



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

91/2021

Рост грузовых железнодорожных перевозок в Турции

Для железных дорог Турции 2020 год оказался непростым из-за пандемии коронавируса, которая практически остановила движение пассажирских поездов. При этом в международных сообщениях, из-за ввода жестких ограничений на автомобильных пограничных переходах, многие грузоотправители и логистические компании переключились на железнодорожный транспорт. В итоге объем перевозок грузов в трансграничных сообщениях за 9 месяцев 2020 г. составил 2,6 млн т, что на 34% выше показателя за аналогичный период предыдущего года и выше, чем за весь 2019 г.

Заметно выросли перевозки в сообщении с Ираном. За 9 месяцев 2020 г. объем грузовых перевозок в коридоре Турция – Иран вырос до 564 тыс. т, или на 60% относительно аналогичного периода предыдущего года. Усиливается интерес к пропуску турецкой экспортной продукции через Иран в направлении Афганистана и Пакистана, что позволяет сделать прогноз о росте объема перевозок до 1 млн т в 2021 г.

Возобновление работы промышленных предприятий в европейских странах с середины 2020 г. способствовало росту грузопотока через переход Капикуле на границе с Болгарией. К сентябрю через этот переход проходили до 42 поездов разных операторов в неделю, в том числе компаний Rail Cargo (Австрия), PIMK (Болгария), Hupac/Turkair (Швейцария/Турция). Это эквивалентно использованию порядка 1500 грузовых автомобилей.

Наметившаяся тенденция отвечает планам правительства по увеличению доли железных дорог в перевозках наземными видами транспорта с нынешних 5,15% до 10%. Ожидается, что рост обеспечат не

только Государственные железные дороги Турции (TCDD), но и частные операторы.

Основной вклад в решение задачи роста перевозок на железных дорогах Турции должно внести развитие проходящих по ее территории коридоров, связывающих Европу со странами Дальнего Востока. В первую очередь это относится к тоннелю Мармарай под Босфором. В 2020 г. начато регулярное обращение грузовых поездов через этот тоннель, который связал европейскую и азиатскую железнодорожные сети и вместе с трансграничной линией Карс – Тбилиси – Баку завершил создание коридора East – West – Middle, проходящего из Европы через Турцию, Грузию, Азербайджан, паромную переправу через Каспийское море в Казахстан. Этот коридор уже привлекает грузоотправителей даже при том, что на доставку по данному маршруту требуется больше времени, чем по традиционному северному, проходящему через Россию.

Во время испытаний тоннеля Мармарай в конце 2019 г. через него был пропущен грузовой поезд с 42 контейнерами, который преодолел 11,5 тыс. км между китайской провинцией Сиань и Прагой. Он был первым из 10 маршрутных поездов, которые доставили из Китая в Европу около 1000 контейнеров и были организованы при участии турецкого оператора Pasifik Eurasia Logistics.

В начале декабря 2020 г. Pasifik Eurasia Logistics отправил первый поезд в обратном направлении. В 42 контейнерах была бытовая техника производства завода в городе Черкезкёй (Турция). Поезд с экспортным грузом прошел по тоннелю Мармарай, железной дороге Карс – Тбилиси – Баку вместе с паромной переправой через Каспийское море, преодолел путь 8700 км по территории пяти стран и за 12,5 суток доставил контейнеры в Сиань.

В январе 2021 г., из Анкары отправлены два поезда с экспортной продукцией по маршрутам, проходящим по железной дороге Карс – Тбилиси – Баку: один в направлении Москвы, другой – Китая.

Сформированный оператором Pasifik Eurasia Logistics поезд с 15 контейнерами, загруженными бытовой техникой для российского рынка, 1 февраля был передан оператору «РЖД Логистика» на пограничной станции Ахалкалаки (Грузия). Там контейнеры перегрузили с платформ колеи 1435 мм на платформы колеи 1520 мм и отправили до станции назначения Ворсино (Россия). В направлении Китая ушел поезд длиной 754 м с 42 контейнерами минерального сырья (бората). Если на доставку морским путем требуется от 45 до 60 суток, то расстояние 7792 км до Сианя по железным дорогам пяти стран, включая линию Карс – Тбилиси – Баку, поезд преодолевает за 15-20 суток.

За 8 месяцев 2020 г. объем грузовых перевозок между европейской и азиатской частями Турции вырос до 162 тыс. т, или на 36% относительно аналогичного периода предыдущего года. Также растут перевозки по линии Карс – Тбилиси – Баку. В 2020 г. перевезено 375 тыс. т, вдвое больше, чем в 2019 г. Основными грузами являются нефтяной кокс, отгружаемый с Бакинского нефтеперерабатывающего завода им. Гейдара Алиева (входит в структуру компании SOCAR), и карбамид. Они поступают в турецкий порт Трабзон на Черном море, откуда отправляются на мировые рынки.

Возможности линии Карс – Тбилиси – Баку существенно возросли с открытием контейнерного терминала около Ахалкалаки на турецко-грузинской границе. Терминал с номинальной дневной перерабатывающей способностью 3550 т предназначен для быстрой перегрузки контейнеров с вагонов колеи 1435 мм на вагоны колеи 1520 мм и наоборот.

Дальнейший рост грузовых железнодорожных перевозок зависит от ввода в эксплуатацию логистических центров на территории страны. В июне 2020 г. Всемирный банк предоставил кредит в размере 314,5 млн евро на финансирование программы развития логистического комплекса железных дорог Турции. Один из проектов предусматривает проектирование и строительство железной дороги для обслуживания нового глубоководного порта Филиос на побережье Черного моря (к востоку от города Зонгулдак) с примыкающей промышленной площадкой. Сооружение железнодорожной линии к порту Искендерун в одноименном заливе на северо-востоке Средиземного моря и в промышленной зоне Чукурова в провинции Адана (Турция) также получит финансовую поддержку. Средства будут доступны к концу 2021 г., что позволит завершить строительство к середине 2024 г.

Часть кредита Всемирного банка может быть направлена на продвижение уже начатых проектов создания логистических центров. К настоящему времени действуют 12 центров, а всего TCDD планируют соорудить 23 комплексов в стратегически важных узлах сети. Их суммарная площадь составит 1280 га, перерабатывающая способность – 35,6 млн т в год. По мнению специалистов, эта программа позволит сократить транспортные издержки в соответствующих грузовых коридорах.

*Источники: Материалы сайта Daily Sabah (www.dailysabah.com);
компания Pasifik Eurasia Logistics (www.pasifikeurasia.com);
Railway Gazette International, – 2021. – №3. – pp. 32-34.*