

ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОТОКОВ НА МАРШРУТЕ КИТАЙ - ЕАЭС

ASSESSMENT OF POTENTIAL INCREASE IN CARGO FLOWS BETWEEN CHINA AND EURASIAN ECONOMIC UNION

K. Gavrilova

Annotation

In the era of global integration processes, entire continents are united in partnerships, and each of the participating countries pursues its own interests. So, within the framework of the integration of the Eurasian economic union and the Chinese initiative "One Belt – One Way", it is planned to implement a large number of infrastructure projects, the opening of new transport corridors, and the simplification of customs regulation. In this connection the issue of cargo flow between the countries is gaining relevance and requires an assessment of the structure of import / export goods of each participant. After that it will be possible to identify the necessary.

Keywords: Eurasian region, Russia, China, interfacing, cargo transportation, commodity turnover structure.

*Гаврилова Ксения Алексеевна
ФГБОУ ВПО "РЭУ
им. Г.В. Плеханова", Москва*

Аннотация

В эпоху глобальных интеграционных процессов целые континенты объединяются в партнёрства, при этом каждая из стран – участниц преследует свои интересы. Так в рамках сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы "Один пояс – один путь" планируется реализация большого количества инфраструктурных проектов, открытие новых транспортных коридоров, упрощение таможенного регулирования. В связи с чем вопрос грузового потока между странами набирает актуальность и требует проведения оценки структуры импортных / экспортных товаров каждого участника. После чего возможно будет вывить необходимые меры для увеличения грузовых потоков.

Ключевые слова:

Евразийский регион, Россия, Китай, сопряжение, грузовые перевозки, структура товарооборота.

Основным преимуществом континентального сотрудничества в Евразийском регионе является возможность реализации новых инфраструктурных проектов и развитие транспортного сообщения. Ведущие работы в данном направлении приведут к определенным положительным моментам: будут открыты новые возможности использования транзитного потенциала стран – участниц, получат дополнительное развитие регионы и произойдет локализация промышленности вдоль транспортных коридоров на Евразийском пространстве, достигнуто увеличение экспорта и укрепление взаимоотношений внутри континента. Главными участниками данного процесса являются Россия, Китай, Казахстан, Беларусь и страны Европейского союза.

При планировании сопряжения ЕАЭС и ЭПШП актуальность вопроса грузовых перевозок резко выросла. В рамках данного проекта правительство КНР нацелено начать активное развитие своих западных и северо-восточных провинций. Прежде всего Поднебесная заинтересована в использовании сухопутных маршрутов для продвижения товаров из таких регионов, как: Синьцзян-Уйгурский автономный район, Тибетский автономный район, Цинхай (западные провинции) и Внутренняя Монголия, Хэйлунцзян (северо-восточная провинция). Для Ки-

тая преодоление несбалансированности в экономическом развитии регионов внутри страны, а прежде всего сократить отставание западных провинций от восточных является стратегически важным вопросом.

Для стран – членов ЕАЭС сопряжение с ЭПШП также стало актуальным вопросом. Принимая участие в данной инициативе союз нацелен решить ряд своих внутренних проблем с транспортно-логистической инфраструктурой, контейнеризацией экономик и оптимизацией регулирования отрасли, таможенным администрированием и т.д. Всё это приведёт к интенсивному увеличению внутренних межрегиональных грузоперевозок, укрепит связь регионов, даст возможность расширять логистический потенциал регионов, у которых отсутствует выход к морю – российский Урал, Сибирь и Центральная Азия.

Некоторые страны Европейского союза, которые уже связаны железнодорожным сообщением с Азией, постепенно начинают пользоваться преимуществами трансевразийских транспортных коридоров. Однако, европейские перевозчики, логисты и агенты с осторожностью относятся к новым транспортным маршрутам, чаще всего в связи с недостаточной информацией по условиям перевозки, стоимости, транзитному времени и т.п.

Так же стоит отметить специализацию стран ЕАЭС в рамках международного разделения труда на поставках на мировой рынок. Больше всего данная группа государств поставляет топливо–энергетическую продукцию, минеральное и химическое сырье, лесоматериалы, сельхозсырье, полуфабрикаты и т.д., то есть товары, которые с экономической и технологической точки зрения не целесообразно транспортировать в контейнерах.

При проведении комплексного анализа структуры экспортных грузовых потоков государств – членов ЕАЭС было выявлено, что 96–97% от всего объема грузов составляет насыпная и наливная продукция. Так, например, структура экспорта за 2016 год из ЕАЭС в КНР (в натуральном выражении) выглядит следующим образом: 65% (от всего объема) – топливо; 15% – лесоматериалы; 9% – минеральное сырье; 4–5% – минеральные удобрения. Получается, что меньше 5% грузового потока из ЕАЭС в Китай пригодны для контейнерной транспортировки, и еще более низкая доля для перевозки железнодорожным транспортом. Однако, за последние годы отмечается устойчивая тенденция увеличения объемов и доли контейнерных поставок, что при условии развития транспортно-логистической инфраструктуры позволяет делать оптимистические прогнозы относительно перспектив активного наращивания контейнерного грузового потока. На сегодняшний день совокупный объем контейнерных грузоперевозок из ЕАЭС в Китай составляет всего 2–2,5 млн.тонн в год, что составляет примерно 150–200 тыс. TEU. Это говорит о том, что из приведенных выше данных по объемам потенциально пригодных к контейнерным перевозкам, фактически в контейнерах транспортируется меньше половины, то есть имеется возможность роста [1].

При организации грузовых перевозок из России и других стран ЕАЭС в Китай чаще всего используют мультимодальный способ транспортировки с участием железнодорожного транспорта. В основном данным образом отправляют товары из России в Китай. Грузовые контейнеры по железной дороге доставляют до портов Балтийского, Чёрного, Азовского, Баренцева, Белого морей с дальнейшей перегрузкой на морские суда. Только 10–20% экспортного контейнеропотока из России (11 тыс. FEU – статистика по данным РЖД за 2016г.) направляется напрямую в КНР железной дорогой через пропускные пункты на границе (Забайкальск 80–100% и Гродеково 18%). На сегодняшний день незначительная часть контейнерных грузов по железной дороге напрямую поставляются из Казахстана в Китай через пограничные переходы Алтынколь и Достык. Грузы Белоруссии доставляют через российские и казахстанские погранпереходы.

Основу товарной структуры экспортного грузопотока по железной дороге из стран ЕАЭС в Китай составляет группа товаров "остальные грузы": метизы, бумага, хими-

каты и т.д. Начиная с 2015 года в товарной структуре железнодорожный контейнерных поставок из России стал наблюдаться рост объемов экспорта "лесных грузов" (пиломатериалы).

При проведении анализа товарной структуры экспорта из ЕАЭС в КНР в рамках выявления товарных позиций, подходящих для контейнерных перевозок железной дорогой, становится видно, что потенциал такого переключения не велик. За последние годы объем экспортных товаров, подходящих для железнодорожных контейнерных перевозок, составил 20 – 30 тыс.тонн в год (2–3 тыс. TEU). При этом данный показатель за последние 10 лет сократился примерно в два раза. 60–70% этого грузового потока формируется РФ – 1,5–2 тыс. TEU, 20% – Казахстаном – до 1 тыс. TEU [2].

Ограничение потенциала увеличения контейнерных грузовых потоков из стран ЕАЭС в КИТАЙ прежде всего обусловлено отсутствием в структуре их экспорта соответствующих товаров как на сегодняшний день, так и в обозримом будущем. Дополнительный грузовой поток может быть обеспечен только за счёт развития экспорта новых товарных ниш и расширения структуры грузового потока, таких грузов, как лесоматериалы, металлопродукция, метизы, целлюлозно–бумажная продукция, продовольственные товары, фасованные продукты нефтехимии и т.п.

На сегодняшний день Китай однозначно можно считать "мастерской мира". Его структура экспортных поставок в основном формируется готовой, обработанной продукцией, подходящей для контейнерной перевозки. Так, например, экспорт из КНР в Германию полностью составляет контейнеризированные грузы. В то время как на долю импортных грузов стран ЕАЭС из Германии пригодных для контейнерных перевозок составила 55%. А товарная структура грузового потока с доминированием групп товаров, пригодных для контейнерной транспортировки, стимулирует рост уровня его контейнеризации в будущем, который потенциально может достигнуть до 100%.

Товарная структура прямого железнодорожного экспорта Китая в Россию, осуществляемая через пропускные пункты на границе с КНР (29 тыс. FEU в 2016 г.), составляют следующие группы номенклатуры РЖД: "остальные грузы" ("промышленные товары народного потребления" – 20–30% и по 20–25% "метизы", "машины, станки, двигатели").

Структура железнодорожных поставок из Китая в страны ЕАЭС существенным образом не отличается от российской. Их объёмы примерно составляют 7,5 тыс. TEU в год (ведущим контрагентом является Казахстан). Итого, суммарный поток сухопутных грузов из Поднебесной в ЕАЭС составляет 35 тыс. FEU.

Проведенный выше анализ экспортных грузов Китая в страны ЕАЭС, показывает возможность дальнейшего увеличения железнодорожных контейнерных перевозок. На сегодняшний день объём экспортных поставок Китая в ЕАЭС, подходящих для переключения на железнодорожный транспорт, составляет 4 – 5,5 млн. тонн в год (при средней загрузке контейнеров, это составит 250 – 300 тыс. FEU). То есть сейчас используется только 10–15% потенциала от данного грузового потока, и его возможно будет увеличить в 8–9 раз.

Основная товарная группа, которая формирует подходящий для переключения грузовой поток из КНР в ЕАЭС, включает в себя следующие позиции: "машины, оборудование, промизделия – 75–80%"; "товары народного потребления (одежда, обувь, текстильные изделия) – 20%"; "готовые химические товары" – 1.5–2%. Данные грузы формируют структуру импортных железнодорожных грузов России (и других стран ЕАЭС). Наиболее подходящими грузами для переключения на железнодорожный транспорт с точки зрения экономической и технологической эффективности являются комплектующие для машин и оборудования [3].

Китайские компании стремятся к реализации новых производственных проектов в РФ, Казахстане и других странах ЕАЭС (например, автомобильные заводы), проявляющие прежде всего интерес к организации логистики поставок. Которая сможет обеспечивать своевременную, регулярную и гибкую по объёмам доставку грузов, при такой её стоимости, которая не оказывала бы существенного влияния на конечные совокупные издержки локализованных компаний. Данные условия смогут обес-

печить рост железнодорожных контейнерных перевозок с китайских предприятий до контрагентов из стран ЕАЭС с применением практики субсидирования властями Китая этих транспортировок по территориям провинций Поднебесной.

Для осуществления данного сценария развития грузовых перевозок между Китаем и странами ЕАЭС необходимо модернизировать транспортно-логистическую инфраструктуру. Под этим имеется ввиду не только расширение "узких" мест в пунктах перехода границ (пункты смены ширины колеи, сопутствующая терминально-логистическая инфраструктура, погранично-таможенные коридоры), но также развитие провозных и пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры стран ЕАЭС в целом, кроме того, создание "дистрибуционных" транспортно-логистических центров в узловых пунктах и транспортных систем.

Однако, имеют место быть серьёзные и неразрешимые в ближайшем будущем сложности, которые могут существенно ограничить возможности наращивания железнодорожных контейнерных грузовых перевозок из КНР в страны ЕАЭС.

Например, недостаточное количество в данных странах отвечающей современным требованиям грузовой базы для загрузки возвратных контейнеров. Объёмы грузов, подходящих для переключения на железнодорожный транспорт, из стран ЕАЭС в КНР слишком малы. Только общий потенциальный объём поставок в Поднебесную всех контейнеропригодных товаров ЕАЭС будет соответствовать объёмам китайских грузов стран ЕАЭС.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сыроежкин К. (2016) Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП. Россия и новые государства Евразии, № 2, с. 37–55. URL: http://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2016_02/9Syroezhkin_Sopyazheniye.pdf (дата обращения: 10.04.2018)
2. Винокуров Е. (2017) Экономический пояс Шелкового пути: шапкозакидательство неуместно. РЖД-Партнер, № 9 (349), май. URL: <http://www.rzdpartner.ru/publications/rzdpartner/-9-349-may2017/ekonomi-cheskiy-poyas-shelkovogoputi-shapkozakidatelstvo-neumestno/>(дата обращения: 10.04.2018)
3. Think Railways (2016) Innovations and Investments behind China-Europe Rail Freight Transport. May 23. URL: <http://www.thinkrailways.com/~innovationsinvestments-behind-china-europe-rail-freight-transport/>(дата обращения: 10.04.2018)

© К.А. Гаврилова, (Gavrilova.kseniya@inbox.ru), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,

