстоятельства;

недостаточное развитие инфраструктуры, неравномерное расположение терминалов в регионах, ограниченное число регионов работающих на прием всех номенклатур грузов, несогласованные меры инфраструктурного развития;

отсутствие технологического единства между ж/д станциями, контейнерными терминалами, морскими портами и таможней;

состояние подвижного состава всех видов транспорта, дефицит и высокая стоимость контейнеров;

усиление дисбаланса грузопотоков Китай – Европа – Китай, груженых и порожних контейнеров;

невыполнение договорённостей по условиям гарантированных объемов;

ограничения, устанавливаемые железной дорогой, недопуск к маршрутам перевозки;

тарифная политика, включая отсутствие долгосрочной тарифной политики, риски отмены китайских субсидий на железнодорожный транзит;

процедуры контроля перемещения грузов и транспортных средств, таможенные формальности (ограниченность ресурсов таможенных органов и инфраструктуры при проведении досмотра, риски неправильного оформления таможенных деклараций грузоотправителей, риск проведения фактической проверки контейнера на месте;

информационный обмен данными и их безопасность.

ЦФТО: Доработать выводы о причинах сдерживания контейнеризации, в т.ч. с учетом аспекта стоимости перевозки груза контейнерной и повагонной отправлениями.

ДТИ: просить Стороны представить свое видение и соответствующую информацию.

При постановке контейнерных перемещений на поток должны быть решены многочисленные технические требования, особенно модульной организации терминалов, минимизации количества операций с контейнерами, максимальной автоматизации, технологического единства, доступа к сопутствующим сведениям.

Для достижения повышения пропускной способности контейнерных терминалов, и, соответственно, снижения простоев контейнеров, необходимым условием является совершенствование организационно-экономических форм управления контейнерными перевозками за счет модернизации и внедрения информационных технологий, основанных на методах логистики.

ЦФТО: Предложение по совершенствованию «организационно-экономических форм управления за счет модернизации и внедрения информационных технологий» требует пояснений, в частности необходимо указать объект управления, описание действующих формы управления, её недостатки и перспективы.

Особенность международных контейнерных перевозок заключается в том, что практически всегда в логистической цепочке участвует несколько видов транспорта, и крайне важно иметь конкурентоспособные позиции и опыт, налаженные грузопотоки на каждом звене – будь то морская, автомобильная, железнодорожная перевозка.

Для организации устойчивой логистики контейнерного оборота, с учетом его чувствительности и требовательности к качеству перевозочного процесса, к срокам доставки,

гарантиям, важно обеспечить не только терминальные мощности, но и увеличение пропускной способности железных и автомобильных дорог.

Реализация инфраструктурных и технологических мероприятий, таких как расширение пропускных мощностей погранпереходов, внедрение технологии единовременной перегрузки, сквозного расписания движения контейнерных поездов, электронного документооборота и другие, позволит существенно увеличить объемы грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в сообщении Восток-Запад-Восток.

СОЖТ: Предлагаем внести изменения в данный вывод к докладу, поскольку перечисленные мероприятия позволят увеличить объемы грузов, перевозимых и по другим направлениям.

От сервиса требуется высокая скорость на доставку, поточная обработка по всему маршруту, сниженные риски, комплексная автоматизация, скоординированные действия между партнерами, совершающих транспортное обслуживание.

В случае решения логистических и инфраструктурных проблем сухопутные маршруты через евразийский регион могут оттянуть до 4% товаров, идущих морем между Китаем и Европой.

Для развития контейнеризации предлагается провести консультации о целесообразности подготовки программного документа (концепции, стратегии, межгосударственной программы и др.) предусматривающего комплекс мер, потенциально способных увеличить эффективность перевозки и исключить негативное влияние этого процесса на иные формы грузоперевозок.

ЦФТО: Предлагается провести консультации о целесообразности подготовки программного документа по созданию концепции развития контейнерных перевозок на ЕЭП до 2050 года с учетом китайского проекта «один пояс один путь».

Мультимодальные маршруты будут развиваться и фокус надо делать на интересах клиента, предоставлять ему оптимальные маршруты и комбинацию видов транспорта. От сервиса требуется высокая скорость на доставку, поточная обработка по всему маршруту, сниженные риски, комплексная автоматизация, скоординированные действия между партнерами, совершающих транспортное обслуживание.

~~С учетом вышеуказанного предлагается подготовить и принять в 2022 году рекомендацию Коллегии ЕЭК о создании *Гармонизированной системы управления перевозочным процессом в рамках ЕАЭС и его информационного сопровождения* с проведением для этих целей научно-исследовательской работы за счет средств Евразийской экономической комиссии или технической помощи финансовых институтов ЕАЭС~~

РК: требует дополнительного обсуждения с разработчиком.

ЦФТО: Вопрос создания Гармонизированной системы управления перевозочным процессом в рамках ЕАЭС и его информационного сопровождения целесообразно рассматривать после разработки вышеуказанной концепции. Вместе с тем возможно выстраивание сотрудничества в рамках гармонизации и сближения транспортного права стран ЕАЭС, а также совместного развития ИТ-технологий.

СОЖТ: Предлагаем внести изменения в данный вывод Заключения к докладу, поскольку, с учетом содержания доклада и приведенных замечаний и предложений, представляется целесообразным принятие мер по созданию системы управления процессом (либо координации процесса) контейнерных перевозок различными видами транспорта в рамках ЕАЭС и его информационного сопровождения.

ДТИ: На основе настоящего доклада предлагается выработать рекомендации, направленные на совершенствование права Союза в целях учета интересов субъектов транспортной деятельности рынка контейнерных перевозок и создание в рамках ЕАЭС гармонизированной системы управления перевозочным процессом.

~~Подготовку технического задания НИР обеспечить на площадке Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре или Совета с привлечением представителей организаций, занимающихся проблемами развития транспорта и коммуникаций в государствах-членах ЕАЭС.~~

~~Подготовку стратегического (программного) документа предлагается осуществить в тесной увязке с реализуемыми мерами по развитию транзитного потенциала Союза и его государств-членов, включая~~

РК: о каком стратегическом (программном) документе идет речь.

ДТИ: Разработку стратегического (программного) документа и рекомендаций предлагается осуществить в тесной увязке с реализуемыми мерами по развитию транзитного потенциала Союза и его государств-членов, таких как:

1. Обеспечение инфраструктурных мер: строительство и модернизация объектов транспортной инфраструктуры, развитие международных транспортных коридоров и маршрутов, проходящих по территории государств-членов, разработка совместных планов развития по каждому коридору, оценка их пропускных способностей, необходимых инвестиций и определение источников финансирования.

2. Принятие мер по связуемости внутренних коммуникаций государств-членов с региональными и глобальными сетями: развитие товаропроводящей сети ЕАЭС, транспортно-логистических и оптово-распределительных центров, оценка грузовой базы, тяготеющей к транспортным коммуникациям.

3. Цифровизация процессов транспортной деятельности: реализация приоритетных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров, переход на электронный документооборот, реализация Соглашения о применении навигационных пломб при перевозках грузов различными видами транспорта.

4. Инвестиционная политика, тарифное регулирование. Определение общих инвестиционных и эксплуатационных затрат на сеть по каждому виду транспорта, обновлению и модернизации подвижного состава.

5. Создание условий для конкуренции, образование совместных компаний. Формирование в ЕАЭС правовых основ развития смешанных перевозок. Реализация пилотных проектов.

6. Совершенствование права Союза регламентирующего процедуры таможенного администрирования товаров, перевозимых в контейнерах различными видами транспорта. На внешнем контуре таможенной границы ЕАЭС принять согласованные меры по созданию интеллектуальных пунктов пропуска.

На пространстве ЕАЭС должны быть созданы возможности бесшовного транзита за счет определяемых государствами-членами единой технологической, таможенной, тарифной и инвестиционной политик, а также созданы ясные правила взаимоотношений государств-членов ЕАЭС с третьими странами и упрощенные правила взаимного доступа на территории.

ДТИ: предлагается доработать предложения по разделу «Заключение».

Перечень источников:

Динамика взаимной торговли стран ЕС, ЕАЭС и КНР // Статистическая служба Европейского союза. 2019. Электронный ресурс: URL: <https://ec.europa.eu/eurostat>

Горельцев С.В., Полякова М.Н. Перспективы развития терминально-логистической инфраструктуры на «пространстве 1520». Институт экономики и развития транспорта. 2019. Электронный ресурс: URL: <http://iert.com.ru/images/Gorelcev.pdf>

Емельянович И. (по материалам «Белой книги Центра по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям ООН») журнал Наука и инновации №1(203) январь 2020 г. Электронный ресурс: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/belaya-kniga-umnyh-konteynerov/viewer>

Лахметкина Н., Пилипчак А. Контейнерные перевозки на Евразийском пространстве. Барьеры развития. Логистика, Специализированный научно-практический журнал, 2020/3 Электронный ресурс: URL: <http://www.logistika-prim.ru/articles/konteynerye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-barery-razvitiya>

Мартышкин Р.В. О вариантах маршрутов транзитных скоростных контейнерных перевозок по сети ОАО «РЖД» на направлении «Китай – страны ЕС» // Вестник транспорта. – 2018. – № 8.

Мельников О.И., Король Р.Г. Развитие контейнерных перевозок в рамках Дальневосточных транспортных коридоров // Сборник научных трудов II международной научно-практической конференции «Транспорт и логистика: инновационная инфраструктура, интеллектуальные и ресурсосберегающие технологии, экономика и управление». – Ростов-на-Дону. 2018

Никитин Н.А. Пути совершенствования процесса организации международных контейнерных перевозок // Сборник статей XIII международной научно-практической конференции European scientific conference. – Пенза, 2019.

Сысы Я. Состояние и перспективы рынка контейнерных перевозок в Китае: сборник научных трудов под ред. В.В. Щербакова, Е.А. Смирновой. М – СПб. 2018.

Тюленев К.Г. Управление контейнерными перевозками во внешнеэкономической деятельности, ИТП РАН. 2017 Электронный ресурс: https://transweek.ru/18/Container_Shipping_Management.pdf

Организация международных транспортных систем. Под общей Королевой Е., Издательство ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. Санкт-Петербург. 2017.

Филатова Е.В. Совершенствование системы контейнерных перевозок на основе использования преимуществ цифровой экономики// Современные технологии управления 2020-03-16. Электронный ресурс: URL: <https://sovman.ru/article/9101/>

Цветков В.А., Зоидов К.К., Медкова А.А. Государственно-частное партнерство – основная форма реализации транспортно-транзитного потенциала России. Экономика региона. 2017. № 1.

Шмельёва Е.С. Проблемы менеджмента и маркетинга. Логистика». Журнал Экономический вектор №2(25) 2021 Электронный ресурс: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-rossijskih-konteyneryh-perevozok-v-ramkah-tsifrovoy-paradigmy/viewer>

Стратегические и программные документы:

Белая книга СЕФАКТ ООН «Умные контейнеры Данные смарт-контейнера в реальном времени для совершенства цепочки поставок». Официальный документ. Версия 1. Электронный ресурс: URL: https://unece.org/DAM/cefact/GuidanceMaterials/WhitePapers/WP-SmartContainers_Eng.pdf

Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 годы Электронный ресурс: URL: http://www.tracesca.org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_rus.pdf

Стратегия развития акционерного общества «Национальная компания «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» до 2029 года, утверждена решением Совета директоров АО «НК «ҚТЖ» от 6 сентября 2019 года, № 13.

Долгосрочная программа развития ОАО «Российские железные дороги» до 2025 года. Электронный ресурс: URL: https://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=7017

Обзоры:

Евразийский банк развития. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. 2019. Электронный ресурс: URL: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/>

Обзор отрасли грузоперевозок в России, Ernst&Young Global Limited, 2020 год Электронный ресурс: URL: https://www.ey.com/ru_ru/automotive-transportation/russia-transportation-services-2020

ERAJ (Eurasian Rail Alliance Index). Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в первом полугодии 2021 года, Информационно-аналитический обзор Электронный ресурс: URL: <https://index1520.com/upload/medialibrary/e9d/ERAJ-July-2021-RU.pdf>

UNODC-WCO. Global Container Control Programme // Официальный сайт Всемирной таможенной организации. Электронный ресурс: URL: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2018/february/specialized-training-on-counteracting-trafficking-of-cultural-objects-de-ployed.aspx>.

ЮНКТАД ООН Обзор морского транспорта 2020 https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf Электронный ресурс: URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

КСТП «Трансъевразийские маршруты – 2019 / TRANS-EURASIAN ROUTES 2019»

КСТП «Трансъевразийские маршруты – 2020 / TRANS-EURASIAN ROUTES 2020»

Пять факторов, влияющих на развитие транспортно-логистической отрасли. Обзор тенденций развития транспорта и логистики в 2019 году. Отчет подготовлен транспортно-логистической практикой PwC в Центральной и Восточной Европе.

Железнодорожные интермодальные перевозки // Китайская железнодорожная корпорация [2018]. Электронный ресурс: URL: <http://www.china-railway.com.cn/gjhz/gjly/>

Материалы II международной конференции «Freight & Shipping. Digital 2021года: Опыт трансформации транспортной отрасли в эпоху глобальной пандемии» 22-24 сентября 2021 г..

Материалы Форума ТИБО-2021, 1-3 июня 2021 г.

Публикации в СМИ:

Контейнерный кризис: Как множилось проблемы грузоперевозок в мире. Электронный ресурс: <https://www.kommersant.ru/gallery/5030871#id2125135>

Интеллектуальная граница. Как меняется досмотр грузов на таможне. Коммерсантъ. 25.10.2021 Электронный ресурс: <https://www.kommersant.ru/doc/5029401>

Меры по повышению контейнеризации в Казахстане обсудили в АО «НК «ҚТЖ». https://www.railways.kz/articles/company/news/meru_po_povysheniu_konteinerizacii_v_kazahstane_obsudili_v_ao_nk_ktj

Контейнеризация способна стать драйвером развития транспортно-логистического комплекса Казахстана. Электронный ресурс: <http://infranews.ru/logistika/58304-pandemiya-razbalansirovala-rynok-kontejnernih-perevozk-stavki-rastut/>

Проблемы и перспективы контейнерных перевозок. <http://www.morvesti.ru/analitika/1685/86587/>

Фитинговый пир» на сети РЖД долго не продлится. Контейнерный бум-2021 спровоцировал рост производства платформ для перевозки «ящичков» по железной дороге. <https://vgudok.com/lenta/fitingovyy-pir-na-seti-rzhd-dolgo-ne-prodlitsya-konteynernyy-bum-2021-sprovociroval-rost>

Путь только для контейнеров. Казахстан до 20 июня ввел ограничения транзита в Китай через Достык. Источник: Гудок. 21 июня 2021г.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «Контейнеры грузовые. Термины и определения» ГОСТ Р 52202-2004 (ИСО 830-99)

ГОСТ 26653-2015 Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования, ГОСТ Р 53350-2009 (ИСО 668:1995) Контейнеры грузовые серии 1. Классификация, размеры и масса

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «Контейнеры грузовые. Системы автоматизированные. Контроль за перемещением контейнеров и сохранностью грузов в контейнерах на контейнерных площадках и терминалах». ГОСТ Р 58492-2019