



Первый поезд мы везли с секундомером"

Укрзализница любит делать новости о контейнерных поездах из Китая в Украину. Первые поезда поехали в 2020 году. Кто отправляет грузы железной дорогой на такое далекое расстояние? Таких компаний несколько, но наибольшая - "ЕУ-Транс".

MINTRANS поговорил с генеральным директором "ЕУ-Транс" **Евгением Балашовым**, который организовал железнодорожные контейнерные перевозки между Украиной и Китаем.



Компания "ЕУ-Транс" работает свыше 20 лет. Как решили выйти на этот рынок? Какая ваша основная специализация?

В 90-х годах экспедированием вагонов нерезидентов на украинской железной дороге занимались отечественные компании. Дело в том, что железная дорога не предоставляла такую услугу нерезидентам. "ЕУ-Транс" начинала с того, что предоставляла услуги оплаты железнодорожного тарифа на экспортно-импортные и транзитные перевозки. По большей части это были компании из России. Перевозы осуществлялись из России и Узбекистана.

Сегодня мы имеем собственный подвижной состав: полувагоны, фитинговые платформы, щеповозы, зерновозы, лесные платформы. Полувагоны и зерновозы используем для работы внутри страны. Щеповозы - на маршруте Беларусь - Прибалтика. Если говорить о фитинговых платформах и контейнерных перевозках, то здесь 50/50. Мы работаем как на украинском рынке, так и на международном. Обрабатываем контейнерные поезда из Китая в Украину. В Украине работаем с компаниями TIS, LAUDE и отправляем контейнерные поезда из порта Южный в Киев, Западную Украину и т.д.

Почему вы решили выйти на рынок контейнерных перевозок?

Мы зашли на этот рынок в 2017 году, тогда большого спроса на контейнерные перевозки не было. Честно говоря, мы заходили на этот рынок для того, чтобы организовать вывоз зерна из украинских элеваторов в порты. Этот бизнес не сложился. Я думаю просто еще не пришло время.

Затем, начал развиваться бизнес доставки товаров из портов по территории Украины, и мы зашли на этот рынок. Мы доставляем различные товары, которые приходят в порт в основном из Китая. Сейчас рынок начал расти в связи с общим мировым трендом на контейнеризацию перевозок.

В Украине первые контейнерные перевозки из Китая по железной дороге запустили в 2020 году. Что стало стимулом для развития этого направления?

К моменту начала перевозок в Украине уже 3-4 года существовал маршрут Китай – Россия – Беларусь - Германия. Мы внимательно следили за этими перевозками, и у нас была вся необходимая информация,

то есть, мы знали алгоритм запуска таких перевозок, технические требования и т.д. Наши партнеры в этих странах прорабатывали с нами возможность запуска контейнерных поездов в Украине.

В процессе организации первого рейса принимали участие несколько стран: Украина, Китай, Россия и Монголия. Поезд поехал не сразу. Сначала мы планировали отправить его в декабре 2019 года, и он должен был выезжать из Уханя. Выбор Уханя не случаен, ведь это один из наибольших китайских промышленных центров. Город находится в центре экономических и бизнес связей и пострадал первым. Когда случился коронавирус, поезд пришлось отложить на полгода из-за пандемии.

Насколько трудно было привлечь грузы для первого рейсу?

Мы не привлекали клиентов на первый поезд, этим занимались другие компании. Это был очень сложный процесс. Первые клиенты фактически платили за свой товар, не будучи уверенными в том, что этот поезд будет отправлен. Мы тогда занимались организацией самого маршрута. Нашим заданием было организовать весь процесс в Украине. Это и согласование со стороны украинских железных дорог, и предоставление гарантий относительно движения, согласование ниток графика и т.д.

Первый поезд мы везли с секундомером. Например, засекали время отклонения от графика при обслуживании поездов на пограничных переходах, узловых, сортировочных, стыковых станциях. На участке такой длины, при таком количестве станций обработки - секунды могут выливаться в часы



Как организованы перевозки грузов из Китая в Украину и обратно? Кто задействован?

Все начинается с клиента, который выражает желание уехать из Китая в Украину. Он предоставляет информацию о том, где именно находится его груз. После этого принимается заявка на перевозку, мы просчитываем pre-carriage - это стоимость подачи порожнего контейнера под погрузку на склад отправителя и доставка груженого контейнера на станцию отправления. Из накопленных таким образом контейнеров по станции отправления формируется контейнерный поезд. В Китае контейнерные перевозки осуществляются 40 футовыми (12 м.) платформами. В составе поезда может двигаться от 40 до 45 платформ. Этот поезд отправляется на границу с Монголией, где на погран-переходе Эрлянь - Замын-Ууд осуществляется перегрузка контейнеров с китайских платформ на платформы СНГ.

Ширина колеи в Китае и в СНГ разная. В Монголии, как и в Украине, широкая колея 1520 мм, поэтому мы предоставляем свои платформы на границе с Китаем. Далее поезд едет по территории Монголии и России в Украину.

Важный вопрос - таможня. Одним из основных моментов является согласование форм документов, которые будут оформляться в Китае. Здесь нужно учитывать много деталей - накладная СМГС должна быть заполнена на русском языке, в инвойсах крайне важно правильно отразить информацию о таможенных кодах, весе и количестве перевозимого груза в данном контейнере. В экспорте из Китая документы заполняются на английском и русском языке. При экспорте в Китай - на китайском. На погран-переходе Монголия-Китай, как правило, сложностей не возникает. На погран-переходе Улан Батор - Наушки (между Монголией и Россией) контроль с российской стороны очень серьезный. Несоблюдение комплектности



и количественного состава грузов в соответствии с документами грозит арестом или задержкой груза таможенными органами. У нас было два случая отцепки платформ. Проблема в том, что в процессе такой остановки страдает «контейнер-заложник», так как мы используем 80 футовые платформы, на которых может оказаться помимо правильного контейнера (заложника) контейнер нарушитель.

Важно не потерять скорость. Мы идем по России со скоростью до 1000 км в сутки, чтобы добиться такой скорости - нужны немалые усилия. Первый поезд мы везли с секундомером. Например, мы засекали время отклонения от графика при обслуживании поездов на погран - переходах, узловых, сортировочных, стыковых станциях. На участке такой длины, при таком количестве станций обработки - секунды могут выливаться в часы, так как трафик по маршруту очень плотный. Очень расстраивает то, что после прибытия на украинскую приграничную станцию поезд ждет сутки, пока таможня обработает сопроводительные документы.

Например, за этот день мы можем проехать расстояние от Киева до Москвы. Первое время в Китае не понимали, что происходит. Почему пролетев за 12 суток 10 тысяч километров, мы 6 дней едем от украинской границы до клиента (около 300 км, с учётом обработки на терминале и автодоставки). Проблема не только в таможне на границе, но и в проверках на контейнерных терминалах, которые занимают много времени. Пока спрос настолько серьезен, что все с этим мирятся.

В чем преимущество контейнерных перевозок перед морскими?

Этот маршрут стал экономически привлекательным для компаний, с точки зрения отвлечения финансовых ресурсов - контейнерные перевозки по морю длятся 40 дней и это в случае благоприятных погодных условий. За это время товар не только отвлекает средства на предоплату, но и элементарно может морально устареть, потерять свои конкурентные преимущества. Если у грузоотправителя

появляется возможность доставить товар за 14 дней, он этим воспользуется.

Как ускорить этот процесс?

Нужны изменения в процедурах, выполняемых таможней и реализация давно прописанного в украинском таможенном законодательстве права СМГС накладной и приложенного инвойса служить документами контроля доставки.

На железных дорогах Монголии и России низкая пропускная способность. Это мешает?

Количество контейнерных перевозок выросло кратно. Ритмичных перевозок не получается ни на суше, ни на море. Сегодня контейнерный парк стал дефицитен в Китае и найти контейнер для отправки не так просто. Этот всплеск случился в ноябре-декабре прошлого года после окончания карантинных ограничений. Фактически планета полтора года стояла, заводы не работали, никто не производил большого количества продукции, так как большинство магазинов были закрыты. Все сидели по домам почти год. Сейчас есть спрос на новую технику, машины и т.д. Все это в подавляющем большинстве производится

в Китае или с применением китайских комплектующих.

Могут ли Украине выделить, например, дополнительные планы при увеличении объемов контейнерных перевозок?

Руководству железной дороги нужно возобновлять диалог со всеми странами участниками этого коридора, в том числе с Россией. Без этого ничего нельзя сделать. Нужна конструктивная позиция. Это поможет, в том числе, развивать транзитный потенциал страны. Пока Украина к такому диалогу не готова. И эта позиция понятна, учитывая политические обстоятельства, в которых находятся страны. Если мы сможем убедить Китай в надёжности наших транспортных возможностей, это станет существенным аргументом для увеличения согласования отправок поездов, как в Украину, так и из Украины на экспорт в Китай.

Из Китая в Украину грузы возят двумя основными маршрутами - через Россию и Казахстан или через Россию и Монголию. В чем преимущества и недостатки каждого из них? Какой считаете выгоднее и почему?

На маршруте через Казахстан маршрут до Китая гораздо короче, но нужно понимать, что в этом случае грузы доставляются в западную часть Китая, которая промышленно менее развита и большинству грузов нужно преодолеть еще и путь в восточную часть Китая, где сконцентрированы порты и промышленные комплексы. Грузы, которые идут через Монголию и Россию доставляются в восточную часть Китая. Итоговая разница по километражу невелика. Мы сосредоточены на перегрузке по российско-монгольскому маршруту, так как он не включает территорию Казахстана. В поисках новых возможностей мы запустили поезд по альтернативному маршруту - через Владивосток. Он также пролегает через Россию, протяжённый участок которой преодолевается почти молниеносно за 8-10 дней. По территории России мы идем со скоростью 1000 - 1200 километров в сутки. Этот маршрут мы разработали, как альтернативу маршрута через Монголию, так как пропускная способность железнодорожных путей Монголии ограничена, инфраструктура недостаточно развита для пропуска большого количества поездов.

Маршрут через Казахстан намного более короткий, но следует понимать, что в этом случае грузы доставляются к западной части Китая, которая менее промышленно развита, и большинство грузов должно преодолеть еще путь к восточной части Китая, где сконцентрированы порты и промышленные комплексы

Зачем устанавливать спутниковые пломбы ГЛОНАСС?

Перевозка подавляющей группы наиболее востребованных товаров из Украины по территории России назначением в Китай существенно осложнена запретом на ввоз, выданный Правительством России. Решением - разрешение ввоза и транзита данных товаров при условии установки и снятия на границах на транспортные средства контролируемых спутниковых пломб. С системой ГЛОНАСС мы можем перевозить любые группы товаров. Система контроля перемещения грузов из Украины в третьи страны через территорию России с применением пломб введена уже давно. Ограничения вызваны тем, что с одной стороны - Россия хочет избежать прерванного транзита, с другой - это дополнительный заработок для причастных компаний. Установка и пользование такой пломбой на маршруте может увеличить стоимость перевозки контейнера на 300-500\$ за контейнер. Разница будет зависеть от времени пребывания контейнера на территории России. Сумма кажется немалой, но клиенты к этому адаптируются. Для активизации экспорта из Украины важны другие механизмы. В первую очередь мы должны научить Китай покупать нашу продукцию.

Какие группы товаров из Украины потенциально интересны китайскому рынку?

Буквально все. Китай заинтересован в приобретении сельскохозяйственных продуктов, шрота, зерновых, древесины и т.д. Украина могла бы ввозить в Китай металлургическую продукцию, руду. Нужно считать себестоимость. Если украинские товары войдут в промышленный цикл китайских предприятий, тогда это обеспечит планирование на годы.

А какие группы товаров везут из Китая в Украину? Для каких грузоотправителей привлекательна железная дорога?

Мы сегодня везем все: велосипеды, одежду, технику и т.д.

Какая цена доставки самого контейнера?

Стоимость перевозки из Украины до границы Китая – сегодня составляет около 3 500 долларов. В обратном направлении, но уже включая территорию Китая, 12-13 тысяч долларов.

Растет ли интенсивность контейнерных перевозок?

В наилучшие месяцы мы возили до 7 поездов в месяц. Этот показатель можно увеличить до 10 поездов. Это зависит от наличия контейнерного парка в Китае, сейчас есть дефицит. Кроме того, следует считаться с графикой и пропускной способностью ЖД сетей. Если мы наладим ритмичную работу, то сможем привлечь новых клиентов для экспорта в Китай, что также будет способствовать увеличению перевозок из Китая за счёт образования там дополнительных объёмов тары.

В конце сентября был запущен первый контейнерный поезд с экспортным грузом из Украины в Китай. Были ли какие-то проблемы в пути?

В пути не возникло каких-то существенных препятствий. Была остановка, связанная с документацией, но проблема была решена довольно быстро.

Вы рассчитываете отправлять поезда регулярно? Как идет подготовка? Какой товар повезете?

Пока у нас нет никаких опасений, что этого может не получиться. Первый поезд уже показал, что такие отправки возможны, стала понятна ситуация с разрешительными документами, работает система ГЛОНАСС. Мы не видим никаких сложностей. Сроки доставки будут аналогичными - 14-18 дней.

Я считаю, что контейнерные перевозки должны расти на 30-40% в год. Все, что едет машинами, должно перейти на железнодорожные контейнерные перевозки. Теперь украинские дороги забиты грузовиками, из-за этого я даже сам пытаюсь меньше пользоваться автомобилем

Сегодня контейнерные поезда курсируют только по одному международному маршруту Китай - Украина - Китай. Можно ли расширить географию? Ведете ли вы переговоры по сотрудничеству с другими странами? Если да, то с какими?

К нам обращаются за перевозками из Украины в Монголию. Эта страна практически полностью живет за счет импорта. Но если сравнивать этот рынок с Китаем, то он по объемам объективно меньше. Конечно же, в планах увеличение транзита через Украину из Китая в Европу.

Что нужно для увеличения украинского экспорта в Китай?

Нужно, чтобы украинский бизнес инвестировал в строительство терминалов. Это не должны быть огромные терминалы. Можно сделать даже временную контейнерную площадку. Достаточно купить ричстакер и забетонировать площадку для складирования контейнеров. В Польше есть технологии, где временные площадки делаются из металлических листов. Технологии есть и весьма приемлемые.

Как вы оцениваете динамику развития контейнерных перевозок? На какие показатели можно выйти через 5 лет?

Нынешнее руководство железной дороги еще не сильно заинтересовано в развитии контейнерных перевозок. Например, у команды экс-главы железной дороги Владимира Жмака эта заинтересованность была более выражена. Мы собирали рабочие группы даже в самые трудные времена коронавирусных ограничений. Говорили, обсуждали, искали общие решения. Процесс шел. Руководство профильными департаментами УЗ было хотя бы доступно для личного общения. Сейчас у нас нет возможности увидеться с руководством. Живого общения стало меньше. Моя мечта состоит в том, чтобы китайские поезда приезжали в Киев, перегружались на украинские контейнерные платформы и ехали дальше по железной дороге до клиента. Сейчас они разъезжаются на машинах, хорошо, что руководство страны обратило внимание на проблему габаритно-весового контроля, и благодаря автоматическим системам контроля на дорогах, тяжелые контейнеры будут вынуждены вернуться на железную дорогу.



Конечно, в пределах 100-200 км автотранспорт возможен, так как это удобно, это так называемая доставка до дверей. Но перевозки на большие расстояния должны выполняться только силами контейнерных поездов.

В настоящий момент возможен быстрый рост. Я считаю, что контейнерные перевозки должны вырасти до 30-40% за год. Все, что едет машинами - сегодня должно перейти на контейнерные железнодорожные перевозки. Сегодня украинские дороги забиты грузовыми автомобилями, я даже стараюсь из-за этого меньше пользоваться автомобилем. Переход на контейнерные перевозки может разгрузить автомобильные дороги, улучшить экологическую ситуацию. В Украине сегодня самая разветвленная сеть железных дорог в Европе, и при необходимости мы можем привозить грузы буквально в «каждый двор».