**Информация о результатах проведения анализа доступных маршрутов и способов доставки промышленной продукции калининградских предприятий, а также продукции АПК калининградских производителей до потребителей, находящихся в дружественных странах, а также необходимого сырья, комплектующих и оборудования из этих стран в Калининградскую область.**

1. **В части железнодорожного транспорта.**

1.1 Наиболее перспективным маршрутом, который может быть использован для доставки промышленной продукции калининградских предприятий, а также продукции АПК калининградских производителей до потребителей, находящихся в дружественных странах, а также необходимого сырья, комплектующих и оборудования из этих стран в Калининградскую область, является Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг».

****

МТК «Север – Юг» – это мультимодальный маршрут транспортировки грузов общей протяженностью 7200 км. Основным его преимуществом является потенциал почти двукратного сокращения сроков перевозки товаров по сравнению с традиционным морским путем. В рамках развития МТК «Север-Юг» холдингом «РЖД» предлагаются оптимальные логистические решения для доставки экспортно-импортных грузов в сообщении со странами, тяготеющими к МТК «Север-Юг».

Сегодня у транспортного коридора три маршрута, которые проходят по территории России, Азербайджана, Ирана, Казахстана, Туркменистана.

*Справочно:*

*Транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов (Астрахань, Оля) и портов Ирана Амирабад и Бендер-Аббас. Срок доставки грузов в 2 раза быстрее морского пути через Суэцкий канал (20 суток против 40).*

*Западный маршрут коридора – железнодорожное сообщение через пограничный переход Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан) до станции Астара (Азербайджан), далее автотранспортом до станции Решт (Иран) и железной дорогой в порт Бендер-Аббас (Иран) и далее морем в порты Нава-Шева (Индия). Маршрут задействован в регулярных отправках аграрной продукции так называемый проект «Агроэкспресс» (из России – зерновые культуры, подсолнечное масло и свежее мясо). Основное преимущество западного направления заключается в более коротком расстоянии перевозок, что позволяет сократить сроки доставки.*

*Восточный маршрут – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Сарахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче-Бурун (Иран).*

В настоящее время ведется работа по увеличению объемов перевозок по данному коридору с целью его максимального задействования.

1.2 Возрастает интерес к организации перевозок по Северному морскому пути. Развитие этого маршрута является одним из ключевых приоритетов государства, при этом Правительством РФ принимаются меры по установлению конкурентных условий перевозки грузов.

****

Это судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Он проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское и Берингово моря). Северный морской путь соединяет, помимо европейских и Дальневосточных портов России, Большой порт Санкт-Петербург и Мурманск с портами Владивосток и Восточный.

Октябрьской железной дорогой в октябре текущего года во время летней навигации (01.07-31.11) осуществлена отправка 8-ми 40-футовых контейнеров с грузом «бумага». Перевозка осуществлялась со станции Сегежа до Большого порта Санкт-Петербург железнодорожным транспортом. Далее на атомном лихтеровозе «Севморпуть», вместимостью 1336 ДФЭ, до порта Находка. Далее контейнеры проследовали в порт Шанхай (Китай) до места назначения. Время доставки по морскому участку пути до Находки составило 20 дней.

Данный маршрут в период летней навигации является отличной альтернативой перегруженному сухопутному маршруту через Казахстан.

1.3 Ограничения железнодорожного транзита через территорию Литвы

в Калининградскую область и в обратном направлении путем ввода квотирования на ряд грузов создали определенные сложности при доставке

и отправлении ряда грузов железнодорожным транспортом.

Для сохранения возможности доставки необходимых грузов, попавших под санкционные запреты, в Калининградский регион, а также для сохранения существующих объемов грузов на железной дороге разрабатывается новый проект по доставке грузов.

Суть проекта заключается в перевозке грузов в составе контейнерного поезда с участием железнодорожно-паромного сообщения Балтийск – Усть-Луга по выделенной нитке графика.

****

*Справочно:*

*При реализации данной технологии: стоимость перевозки сокращается в сравнении с действующими каботажными перевозками в 2 раза, а срок доставки - на 3 суток, при этом минимизируем количество грузовых операций с контейнером, что в свою очередь обеспечивает сохранность груза.*

*Проект находится в разработке и после осуществления тестовой перевозки бизнес-сообщество будет уведомлено о новых возможностях доставки грузов.*

1.4 Существуют сухопутные маршруты доставки экспортно-импортных грузов в сообщении с Китаем в сервисах ОТЛК, Трансконтейнер, НОВИК. Маршруты востребованы. Калининградская железная дорога, в свою очередь, по-прежнему готова гарантировать заявленные ранее сроки доставки при организации перевозок для калининградских производителей.

1.5. В июне текущего года из Владивостока на станцию Черняховск прибыл контейнерный поезд в составе которого 32 рефконтейнера с замороженной рыбной. Доставка данной продукции железнодорожным транспортом осуществляется и по сегодняшний день.

На определенном этапе по данным перевозкам имелись проблемы с пропуском дизель-генераторных установок. В настоящее время вопрос решен: в адрес Литвы владельцами контейнеров и сервиса – компанией ФЕСКО (Дальрефтранс) направлены номера дизель-генераторов и рефконтейнеров, которые согласованы Литовской стороной для закольцованного курсирования между Владивостоком и Калининградом.

Обратная загрузка во Владивосток осуществляется из Беларуси замороженной мясной продукцией.

Компанией ФЕСКО подтверждена готовность организации обратной загрузки скоропортящейся продукцией со станций Калининградской железной дороги.

****

Также, совместно с дочерними структурами РЖД – компаниями АО «РЖД Логистика» и АО «РЖД Бизнес Актив», а также Группой Компаний «Дело» проведена работа по реализации контейнерных перевозок растительных масел с применением универсальной тары - флекситанк в составе ускоренных поездов по маршруту Калининград – Китай. Первый поезд планируется к отправлению в январе 2023 года.

1. **В части водного транспорта.**

Несмотря на предпринимаемые рядом недружественных государств усилия по сокращению возможностей для сохранения сухопутных транспортных коридоров, связывающих Калининградскую область с остальной частью территории нашей страны, в нашем распоряжении по-прежнему находится самый значительный по своим возможностям маршрут – морской, перспективы использования которого приобретают особое значение.

Морской маршрут связывает Калининградскую область с портами Ленинградской области и Санкт-Петербурга, причём для его обслуживания используются различные суда: паромы, контейнеровозы, универсальные суда, сухогрузы.

****

Количество судов, обслуживающих эту каботажную линию, постоянно растёт. На заседании совета по обеспечению благоприятных условий для развития экспортной деятельности в Калининградской области, состоявшемся 29 ноября 2022 года, с учётом того, что многие региональные производства ориентированы на погрузку исключительно в автотранспорт, была анонсирована постановка на линию двух грузо-пассажирских паромов в конце февраля 2023 года. Эти паромы вместимостью 115 автотрейлеров и 200-400 пассажиров должны обеспечить потребности региона в перевозках накатной техники. В месяц эта пара сможет перевозить около 1500 единиц накатной техники в каждом направлении. Указанные паромы значительно усилят перевозочные возможности существующей группы судов, позволив, в том числе, укрепить связи калининградских экспортёров со своими зарубежными контрагентами посредством использования всех возможностей российской транспортной инфраструктуры.

****

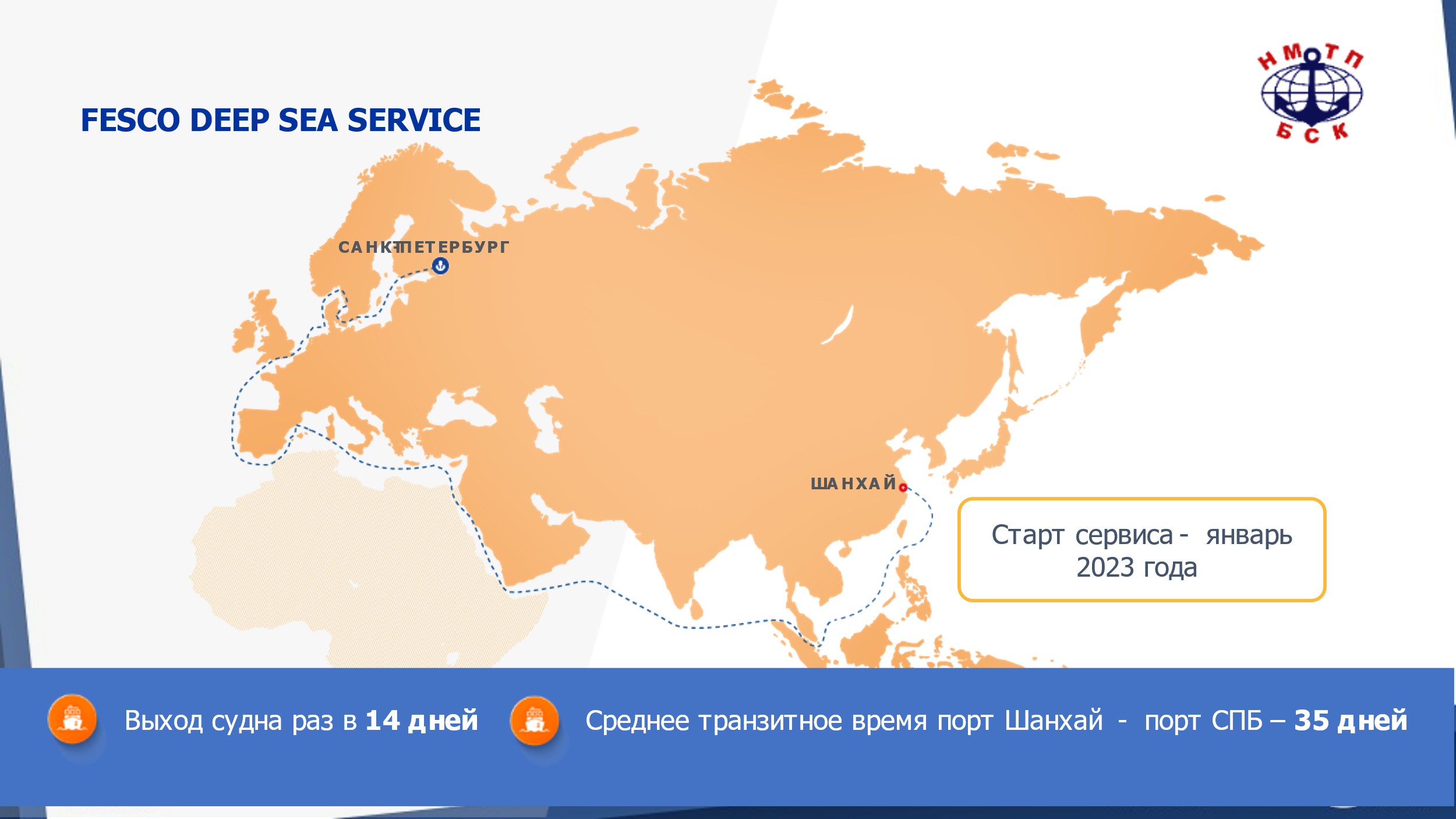
Основные маршруты, которые являются актуальными и перспективными для калининградских производителей и экспортёров, можно разделить на три направления.

2.1 Доставка сырья, запчастей и компонентов из юго-восточной Азии, а также отправка в этот регион готовой продукции.

Компания «Транс-Бизнес-Консалтинг» (ООО «ТБК») в настоящий момент работает с новыми морскими линиями, которые осуществляют прямые заходы из Китая в Санкт-Петербург, и, в свою очередь, доставляет контейнеры до получателя в Калининграде. Таким образом, грузополучатели Калининградской области получают бесшовную логистику от отправителя в Китае до своих складов в Калининграде. Помимо Юго-Восточной Азии, компания реализует бесшовный сервис по доставке товаров из Индии: порты погрузки Мумбай и Нава-Шева. Указанные транспортные маршруты могут использоваться и для экспорта товаров.

Количество судов, используемых на прямой линии из Юго-Восточной Азии в Калининград или Санкт-Петербург, постоянно растет, фрахтовые ставки падают, а значит - калининградский экспорт становится более конкурентоспособным.







2.2 Контейнерный сервис через порт трансшипмента Стамбул, как ближайший к нашему региону порт дружественной страны (Турции).

Сервис в настоящий момент не существует, однако калининградские транспортные компании ведут переговоры с одним из мировых лидеров контейнерной индустрии, с целью организации в Стамбуле порта трансшипмента с дальнейшей доставкой импортных и экспортных товаров в/из Калининград, а также в Санкт-Петербург, но с перегрузкой в Балтийске. С учетом загрузки наших южных портов, а также значительного расстояния между ними и Санкт-Петербургом, ставки морской перевозки на маршруте Стамбул-Калининград-Санкт-Петербург и обратно будут весьма конкурентоспособными. Перегрузка в Балтийске позволит сделать порт Калининграда хабом для всего Северо-Западного региона России.

2.3 Организация доставки товаров, к которым не применяются ограничения Евросоюза, через порт Клайпеда. Фрахтовые ставки на доставку контейнеров в Европу стремительно падают и для части импортеров и экспортеров, работающих с товарами, коды которых не подпадают под санкционные ограничения, такая логистика может помочь существенно сократить транспортные издержки.

1. **В части автомобильного транспорта.**

В соответствии с ограничениями, установленными властями Европейского союза, использование транспортных средств, принадлежащих российским автотранспортным предприятиям, для перемещения товаров по территории Европейского союза возможно только для перевозок между Калининградской областью и остальной частью территории Российской Федерации. Таким образом для экспорта российских товаров с использованием автотранспорта в Сербию, например, всё ещё возможно использование транспорта европейских (в том числе, сербских) компаний.

Для вывоза калининградских товаров в другие страны ЕАЭС (включая Беларусь), иные дружественные страны, с которыми у Российской Федерации имеются сухопутные границы, с использованием автотранспорта необходимо сначала доставить товары на остальную часть территории нашей страны с использованием морской линии, которая связывает Калининградскую область с портами Ленинградской области и Санкт-Петербурга.

Анонсированная постановка на линию двух грузо-пассажирских паромов вместимостью 115 автотрейлеров и 200-400 пассажиров в феврале 2023 года должна, с учётом уже имеющихся перевозочных мощностей, обеспечить потребности региона в перевозках накатной техники.

Это позволит расширить возможности использования автотранспорта для экспорта калининградской продукции и обеспечения наших предприятий необходимым сырьём и комплектующими.

1. **В части авиационного транспорта**

4.1 *Существующие маршруты доставки авиатранспортом продукции калининградских экспортеров в адрес потребителей, расположенных в дружественных странах, а также сырья и комплектующих из этих стран.*

В настоящее время осуществляются прямые перелеты из Калининграда в Беларусь (Минск).

Возможна транзитная доставка грузов в страны дальнего зарубежья из Калининграда с перегрузкой в аэропортах Санкт-Петербурга, Московского авиаузла.

4.2 *Перспективные маршруты доставки авиатранспортом продукции калининградских экспортеров в адрес потребителей, расположенных в дружественных странах, а также сырья и комплектующих из этих стран.*

Ожидается начало полетов в Санкт-Петербург (Пулково) авиакомпаний «China Eastern Airlines» (регион Шанхай) (3 рейса в неделю, тип воздушного судна - Airbus А330), «Hainan Airlines» (Пекин) (1 рейс в неделю, тип воздушного судна: Airbus А330).

При необходимости доставки крупных партий сырья и комплектующих из Китая существует практика ввоза грузов морским транспортом в порт Владивосток с последующим таможенным транзитом воздушным транспортом из Владивостока в аэропорт назначения чартерным рейсом.