

«Инициатива пояса и пути»: Польша, транзит, выход на европейские пути и политика



Ю. А. Щербанин,
д. э. н., профессор,
зав. лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, зав. кафедрой нефтегазотрейдинга и логистики Российского государственного университета нефти и газа (НИУ) им. И. М. Губкина

Предлагаемая статья — это результат завершения исследования вопросов, связанных с развитием международного железнодорожного сообщения в рамках китайской «Инициативы пояса и пути» (ИПП), известной ранее как «Один пояс, один путь», «Новый шелковый путь», «Великий шелковый путь», «Экономический пояс шелкового пути», «Морской Шелковый путь XXI века».

Учитывая отдельные аспекты «большой политики», сопровождающие ИПП сегодня, необходимо понимание условий взаимодействия китайско-казахстано-российско-белорусско-польского железнодорожного транспорта, особенно на белорусско-польских пограничных переходах. Для составления прогнозов о том, где скорость и интенсивность грузового транспортного потока будет падать, возможно ли его ускорение в условиях наращивания объемов перевозок и определения параметров этого роста определим и проанализируем т. н. узкие места. При этом будем

учитывать политическую составляющую, которая в транспортных исследованиях не является (традиционно!) доминирующим фактором.

Транзит представляет собой непростой сегмент деятельности. Кроме внутригосударственных факторов появляются новые риски, вызванные не только экономическими причинами, но и политическими, экологическими, технически не обоснованными решениями. Примеров в области транспорта достаточно: газопроводы, автомобильный и железнодорожный транзит через Украину, санкции против российских портов в Крыму, ограничения на поле-



Рис 1. Транссибирский транспортный коридор: Китай–ЕС [2]

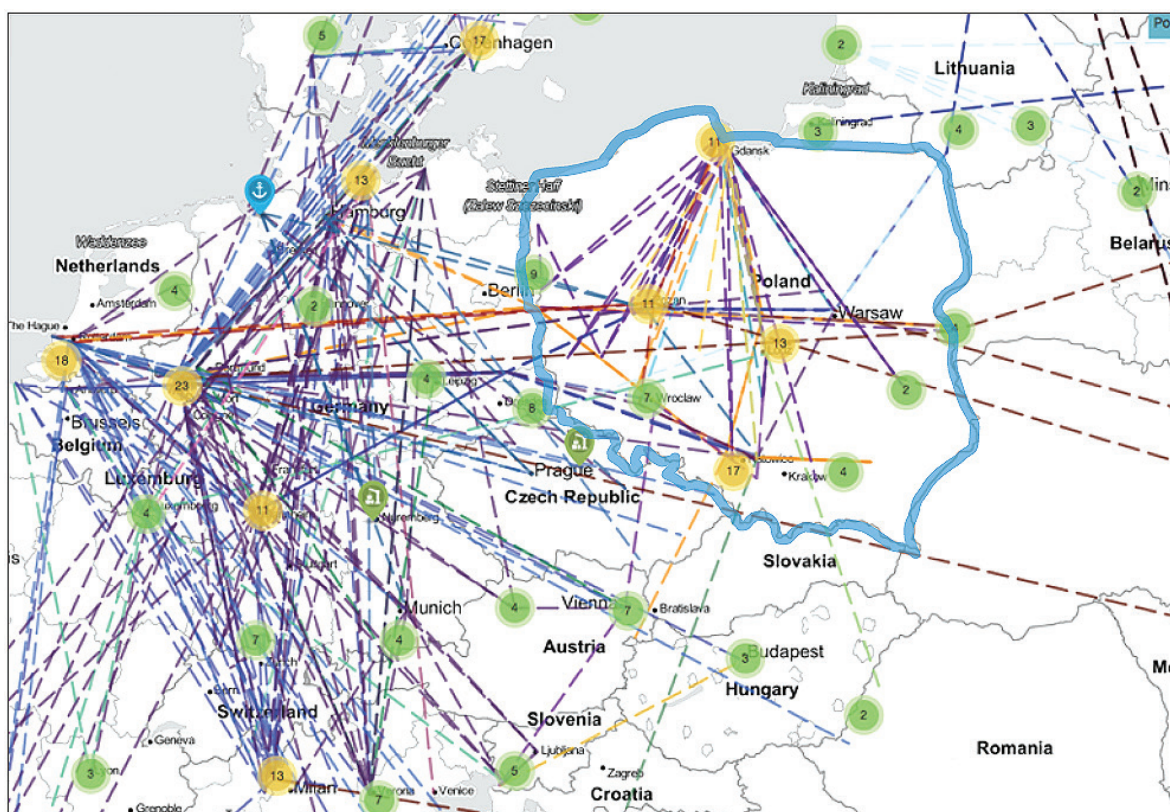


Рис. 2. Направления грузовых интермодальных перевозок в Европе (с выделением маршрутов по территории Польши) в 2018 г. [3]

ты российских гражданских самолетов в небе Украины и т. д. Прежде чем рассматривать любой транзитный проект, необходимо корректно просчитать риски, провести моделирование и другие исследовательские операции. Одно из необходимых условий развития транзита состоит в «утряске» неизбежных вопросов с партнерами. Необходимо детальное изучение экономики, транспорта, инвестиционной деятельности стран-транзитеров, стран — потребителей вывозимой/ввозимой продукции и т. д.

Инициативу «Великий шелковый путь», выдвинутую КНР в сентябре-октябре 2013 г., сейчас называют ИПП. Конечно, ИПП нацелена на достижение Китаем собственных целей, о чем свидетельствуют исследования российских китаеведов: «... Претворение в жизнь инициативы призвано способствовать ключевой цели воплощения «китайской мечты» о великом возрождении китайской нации, которая в свою очередь должна служить реализации так называемых двух «целей столетия»: к столетию КПК в 2021 г. завершить строительство общества средней зажиточности (сяокан), а в середине века к столетию образования КНР в 2049 г. — построить «богатое, сильное, демократическое, цивилизованное и гармоничное модернизированное социалистическое государство» [1]. На стремление Пекина

расширить свое влияние на другие регионы мира обратили внимание во многих странах, поэтому Китаю пришлось поработать над тем, чтобы ИПП воспринималась без излишних отрицательных эмоций. Например, отмечается, что в перечне четырех сухопутных евроазиатских транспортных коридоров, утвержденных еще на II Международной евроазиатской конференции по транспорту (С.-Петербург, 2000 г.), китайские маршруты были включены в качестве дополняющих Транссиб и Южный коридор (на Иран, Турцию и Южную Европу) (рис. 1).

В России инициативу Китая восприняли положительно, но, к сожалению, отдельные эксперты стали публиковать показатели по грузоперевозкам, не обоснованные расчетами, прогнозами или данными работающих моделей¹.

Отметим, что Евросоюз (ЕС) серьезно относится к рассматриваемому проекту, хотя его позиция была сформулирована не сразу. Судя по всему, ЕС постарается подстраивать основные позиции ИПП по транспортному сегменту к собственным планам, не нарушая принятых ранее

решений, максимально вписывая интересы Китая как крупнейшего торгового партнера в интересы стран-членов, т. е. максимально загружая транспортную инфраструктуру и развивая ее технологически и технически (рис. 2).

Сейчас китайская инициатива позиционируется как проект, направленный на упрочение экономической взаимосвязи и взаимодополняемости стран Евразии, а не только как транспортный проект [4]. Транспортные связи продолжают развиваться, идет поиск путей для наращивания объемов перевозимых сухопутным транспортом грузов. Железнодорожный и автомобильный транспорт не смогут конкурировать с морским по объемам грузов, но должны найти свою нишу по номенклатуре с учетом таких показателей, как стоимость и время доставки, возможность отслеживания грузов в пути, их сохранность, риски и т. д.

Транзит и транспортная политика

Польша — страна, на которую выходит железнодорожный маршрут в (из) Китай (через восточносибирские и дальневосточные погранпереходы Гродеково — Суйфэнхэ, Махалино — Хуньчунь, Наушки — Сухэ-Батор, Забайкальск — Маньчжурия и через казахстанские погранпереходы Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Хоргос). Этим определяется

¹ К слову, еще в материалах Первой международной евроазиатской конференции по транспорту (С.-Петербург, 1998 г.) были сделаны заявления о том, что к 2010 г. транзит контейнеров по Транссибу в евроазиатском сообщении достигнет 500 тыс. ДФЭ, а в питерском порту перевалка контейнеров может превысить 5 млн ед.

важность уровня развития транспортной инфраструктуры, пропускных и провозных возможностей польских железных дорог и влияния политических факторов.

В феврале 2019 г. генеральный директорат по региональной и городской политике Европейской комиссии опубликовал доклад «Анализ потенциала развития рынка железнодорожных контейнерных перевозок в Польше» [5], в котором представлена реальная и выверенная картина (рис 3). Пожалуй, впервые в аналитическом материале по международным контейнерным перевозкам затронуты политические вопросы. Они представлены в самом начале исследования, в рамках PESTEL-анализа (политические, экономические, социальные и культурные, технологические, правовые факторы и факторы, отражающие окружающую среду).

Политические и экономические факторы

Как следует из результатов проведенного анализа, наибольшее влияние на железнодорожные контейнерные перевозки будут оказывать политические и экономические факторы. Российским экономическим операторам следует обратить на это пристальное внимание и во избежание убытков анализировать политическую обстановку перед принятием решений.

Рассмотрим восемь положений, прямо или косвенно касающихся России:

- польско-российские политические отношения не ведут к развитию торговли и грузового транзита через Польшу;
- политические конфликты между странами влияют на торговые отношения и цены на товары;
- рост национализма в мировой политике;
- усиление влияния геополитических и геоэкономических концептов: ИПП и польско-хорватской инициативы «Три моря», соединяющей Адриатическое, Балтийское и Черное моря;
- возрастание значения двусторонних партнерских отношений, включающих стратегию ЕС по взаимодействию Европы и Азии, «Платформу связи ЕС и Китая», группу 16+1 и экономические связи между Китаем и восточноевропейскими странами;
- глобальные риски: растет поляризация общества, возникают новые межгосударственные конфликты, отказ национальных, региональных и глобальных правительств от соблюдения

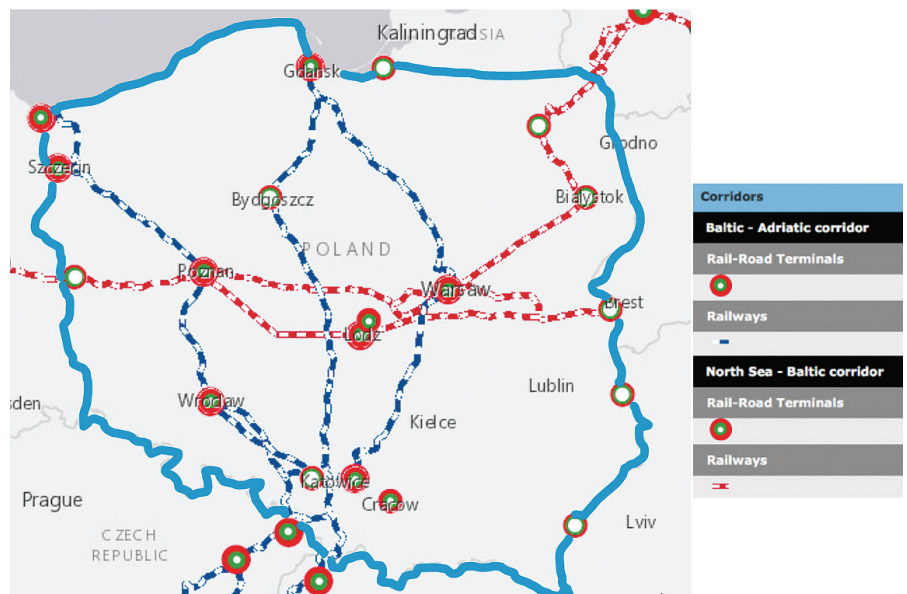


Рис. 3. Железнодорожные транспортные коридоры на территории Польши:

■ – Северное море – Балтика с ответвлением на Брест; ■ – Балтийское море – Адриатика [6]

международного права; коррупция, политические тупики и т. д.;

- центральная географическая позиция Германии, ее геоэкономический потенциал определяют место и роль в качестве европейской транзитной страны.
- фактор, связанный с Брекситом;

При определенных обстоятельствах указанные политические факторы могут оказать значительное влияние на ситуацию в отношении нашей страны. Могут возникнуть причины, препятствующие транзиту, грузоперевозкам, т. е. у российских перевозчиков могут появиться проблемы с западными выходами.

Распределение и прогноз транзитных грузопотоков

Рассмотрим распределение объемов перевозки грузов, в контейнерах и неконтейнеризуемых, КНР-ЕС-28 между морским и железнодорожным транспортом (приведены средние значения показателей за 2015 и 2017 г.). Из КНР в страны ЕС: морские перевозки — 97 и 92 %², железнодорожные — 1,0 и 1,4 %; из стран ЕС в КНР: морские перевозки — 97,7 и 96,0 %, железнодорожные — 0,8 и 1,0 %. Таким образом, доля железнодорожных перевозок по тоннажу остается невысокой, хотя число перевозимых контейнеров растет.

С 2011 по 2018 г. контейнерные перевозки по железной дороге из Китая в страны Европы выросли с 2500 до 324 700 ДФЭ (TEU). Контейнерные поезда связывают

50 городов Китая и 40 городов Европы.

В 2018 г. объем перевезенных по железной дороге грузов из КНР в ЕС составил 816 тыс. т (как указывалось раньше, 1,4 % от общего объема) стоимостью 8,9 млрд евро (2,5 % от общего экспорта КНР в ЕС); из ЕС в КНР — 562 тыс. т (1 %) стоимостью шесть миллиардов евро (3,2 %). Отметим, что авиатранспортом из КНР в ЕС было перевезено 1283 тыс. т грузов (2,2 %) стоимостью 92,9 млрд евро (26,1 %), а из ЕС в КНР — 899 тыс. т (1,6 %) стоимостью 63 млрд евро (33,6 %).

Примерно 88 % всех грузов по тоннажу, проходящих через польско-белорусскую границу, направляются в западном направлении (рис. 4). Контейнерные перевозки грузов более сбалансированы — число поездов из Китая на ЕС только на 5 % превышает число составов, следующих в обратном направлении. Почти 95 % грузопотока проходит через Брест-Малашевичи-Тересполь. В связи с задержками на погранпереходе Малашевичи в 2017 г. операторы подвижного состава и экспедиторы стали искать альтернативные пути пересечения границы. В 2018 г. 59 железнодорожных составов (на 55 составов больше, чем в 2017 г.) пересекли погранпереход Брузги (Республика Беларусь (РБ), Гродненская область) — Кузница; два ушли на погранпереход Семянувка-Свислочь (РБ, Гродненская область), а 98 составов пересекли границу с Польшей через Калининград.

Рассмотрим некоторые положения двух прогнозных материалов по транзиту, подготовленных Международным союзом железных дорог (МСЖД)

² Снижение доли морских перевозок произошло вследствие увеличения авиаперевозок (интернет-заказы) и автоперевозок из КНР в Польшу.

и Комитетом по транспорту и туризму Европарламента (КТТЕП). После анализа МСЖД грузопотоков по 28 странам Европы (ЕС) и пяти странам Азии в документе [8] указывается, что к 2027 г. общий контейне- рооборот (перевозки морским, воздушным и железнодорожным транспортом) между указанными группами стран достигнет 25,6 млн ДФЭ. Если взять за точку отсчета 2016 г. (11,1 млн ДФЭ), то совокупный сред- негодовой темп роста с учетом сложных процентов должен составить 8 %. Баланс по объемам перевозки будет следующим: 59 % грузеных контейнеров в западном направлении, 41 % — в восточном. Согласно прогнозу МСЖД железнодорожным тран- спортом в 2027 г. может быть перевезено 636 тыс. ДФЭ, значительная часть которых будет «переброшена» с морского тран- спорта. Для перевозки в сутки потребует- ся 21 состав, грузеный 82 контейнерами каждый.

Евроазиатский транзит будет разви- ваться преимущественно через Россию, Казахстан и РБ. По железным дорогам этих стран должны проследовать 617 тыс. ДФЭ, а южным маршрутом через Иран, Тур- цию — примерно 19 тыс. ДФЭ. Доля же- лезнодорожных перевозок составит 2,5 %.

Надо сказать, что МСЖД просчитал и благоприятный сценарий развития перевозок, согласно которому в 2027 г. возможен уровень 742 тыс. ДФЭ. Он дости- жим лишь при условии увеличения объе- мов грузов, требующих быстрой доставки, предоставления стабильных субсидий на

китайской железной дороге, постоянных инвестиций в инфраструктуру, резкого роста фрахтовых ставок на океанские контейнеровозы. Предусмотрен и неблагоприятный сценарий, согласно которо- му в 2027 г. будет перевезено не более 437 тыс. ДФЭ. Такое положение возникнет в том случае, если не будут выполняться указанные условия.

Комитет по транспорту и туризму Европарламента при прогнозировании [9] предполагал, что с 2016 по 2040 г. торговля между странами Дальнего Востока и ЕС вырастет на 80 % (по 2,5 % ежегодно). Это означает, что общий контейне- рооборот возрастет до 40 млн ДФЭ, причем при- мерно три миллиона ДФЭ «переместятся» с морского и воздушного транспорта на сухопутный. Авторы прогноза использо- вали для расчетов собственную матема- тическую модель и в качестве исходных данных отбирали статистические пока- затели по различным товарным группам, выделяя тяготеющие к железнодорожно- му транспорту. Согласно расчетам, если стоимость перевозимых в контейнере грузов достигнет 85 тыс. евро/ДФЭ, то их перевозка по железной дороге окажется эффективнее, чем по морю. Из 40 млн ДФЭ, включающих грузеные контейне- ры и возвращаемые порожние, при ука- занной стоимости перевозки примерно 2,5 млн ДФЭ будут перевозиться по же- лезной дороге.

Относительно авиаперевозок опре- делено, что если стоимость груза, от-

правляемого воздушным транспортом, ниже 550 евро/кг, то его целесообразно «перебросить» на железнодорожный транспорт. Средняя стоимость одного килограмма грузов в европейских аэро- портах составляет 200 евро. Безусловно, если бы возможности железнодорожного транспорта в части инфраструктуры были на должном уровне, а временные потери на погранпереходах не столь велики, то значительная часть грузов могла бы «пе- ремещаться» в сторону железной дороги.

В исследовании отмечается, что при такой стоимости перевозок к 2040 г. при- мерно половина грузов (0,5 млн ДФЭ), перевозимых авиатранспортом, может быть «переброшена» на железную дорогу. Правда, длина состава должна составлять 750 м, тогда блок-поезд сможет перево- зить 100 ДФЭ.

Таким образом, могут появить- ся возможности дополнительно снять с морского и воздушного транспорта три миллиона ДФЭ. Их транспортировка по- требует 80 составов в одном направлении в сутки, или три состава в час.

В документе КТТЕП отмечается, что ЕС, продолжая конструктивный диалог и сотрудничество с КНР, должен четко уяснить суть ИПП и поддерживать ис- следования по вопросам соединяемости и специфики трансъевропейских тран- спортных сетей (ТЕТС) и коридоров ИПП. Подчеркивается, что не требуется «подде- лываний» ТЕТС к коридорам ИПП. Европа должна оставаться глобальным центром

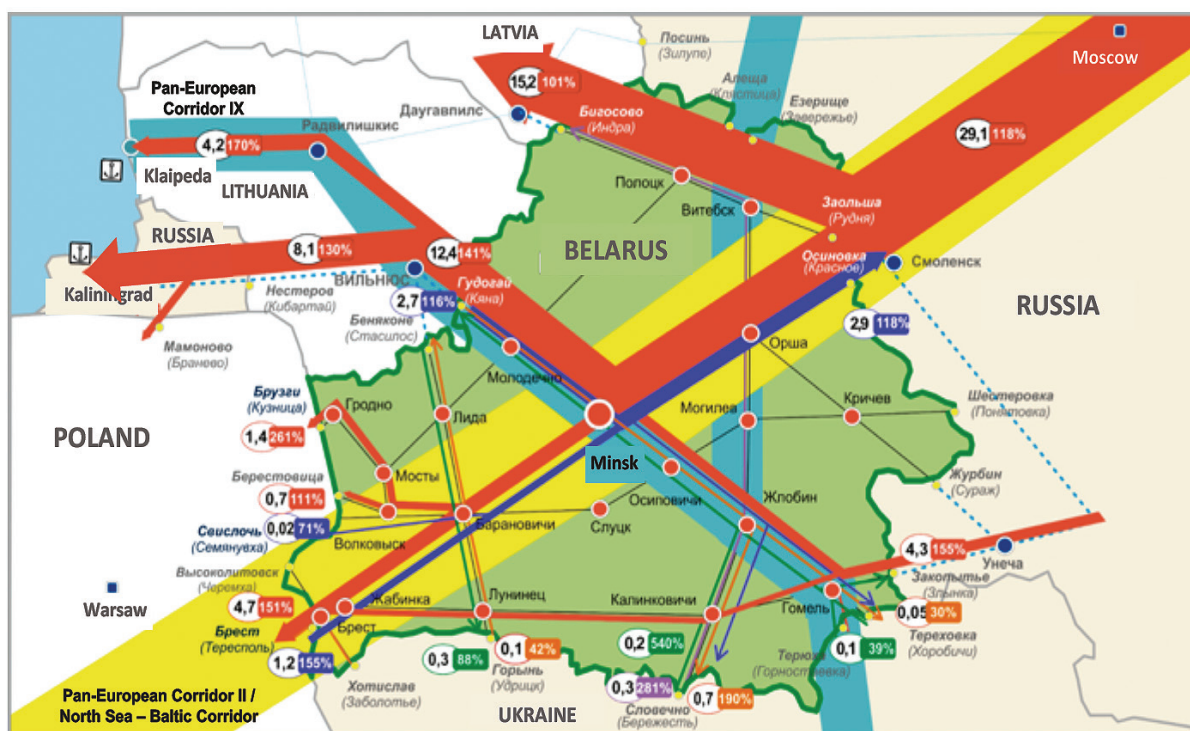


Рис. 4. Направления транзитных железнодорожных перевозок грузов через территорию Белоруссии в 2017 г. (млн.т) [7]

Основные технические параметры железнодорожной инфраструктуры между Тересполем и Брестом

Технические параметры	Тересполь – Брест Центральный				Тересполь – Брест Северный			
	29N PLK	2N БЧ	60S PLR	60S БЧ	453N PLK	453N БЧ	446S БЧ	446S БЧ
Техническая скорость, км/ч	40	40	40	40	30	30	30	30
Максимальная длина грузового/пассажирского состава, м	300/600		300/750		300/600		–/600	
Максимальная нагрузка на ось, т	22,55	22,55	21	21	22	22,55	22	22,55
Напряжение, кВ	3	3	–	–	–	–	–	–
Мощность железнодорожной линии, количество составов в сутки	23		28		30			

Источник: PKP PLK (2017)

стандартизации, институты ЕС должны способствовать созданию современных систем стандартизации по управлению железнодорожным движением. Не следует забывать, что железнодорожный транспорт получил крупное финансирование на период 2007–2020 гг.

Портовая индустрия Польши

Для дальнейших рассуждений нужно обратить внимание на развитие портовой индустрии Польши. Транспортная политика страны предусматривает достаточно мощное развитие балтийских портов. Поставлена задача увеличить их мощность, создать и поддерживать грузопотоки из Азии в страны Центральной Европы, не имеющие выхода к морю. Проект в значительной мере финансируется Брюсселем. Импортные товары из Азии доставляются в порты Роттердам, Антверпен, Гамбург и затем поступают в центр Европы по внутренним водным путям либо по железной дороге. Развитие портов Гданьск, Гдыня, Свиноустье в Польше, по мнению специалистов, позволит удобнее доставлять грузы до потребителя.

В 2017 г. крупнейшие польские порты Гданьск, Гдыня и Щецин–Свиноустье переработали 87,3 млн т грузов, из них 17,1 млн т – контейнерные (около 2,4 млн ДФЭ, 66 % перевалено в порту Гданьск). В 2018 г. эти порты перегрузили 2,8 млн ДФЭ, в том числе Гданьск – 1,9 млн ДФЭ, Гдыня – 803,9 тыс. ДФЭ, Свиноустье – 94 тыс. ДФЭ. Почти 71 % грузов по отправлению и приему – европейские (в основном это Германия, Россия, Бельгия, Литва и Великобритания), 29 % – грузы из Азии (главным образом из Китая и Малайзии). Основная номенклатура – нефть, СПГ и СУГ – 26 %, кокс и нефтепродукты – 11 %, руда и другие полезные ископаемые – 10 %, прочие грузы – 28 %. Примерно 15 % грузов транзитные, причем 60 % из них – контейнеры. Объемы грузов, перегружаемых в портах Польши на морские суда, из России составляют

1,3 млн т, из Чехии – 0,5 млн т. Объемы грузов, перегружаемых с морских судов на сухопутный транспорт, следующие: на Чехию – 1,2 млн т; на Словакию – 0,6; на Германию – 0,5 млн т.

Порт Гданьск начал активно развиваться в 2007 г. Были выполнены масштабные работы по дноуглублению, сейчас глубина у причалов составляет 17 м, что позволяет принимать и обрабатывать океанские контейнеровозы с Дальнего Востока. В 2018 г. глубоководный контейнерный терминал (DCT) этого порта обработал 1,9 млн ДФЭ, на 21 % больше, чем в 2017 г. Порт заявляет о возможности захода и обработки судов группы компаний 2М Альянс вместимостью 20 500 ДФЭ, работающих на линии Южная Корея – КНР – порт Гданьск, и судов группы ОКЕАН Альянс вместимостью 21 500 ДФЭ линии КНР – порт Гданьск.

С пуском еще одного терминала в Гданьске (Т2) перевалочная мощность возросла вдвое и на январь 2019 г. составила 3,25 млн ДФЭ в год. Инвестиции в порт Гданьск продолжают, особенно в развитие портовых и припортовых железнодорожных путей. Решаются задачи строительства путей для приема железнодорожных составов длиной 750 м и увеличения числа припортовых путей с четырех до шести. В результате протяженность портовых путей вырастет на 80 % и составит 4,5 км.

Грузы, прибывающие на DCT-терминал, вывозятся польским и зарубежным потребителям, 35 % всего объема отправляются по железной дороге. Польские транспортники поставили серьезную задачу – выйти на объемы до 8,7 млн ДФЭ в год суммарно в портах Гданьск, Гдыня и Свиноустье к 2028 г. и переправлять транзитные контейнеры потребителям Польши, Венгрии, Чехии, Словакии, Восточной Германии, Западной Белоруссии, Западной и Юго-Западной Украины. Прорабатывается технология доставки грузов

в рамках периметра Гданьск – Ганновер, Будапешт, Полоцк железнодорожными составами (преимущественно по строгим маршрутам, блок-контейнерными поездами по строгому расписанию) с возвратом груженых платформ в порт через 72 ч.

В 2017 г. DCT-терминал обслуживал 100–120 составов в неделю главным образом по направлениям внутри страны (Познань, Варшава, Кутно, Славков и др.). До 2020 г. закончатся работы по расширению железнодорожных подходов к порту Гданьск по четырем направлениям, а также по электрификации путей к порту. Кроме того, выполняются работы по усилению полотна с тем, чтобы можно было бы увеличить нагрузку на ось до 25 т.

Железнодорожные контейнерные перевозки

Остановимся на железнодорожных контейнерных перевозках по территории некоторых стран ЕС тех грузов, которые прибывают из (отправляются в) указанных стран Азии. Польша стремится принимать в своих балтийских портах азиатские грузы. В случае успешного решения этой задачи грузопотоки будут частично перенаправлены от портов Северного моря на Балтику. Изменится направление грузопотоков на Венгрию, Чехию, Словакию, Австрию: грузы, ранее отправлявшиеся туда из портов Северного моря, повезут по железной дороге через польские порты (рис. 5). Решение этой задачи потребует серьезных инвестиционных средств, которые, видимо будет выделять Брюссель. Вряд ли в этой связи инвестиции «в плечо» Варшава–Малашевиче будут доминирующими.

Основное внимание в политике продвижения контейнерных перевозок из Китая в страны ЕС сосредоточено на маршрутах, проходящих по РБ и Прибалтике, вариант с Украиной (три погранперехода – на Польшу, Венгрию и Румынию – и один через Молдавию на Румынию –

Болгарию) пока не рассматривается по понятным причинам. Для доставки китайских грузов на Балканы и Адриатику сухопутные маршруты не пригодны. Отсюда инициатива Польши «Три моря».

Отметим, что при доставке грузов с Дальнего Востока продолжительность перевозки судами до Балканских и Адриатических портов короче на неделю, чем до портов Северного моря.

Инфраструктура и погранпереходы

Инфраструктура на польской стороне погранперехода Тересполь–Малашевиче/Брест включает следующие объекты:

- шесть путей с шириной колеи 1435 мм, используемых для операций с пассажирскими составами;
- два пути с шириной колеи 1520 мм, используемых для грузовых составов;
- два однопутных моста;
- одна ветка с шириной колеи 1520 мм, соединяющая со станцией Кобыляны-товарная через линию 60 (19 путей с колеей 1520 мм), управляет компания «Карготур»;
- двухпутевая линия с шириной колеи 1435 мм, соединяющая через линию 2 со станцией Малашевичи, управляет компанией «ПКП ПЛК».

Грузовой комплекс станции Малашевичи, самый крупный в восточной части Польши, включает 18 грузовых терминалов для перевалки грузов, следующих в западном направлении, включая парк Кобыляны. Объекты инфраструктуры способны обрабатывать 14 пар грузовых составов в сутки, но обрабатывается до 12 пар поездов. По мнению грузовладельцев, грузоотправителей, экспедиторов недоиспользование имеющихся мощностей на погранпереходе (на польской стороне) Тересполь–Малашевиче связано со следующим:

- один путь с колеей 1520 мм на участке Тересполь — парк Кобыляны позволяет одновременно обслуживать только два состава, следующих в западном направлении;
- Кобыляны могут принимать только составы длиной 300 м, что сказывается на времени обработки более длинных составов;
- в отсутствие свободных путей между станциями Малашевиче–Полудневых операторы отправляют составы на станции Хотылова и др.;
- кольцевые линии у терминалов не оборудованы современными сигнальными устройствами, обрабатывать одновременно пару поездов нельзя;

• терминалы принадлежат разным собственникам и управляются независимо друг от друга, т. е. на терминал есть только один путь; группировать составы не представляется возможным и частую переваливается лишь несколько вагонов в сутки; составы с контейнерами нередко простаивают на границе от четырех до шести суток; вследствие задержки на указанном погранпереходе грузы из Китая в страны ЕС поступают потребителю на 20-е сутки, часто и на 25-й день, получается, что скоростная железнодорожная доставка упирается в «инфраструктурные простои»;

• мост через р. Буг имеет так называемые инфраструктурные ограничения и требует модернизации.

План ПКП ПЛК по модернизации Тересполь–Малашевиче предусматривает:

- модернизацию станций Тересполь, Малашевиче и Бяла-Подляска в 2020 г. (примерно 140 млн долл.);
- расширение станции Кобыляны к 2023 г. (57 млн долл.);
- строительство двухпутевого моста через р. Буг на перегоне Тересполь–Брест (35 млн долл.);
- расширение преимущественно пассажирской инфраструктуры (порядка 250 млн долл.).

По мнению польских специалистов, после завершения работ по указанному плану пропускная способность погранперехода увеличится до 55 составов в сутки по обоим колеям. Ожидается, что расширение станции Брест Северный позволит пропускать до 1380 ДФЭ в сутки. Однако для увеличения пропускной способности погранперехода потребуются решение не только технических задач, но и организационных. Основные технические задачи — повышение пропускных способностей железнодорожных путей, снижение числа участков с ограничениями скорости или нагрузки на ось, увеличение длины состава, оптимизация числа выходных контуров, системы сигнализации, количество пассажирских и грузовых поездов различных категорий и т. д.

Помимо положения на погранпереходе Малашевиче–Брест вкратце отметим некоторые сходные позиции по другим погранпереходам в части, касающейся железных дорог:

- Бранево (граница с РФ, Калининградская область) — недостаточная протяженность колеи 1435 мм и 1520 мм для осуществления перегрузочных операций;
- Халупки (граница с Чехией) — слиш-

ком много поездов для условий данного погранперехода, опоздания и задержки;

• Зебжидовице (граница с Чехией) — нехватка станционных путей для обслуживания пересекающих границу поездов;

• Гданьск — порт Полночны — затруднен доступ к станции вследствие недостаточного количества припортовых путей при интенсивном движении в направлении к контейнерному терминалу DCT;

• Гданьск — Заспа Товарова — недостаточно развиты подходы для маневровых и магистральных локомотивов к составам;

• порт Гдыня — нехватка портовых подъездных путей.

В части, касающейся возможностей польских железных дорог по активному развитию грузовых перевозок, сошлемся на Доклад об операциях на рынке железнодорожных перевозок в 2017 г., опубликованный Бюро железнодорожного транспорта. Указывается, что протяженность железных дорог в стране составляет 19 291 км из которых 11 864 км пути электрифицированы, включая 14 км широкой колеи. Протяженность «двухпутки» составляет 8740 км, 90 % этих путей электрифицировано. 10 551 км «однопутки» серьезно влияют на работу железной дороги. В результате 25,5 % путей позволяют составам развивать скорость менее 60 км/ч, а 15,7 % путей — до 80 км/ч. Почти 25 % путей (по протяженности) допускают нагрузку на ось не более 20 т.

Значение «Инициативы пояса и пути» для Китая и ее поддержка РФ, Казахстаном и Россией

Выдвинутая Китаем в сентябре 2013 г. «Инициатива пояса и пути» была не единственным крупным межрегиональным проектом. В октябре 2013 г. появилась южнокорейская инициатива, которую называли «Евразийский транспортно-энергетический коридор», позже проект исчез из повестки дня. Если две ведущие страны Азии независимо друг от друга выдвигают инициативы, направленные на расширение и интенсификацию транспортно-логистических связей двух континентов, сотрудничества в области энергетики, это свидетельствует о насущной потребности совместно решать транспортно-энергетические проблемы. Южная Корея в качестве первой задачи своего проекта видела восстановление железнодорожного сообщения между КНДР и Южной Кореей и создание же-

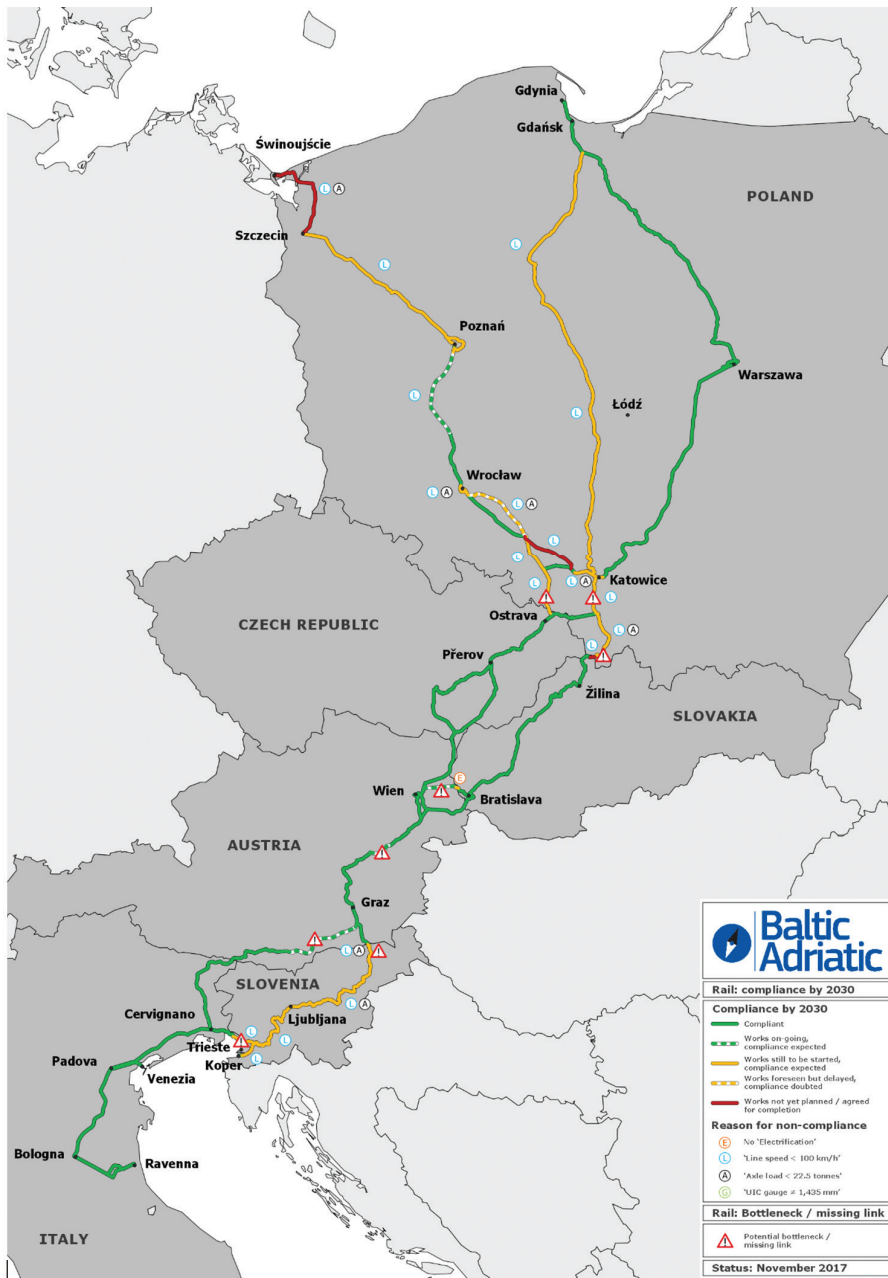


Рис. 5. Проект «Балтика-Адриатика» [10]

лезнодорожного транспортного моста Сеул-Лондон через Россию, РБ, Польшу, Германию с ответвлениями на Казахстан, Украину, Прибалтику.

Россия, Казахстан и РБ практически сразу оценили роль и место ИПП и выразили свою поддержку. Отметим, что Казахстан раньше приступил к расширению погранпереходов, строительству автодороги «Западный Китай — Западная Европа». В конце 90-х годов в КНР стали разрабатывать планы развития Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) у границы с Казахстаном. Предусматривалось мощное развитие региона и производство продукции на экспорт. Для того чтобы не везти экспортную продукцию в китайские дальневосточные порты,

планировалось организовать ее вывоз по железной дороге в Европу через Казахстан, Россию и РБ, интегрировать и грузопотоки соседних с СУАР регионов. Тогда было принято решение о субсидировании тарифов на перевозку грузов в сообщении с Европой. Таким образом, о грузовой базе для перевозки продукции в Европу КНР озаботилась задолго до 2013 г.

Настороженность европейских стран

На первых порах в Европе отношение к ИПП было настороженным, эксперты говорили о начале «мировой экспансии Китая». Сейчас складывается впечатление, что ЕС будет сотрудничать с Китаем в рамках ИПП, но пока Брюссель стремится

ся придать своей позиции более четкий формат.

Подчеркнем, российским транспортникам необходимо внимательно отслеживать развитие отношений между ЕС и КНР. От этого зависит роль России на евроазиатском пространстве, ее экономическая выгода по мере развития транспортно-логистических связей, укрепление позиций нашей страны в отношениях с ЕС и КНР. Из других стран — партнеров России по ИПП определили свои роли Казахстан и РБ.

Из анализа развития железнодорожного транспорта в Польше и ЕС следует, что Брюссель будет «выжимать» максимально возможный КПД из проекта ИПП. Как известно, много лет муссируется идея строительства железнодорожной магистрали «Рэйл Балтика» (Rail Baltic, RB) с шириной колеи 1435 мм, которая должна соединить прибалтийские страны с Большой Европой. До 2017–2018 гг. прибалтийская инициатива не находила особой поддержки, высказывались сомнения, возникали вопросы. Если убрать колею 1520 мм, то прибалтийским портам следует забыть про российские грузы, если оставить обе колеи, то как содержать две железнодорожные системы? Если в ЕС до сих пор не создано единое железнодорожное пространство, то во сколько это обойдется не самым богатым прибалтийским государствам?

В прошлом году RB-проект обрел второе дыхание. В Прибалтике будут функционировать обе системы, а на условном перекрестке колеи 1520 мм и 1435 мм будут созданы перегрузочные мощности. В кулуарах некоторых международных транспортных конференций говорилось о том, что на «перекрестках» предусмотрена перегрузка китайских контейнеров. Это будет организовано вне погранперехода, и скорость доставки грузов в Европу возрастет.

Возможный сценарий развития

Какие аргументы свидетельствуют в пользу такого сценария? В ЕС постепенно началось осуществление проекта по развитию железнодорожного транспортного коридора «Северное море — Балтика»³. Маршрут пролегает параллельно морской акватории [11], что позволит соединять морские порты стран ЕС. Этот коридор и будет соединен с RB.

³ Документ — «3-й Рабочий план Координатора» не является (пока) официальным, носит характер рабочего документа, подготовленного для ЕК.

Известно, что военные власти любой страны внимательно относятся к тому, насколько легко потенциальный неприятель может попасть на их территорию. Зачем же широко открывать «ворота» в континентальную Европу? Более удачное решение — отодвинуть «ворота» подальше, но сохранить и развить выгоды от сотрудничества. В 2017 г., например, тендер был выигран для модернизации ветки E 75 RAIL BALTIC line: Sadowne-Czyżew в рамках коридора «Северное море — Балтика» [12]. Проект продления колеи 1520 мм, известный как Кошице–Вена, приостановлен в связи с событиями в Донбассе [12].

Приведем заключение, сделанное на основании материалов [5] общеэкономического характера. В период с 2018 по 2028 г. среднегодовой рост торговли грузами в контейнерах в мире будет составлять 4,6 %. Четыре ведущие страны ЕС, экспортирующие и импортирующие контейнеры (Германия, Италия, Нидерланды и Испания), входят в мировую двадцатку и опережают страны Восточной Азии. Согласно прогнозам с 2019 по 2023 г. контейнерооборот ведущих мировых морских портов ежегодно будет расти на 5,5 % и к концу 2023 г. достигнет значения в один миллиард ДФЭ. Контейнерооборот польских портов в 2028 г. превысит шесть миллионов ДФЭ.

В 2017 г. общий контейнерооборот двух самых мощных портов мира (Шанхай и Сингапура) выше, чем 15 крупнейших портов Европы. Ведущие северные порты Европы переваливают в два раза больше, чем южные. Три ведущих европейских порта (Роттердам, Антверпен и Гамбург) намного опередили остальные. Железнодорожные перевозки, включая трансконтинентальные, играют значительную роль для этих портов в части конкурентоспособности. Доля железнодорожного транспорта для перевозки контейнеров в (из) порты Польши в 2017 г. для Гданьска составляла 35 %, для Гдыни — 26 %, в то время как для Гамбурга определено значение 41 %, для порта Копер — 53 %.

Так называемый Северный евроазиатский транспортный коридор (КНР — Казахстан, Россия, РБ, Польша) представляет собой наиболее быстрый и надежный железнодорожный маршрут для перевозки контейнеров между Азией и Европой. В 2018 г. объем перевозок достиг значения 325 тыс. ДФЭ. В зависимости от сценариев развития к 2030 г.

объемы перевозок ожидаются на уровне 437 000–4 800 000 ДФЭ. На развитие перевозок определяющее влияние будут оказывать два фактора: субсидии, предоставляемые перевозчикам местными китайскими властями, и мощность инфраструктуры и погранпереходов, особенно между Польшей и РБ.

В период 2004–2018 гг. объемы грузовых железнодорожных перевозок в Польше выросли только на 14 %: с 52,3 до 59,6 млрд т-км. Транзитные перевозки в Польше не превышают 7 % от общего объема перевозок. Потенциал развития железнодорожных грузовых перевозок в Польше на предстоящие 10 лет (2019–2028 гг.) невелик и вряд ли превысит 65 млрд т-км.

В ближайшее время не прогнозируется существенного роста железнодорожных контейнерных перевозок. Темпы роста 14 %, отмеченные в 2004–2017 гг., вряд ли повторятся.

Значение показателя 1,2 млн ДФЭ относится к двум транспортным коридорам: Балтика–Адриатика и Северное море — Балтика. Если объем международных перевозок контейнерных грузов между Европой и Азией увеличится до уровня 650 тыс. ДФЭ, основные потоки пойдут по коридору Северное море — Балтика, по маршруту E20 (Варшава–Познань) при условии ликвидации «узких мест» на погранпереходе Тересполь–Малашевичи/Брест. Развитие международных контейнерных перевозок в рамках коридора Балтика–Адриатика зависит от модернизации и расширения подходов к портам Гданьск и Гдыня, открытия «сухого порта», что позволит осуществлять эффективную консолидацию и распыление грузов, ликвидировать «узкие места» на пересечении границы с Чехией и Словакией.

Р. С. Перед отправкой статьи в редакцию, ЕС объявил о продлении экономических санкций. Однако с 1 июля с. г. российские и международные транспортные компании (автомобильные и железнодорожные) могут перевозить товары, подпадающие под действия принятых властями РФ ответных ограничительных мер, транзитом через территорию России, при условии использования электронных навигационных пломб. ■

Литература

1. Киреева А. А. Инициатива пояса и пути: содержание, цели и значение. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/initsiativa-poyasa-i-puti>

soderzhanie-tseli-i-znachenie

2. Jakub Jakobowski, Konrad Poplawski, Marcin Kaczmarek. The Silk Road. The EU-China Rail Connections: Background, Actors, Interests. Center for Eastern Studies. Osrodek Studiów Wschodnich. — URL: https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/studies_72_silk-railroad_net.pdf
3. Analysis of the potential of the development of rail containertransport market in Poland. Final Report. Contract No 2018CE16BAT079. Written by: Jana Pieriegud. Directorate-General for Regional and Urban Policy. European Commission. Brussels. February 2019. P. 91.
4. Beifert, A., Shcherbanin, Y., Vinokurov E. (2018). Trans-Eurasian Land Transport Corridors: Assessment of Prospects and Barriers. IIASA. Laxenburg, June. — URL: <http://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/15271/13/1-TransEurasian%20Land%20Transport%20Corridors.pdf>
5. Analysis of the potential of the development of rail containertransport market in Poland. Final Report. Contract No 2018CE16BAT079. Written by: Jana Pieriegud. Directorate-General for Regional and Urban Policy. European Commission. Brussels. February 2019.
6. Там же. P. 70
7. Там же. P. 84.
8. Analysis of the potential of the development of rail containertransport market in Poland. Final Report. Contract No 2018CE16BAT079. Written by: Jana Pieriegud. Directorate-General for Regional and Urban Policy. European Commission. Brussels. February 2019.
9. European Parliament. Directorate-General for Internal Policies. Policy Department for Structural and Cohesion Policies. Transport and Tourism. Research for TRAN Committee: The new Silk Route — opportunities and challenges for EU transport. January 2018. — URL: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL_STU\(2018\)585907](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL_STU(2018)585907)
10. Kurt Bodewig. Third Work Plan of the European Coordinator. European Commission. February 2018.
11. North Sea-Baltic Core Network Corridor: 3rd Work Plan of the Coordinator. European Commission. April 2018. — URL: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
12. Report on Rail Transport Market Operations in 2017 by UTK. Office of Rail Transport. Warsaw 2018. — URL: www.utk.gov.pl