

Украина: новый шелковый путь

Специальный обзор

Украинское Правительство сделало решительный шаг к диверсификации экспортных маршрутов и развитию экспортного потенциала страны. 15 января из украинского Ильичевска вышел паром, на его борту – первые 10 вагонов и 20 контейнеров, которые должны были быть доставлены в Китай по т.н. Транскаспийскому маршруту (через Грузию, Азербайджан и Казахстан), часто рассматриваемому как реинкарнация Великого Шелкового пути.

За две недели поезд преодолел Черное и Каспийское моря, пересек Закавказье и Центральную Азию, и утром 31 января достиг казахстанско-китайской границы. Провожая состав в дальний путь, украинские официальные лица, – среди которых были и министр инфраструктуры А. Пивоварский, и глава Украинской ЖД А. Завгородний, и одесский губернатор М. Саакашвили (один из вдохновителей этой инициативы), – много говорили об исторической значимости события и грядущей утрате Россией монополии на сухопутный маршрут транспортировки грузов из Восточной Азии. Для того чтобы все могли следить за успехами украинской логистики Министерство инфраструктуры даже опубликовало интерактивную карту с обновляющимися пресс-релизами, поэтическими рассказывающими о том, где именно сейчас находится поезд.

Из-за праздничных хлопот, в стороне осталось несколько второстепенных, но все же интересных вопросов:

- Какой будет стоимость транспортировки грузов по новому маршруту, и какой объем транзита для украинских грузоотправителей технически можно обеспечить?
- Является ли украинское направление перспективным не только как конечная точка маршрута (отправка украинских грузов), но и для организации транзита в другие страны – ЕС, Беларусь или, например, Молдову?
- Готовы ли к работе партнеры по проекту (ведь протяженность маршрута по территории самой Украины составляет лишь 18 км)?

Безусловно, вопрос стоимости транспортировки является ключевым. По оценкам ИЭФ, стоимость доставки сорокафутового контейнера из Одессы в казахстанский Достык (на границе Казахстана и КНР) составит 8,0 тыс. долл., в 6 раз больше, чем при транспортировке морем. Украинские власти надеются, что партнеры по проекту согласятся на «небольшое» снижение тарифов (на 40%), что позволит сократить стоимость транспортировки до 5 тыс. долл. за контейнер. Но вряд ли Азербайджанская или Казахстанская ЖД смогут работать за идею, с убытком в 25-30% с каждого перевезенного контейнера.

Вероятно, борьбу с российской монополией стоит все же отложить.

Сергей Кондратьев,

Руководитель направления
«Реальный сектор»

s_kondratiev@fief.ru

Сергей Агибалов,

Руководитель направления
«Страны СНГ»

s_agibalov@fief.ru

Новый шелковый путь

Украинское Правительство любит мега-проекты. За последние двадцать лет украинские власти не раз заявляли о реализации масштабных инициатив, которые должны были стать опорой для развития экономики. Среди самых громких – строительство нефтепровода «Одесса-Броды», газопровода «Белый поток», проведение Чемпионата Европы-2012 по футболу.

Большинство из этих мега-проектов, впрочем, оказались не очень удачными. Нефтепровод «Одесса-Броды», введенный в эксплуатацию в 2002 г. должен был обеспечить загрузку порта Южный и превратить Украину в одно из важных звеньев в транзите каспийской нефти в Европу. Проект с самого начала преследовали неудачи – на протяжении нескольких лет нефтепровод использовался в реверсном режиме (для транспортировки российской нефти из системы «Дружба» в порт Южный и дальнейшего экспорта в страны Южной Европы). В 2011-2012 гг. Украина пыталась использовать нефтепровод для транспортировки нефти для белорусских и словацких НПЗ, но поставки оказались убыточными (для покупателей нефти) и вскоре были прекращены. Драматичней сложилась судьба «Белого потока». Газопровод должен был связать Украину и Грузию (пройдя по дну Черного моря до Феодосии в Крыму), в перспективе обеспечив транспортировку до 32 млрд м³ азербайджанского и туркменского газа, и не только снизить зависимость Украины от поставок газа из России, но и составить конкуренцию «Газпрому» в Европе. Но заявленные ещё в 2005 г. намерения не превратились даже в полноценный проект. Подготовка к Евро-2012 стала одним из самых масштабных инфраструктурных проектов за 20 лет независимости страны. Суммарные инвестиции превысили 5 млрд долл., на Украине появилось скоростное железнодорожное сообщение, были открыты новые аэропорты и стадионы. Однако большинство инфраструктурных проектов оказались не востребованы – спустя 4 года пассажиропоток в реконструированных к ЧЕ-2012 аэропортах не превышает 15% от рассчитанной нагрузки, стадионы стоят пустыми, а некоторые сооружения во время военного конфликта в Донбассе были повреждены (стадион «Донбасс-арена») или даже разрушены (донецкий аэропорт им. С. Прокофьева).

Правительство Арсения Яценюка унаследовало от Юлии Тимошенко и Миколы Азарова тягу к мега-проектам, но дефицит средств и МВФ требуют скромности в этом вопросе. Тем не менее, в январе 2016 г. Украина начала реализацию нового масштабного инфраструктурного проекта – «нового» Шелкового пути. Этот транзитный коридор должен будет пройти по маршруту Украина-Грузия-Азербайджан-Казахстан-Китай и, как считает Министерство инфраструктуры Украины, обеспечит быструю и дешевую доставку украинских товаров на рынок КНР. Важным фактором, по мнению украинских властей, является и то, что новый транзитный маршрут идет в обход России – из-за введенных в 2015 г. взаимных санкций украинские компании столкнулись с проблемами при транзите грузов через территорию России.

Украинские власти заявили о достижении договоренности по созданию консорциума для организации перевозок из Украины по этому маршруту в конце ноября 2015 г., а уже 15 января 2016 г. первый контейнерный поезд отправился в дальний путь из украинского Ильичевска.

Поезд, состоящий из 10 вагонов и 20 стандартных сорокафутовых контейнеров, провозжали министр экономического развития и торговли страны Айварас Абромавичус, министр инфраструктуры Андрей Пивоварский, министр регионального развития Геннадий Зубко и глава УЖД Александр Завгородний.

Постовые, воздушные шары и торжественные речи подчеркивали важность момента. Министр инфраструктуры Андрей Пивоварский заявил, что давняя мечта украинцев о создании «альтернативного маршрута, связывающего Европу и Китай» наконец сбылась, а транзитный потенциал страны стал реальностью. Для перехода от тестовых к регулярным перевозкам, по данным А. Пивоварского, потребуется всего 2 недели – темпы, достойные ударных строек первых пятилеток.

Украинские чиновники всячески подчеркивают выгоду нового маршрута – транспортировка по нему будет в 2-3 раза быстрее, чем морским транспортом (Одесса-восточное побережье КНР), а перенаправление на этот маршрут даже части торговых потоков Украина-КНР (в 2015 г. Украина экспортировала в Китай 24 млн т грузов) может превратить «новый» Шелковый путь в один из крупнейших транзитных маршрутов в Евразии. Является ли этот маршрут «новым», насколько он экономически эффективен, и может ли заменить (пусть даже частично) транзит украинских товаров через Россию? На эти вопросы профильные украинские ведомства отвечают утвердительно, но так ли это на самом деле?

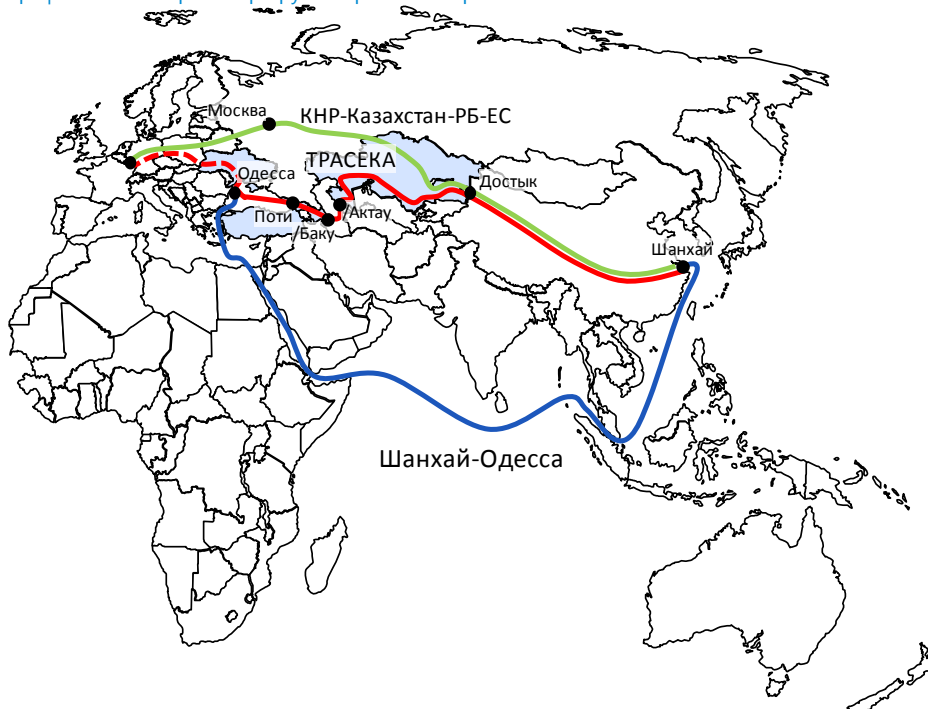
Старый новый коридор

Вопреки распространенному на Украине мнению, «новый» Шелковый путь не является новым транзитным коридором, быстро и эффективно созданным Украиной в ответ на проблемы с транзитом через Россию.

Ещё в 1998 г. на международной конференции в Баку Президент Украины Л. Кучма, наряду с представителями 11 других государств СНГ (Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркмении, Узбекистана) и Восточной Европы (Болгарии, Румынии, Турции), подписал «Многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», или (сокр. TRACECA, или ТРАСЕКА¹). На этой конференции было объявлено о «восстановлении исторического Шелкового пути». В 2009 г. к ТРАСЕКА присоединился Иран, а в 2013-2014 гг. о планах воссоздания Шелкового пути не раз заявлял и Китай, до этого проявлявший весьма ограниченный интерес к развитию транзитных маршрутов в Средней Азии и Закавказье. Сейчас ТРАСЕКА имеет постоянный секретариат, проводит ежегодные межправительственные совещания, и реализует ряд проектов, оказывая Правительствам стран-членов техническую поддержку в интеграции национальных транспортных систем и развитии транзитных перевозок.

¹ Для простоты здесь и далее новый транзитный коридор по маршруту Украина-Грузия-Азербайджан-Казахстан-Китай также называется ТРАСЕКА, хотя он несколько отличается как по составу участников, так и по техническим характеристикам от изначального маршрута ТРАСЕКА.

График 1. Некоторые маршруты перевозок Европа-Восточная Азия



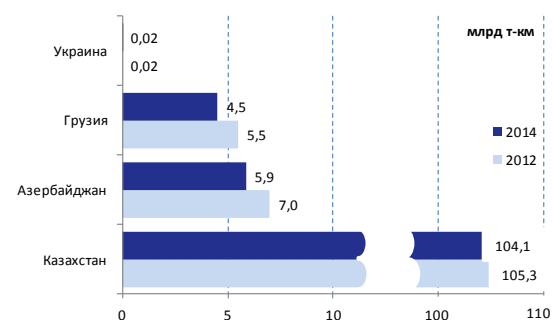
Источники: ОСЖД, ТРАСЕКА

Развиваемые в рамках ТРАСЕКА маршруты, включены в перечень международных транспортных коридоров. В частности, маршрут «нового» Шелкового пути, о котором сейчас говорят украинские власти, в значительной степени совпадает с 10-м международным коридором Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД, объединяет железные дороги стран СНГ, Восточной Европы, Монголии и КНР).

Он начинается в Одессе и проходит через Варну-Батуми-Тбилиси-Баку-Туркменбаши-Ташкент и заканчивается в казахстанском Актогае, на границе с КНР. Актуальный маршрут ТРАСЕКА отличается тем, что из Баку паром будет направляться не в туркменский Туркменбаши, а в казахстанский Актау (и далее следовать только по территории Казахстана вплоть до китайской границы). Это сокращает количество таможенных юрисдикций (с 7 до 5), при небольшом росте протяженности маршрута.

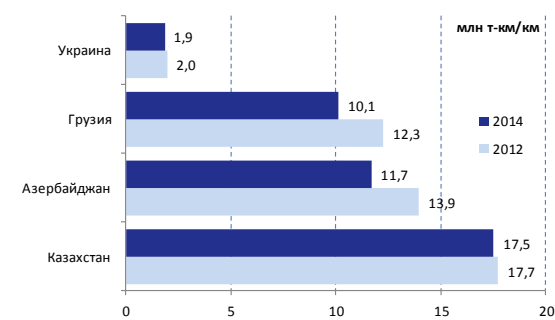
Транзитный коридор, во многом, – наследие СССР и СЭВ. Паромные переправы, железные дороги и даже схемы организации движения – все это было разработано, и построено не один десяток лет назад. Именно поэтому отлаживать логистику за две недели не требуется – на многих участках коридора интенсивность перевозок уже сейчас достаточно высока. Хотя, например, поток грузов через паромную переправу Одесса-Батуми в последние годы был достаточно небольшим (паром совершал лишь 1 круговой рейс Одесса-Поти-Батуми-Одесса в неделю). В целом грузооборот по транспортному коридору ТРАСЕКА в 2014 г. составил 126,7 млрд т-км, причем наиболее интенсивными были перевозки в Азербайджане и Казахстане (17,5 тыс. т-км/км и 11,7 тыс. т-км/км соответственно), тогда как на Украине интенсивность движения была на порядок меньше (1,8 тыс. т-км/км).

График 2. Грузооборот на маршруте ТРАСЕКА, млрд т-км, 2012-2014



Источник: ОСЖД

График 3. Интенсивность перевозок по маршруту ТРАСЕКА, млн т-км/км, 2012-2014



Источник: ОСЖД

Высокие показатели перевозок в Азербайджане и Казахстане никак не связаны с популярностью ТРАСЕКА. В Казахстане этот маршрут совпадает с единственной железнодорожной линией, связывающей западные и восточные регионы страны. Аналогичная ситуация – и в Азербайджане. При этом объемы грузов, которые транспортировались хотя бы по большей части маршрута (Украина-Казахстан, Грузия-КНР и т.д.), на протяжении последних лет оставались на уровне статистической погрешности.

Что почему?

Проект получил второе дыхание после резкого ухудшения отношений между Россией и Турцией, из-за чего у многих турецких перевозчиков стали возникать проблемы с транзитом грузов через Россию. В результате значительно вырос (ситуативно) спрос на транскаспийские перевозки по маршруту Турция-Казахстан, в то время как организация полноценного транзитного маршрута ЕС-КНР (как через Турцию, так и через Украину) пока что остается в теории. Украинские железные дороги и Министерство инфраструктуры, организовав первый тестовый поезд из Ильичевска в Достык, стали пионерами на этом направлении. Но что они получают в итоге – шишки или лавры?

Украинская сторона надеется, что после организации регулярных перевозок, транспортировка грузов по ТРАСЕКА будет занимать не более 10-12 суток, а стоимость доставки одного контейнера составит не более 5 тыс. долл.

Это более чем в 3 раза выше стоимости морских перевозок, но серьезная экономия времени² может привлечь, например, китайских производителей электроники. Очевидно, что, по крайней мере, на первом этапе сохранится дисбаланс между грузопотоками в западном и восточном направлениях. Однако в перспективе, по мере роста интереса к ТРАСЕКА со стороны европейских грузоотправителей, ситуация может улучшиться и порожний пробег удастся сократить. Впрочем, это самый лучший сценарий.

Но проект уже сейчас столкнулся с проблемами. Основные трудности возникают с установлением привлекательных тарифов на перевозку и дефицитом провозных мощностей.

² На доставку грузов по морю из Шанхая в Одессу уйдет 24-35 суток.

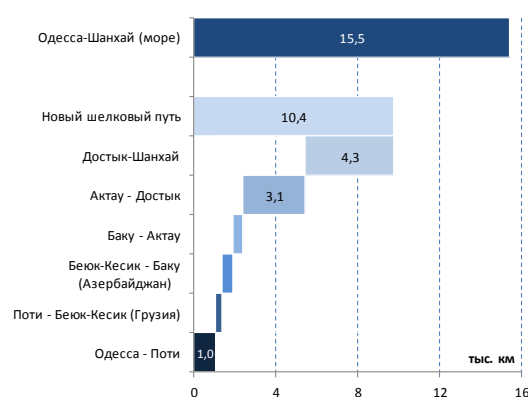
Протяженность закавказского участка трассы составляет 0,86 тыс. км., стоимость транспортировки стандартного двадцатифутового контейнера (1 TEU) – 894 долл., для сорокафутового контейнера тариф возрастет практически в два раза, до 1 608 долл. На казахстанский участок (3,1 тыс. км) приходится больше половины от всей длины маршрута, велик и вклад Казахстанских железных дорог³ в общую стоимость доставки – тариф КТЖ на перевозку по этому маршруту для двадцатифутового контейнера сейчас составляет 2,3 тыс. долл. Таким образом, стоимость перевозки 1 TEU по сухопутному участку маршрута составит 3,2 тыс. долл. Но есть и перевозки по морю, и, хотя на них приходится сравнительно небольшая доля (по протяженности) от всего маршрута, их стоимость существенно влияет на общую привлекательность ТРАСЕКА.

Сейчас морская перевозка 1 TEU из Ильичевска в Потти обойдется в 500 долл., в том случае, если он размещен на платформе, стоимость возрастет до 700 долл. Тариф на перевозку для 1 TEU на пароме Баку (Алят) – Актау составляет не менее чем 600 долл. В результате, перевозки на морском участке будут стоить грузоотправителям не менее 1,1 тыс. долл.

Суммарно, стоимость доставки грузов из Одессы до границы с Китаем можно оценить в 4,3 тыс. долл. для двадцатифутового контейнера, и в 8,0 тыс. долл. для сорокафутового контейнера.

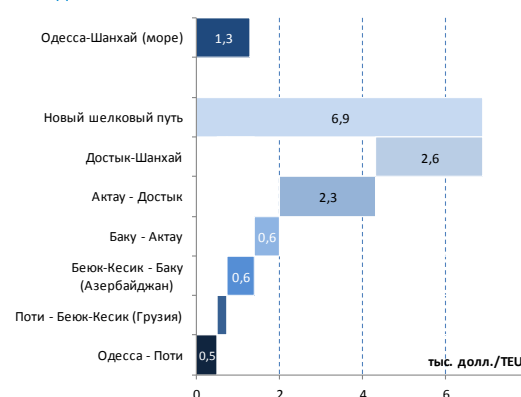
Стоимость доставки высока, но, все же не выглядит нереальной. Однако ни казахстанскую станцию Достык, ни находящуюся в 12 км восточнее неё китайскую станцию Алашанькоу, сложно считать конечным пунктом для украинских или европейских товаров. Их основные потребители находятся на несколько тысяч км восточнее – в центральных и прибрежных регионах страны. Поэтому при расчете эффективности ТРАСЕКА необходимо учитывать и стоимость транспортировки (а равно и время доставки) по китайскому участку железных дорог. В качестве конечного пункта доставки в КНР можно выбрать разные точки – например, Чунцин (в котором начинается один из северных маршрутов, идущий через Россию), Шэньчжен, Пекин и т.д.

График 4. Протяженность маршрута ТРАСЕКА, тыс. км.



Источник: ОСЖД, ВБ, оценки ИЭФ

График 5. Стоимость доставки по маршруту ТРАСЕКА, тыс. долл.



Источник: ОСЖД, ВБ, оценки ИЭФ

Если в качестве конечного пункта доставки грузов считать Шанхай (район дельты Янцзы является одним из крупнейших потребителей промышленного сырья и товаров в стране), то

³ Қазақстан темір жолы (КТЖ).

стоимость доставки грузов по ТРАСЕКА – от Одессы до Шанхая – достигнет 6,9 тыс. долл./ТЕU (двадцатифутовый контейнер).

Для сорокафутового контейнера она составит уже 12,6 тыс. долл. Т.е. стоимость транспортировки по ТРАСЕКА (или «южному маршруту Шелкового пути») в 5 раз выше, чем для морских перевозок. Слишком высокая плата за диверсификацию, даже для КНР. Надежды украинских властей на то, что маршрут будет востребован европейскими грузоотправителями, вряд ли оправдаются – с учетом стоимости провоза грузов по территории Украины-Польши-ФРГ (один из возможных транзитных коридоров), расходы на транспортировку таким маршрутом превышают ставки фрахта (Роттердам-Шанхай) не в разы, а на порядок⁴.

Украинская сторона надеется, что за счет увеличения объемов перевозок удастся снизить стоимость доставки грузов до 5 тыс. долл. (для сорокафутового контейнера). Для этого действительно есть основания. За день до отправки «исторического поезда» из Ильичевска, главы железных дорог Грузии, Азербайджана, Казахстана и Украины подписали соглашение об установлении льготных тарифов на перевозки по ТРАСЕКА. Вероятно, определенные скидки удастся получить и у паромных перевозчиков (в частности, Азербайджанского морского пароходства). УЖД не комментируют размеры скидки, но вряд ли они превышают 10% (вероятно, при отправке грузов на меньшие расстояния скидка будет несколько меньше), тогда как для достижения конкурентоспособного уровня в 5 тыс. долл. для сорокафутового контейнера перевозчики должны снизить тарифы на 40%.

Являются ли текущие тарифы на транспортировку по ТРАСЕКА запретительными? Вероятно, нет.

Например, в двадцатифутовом контейнере можно перевести до 5-6 т. бытовой электроники, и при таких тарифах стоимость транспортировки в таможенной стоимости товара не превысит 2-5%. Однако, вряд ли грузоотправители выберут ТРАСЕКА для перевозки, например, металлопродукции (в т.ч. строительной арматуры и др.), а значит, потенциальный спрос на перевозки будет ограниченным. В таких условиях соблюдать сроки доставки и получать скидки от партнеров по проекту будет совсем не просто.

Впрочем, если ТРАСЕКА удастся нарастить обороты, его участники могут столкнуться с другими неприятными сюрпризами.

Маленькие технические проблемы

Министерство инфраструктуры Украины планирует отладить процесс перевозок за 2 недели. Это несложно. Ведь по территории Украины проходит всего 9 км маршрута (из более чем 5,5 тыс. км ТРАСЕКА). А вот налаживание стабильной работы всего маршрута может потребовать много времени и значительных инвестиций.

Одним из слабых мест маршрута остаются паромные переправы. Смена модальности – это почти всегда вызов для транзитных маршрутов, а ТРАСЕКА меняет её дважды (море-железная дорога-море-железная дорога). Смена модальности может грозить простоями в порту (на погрузку/разгрузку), а в случае паромных переправ Одесса-Поти и Баку-Актау – и ожиданием собственно самих паромов. Сейчас, например, между Одессой и Поти курсируют два парома (при необходимости может быть введен третий паром), совершающие один круговой маршрут (Одесса-Поти-Одесса) раз в неделю. Таким

⁴ Стоимость доставки для двадцатифутового контейнера по маршруту Шанхай-Роттердам сейчас оценивается в 1,0-1,2 тыс. долл.

образом, отправка/доставка грузов в Одессу без задержки возможно лишь два дня (когда паромы отправляются из соответствующего порта) в неделю из семи.

Азербайджанское морское пароходство (АМП) при необходимости может наладить отправку паромов из Баку в Актау практически каждые сутки, ведь АМП располагает⁵ 13 паромами и 2 суднами типа Ро-Ро. Но ресурсы пароходства ограничены – помимо перевозок в Актау, оно обеспечивает и работу переправы Баку-Туркменбаши. Кроме того, в последние месяцы АМП столкнулось с резким ростом спроса на перевозки в Актау – за первую неделю января 2016 г. паромы АМП транспортировали в Казахстан свыше 260 грузовых автомобилей (в 4 раза больше, чем за аналогичный период декабря, и в 10 раз больше, чем в начале 2015 г.). Бум перевозок, однако, никак не связан с Транскаспийским маршрутом. Причиной роста стали российские санкции, введенные против турецких компаний, – в результате многие автоперевозчики были вынуждены перенаправить свои машины в южном направлении (и уже сейчас АМП использует 11 из 13 имеющихся в распоряжении паромов). Но это, в свою очередь, означает, что места на азербайджанских паромов для контейнеров (и украинских, и турецких) остается меньше.

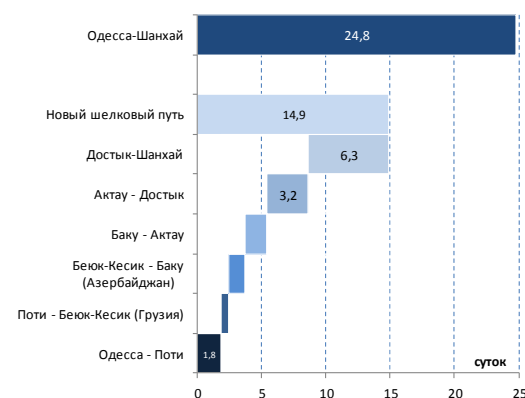
Поэтому для организации стабильных перевозок по маршруту потребуются существенные инвестиции в расширение паромного флота. И если АМП такие средства может найти (например, в азербайджанском бюджете), то «Укрферри», обеспечивающий перевозки из Ильичевска в Поти, будет нелегко.

Определенные сложности есть и на сухопутном участке трассы. Так, в Грузии железнодорожные линии, соединяющие основные порты страны (Поти-Сенаки, Батыми-Самтредиа) являются однопутными, и в условиях роста железнодорожного трафика Грузинские железные дороги могут не справиться возросшим спросом на перевозки⁶. Аналогичные проблемы есть и в Казахстане. Железнодорожная линия, связывающая порт Актау с железнодорожной сетью Казахстанских железных дорог, уже сейчас работает на пределе своих возможностей (перевозки около 11 млн т в год). Ухудшить ситуацию может и слабая оснащенность порта Актау – лишь два причала могут осуществлять прием контейнерных грузов (причем, обработка сорокафутовых контейнеров может столкнуться с определенными проблемами).

⁵ В т.ч. 7 паромов типа «Дагестан» (вместимость до 28 вагонов), 4 паромов типа «Академик Зарифа Алиева» (вместимость 52 вагона) и 2 паромов типа «Барфа» (вместимость 54 вагона).

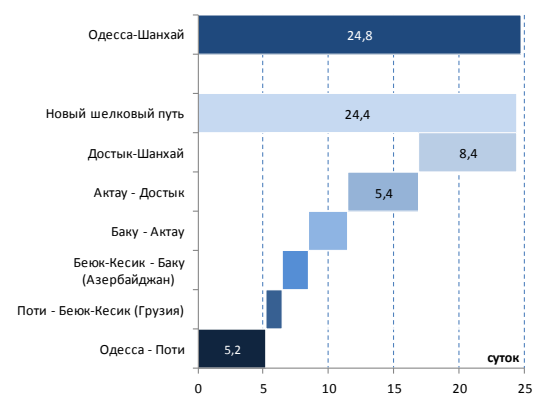
⁶ По оценкам Грузинских железных дорог, резервная пропускная способность линии Поти-Самтредиа (а также Зестафони-Хашури) составляет лишь 20 грузовых поездов в сутки.

График 6. Время доставки груза по маршруту ТРАСЕКА (идеальный сценарий), суток



Источник: АЖД, АМП, ГЖД, КТЖ, оценки ИЭФ

График 7. Время доставки груза по маршруту ТРАСЕКА (реалистичный сценарий), суток



Источник: АЖД, АМП, ГЖД, КТЖ, оценки ИЭФ

Помимо инфраструктурных ограничений к задержкам грузов может привести и достаточно высокий износ локомотивного и вагонного парка Азербайджанских железных дорог, а также частые смены локомотивов на Закавказском участке маршрута. В будущем, к этим проблемам может добавиться, как минимум, ещё одна – Азербайджанские железные дороги планируют изменить напряжение питания с 3 кВ постоянного тока на 25 кВ переменного тока⁷, что потребует обязательной смены локомотивов на границе Азербайджана и Грузии (сейчас такая смена связана только с организацией технического обслуживания).

Наконец, ТРАСЕКА станет серьезным вызовом и для таможенных служб региона. Украина находится в ассоциированном союзе с ЕС, Казахстан входит в ЕвразЭС. Смогут ли таможенные службы, придерживающиеся разных стандартов обеспечить достаточный уровень контроля, который не вызвал бы вопросов и у не причастных сторон (например, России)? И сделать этот контроль быстрым? Участники проекта считают, что да. В частности, предлагается обеспечить таможенный контроль на конечных точках маршрута. Вероятно, точный ответ сможет дать лишь время, но на первых порах накладки неизбежны.

В результате, «идеальный» срок транспортировки грузов от Одессы до Шанхая в 15 суток (в сравнении с 25 сутками для морских перевозок) может легко превратиться в 22-24 суток. Т.е. выбравшие «новый» Шелковый путь грузоотправители смогут довести свои грузы на 1-3 сутки быстрее, чем по морю, заплатив за это дополнительные фантастические 3 тыс. долл./ТЕU.

В сухом остатке

20 лет назад проект ТРАСЕКА считался перспективным, но не конкурентоспособным. 10 лет назад все оставалось на своих местах. За последние годы к проекту присоединился Иран, об интересе говорит и Китай, но – стоимость транспортировки остается удивительно высокой. Борьба с северными маршрутами шелкового пути (как по Транссибу через Россию и Белоруссию, так и через Достык – Казахстан-Россия-

⁷ В ноябре 2015 г. было объявлено о том, что все работы по переводу на напряжение 25 кВ на четырех участках (Бейюк Кесик-Гянджа, Гянджа-Уджар, Уджар-Гаджигабул и Гаджигабул-Баку) будут завершены к концу 2016 г.

Белоруссия) ТРАСЕКА будет сложно. На севере (относительно) единое таможенное и экономическое пространство, нет моря и паромов. Впрочем, даже по северным маршрутам перевозки остаются очень скромными – в 2015 г. было перевезено лишь 59,9 тыс. TEU⁸ (хотя динамика впечатляет – рост в 1,8 раза к 2014 г.).

Зачем этот маршрут нужен Украине? Отчасти, для обеспечения экспорта в Казахстан и страны Центральной Азии (сильно затрудненного после введение взаимных санкций с Россией). Отчасти – для «галочки». Поезд отправлен, пресс-релиз⁹ написан, транзитный потенциал раскрыт. Можно заняться и менее важными, но такими необходимыми делами – например, обсудить, кто будет поставлять топливо УЖД, или пора ли приватизировать порты.

⁸ Суммарный оборот контейнерных грузов между КНР и ЕС оценивается более чем в 25 млн штук.

⁹ Министерство инфраструктуры обновляет пресс-релиз, посвященный покорению «Шелкового пути» в интерактивном режиме: <http://mtu.gov.ua/news/25244.html>

ФОНД «ИНСТИТУТ ЭНЕРГЕТИКИ И ФИНАНСОВ»

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Россия, 101000, Москва, Архангельский пер., д. 6, стр. 1

Тел.: +7(495)787-7458, факс: +7(495)787-7451

WEB: <http://www.fief.ru>

Twitter: <https://twitter.com/iefrus>

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Каждый аналитик, задействованный в написании данного обзора, подтверждает, что все положения отражают исключительно его собственное мнение. Институт энергетики и финансов (ИЭФ) не несет ответственности за операции третьих лиц, совершенные на основе мнений аналитиков, изложенных в данном обзоре. Мнение ИЭФ может не совпадать с мнением аналитика, изложенным в данном обзоре.

Информация, представленная в обзоре, основана на источниках, которые Институт энергетики и финансов признает надежными, тем не менее, ИЭФ не несет ответственности за ее достоверность и полноту. Описания финансовых инструментов и эмитентов не претендуют на полноту. Прошлые показатели не являются гарантией своего повторения в будущем. Обзор не имеет отношения к инвестиционным целям или финансовой ситуации третьих лиц. Все мнения и рекомендации, основанные на представленной информации, соответствуют дате выхода обзора, и могут быть изменены без уведомления. Обзор предоставляется исключительно в информационных целях.

Дополнительная информация может быть предоставлена по запросу.