

Перший потяг ми везли із секундоміром”

Укрзалізниця любить робити новини про контейнерні поїзди з Китаю до України. Перші потяги поїхали 2020 року. Хто відправляє вантажі залізницею на таку далеку відстань? Таких компаній кілька, але найбільша – “ЕУ-Транс”.

MINTRANS поговорив із генеральним директором “ЕУ-Транс” **Євгеном Балашовим**, який організував залізничні контейнерні перевезення між Україною та Китаєм.



Компанія “ЕУ-Транс” працює понад 20 років. Як вирішили вийти на цей ринок? Яка ваша основна спеціалізація?

У 90-х роках експедируванням вагонів нерезидентів на українській залізниці займалися вітчизняні компанії. Річ у тім, що залізниця не надавала такої послуги нерезидентам. “ЕУ-Транс” починала з того, що надавала послуги оплати залізничного тарифу на експортно-імпортні та транзитні перевезення. Здебільшого це були компанії з Росії. Перевезення здійснювалися з Росії та Узбекистану.

Сьогодні ми маємо власний рухомий склад: напіввагони, фітінгові платформи, трісковози, зерновози, лісові платформи. Напіввагони й зерновози використовуємо для роботи всередині країни. Трісковози – на маршруті Білорусь – Прибалтика. Якщо говорити про фітінгові платформи та контейнерні перевезення, то тут 50/50. Ми працюємо як на українському ринку, так і на міжнародному. Обробляємо контейнерні поїзди з Китаю до України. В Україні працюємо з компаніями TIS, LAUDE та відправляємо контейнерні поїзди з порту Південний до Києва, Західної України тощо.

Чому ви вирішили вийти на ринок контейнерних перевезень?

Ми зайшли на цей ринок 2017 року, тоді великого попиту на контейнерні перевезення не було. Чесно кажучи, ми заходили на цей ринок для того, щоб організувати вивезення зерна з українських елеваторів до портів. Цей бізнес не склався. Думаю, просто ще не настав час.

Потім почав розвиватися бізнес доставлення товарів із портів територією України, і ми зайшли на цей ринок. Ми доправляємо різні товари, які приходять до порту переважно з Китаю. Ринок почав зростати завдяки загальному світовому тренду на контейнеризацію перевезень.

В Україні перші залізничні контейнерні перевезення з Китаю відбулися 2020 року. Що стало стимулом для розвитку цього напрямку?

На момент початку перевезень в Україні вже 3-4 роки існував маршрут Китай – Росія – Білорусь – Німеччина. Ми уважно стежили за цими перевезеннями й мали всю необхідну інформацію, тобто знали

алгоритм їх організації, технічні вимоги тощо. Наші партнери у вищезгаданих країнах опрацьовували з нами можливість використання контейнерних потягів в Україні.

У процесі організації першого рейсу брали участь кілька країн: Україна, Китай, Росія та Монголія. Потяг поїхав не одразу. Спочатку ми планували відправити його у грудні 2019 року, і він мав виїжджати з Уханя. Вибір Уханя не випадковий, адже це один із найбільших китайських промислових центрів. Місто розташоване в центрі економічних і бізнес-зв'язків. Але стався коронавірус, поїзд довелося відкласти на пів року через пандемію.

Наскільки важко було залучити вантажі для першого рейсу?

Ми не залучали клієнтів на перший поїзд, цим займалися інші компанії. То був дуже складний процес. Перші клієнти фактично платили за свій товар, не будучи впевненими, що цей поїзд буде відправлено.

Ми тоді займалися організацією самого маршруту. Нашим завданням було організувати весь процес в Україні. Це

Перший потяг ми везли із секундоміром. Наприклад, засікали час відхилення від графіка при обслуговуванні поїздів на прикордонних переходах, вузлових, сортувальних, стикових станціях. На ділянці такої довжини, за такої кількості станцій обробки секунди можуть вилитися в години



й погодження з боку українських залізниць, і надання гарантій щодо руху, узгодження ниток графіка тощо.

Як організовані перевезення вантажу з Китаю до України й назад? Хто задіяний?

Усе починається з клієнта, який виявляє бажання виїхати з Китаю до України. Він надає інформацію про те, де саме перебуває його вантаж. Після цього приймається заявка на перевезення, ми прораховуємо pre-carriage – вартість подання порожнього контейнера під навантаження на склад відправника та доставлення завантаженого контейнера на станцію відправлення. З накопичених у такий спосіб контейнерів на станції відправлення формується контейнерний поїзд. У Китаї контейнерні перевезення здійснюються 40-футовими (12 м) платформами. У складі поїзда може рухатися від 40 до 45 платформ. Цей поїзд вирушає на кордон із Монголією, де на прикордонному переході Ерлянй – Замин-Ууд контейнери перевантажують

із китайських платформ на платформи СНД. Ширина колії в Китаї та СНД різна. У Монголії, як і в Україні, широка колія – 1520 мм, тому ми надаємо свої платформи на кордоні з Китаєм. Далі поїзд їде територією Монголії та Росії до України.

Важливе питання – митниця. Одним із основних моментів є узгодження форм документів, які оформлятимуться в Китаї. Тут потрібно враховувати багато деталей: накладна УМВС (*Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення. – MINTRANS*) повинна бути заповнена російською мовою, в інвойсах українською важливо правильно відобразити інформацію про митні коди, вагу й кількість вантажу, що перевозиться в цьому контейнері. При експорті з Китаю документи заповнюються англійською та російською мовами. При експорті до Китаю – китайською. На прикордонному переході Монголія – Китай, як правило, труднощів не виникає. На переході Улан-Батор – Наушки (між Монголією та Росією) контроль із російського боку дуже серйозний. Недотримання комплектності

Компанія "Eu-Trans" працює понад 10 років



й кількісного складу вантажів відповідно до документів загрожує арештом або затриманням вантажу митними органами. У нас було два випадки відчеплення платформ. Проблема в тому, що через таку зупинку страждає "контейнер-заручник", тому що ми використовуємо 80-футові платформи, на яких може опинитися, крім правильного контейнера (його й називають заручником. – MINTRANS), контейнер-порушник.

Важливо не втратити швидкість. Ми йдемо територією Росії зі швидкістю до 1000 км на добу. І щоб досягти такої швидкості, потрібні чималі зусилля. Перший потяг ми везли із секундоміром. Наприклад, засікали час відхилення від графіка при обслуговуванні поїздів на прикордонних переходах, вузлових, сортувальних, стикових станціях. На ділянці такої довжини, за такої кількості станцій обробки секунди можуть вилитися в години, оскільки графік за маршрутом надто щільний. Дуже засмучує, що після прибуття на українську прикордонну станцію

поїзд чекає добу, поки митниця опрацює супровідні документи. Наприклад, за цей день ми можемо проїхати відстань від Києва до Москви. Спочатку в Китаї не розуміли, що відбувається. Чому, пролетівши за 12 діб 10 тисяч кілометрів, ми 6 днів їдемо від українського кордону до клієнта (близько 300 км, з урахуванням обробки на терміналі й автодоставляння. – MINTRANS). Проблема не лише в митниці на кордоні, а й у перевірках на контейнерних терміналах, які займають багато часу. Поки що попит настільки серйозний, що всі з цим миряться.

У чому перевага контейнерних перевезень перед морськими?

Цей маршрут став економічно привабливим для компаній завдяки швидкості. Контейнерні перевезення морем тривають 40 днів, та й то за сприятливих погодних умов. За цей час товар не тільки відволікає кошти на передоплату, а й елементарно може втратити свої конкурентні переваги. Якщо у вантажовідправника

з'являється можливість доставити товар за 14 днів, він цим скористається.

Як пришвидшити цей процес?

Потрібні зміни у процедурах, що виконуються митницею, та реалізація давно прописаного в українському митному законодавстві права накладної УМВС та доданого інвойсу слугувати документами контролю доставки.

На залізницях Монголії та Росії низька пропускна спроможність. Це заважає?

Кількість контейнерних перевезень значно зросла. Ритмічності перевезень не вдається досягти ні на суші, ні на морі. Сьогодні контейнерний парк став дефіцитом у Китаї, знайти контейнер для відправлення не так просто. Цей сплеск стався в листопаді-грудні минулого року після пом'якшення карантинних обмежень. Фактично планета півтора року стояла, заводи не працювали, ніхто не виробляв великої кількості продукції, магазини були зачинені. Усі сиділи вдома майже рік. Наразі є попит на нову техніку, машини тощо. Усе це здебільшого виробляється

в Китаї або із застосуванням китайського комплектування.

Чи можуть Україні виділити, наприклад, додаткові плани при збільшенні обсягів контейнерних перевезень?

Керівництво залізниць має відновлювати діалог із усіма країнами-учасниками цього коридору, у тому числі з Росією. Без цього нічого не можна вдіяти. Потрібна конструктивна позиція. Це допоможе, зокрема, розвивати транзитний потенціал країни. Поки що Україна до такого діалогу не готова. І ця позиція зрозуміла з огляду на політичні обставини, у яких перебувають країни. Якщо ми зможемо переконати Китай у надійності наших транспортних можливостей, це стане суттєвим аргументом для збільшення погодження відправлень поїздів як до України, так і з України на експорт до Китаю.

Із Китаю до України вантажі возять двома основними маршрутами – через Росію та Казахстан або через Росію та Монголію. У чому переваги й недоліки кожного з них? Який вважаєте вигіднішим і чому?

Маршрут через Казахстан набагато коротший, але слід розуміти, що в цьому разі вантажі доставляються до західної частини Китаю, яка менш промислово розвинена, і більшість вантажів мусить подолати ще шлях до східної частини Китаю, де сконцентровані порти та промислові комплекси. Вантажі, що йдуть через Монголію та Росію, доставляються до східної частини Китаю. Підсумкова різниця щодо кілометражу невелика. Ми зосереджені на перевантаженні за російсько-монгольським маршрутом. У пошуках нових можливостей ми запустили поїзд альтернативним маршрутом – через Владивосток. Він також пролягає через Росію, протяжна ділянка якої долається майже блискавично за 8-10 днів. Територією Росії ми йдемо зі швидкістю 1000-1200 кілометрів на добу. Цей маршрут ми розробили як альтернативу шляху через Монголію, оскільки пропускна спроможність залізничних колій Монголії обмежена, інфраструктура недостатньо розвинена для пропускання великої кількості поїздів.

Маршрут через Казахстан набагато коротший, але слід розуміти, що в цьому разі вантажі доставляються до західної частини Китаю, яка менш промислово розвинена, і більшість вантажів мусить подолати ще шлях до східної частини Китаю, де сконцентровані порти та промислові комплекси

Навіщо встановлювати супутникові пломби ГЛОНАСС?

Із системою ГЛОНАСС ми можемо перевозити будь-які групи товарів. Система контролю переміщення вантажів з України до третіх країн через територію Росії із застосуванням пломб запроваджена вже давно. Обмеження спричинені тим, що, з одного боку, Росія хоче уникнути перерваного транзиту, з іншого – це додатковий заробіток для залучених компаній.

Це збільшує витрати. Встановлення та використання такої пломби на маршруті може підвищити вартість перевезення контейнера на \$300-500. Різниця залежатиме від часу перебування контейнера на території Росії. Сума видається чималою, але клієнти адаптуються до цього. Для активізації експорту з України важливими є інші механізми. Насамперед ми повинні навчити Китай купувати нашу продукцію.

Які групи товарів з України потенційно цікаві китайському ринку?

Буквально все. Китай зацікавлений у придбанні деревини, сільськогосподарських продуктів, шроту, зернових тощо. Україна могла б увозити до Китаю металургійну продукцію, руду. Потрібно рахувати собівартість. Якщо українські товари ввійдуть до промислового циклу китайських підприємств, то це забезпечить планування на роки.

А які групи товарів везуть із Китаю до України? Для яких вантажовідправників приваблива залізниця?

Ми сьогодні веземо все: велосипеди, одяг, техніку тощо.

Яка ціна доставлення самого контейнера?

Вартість перевезення з України до кордону Китаю – близько 3500 доларів. У зворотному напрямку, але вже включно з територією Китаю – \$12-13 тис.

Чи зростає інтенсивність контейнерних перевезень?

У найкращі місяці ми возили до 7 потягів на місяць. Цей показник можна збільшити до 10 поїздів. Це залежить від наявності контейнерного парку в Китаї, зараз є дефіцит. Крім того, слід зважати на графіки та пропускну спроможність залізничних

мереж. Якщо ми налагодимо ритмічну роботу, то зможемо залучити нових клієнтів для експорту до Китаю, що також сприятиме збільшенню перевезень із Китаю завдяки утворенню там додаткових обсягів тари.

Наприкінці вересня було запущено перший контейнерний потяг з експортним вантажем із України до Китаю. Чи були якісь проблеми в дорозі?

У дорозі не виникло якихось суттєвих перешкод. Була зупинка, пов'язана з документацією, але проблему розв'язали досить швидко.

Ви розраховуєте відправляти поїзди регулярно? Як іде підготовка? Який товар повезете?

Наразі ми не маємо жодних побоювань, що це може не вдатися. Перший поїзд уже показав, що такі відправлення можливі, стала зрозумілою ситуація з дозвільними документами, працює система ГЛОНАСС. Ми не бачимо жодних труднощів. Терміни доставлення будуть аналогічними – 14-18 днів.

Я вважаю, що контейнерні перевезення повинні зростати на 30-40% за рік. Усе, що їде машинами, має перейти на залізничні контейнерні перевезення. Наразі українські дороги забиті вантажівками, через це я навіть сам намагаюся менше користуватися автомобілем

Сьогодні контейнерні поїзди курсують лише за одним міжнародним маршрутом Китай – Україна – Китай. Чи можна розширити географію? Чи веде ви переговори щодо співпраці з іншими країнами? Якщо так, то з якими?

До нас звертаються щодо перевезень з України до Монголії. Ця країна практично повністю живе за рахунок імпорту. Але якщо порівнювати цей ринок із Китаєм, то він за обсягами об'єктивно менший. У планах – збільшення транзиту через Україну з Китаю до Європи.

Що потрібно для збільшення українського експорту до Китаю?

Треба, щоб український бізнес інвестував у будівництво терміналів. Це не повинні бути величезні термінали. Можна зробити навіть тимчасовий контейнерний майданчик. Достатньо купити річстакер і забетонувати майданчик для складування контейнерів. У Польщі використовують технології, за якими тимчасові майданчики виготовляють із металевих листів. Технології є.

Як оцінюєте динаміку розвитку контейнерних перевезень? На які показники можна вийти за п'ять років?

Нинішнє керівництво Укрзалізниці ще не дуже зацікавлене в розвитку контейнерних перевезень. Наприклад, у команди експерта УЗ Володимира Жмака ця зацікавленість була більш виражена. Ми збирали робочі групи навіть у найважчі часи коронавірусних обмежень. Розмовляли, обговорювали, шукали спільні рішення. Процес ішов. Керівництво профільних департаментів Укрзалізниці було хоча б доступним для особистого спілкування. Зараз ми не маємо змоги побачитися з керівництвом. Живого спілкування стало менше.

Я мрію, щоб китайські потяги приїжджали до Києва, перевантажувалися на українські контейнерні платформи та їхали далі залізницею до клієнта. Нині вони роз'їжджаються на машинах. Добре, що керівництво країни звернуло увагу на проблему габаритно-вагового контролю і завдяки автоматичним системам контролю на дорогах важкі контейнери будуть змушені повернутися на залізницю. Звичайно, у межах 100-200 км



автотранспорт можливий, оскільки це зручно, це так зване доставляння до дверей. Перевезення на великі відстані мають виконуватися лише силами контейнерних поїздів.

Зараз можливе швидке зростання. Я вважаю, що контейнерні перевезення повинні зростати на 30-40% за рік. Усе, що їде машинами, має перейти на залізничні контейнерні перевезення. Наразі українські дороги забиті вантажівками, через це я навіть сам намагаюся менше користуватися автомобілем. Перехід на контейнерні перевезення може розвантажити автошляхи, поліпшити екологічну ситуацію. В Україні сьогодні найрозгалуженіша мережа залізниць у Європі, і за потреби ми можемо привозити вантажі буквально до "кожного двору". ■