

Distr.: General
2 February 2015

Russian only

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**

**Группа экспертов по евро-азиатским
транспортным связям**

Двенадцатая сессия

Женева, 3–4 февраля 2015 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Определение потребностей и требований со стороны
производителей, грузоотправителей, торговых
компаний и экспедиционных агентств в области
транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС**

Сопоставительный анализ продолжительности и издержек железнодорожных и морских перевозок между Европой и Азией по выбранным маршрутам евро-азиатских транспортных связей

Представлено АО «ПЛАСКЕ»

Действуя в рамках подпункта iv) пункта с) подраздела А раздела II Плана работы и круга ведения Группы экспертов ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям (документ ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1), Акционерное общество «ПЛАСКЕ», учитывая собственный длительный опыт в транспортно-экспедиторской деятельности, приняло приглашение подготовить технический документ по стоимости и времени перевозок по избранным маршрутам ЕАТС в сравнении с морскими альтернативами.

Учитывая возможное использование данного документа в качестве базового материала для обсуждения на сессии Группы экспертов и возможного дальнейшего анализа, компания приняла решение обеспечить максимальную объективность предоставленной информации и использовать при подготовке документа исключительно открытые источники информации, доступные каждому желающему.

Цель исследования: оценка временных и денежных затрат на перевозку груза по трем железнодорожным маршрутам ЕАТС (№ 1, № 2 и № 7) а также морским путем из Китая, непосредственно из приморского региона (город и порт Шанхай), а также из удаленного от моря Пекина в Польшу (Варшава)*.

Источники информации:

открытые публикации официальных статистических данных государств-участников евро-азиатских транспортных связей и международных организаций (единая тарифная политика, международный транзитный тариф, транзитная политика стран СНГ и т.д.); публикации аналитических, статистических и практических данных в специализированных средствах массовой информации; веб-сайты государственных и частных компаний а также веб-ресурсы, созданные для обмена торговой информацией; коммерческие предложения различных предприятий транспортной отрасли; собственные данные, полученные практическим путем в ходе ежедневной деятельности по предоставлению транспортно-экспедиционных услуг**.

В качестве **объекта перевозки** выбран один 40-футовый контейнер с товаром «электродвигатели для бытовых швейных машин» (не требует дополнительных мер контроля), весом нетто 20 тонн, перевозимый контейнерным поездом, поэтому указанное в расчетах время доставки является наименьшим из возможных.

Следует отметить, что все приведенные далее данные, касающиеся стоимости перевозки грузов по избранным маршрутам, в каждом конкретном случае могут и должны быть предметом переговоров между грузоотправителями, перевозчиками и другими заинтересованными сторонами (как правило, это приводит к установлению приемлемой для этих сторон цене, которая может значительно отличаться от усредненных, индикативных цифр, полученных в ходе данного исследования).

Выбранные маршруты:

1.а) **Шанхай** – порт Шанхай – **море** – порт Гданьск – железная дорога – **Варшава**;

1.б) **Шанхай** – **железнодорожный маршрут ЕАТС № 7** (Китай – [Алашанкоу/ Достык] – Казахстан – [Сарыагаш/ Келес] – Узбекистан – [Бейнеу (Каракалпакия)/ Оазис] – Казахстан – [Аксарайская/ Ганюшкино] – Россия – [Гуково/ Красная Могила] – Украина – [Мостиска/ Пшемьшль] – Польша) – **Варшава**;

2.а) **Пекин** – железная дорога – порт Шанхай – **море** – порт Гданьск – железная дорога – **Варшава**;

2.б) **Пекин** – **железнодорожный маршрут ЕАТС № 7** (Китай – [Алашанкоу/ Достык] – Казахстан – [Сарыагаш/ Келес] – Узбекистан – [Бейнеу (Каракалпакия)/ Оазис] – Казахстан – [Аксарайская/ Ганюшкино] – Россия – [Гуково/ Красная Могила] – Украина – [Мостиска/ Пшемьшль] – Польша) – **Варшава**;

3.а) **Пекин** – железная дорога – порт Шанхай – **море** – порт Гданьск – железная дорога – **Варшава** (совпадает с маршрутом 2.а);

3.б) **Пекин - железнодорожный маршрут ЕАТС № 1** (Китай – [Манчжоули/ Забайкальск] – Россия (Транссибирская магистраль) – [Красное/ Осиновка] – Беларусь – [Брест/ Тересполь] – Польша) – **Варшава**;

4.а) **Пекин** – железная дорога – порт Шанхай – **море** – порт Гданьск – железная дорога – **Варшава** (совпадает с маршрутом 2.а);

4.б) **Пекин – железнодорожный маршрут ЕАТС № 2** (Китай – [Алашанкоу/ Достык] – Казахстан – [Петропавловск (Мамлютка)/ Петухово] – Россия – [Красное/ Осиновка] – Беларусь – [Брест/ Тересполь] – Польша) – **Варшава**.

Результаты исследования:

Маршрут 1.а:

Маршрут	Протяженность (км)	Издержки (долл. США) Коммерческое предложение	Издержки (долл. США) Источник - интернет	Время (час)
СПВ /портовые издержки в порту Шанхай	-	100	100	-
Прочие издержки в порту Шанхай	-	150	150	-
Порт Шанхай – порт Гданьск (морем)	20486	2189	2350	981
СПВ /портовые издержки в порту Гданьск	-	165,5	165,5	-
Прочие издержки в порту Гданьск	-	250	250	-
Порт Гданьск – ст. Варшава (по железной дороге)	373	445	445	14,5
Затраты на выгрузку на станции Варшава	-	35	35	-
Прочие издержки на станции Варшава	-	45	45	-
ВСЕГО	20859	3379,5	3540,5	995,5

Маршрут 1.b:

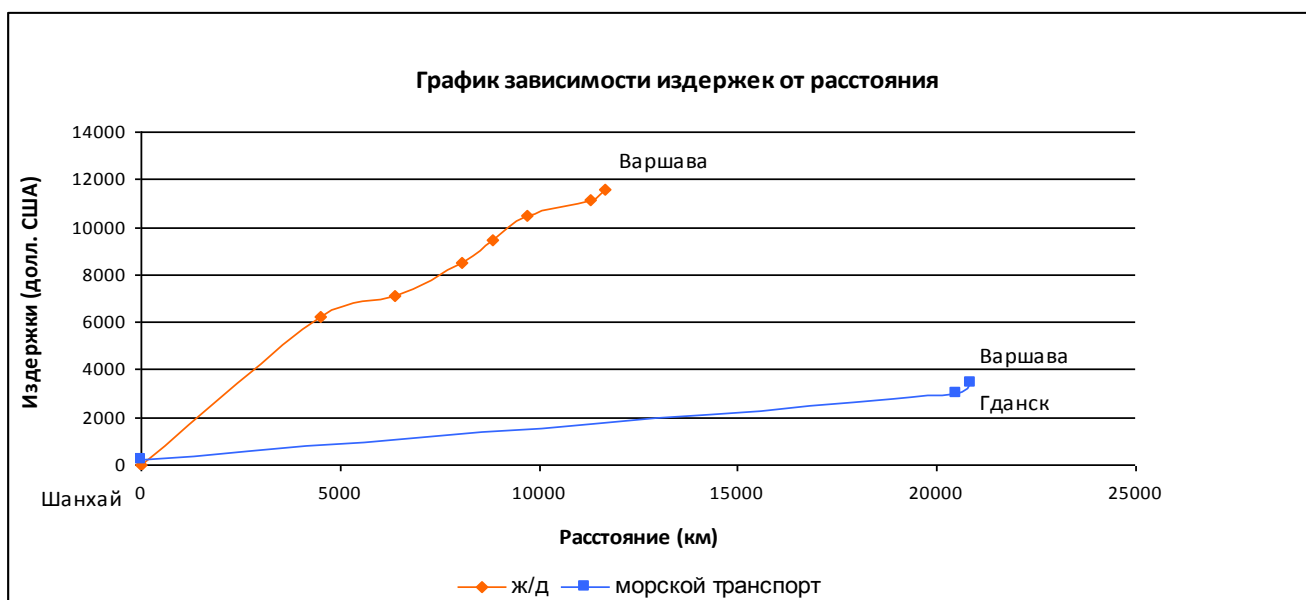
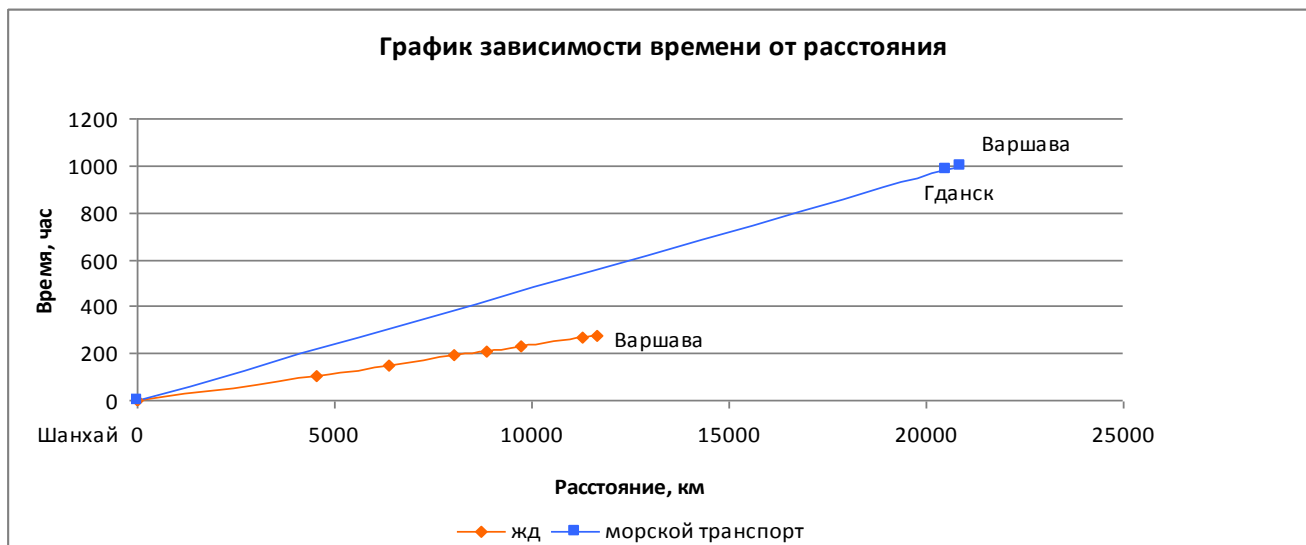
Маршрут	Протяженность (км)	Издержки (долл. США) ЕТТ, ТП СНГ	Время (час)
Затраты на погрузку на станции Шанхай	-	25	-
Прочие издержки на станции Шанхай	-	30	-
Китай (по железной дороге) Шанхай Цзюнь-гунлу – Алашанькоу	4529	6247	114
Казахстан (по железной дороге) Достык – Сары-Агач	1831	910	50
Узбекистан (по железной дороге) Келес – Каракалпакия	1686	1399	46,5
Казахстан (по железной дороге) Оазис – Дины Нурпеисовой	796	982	25
Российская Федерация (по железной дороге) Кигаш – Гуково	862	988	27
Украина (по железной дороге) Красная Могила – Мостиска II	1576	718	43
Польша (по железной дороге) Пшемысль – Варшава	380	445	9
Затраты на выгрузку на станции Варшава	-	35	-
Прочие издержки на станции Варшава	-	45	-
ВСЕГО	11660	11824	314,5

Ремарка: железнодорожные перевозки между Китаем и Польшей через страны Центральной Азии будут конкурентоспособными при перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов (средняя скорость 1000 км/сутки). Разница в сроках доставки в пользу железных дорог в таком случае составляет 28 суток.

В обычных условиях это время, скорее всего, будет потеряно из-за простоев маршрутного поезда на пограничных пунктах пропуска.

Стоимостная разница здесь является наибольшей из всех рассмотренных в исследовании сценариев: железнодорожный транспорт обходится дороже морского на 8 444,5 долл. США.

Железная дорога пересекает территорию 7 стран (территорию Казахстана – дважды), а общая протяженность пути по ней составляет 11 653 км – больше, чем от Китая до Германии.



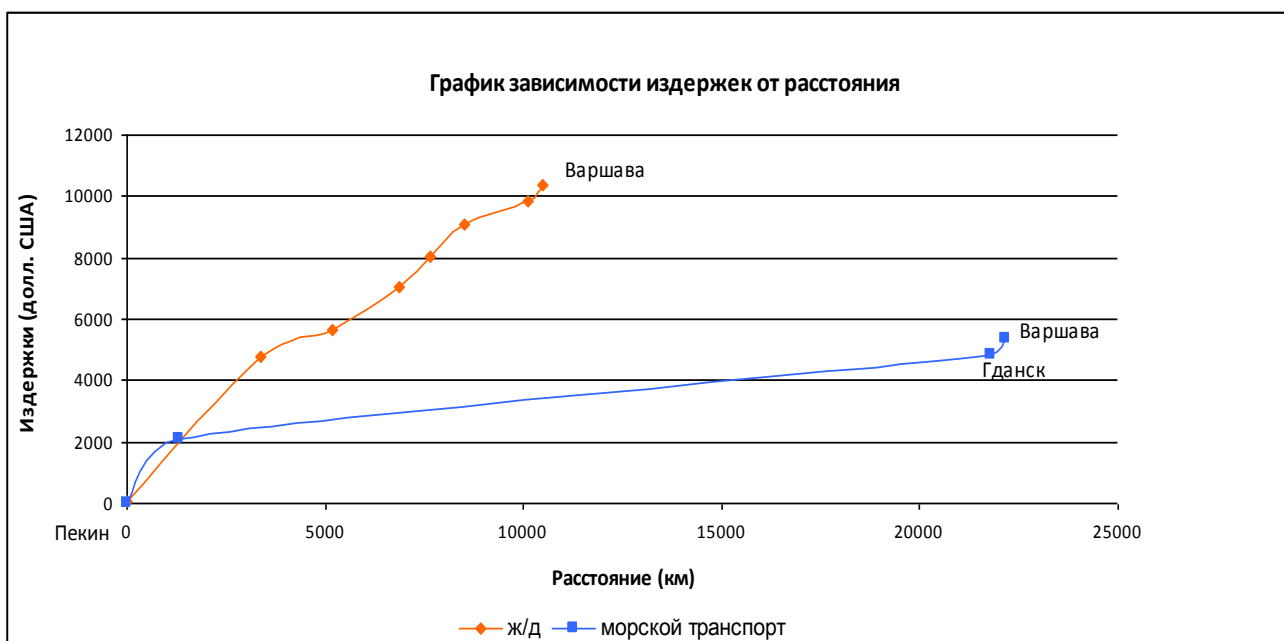
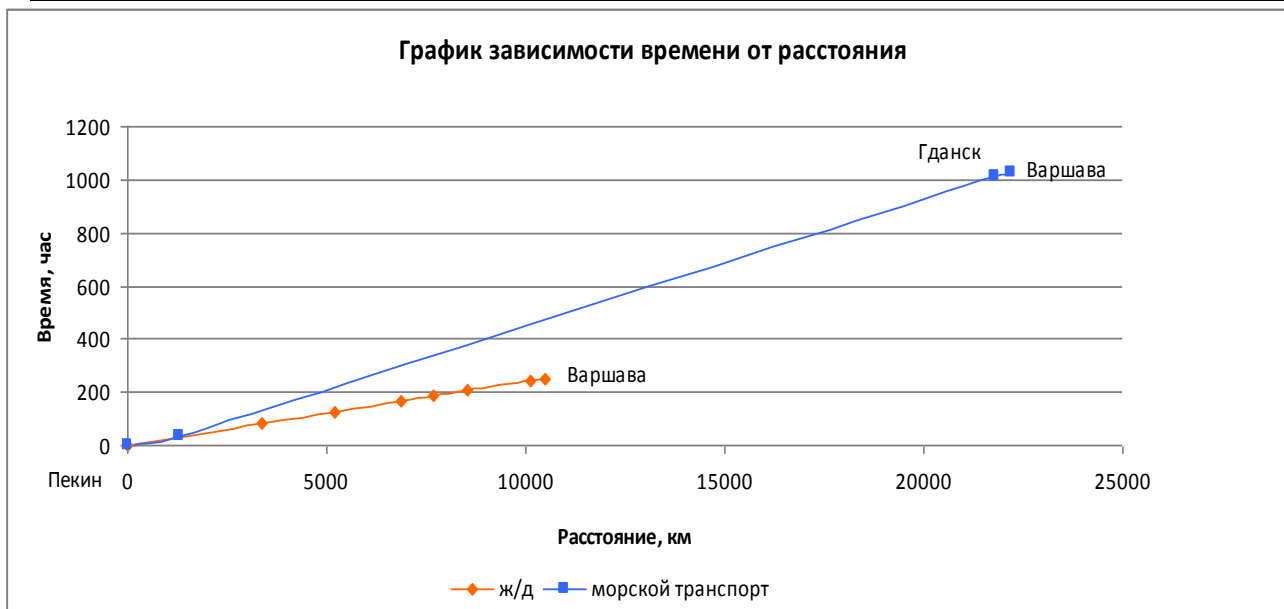
Маршрут 2.а:

Маршрут	Протяженность (км)	Издержки (долл. США) Коммерческое предложение	Издержки (долл. США) Источник - интернет	Время (час)
Пекин – порт Шанхай (по железной дороге)	1095	1548	1548	26
СПВ /портовые издержки в порту Шанхай	-	100	100	-
Прочие издержки в порту Шанхай	-	150	150	-
Порт Шанхай – порт Гданьск	20486	2189	2350	981
СПВ /портовые издержки в порту Гданьск	-	165,5	165,5	-
Прочие издержки в порту Гданьск	-	250	250	-
Порт Гданьск – ст. Варшава (по железной дороге)	373	445	445	14,5
Затраты на выгрузку на станции Варшава	-	35	35	-
Прочие издержки на станции Варшава	-	45	45	-
ВСЕГО	21954	4927	5088	1021,5

Маршрут 2.б:

Маршрут	Протяженность (км)	Издержки (долл. США) ЕТТ, ТП СНГ	Время (час)
Затраты на погрузку на станции Пекин	-	25	-
Прочие издержки на станции Пекин	-	30	-
Китай (по железной дороге) Пекин – Алашанькоу	3354	4724	86,5
Казахстан (по железной дороге) Достык – Сары-Агач	1831	910	50
Узбекистан (по железной дороге) Келес – Каракалпакстан	1686	1399	46,5
Казахстан (по железной дороге) Оазис – Дины Нурпеисовой	796	982	25
Российская Федерация (по железной дороге) Кигаш – Гуково	862	1113	27
Украина (по железной дороге) Красная Могила – Мостиска II	1576	718	43

Польша (по железной дороге) Пшемысль – Варшава	380	445	9
Затраты на выгрузку на станции Варшава	-	35	-
Прочие издержки на станции Варшава	-	45	-
ВСЕГО	10485	10426	287

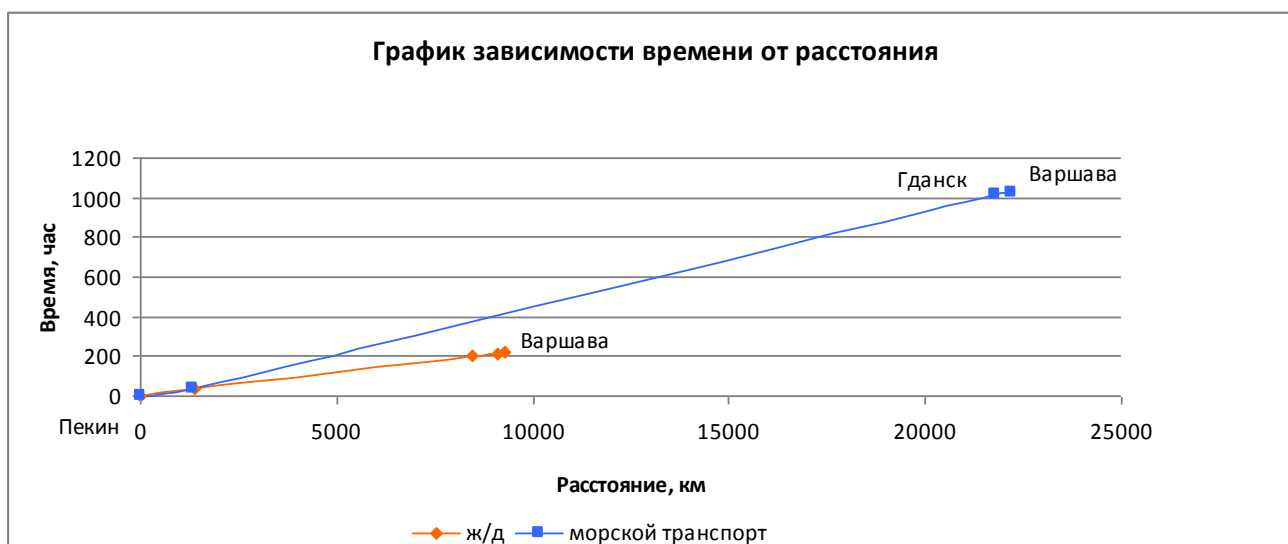


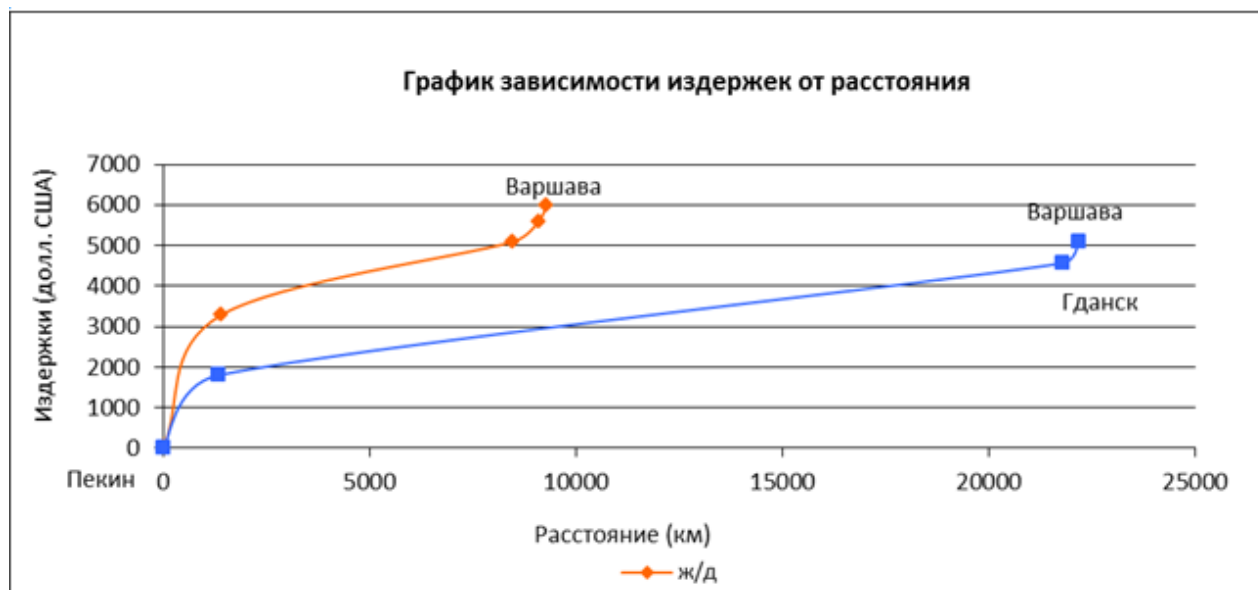
Ремарка: соблюдается тенденция предыдущего маршрута. При первом взгляде на график зависимости времени от расстояния возникает впечатление, что в данном случае железнодорожный маршрут более конкурентоспособен, чем морской, однако анализ по стоимости перевозки приводит к иному результату.

Маршрут 3.а совпадает с маршрутом 2.а, повторение данных не целесообразно.

Маршрут 3.б:

Маршрут	Протяженность (км)	Издержки (долл. США) ЕТТ, ТП СНГ	Время (час)
Затраты на погрузку на станции Пекин	-	25	-
Прочие издержки на станции Пекин	-	30	-
Китай (по железной дороге) Пекин – Маньчжоули	2335	3234	62
Российская Федерация (по железной дороге) Забайкальск – Красное	7069	1806	174
Беларусь (по железной дороге) Осиновка - Брест	609	487	20
Польша (по железной дороге) Тересполь – Варшава	210	330	5
Затраты на выгрузку на станции Варшава	-	35	-
Прочие издержки на станции Варшава	-	45	-
ВСЕГО	10223	5992	261



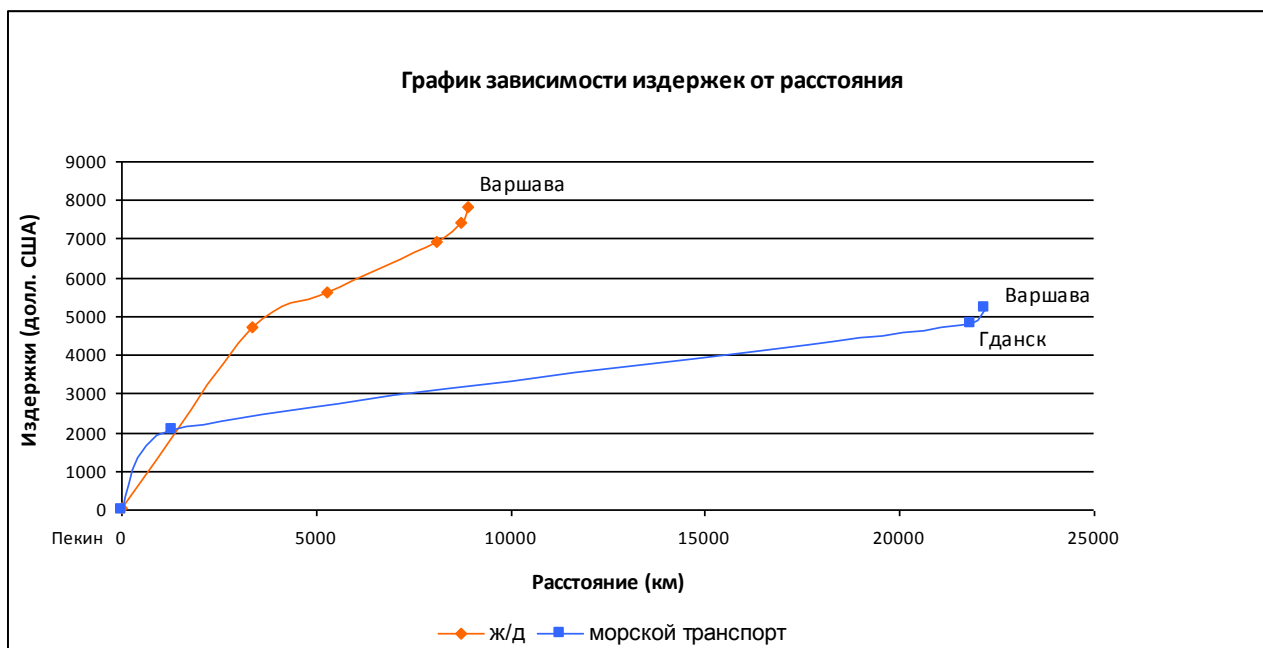
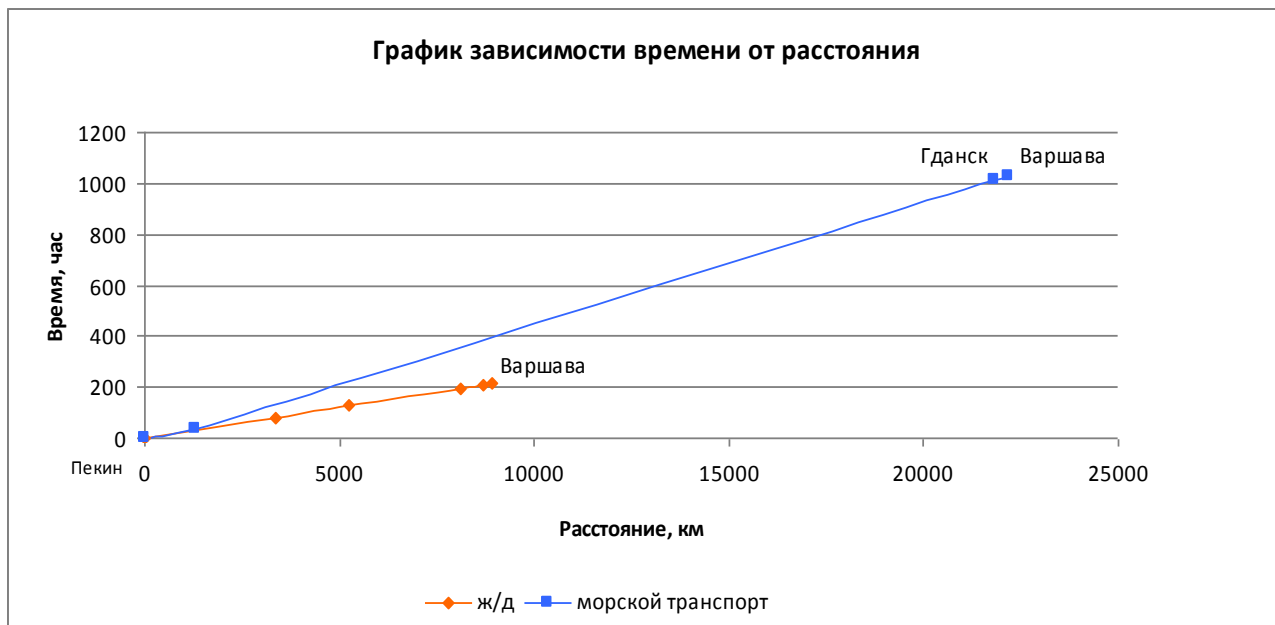


Ремарка: в данном случае преимущество железнодорожного транспорта очевидно. Он весьма конкурентоспособен при перевозках между этими четырьмя странами. Разница в сроках доставки – 31 сутки. Благодаря этому железнодорожный маршрут в данном случае более конкурентоспособен, чем морской. С учетом стоимостных различий, которые составляют всего лишь 1065 долл. США, она дает конкурентное преимущество.

Маршрут 4.а совпадает с маршрутом 2.а, повторение данных не целесообразно.

Маршрут 4.б:

Маршрут	Протяженность (км)	Издержки (долл. США) ЕТТ, ТП СНГ	Время (час)
Затраты на погрузку на станции Пекин	-	25	-
Прочие издержки на станции Пекин	-	30	-
Китай (по железной дороге) Пекин – Алашанью	3354	4675	86,5
Казахстан (по железной дороге) Достык – Петропавловск	1904	942	52
Российская Федерация (по железной дороге) Петропавловск – Красное	2845	1311	74
Беларусь (по железной дороге) Осинковка – Брест	609	487	20,5
Польша (по железной дороге) Тересполь – Варшава	210	330	5
Затраты на выгрузку на станции Варшава	-	35	-
Прочие издержки на станции Варшава	-	45	-
ВСЕГО	8922	7880	238



Ремарка: разница в стоимости доставки контейнера по двум данным маршрутам составляет 2953 долл. США. Приведенный график наглядно отражает последствия более высоких расценок на железнодорожные перевозки.

Железная дорога пересекает территорию 5 стран, а общая протяженность пути по ней составляет 8 922 км, что даже меньше, чем по маршруту Транссибирской железнодорожной магистрали, но из-за пересечения территории Беларуси удорожание железнодорожных перевозок существенно. При этом разница в сроках доставки по сравнению с морской перевозкой до 33 суток.

Выводы: результаты исследования показывают, что общие тенденции, опубликованные ЕЭК ООН в 2012 году в Докладе Группы экспертов по Евро-азиатским транспортным связям (II этап), сохраняются.

При определенных условиях сухопутные перевозки железнодорожным транспортом могут служить эффективной альтернативой морским перевозкам.

К тому же, железнодорожные перевозки по маршрутам ЕАТС имеют значительный потенциал для повышения их конкурентоспособности, в частности, в понимании времени доставки и финансовых затрат.

Существование физических барьеров (границы между государствами, различная ширина железнодорожной колеи и т.д.) и юридических препятствий (разное применяемое законодательство) при железнодорожных перевозках из Азии в Европу по-прежнему является основным сдерживающим фактором.

*Участвующими в реализации проекта ЕАТС странами являются Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Грузия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Китай, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Монголия, Пакистан, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина и Финляндия.

**АО «ПЛАСКЕ», уважая политику конфиденциальности и авторские права, оставляет за собой право не раскрывать источники информации, использованные для данного исследования.