Евразийский Банк Развития
Центр интеграционных исследований

Доклад № 49
2018

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПОТЕНЦИАЛ РОСТА ГРУЗОПОТОКОВ ЧЕРЕЗ ЕАЭС

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПОТЕНЦИАЛ РОСТА ГРУЗОПОТОКОВ ЧЕРЕЗ ЕАЭС

Доклад № 49

Евразийский Банк Развития

Центр интеграционных исследований

Санкт-Петербург

2018

УДК 339.977
ББК 65.428

Главный редактор серии докладов ЦИИ ЕАБР: Е.Ю. Винокуров, д.э.н.
Выпускающий редактор: А.А. Исакова
Литературный редактор: А.Н. Воробьева
Корректор: С.Г. Тараканов
Верстка: М.А. Тринда

Авторы: д.э.н. **Е.Ю. Винокуров** (ЦИИ ЕАБР), **В.Г. Лобырев**, **А.А. Тихомиров** (АО «Институт экономики и развития транспорта»), к.э.н. **Т.В. Цукарев** (ЦИИ ЕАБР).

Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. — СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. — 74 с.

ISBN 978-5-906157-43-0

Доклад, подготовленный при участии экспертов АО «Институт экономики и развития транспорта», содержит результаты количественной оценки перспектив роста грузопотока по оси Китай — ЕАЭС — ЕС. В работе дана характеристика общих тенденций развития грузоперевозок с учетом товарной структуры и используемого вида транспорта. Особое внимание уделено факторам, оказывающим влияние на динамику грузопотоков. Представлена оценка влияния тарифов на показатели грузопотоков, переключаемых на транспортную инфраструктуру ЕАЭС. Проанализированы факторы регулярности (ритмичности) и сроков доставки грузов. Результирующей частью работы является оценка дополнительных грузопотоков, которые могут быть привлечены на транспортные маршруты по оси Китай — ЕАЭС — ЕС в кратко- и долгосрочном периодах.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития: https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/.

УДК 339.977
ББК 65.428

ISBN 978-5-906157-43-0

© Евразийский банк развития, 2018

Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития

191014, Россия, Санкт-Петербург, ул. Парадная, 7
Тел. +7 (812) 320-44-41, факс + 7 (812) 329-40-41, e-mail: centre@eabr.org, www.eabr.org

Дизайн, верстка и подготовка к печати: Дизайн-студия «Аэроплан». Санкт-Петербург, ул. Заозерная, 8 «А», www.airoplan.ru

При перепечатке, микрофильмировании и других формах копирования обзора ссылка на публикацию обязательна.
Точка зрения авторов не обязательно отражает официальную позицию Евразийского банка развития.

Подписано в печать 30.03.2018.
Гарнитура Gotham Pro, PT Serif. Формат 205x260 мм. Тираж 300 экз.
Отпечатано в типографии «ПСП». 192236, Россия, Санкт-Петербург, ул. Белы Куна, 32.

СОДЕРЖАНИЕ

СПИСОК ТАБЛИЦ И РИСУНКОВ 4
АКРОНИМЫ И СОКРАЩЕНИЯ 6
РЕЗЮМЕ 7
ВВЕДЕНИЕ 13
1. ОБЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ОСИ КНР — ЕАЭС — ЕС 18
1.1. Грузопоток между ЕАЭС и КНР 18
1.2. Грузопоток между КНР и ЕС 23
1.3. Методический подход к отбору контейнерных грузов, релевантных для переключения на железнодорожный транспорт . . . 27
1.4. Основные факторы, влияющие на распределение перевозок грузов по видам транспорта 30
2. ОЦЕНКА ЭЛАСТИЧНОСТИ СПРОСА НА КОНТЕЙНЕРНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ПО ТАРИФУ: ВЛИЯНИЕ СТОИМОСТИ НА ПОКАЗАТЕЛИ ГРУЗОПОТОКОВ . . 33
2.1. Тарифы на морские контейнерные перевозки и их влияние на сухопутные грузопотоки 33
2.2. Тарифы на железнодорожные контейнерные перевозки и их влияние на параметры грузопотоков 35
3. ОЦЕНКА ЭЛАСТИЧНОСТИ СПРОСА НА КОНТЕЙНЕРНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ПО «УДОБСТВУ»: ВЛИЯНИЕ ФАКТОРОВ СКОРОСТИ И РЕГУЛЯРНОСТИ НА ПОКАЗАТЕЛИ ГРУЗОПОТОКОВ. 43
4. ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО РОСТА ГРУЗОПОТОКОВ ПО ОСИ КИТАЙ — ЕАЭС — ЕС. 47
4.1. Оценка дополнительных грузопотоков по железнодорожным маршрутам между странами ЕАЭС и Китаем. 47
4.2. Оценка дополнительных грузопотоков по железнодорожным маршрутам между странами ЕС и Китаем. 50
4.3. Оценка дополнительных грузопотоков по железнодорожным маршрутам между странами ЕАЭС и ЕС 53
4.4. Агрегированная оценка дополнительных грузопотоков по оси Китай — ЕАЭС — ЕС 54
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 57
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 59
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 62

СПИСОК ТАБЛИЦ И РИСУНКОВ

Таблица А. Зависимость изменения объемов контейнеропотока от стоимости перевозки контейнера по железной дороге 10
Таблица В. Сравнительная динамика частоты отправлений контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа — КНР (2011–2020 гг.). 11
Таблица 1. Грузы, не предназначенные для перевозки в контейнерах 28
Таблица 2. Грузы (контейнеропригодные), релевантные для переключения на железнодорожный транспорт. 29
Таблица 3. Соотношение факторов, влияющих на тяготение контейнерных грузов к перевозке морским/железнодорожным транспортом, и оптимальный для грузоотправителя вариант в экономических условиях на 2016 год 31
Таблица 4. Размеры субсидий региональных властей Китая на железнодорожные контейнерные перевозки в ЕС, начало их действия и средний сквозной тариф с учетом субсидирования. 37
Таблица 5. Сравнительная динамика тарифов на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу) (2011–2016 гг.) 39
Таблица 6. Перевозки грузов регулярными контейнерными поездами в сообщении Китай — Европа (2011–2017 гг.) 43
Таблица 7. Сравнительная динамика частоты отправлений контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа — КНР (2011–2020 гг.). 45
Таблица П2.1. Динамика взаимной торговли ЕАЭС и Китая в стоимостном и натуральном выражении (2007–2016 гг.). 62
Таблица П2.2. Динамика взаимной торговли ЕС и Китая в стоимостном и натуральном выражении (2007–2016 гг.) 62
Таблица П2.3. Сравнительная динамика фрахтовых индексов и объемов контейнерооборота на маршрутах КНР — Европа (2009–2017 гг.). 62
Таблица П2.4. Товарная структура экспортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из России в Китай через погранпереходы на границе с Китаем (2010– 2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. FEU. 63
Таблица П2.5. Товарная структура импортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в Россию из Китая через погранпереходы на границе с Китаем (2010– 2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. FEU 63
Таблица П2.6. Еженедельный график контейнерных поездов Китай — Европа (с января 2018 года) 64
Таблица П2.7. Динамика, товарная и географическая структура импорта странами ЕАЭС из Китая грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т/тыс. FEU. 68
Таблица П2.8. Товарная структура транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в ЕС из Китая через погранпереходы на границе с Китаем (2010–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. FEU 69
Таблица П2.9. Динамика и товарная структура импорта странами ЕС из Китая грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т. 69
Таблица П2.10. Товарная структура транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из ЕС в Китай через погранпереходы на границе с Китаем (2010–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. FEU 70
Таблица П2.11. Динамика и товарная структура экспорта странами ЕС в Китай грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т 70
Таблица П2.12. Динамика, товарная и географическая структура экспорта странами ЕАЭС в ЕС грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т/тыс. FEU. 71
Таблица П2.13. Динамика, товарная и географическая структура импорта странами ЕАЭС из ЕС грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т/тыс. FEU. 71

Рисунок A. Сравнительная динамика тарифа на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу). Сценарий снижения тарифа к 2030 году до $4000/FEU 9
Рисунок B. Сравнительная динамика тарифа на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу). Сценарий поддержания тарифа на уровне $5500/FEU 9
Рисунок C. Сравнительная динамика частоты отправлений контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа — КНР (2011–2016 гг.) 11
Рисунок D. Объем максимально возможных дополнительных контейнерных грузопотоков, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС 12
Рисунок 1. Карта основных трансъевразийских коридоров 16
Рисунок 2. Динамика экспортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из России в Китай по погранпереходам (2013–2016 гг.), тыс. TEU 19
Рисунок 3. Структура экспортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из России в Китай по погранпереходам в 2016 году 20
Рисунок 4. Динамика импортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в Россию из Китая по погранпереходам (2013–2016 гг.), тыс. TEU 21
Рисунок 5. Структура импортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в Россию из Китая по погранпереходам в 2016 году 21
Рисунок 6. Товарная структура экспорта ЕС в Китай, обслуживаемого железнодорожным транспортом, в 2016 году, % 24
Рисунок 7. Товарная структура импорта ЕС из Китая, обслуживаемого железнодорожным транспортом, в 2016 году, % 24
Рисунок 8. Динамика транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из ЕС в Китай по погранпереходам (2013–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. TEU 25
Рисунок 9. Структура транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из ЕС в Китай по погранпереходам в 2016 году 26
Рисунок 10. Динамика транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из Китая в ЕС по погранпереходам (2013–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. TEU 26
Рисунок 11. Структура транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из Китая в ЕС по погранпереходам в 2016 году 27
Рисунок 12. Сравнительная динамика фрахтовых индексов и объемов контейнерооборота на маршрутах АТР — Европа 34
Рисунок 13. Первый сценарий — дополнительное снижение тарифа. Сравнительная динамика тарифов на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу) (2011–2030 гг.). 41
Рисунок 14. Второй сценарий — неизменные тарифы. Тарифы на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемы перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу) (2011–2030 гг.) 42
Рисунок 15. Сравнительная динамика частоты отправлений контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа — КНР (2011–2016 гг.) 44
Рисунок 16. Фактические объемы контейнерных грузопотоков 2016 года по оси КНР — ЕАЭС — ЕС, обслуживаемых железнодорожным транспортом 55
Рисунок 17. Объем максимально возможных дополнительных контейнерных грузопотоков, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС 56
Рисунок П1.1. Товарная структура экспорта ЕАЭС в Китай в 2016 году, % 60
Рисунок П1.2. Товарная структура импорта ЕАЭС из Китая в 2016 году, % 60

АКРОНИМЫ И СОКРАЩЕНИЯ

АТР — Азиатско-Тихоокеанский регион

АЭС — атомная электростанция

БЖД — Государственное объединение «Белорусская железная дорога»

ВТО — Всемирная торговая организация

ЕАБР — Евразийский банк развития

ЕАЭС — Евразийский экономический союз

ЕС — Европейский союз

ИЭРТ — АО «Институт экономики и развития транспорта»

КНР — Китайская Народная Республика

КТЖ — АО «НК «Қазақстан темір жолы»

МВФ — Международный валютный фонд

ОЭСР — Организация экономического сотрудничества и развития

РЖД — ОАО «Российские железные дороги»

ТЛЦ — транспортно-логистический центр

ТН ВЭД — товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности. Классификатор товаров, используемый при проведении таможенных операций на территории страны — члена ЕАЭС

ЦИИ ЕАБР — Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития

ЭПШП — Экономический пояс Шелкового пути

ЮНКТАД (UNCTAD) — Конференция ООН по торговле и развитию

FEU (Forty Foot Equivalent Unit) — эквивалент сорокафутового контейнера — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов

HS (Harmonised System) — гармонизированная система описания и кодирования товаров

TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) — эквивалент двадцатифутового контейнера — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов

Резюме

- **Рост транзитного контейнерного грузопотока по территории стран ЕАЭС будет зависеть от развития торговли между КНР и ЕС**. Сейчас около 98% объемов взаимных поставок стран ЕС и Китая обслуживается морским транспортом, 1.5–2% приходится на авиационный транспорт и 0.5–1% — на железнодорожный. Примерно 80% грузов между странами ЕС и Китаем перевозится в контейнерах: около 90% грузов, ввозимых в ЕС из Китая (импортных), и 70–75% — вывозимых из ЕС в Китай (экспортных).
- **Практически весь объем экспорта ЕАЭС в КНР формируют насыпные и наливные грузы, большая часть импорта из Китая поставляется в контейнерах**. Для экспортного грузопотока из стран ЕАЭС в Китай характерна низкая доля контейнерных грузов: около 1.5–2%. Это обусловлено абсолютным преобладанием в его товарной структуре «неконтейнеризируемых» грузов (топливо, минеральное сырье, лесоматериалы, минеральные удобрения, сельскохозяйственное сырье). Доля контейнерных грузов в структуре импорта стран ЕАЭС из Китая за десятилетие значительно выросла: с 35 до 55%. Товарная структура грузопотока из Китая с доминированием контейнеропригодных групп грузов стимулирует дальнейший рост уровня его контейнеризации.
- Анализ товарной структуры евразийских грузоперевозок с учетом таможенной стоимости товара за единицу массы, потребительских свойств товара и технологических особенностей его фасовки, упаковки, транспортировки и логистики позволил составить перечень грузов, релевантных для переключения их транспортировки с морского на железнодорожный транспорт. В основном это товары народного потребления, машинотехническая продукция, некоторые цветные металлы (например, никелевая продукция).
- **Ожидается дальнейший рост железнодорожного контейнерооборота между ЕС и Китаем (с транзитом через ЕАЭС).** Для привлечения дополнительного грузопотока между ЕС и КНР странам ЕАЭС необходимо дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и устранение барьеров. Отмечается заметный рост железнодорожного контейнерного грузопотока из ЕС в Китай: с 1.3 тыс. TEU в 2010 году до более 50 тыс. TEU в 2016 году. Транзитный контейнерный грузопоток из Китая в ЕС за 2010–2016 годы вырос с 5.6 тыс. TEU до почти 100 тыс. TEU. По итогам 2017 года объем контейнерных перевозок транзитом через территорию ЕАЭС в направлении Китай — Европа — Китай составил около 262 тыс. TEU, что почти в 1.8 раза превышает показатель 2016 года.

- **Рост контейнеропотока по оси КНР — ЕАЭС — ЕС во многом обеспечен субсидиями железнодорожных перевозок в Китае**. Согласно проведенному анализу, имевшее место в 2013–2016 годах ежегодное удвоение числа контейнерных поездов и объемов контейнерных грузов на маршрутах КНР — ЕАЭС — ЕС во многом было обусловлено субсидированием со стороны китайских властей экспортных железнодорожных перевозок. Фактическое «обнуление» тарифа на провоз контейнера по территории КНР способствовало оперативному переключению грузопотоков китайских экспортеров с морских маршрутов на железнодорожный транспорт.
- По нашим оценкам, в 2016 году **объем субсидий со стороны китайских властей составил около $88 млн**. Данная оценка предполагает средний размер субсидирования контейнерных перевозок на уровне $2500 за FEU и совокупное количество субсидируемых контейнеров из центральных провинций КНР на уровне 35 тыс. FEU. В среднем размер субсидии для одного FEU составляет всего 0.3–0.4% от стоимости перевозимого в контейнере груза.
- **Сохранение и расширение субсидирования перевозок со стороны китайских провинций — ключевой вопрос для перспектив роста контейнеропотока.** Рост железнодорожного контейнеропотока между Китаем и ЕС за 2011–2017 годы с 7 до 131 тыс. FEU (или с 14 до 262 тыс. TEU) достигнут при уровне сквозного железнодорожного тарифа $4800–6000/FEU (с учетом субсидирования в размере около 40%) (рисунок А). Снижение на 30–50% стоимости железнодорожной перевозки контейнерных грузов между Китаем и Европой за счет субсидирования привело к росту контейнеропотока в 19 раз.
- Применяемый в настоящее время сквозной тариф (с учетом субсидий) на уровне $5500/FEU сохраняет потенциал для дальнейшего роста контейнеропотока до 200–250 тыс. FEU в 2020 году, то есть в два раза за три года. После этого поддержание тарифа на уровне $5500/FEU уже не будет иметь столь выраженного эффекта, и темпы прироста контейнеропотока резко снизятся (рисунок В).
- Увеличение контейнеропотока с 200–250 тыс. FEU в 2020 году до 500 тыс. FEU к 2030 году возможно при условии дальнейшего снижения сквозного тарифа на $1500/FEU (с $5500 до $4000/FEU) (таблица А).
- **Недостаточные мощности пунктов пропуска на белорусско-польской границе — один из основных барьеров, препятствующих росту контейнеропотока по оси КНР — ЕАЭС — ЕС.** Об этом будет подробно изложено в следующем докладе ЦИИ ЕАБР, посвященном анализу влияния нетарифных барьеров на транзитный потенциал и развитие транспортных коридоров стран — членов ЕАЭС.

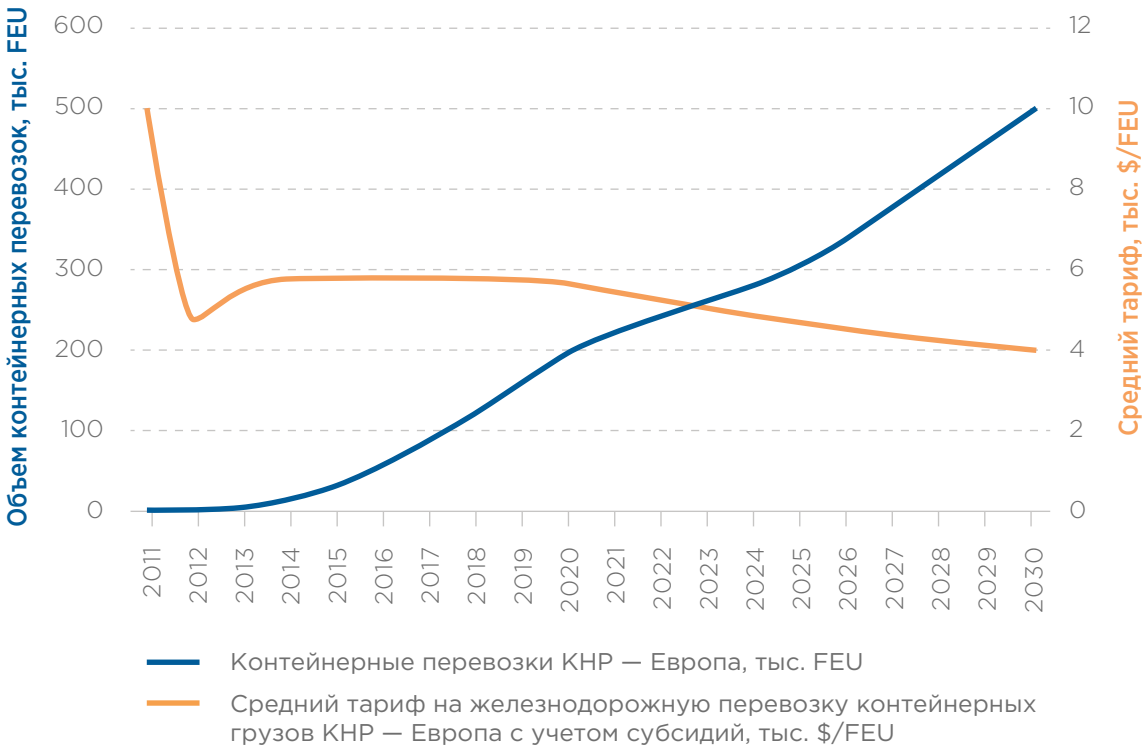


Рисунок А. Сравнительная динамика тарифа на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу). Сценарий снижения тарифа к 2030 году до $4000/FEU

Источник: расчеты авторов

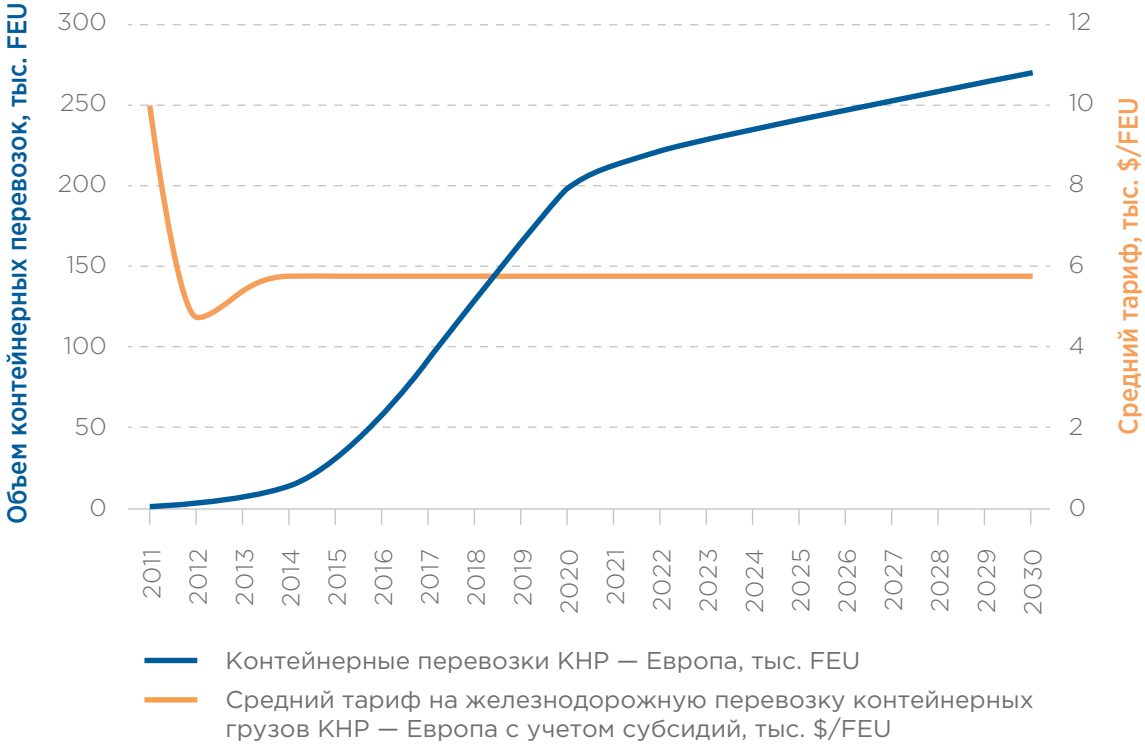


Рисунок В. Сравнительная динамика тарифа на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу). Сценарий поддержания тарифа на уровне $5500/FEU

Источник: расчеты авторов

Таблица А. Зависимость изменения объемов контейнеропотока от стоимости перевозки контейнера по железной дороге

Источник: оценки авторов

Период	Изменение стоимости провоза контейнера (FEU)	Изменение объемов грузопотока, тыс. FEU
2011–2017 гг.	Снижение на 40% (с $9000 до $5500)	Рост с 7 до 131
2018–2020 гг.	Тариф не меняется (сохранение на уровне $5500)	Рост в 1.5–2 раза (до 200–250)
2021–2030 гг.	Снижение на 30% (с $5500 до $4000)	Рост в 2–2.5 раза (до 500)

Вывод. До 2019–2020 годов взрывной рост контейнеропотока мы считаем обеспеченным. После выхода на плато для дальнейшего роста необходим более низкий тариф. Его могут обеспечить инвестиции (в физическую инфраструктуру, транспортно-логистические центры, тяговую силу, инфраструктуру пограничных переходов, электронные технологии и т. п.) и/или скоординированная на уровне «Большой Евразии» тарифная политика.

- Железнодорожные контейнерные перевозки обладают преимуществами (по сравнению с морскими) по следующим показателям: скорость (сроки) перевозки, регулярность (ритмичность) перевозок, надежность (гарантированность доставки точно в срок и сохранности груза), возможность доставить груз транспортным средством в любую точку.
- **Ближайшие два-три года будут полностью загружаться все «встающие на рельсы» регулярные поезда из Китая.** Наши оценки показывают, что **эластичность спроса по «удобству»** (показатель «удобство» включает работу в короткие сроки, регулярность, точность доставки) в отношении железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и Европой находится **на уровне 98%**: динамика роста числа еженедельных отправлений поездов и объема контейнерных перевозок в 2011–2016 годах практически совпадают (рисунок С).
- Точность железнодорожного расписания (99.7% контейнерных поездов на маршрутах между Китаем и Европой следуют точно по расписанию) и примерно в три раза меньшие сроки доставки по сравнению с морским транспортом обеспечивают комплексное преимущество «по удобству».
- **По нашим оценкам, потенциал развития контейнерных перевозок между Китаем и Европой за счет преимуществ «по удобству» (срокам, регулярности, точности доставки) при сохранении нынешнего уровня сквозных тарифов (с учетом субсидирования Китаем) далеко не исчерпан** и позволит к 2020 году кратно увеличить число контейнерных поездов и контейнерооборот (до 200–250 тыс. FEU). При этом число отправлений поездов в неделю (регулярность) вырастет в три раза (около 100 в неделю) (таблица В).
- **На экспортном направлении из России текущий потенциал практически исчерпан. Нужно освоение новых контейнеропригодных товарных ниш, которые будут востребованы на емком китайском рынке.**

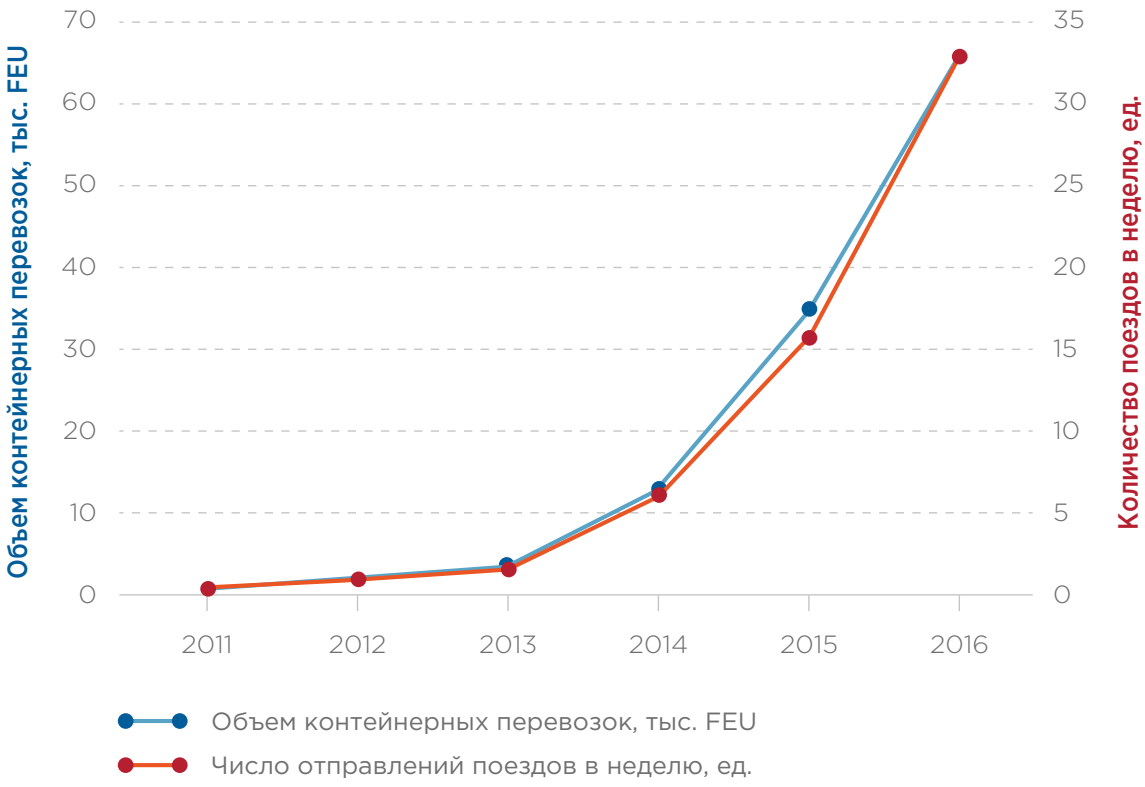


Рисунок С. Сравнительная динамика частоты отправлений контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа — КНР (2011–2016 гг.)

Источник: расчеты авторов

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020*
Объем контейнерных перевозок, тыс. FEU	7	14	10	22	40	74	200—250
Число отправлений поездов в неделю, ед.	0.3	1	2	6	16	33	100

* Оценка авторов

Таблица В. Сравнительная динамика частоты отправлений контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа — КНР (2011–2020 гг.)

Источник: по данным China Railways Container Transport Co. Ltd (CRCT)

Это могут быть продовольственные товары (включая рефрижераторные перевозки), фасованные товары химической промышленности и нефтехимии, машинотехническая продукция.

- Согласно расчетам, максимально возможные дополнительные контейнерные грузопотоки, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС, оцениваются в размере 2.7 млн FEU (5.4 млн TEU), в том числе по направлению Запад — Восток — 325 тыс. FEU (550 тыс. TEU), по направлению Восток — Запад — 2375 тыс. FEU (4750 тыс. TEU) (рисунок D):

  — ЕАЭС в Китай — 50 тыс. FEU (100 тыс. TEU);

  — ЕС в Китай — 150 тыс. FEU (300 тыс. TEU);

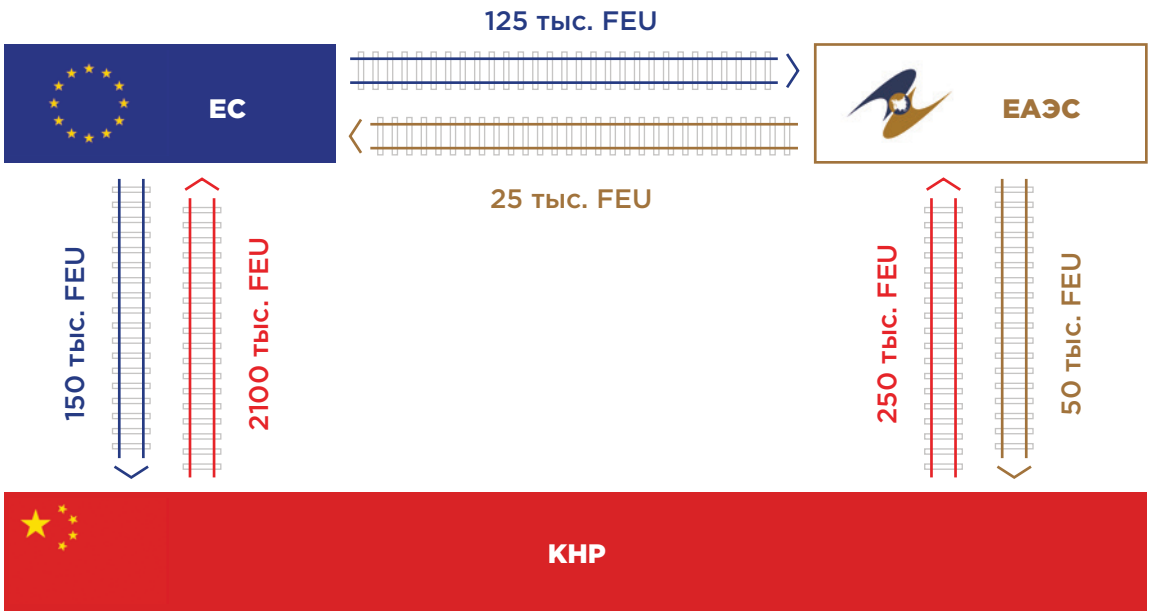


Рисунок D.
Объем максимально возможных дополнительных контейнерных грузопотоков, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС

Источник:
оценки авторов

— ЕС в ЕАЭС — 125 тыс. FEU (250 тыс. TEU);
— Китай в ЕАЭС — 250 тыс. FEU (500 тыс. TEU);
— Китай в ЕС — 2100 тыс. FEU (4200 тыс. TEU);
— ЕАЭС в ЕС — 25 тыс. FEU (50 тыс. TEU).

Однако большой дисбаланс сложившихся и дополнительных грузопотоков по направлениям Запад — Восток и Восток — Запад не позволяет рассчитывать на привлечение на железнодорожные сети стран ЕАЭС всех потенциальных грузопотоков по оси Китай — ЕАЭС — ЕС.

- **При сбалансированной загрузке контейнеров (в обе стороны контейнеры полностью заполняются оптимальными грузами, порожние контейнеры отсутствуют) дополнительный объем перевозок контейнерных грузов, который может быть привлечен на железнодорожные сети стран ЕАЭС, можно оценить в 500–550 тыс. FEU, а весь грузопоток по оси (с учетом существующего) — в 650 тыс. FEU.**

  При сохранении сложившегося несбалансированного соотношения контейнеропотоков Восток — Запад/Запад — Восток (2:1) и при дозагрузке маршрутов в направлении Запад — Восток любыми контейнеропригодными грузами (при условии адекватного развития транспортно-логистической инфраструктуры в странах ЕАЭС, активного сотрудничества железнодорожных компаний стран ЕАЭС с компаниями-партнерами в Китае и ЕС, а также с потенциально заинтересованными в использовании железнодорожного транспорта грузоотправителями/грузополучателями) в перспективе агрегированный железнодорожный контейнеропоток по оси Китай — ЕАЭС — ЕС может составить до 1 млн FEU в год.

Введение

Одним из ключевых преимуществ континентального сотрудничества на пространстве Евразии является возможность развития транспортного потенциала и соответствующей инфраструктуры. Работа в данном направлении приведет к ряду положительных эффектов, главные из которых — это использование транзитного потенциала стран, локализация промышленности вдоль трансъевразийских транспортных коридоров, развитие экспорта и усиление связанности внутриконтинентальных государств и регионов. Основные игроки в этом процессе — Китай, Россия, Казахстан, Беларусь, страны ЕС.

Актуальность данного вопроса резко повышается в контексте сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы ЭПШП. Данная инициатива для Китая тесно связана с перспективами развития западных и северо-восточных провинций. Китай заинтересован в использовании сухопутных маршрутов для продвижения товаров из западных (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Тибетский автономный район, Цинхай) и северо-восточных провинций (Внутренняя Монголия, Хэйлунцзян). Для Китая стратегически важно преодолеть несбалансированность в экономическом развитии внутренних регионов страны, и прежде всего нивелировать отставание западных провинций от восточных. Для этого в КНР реализуется комплекс мер по развитию новой транспортной инфраструктуры, которая будет способствовать росту перевозок на запад.

Для стран ЕАЭС сопряжение с китайской инициативой ЭПШП также носит актуальный характер. Главное в этом вопросе — решение внутренних проблем транспортно-логистической инфраструктуры, контейнеризации экономик и оптимизации регулирования отрасли, таможенного администрирования и т. д. Это приведет к интенсивному наращиванию внутренних межрегиональных грузоперевозок, повысит связанность регионов, улучшит логистическую позицию регионов, не имеющих выхода к морю, — российских Урала и Сибири, а также всей Центральной Азии (Libman, 2016; Караганов и др., 2015; Сыроежкин, 2016; Toops, 2016).

Ряд стран ЕС, связанных с Азией железнодорожными маршрутами, хоть и не массово, но уже начали пользоваться преимуществами трансъевразийских транспортных коридоров. Европейские транспортные компании, логисты и потребители транспортных услуг осторожно относятся к новым возможностям трансконтинентального транзита, а в некоторых случаях не обладают достаточной информацией (в том числе по условиям перевозки, стоимости, срокам доставки грузов и т. п.).

В контексте транспортной тематики ЭПШП — это «история контейнера». Основной потенциал транзитных перевозок в рамках ЭПШП связан с использованием контейнеров. Именно контейнерные грузоперевозки являются фактически единственным способом транспортировки товаров в евразийском транзите.

Контейнер — это сохранность груза, стандартные размеры, сниженные затраты на тару для товара, ускоренные темпы погрузочно-разгрузочных работ, унифицированность транспортной документации и экспедиторских операций. Основной грузопоток по оси Китай — ЕАЭС — ЕС если и пойдет по суше, то именно в 20- и 40-футовых контейнерах (Винокуров, 2017).

В этой связи возникает необходимость в комплексном научно-практическом изучении возможностей и перспектив развития сухопутных трансъевразийских транспортных коридоров КНР — ЕАЭС — ЕС, соответствующей транспортно-логистической инфраструктуры, а также барьеров, препятствующих динамичному выстраиванию торгово-экономических отношений между странами по оси КНР — ЕАЭС — ЕС (рисунок 1).

Таким образом, логика доклада предусматривает последовательное рассмотрение следующих важных вопросов. В разделе 1 осуществлен анализ товарной структуры объемов торговли и динамики ее изменения между странами ЕАЭС и Китаем, между Китаем и ЕС (в стоимостном и физическом измерении). Проведен краткий анализ товарной структуры грузопотоков между соответствующими странами/интеграционными объединениями и динамики их изменения (с выделением контейнерных грузов), дана характеристика общих тенденций развития трансъевразийских перевозок по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Также в разделе 1 представлены методический подход к отбору контейнерных грузов, релевантных для переключения на железнодорожный транспорт, и краткая характеристика основных факторов, определяющих распределение (тяготение) перевозок грузов по видам транспорта, обслуживающим грузопотоки по оси Китай — ЕАЭС — ЕС.

В разделе 2 представлены экспертные оценки влияния стоимостного фактора на показатели грузопотоков, переключаемых на транспортную инфраструктуру ЕАЭС (оценка эластичности спроса на перевозку товара в контейнере по тарифу).

В разделе 3 рассмотрены факторы регулярности (ритмичности) и сроков доставки грузов по видам транспорта (маршрутам перевозки). Дана оценка влияния данных факторов на показатели грузопотоков, переключаемых на транспортную инфраструктуру ЕАЭС (оценка эластичности спроса на перевозку товаров в контейнере по «удобству»).

Проведенный комплексный анализ грузопотоков по оси Китай — ЕАЭС — ЕС и факторов, их определяющих, позволил сформировать экспертную оценку дополнительных грузопотоков (по товарным группам, объемам), которые могут быть привлечены на транспортные маршруты, проходящие по территории ЕАЭС.

Все дополнительные материалы представлены в приложениях к настоящему докладу.

Информационная база исследования включает следующие материалы:

— официальная информация, публикуемая статистическими ведомствами государств — членов ЕАЭС, ЕС, КНР, а также международными организациями (ВТО, ЮНКТАД, ОЭСР, МВФ, Всемирный банк);

— статистическая информация, предоставляемая транспортными и логистическими компаниями государств — членов ЕАЭС (РЖД, КТЖ, БЖД), ЕС, КНР;

— данные российских (других стран — членов ЕАЭС), европейских, азиатских и других, в том числе международных, исследовательских и аналитических центров (организаций), информационных агентств, средств массовой информации;

— данные и количественные оценки независимых экспертов и исследовательских коллективов.

Информационно-аналитическим источником в сфере морского транспорта выступил ежегодный доклад ЮНКТАД «Обзор морского транспорта» (Review of Maritime Transport), в котором представлены материалы по вопросам развития мирового морского транспорта, данные об уровне и динамике тарифов на морские контейнерные перевозки по важнейшим маршрутам (Северная Америка — АТР/Китай, Европа — АТР/Китай, Южная Америка — АТР/Китай, Австралия — АТР/Китай, Африка — АТР/Китай, Ближний Восток — АТР/Китай, маршруты внутри АТР). Кроме того, оперативным информационным источником по тарифам на морские контейнерные перевозки являются данные Шанхайской судовой биржи (Shanghai Shipping Exchange), публикующей соответствующие индексы (Shanghai Containerised Freight Index) с 2009 года.

Рисунок 1.
Карта основных трансъевразийских коридоров

Источник:
ЕАБР

1. Общие тенденции развития грузоперевозок по оси КНР — ЕАЭС — ЕС

1.1. Грузопоток между ЕАЭС и КНР

Объемы товарооборота стран ЕАЭС с Китаем (в физическом выражении) достигли в 2016 году своего максимального за последние десять лет уровня — 130 млн тонн в год. При этом стоимостные параметры взаимного товарооборота в глобальном масштабе остаются небольшими (несмотря на их рост в 1.5 раза за последнее десятилетие). Рост товарооборота ЕАЭС и Китая практически полностью обусловлен увеличившимися на 3/4 объемами экспортных поставок стран ЕАЭС в Китай, достигшими в 2016 году 117 млн тонн. Импорт ЕАЭС из Китая гораздо меньше экспорта и составляет стабильно около 15 млн тонн в год (Приложение 2, таблица П2.1). Россия, как крупнейшая экономика Союза, практически полностью предопределяет структуру внешнеторговых грузопотоков (более подробно см. Приложение 1).

Сухопутные грузоперевозки между ЕАЭС и КНР осуществляются преимущественно железнодорожным транспортом. По данным российской внешнеторговой статистики, объемы российского экспорта в Китай, обслуживаемого железнодорожным транспортом, по итогам 2016 года составили около 24 млн тонн в год, снизившись (в основном из-за сокращения поставок железорудного сырья) с уровня свыше 30 млн тонн, достигнутого в 2011–2013 годах. Около половины железнодорожных поставок в Китай из России формируют лесоматериалы (круглый лес и пиломатериалы) — в среднем 10–13 млн тонн в год. По железной дороге в Китай поставляются также большие объемы минерального и химического сырья (железных руд, серы и др.) — 6–11 млн тонн в год, минеральных удобрений — около 2 млн тонн, топлива (преимущественно каменного угля) — около 1.8 млн тонн и целлюлозно-бумажной продукции — 0.9 млн тонн.

Согласно данным российской внешнеторговой статистики, лишь около 1% объема российского железнодорожного экспорта в Китай поставляется в контейнерах (150–200 тыс. тонн в год, нетто). Статистика РЖД, включающая в объемы железнодорожного экспорта мультимодальные поставки экспортных грузов в Китай (железнодорожный/морской или железнодорожный/автомобильный транспорт), а также учитывающая вес самих контейнеров, показывает более высокий удельный вес контейнерных грузов — на уровне 2–4%.

Анализ статистики РЖД по экспортным железнодорожным контейнерным поставкам из России в Китай, выраженным в TEU (учет ведется с 2010 года), показывает, что за семь лет их объем вырос в 2.5 раза — с 69 тыс. TEU в 2010 году до 171 тыс. TEU в 2016 году. При этом через пропускные пункты на границе с Китаем направляется лишь 10–20% этого контейнеропотока

(21 тыс. TEU в 2016 году). Это говорит о том, что основная часть железнодорожных контейнерных грузов поставляется в Китай с перевалкой через морские порты (мультимодальные поставки). Практически все железнодорожные контейнерные поставки в Китай через сухопутную границу проходят через Забайкальск (80–100%, доля снижается) и Гродеково (в 2016 году доля выросла до 18%) (рисунки 2 и 3). Через остальные погранпункты, в том числе на границе Китая с Казахстаном, грузопоток в настоящее время практически отсутствует. Что касается товарной структуры этого грузопотока, то до 2015–2016 годов он практически полностью (на 93–99%) формировался группой «остальные грузы» (согласно классификации грузов в статистике РЖД). Однако в 2016 году половина поставок уже приходилась на «лесные грузы» и половина — на «остальные грузы».

С точки зрения развития контейнерного железнодорожного экспорта из России в Китай в кратко- и среднесрочной перспективе наиболее потенциально привлекательной позицией является товарная группа 84 ТН ВЭД «Машины и оборудование» (в статистике РЖД относится к группе «остальные грузы»). В настоящее время объемы поставок и удельный вес их незначительны. Вместе с тем имеются резервы по их наращиванию, особенно по мере развития производственной кооперации между российскими и китайскими машиностроительными предприятиями.

Объемы российского импорта из Китая, обслуживаемого железнодорожным транспортом, согласно данным российской внешнеторговой статистики, составляют около 2 млн тонн в год. Примерно четверть объемов железнодорожных поставок из Китая в Россию обеспечивает машинотехническая продукция

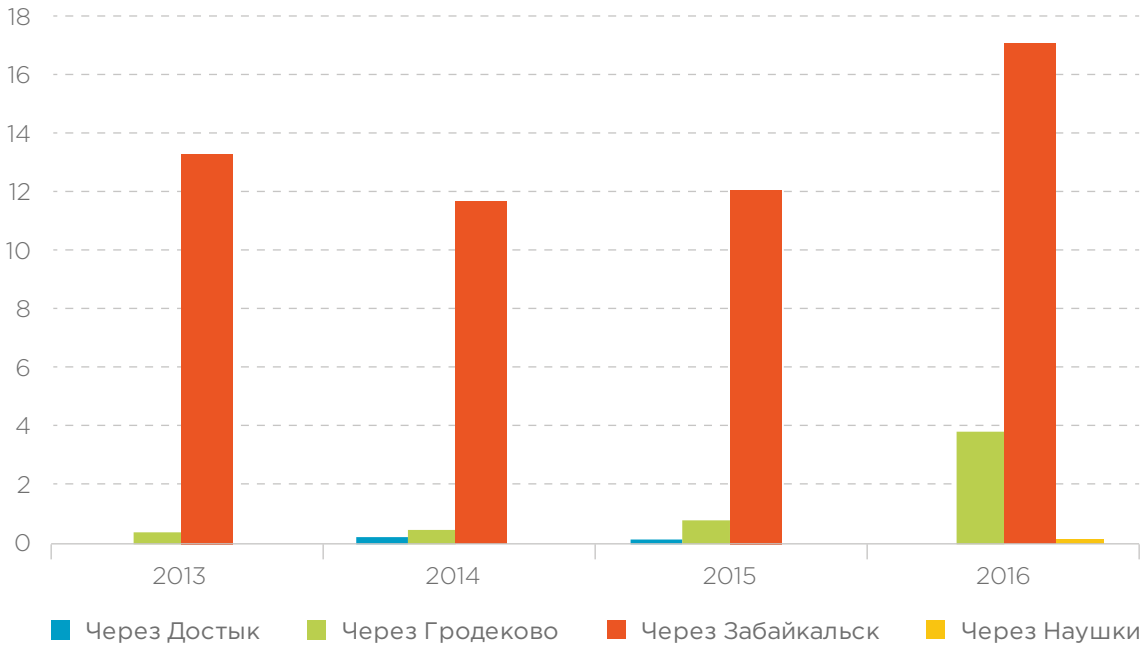
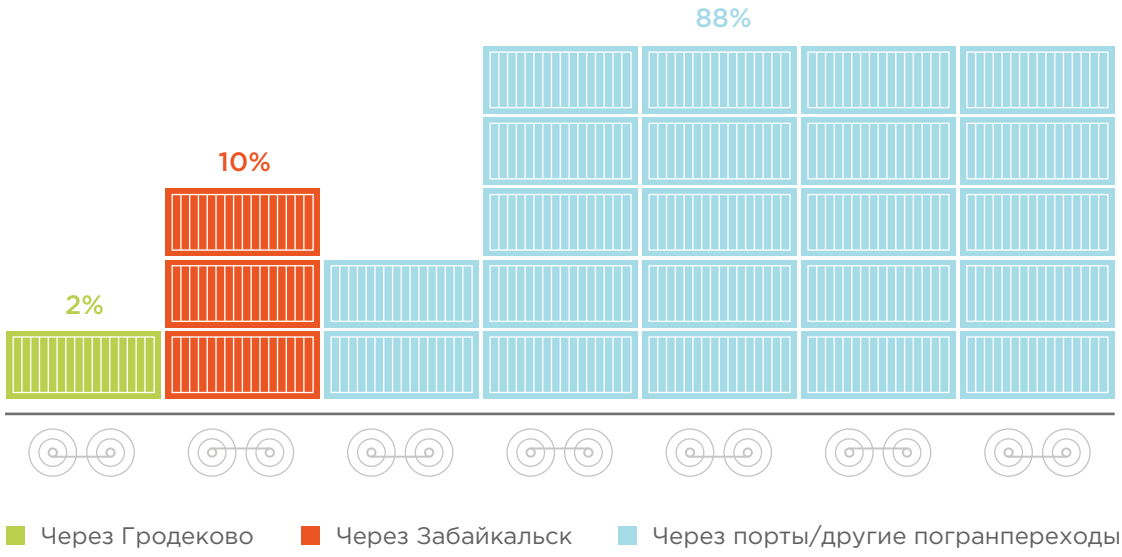


Рисунок 2. Динамика экспортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из России в Китай по погранпереходам (2013–2016 гг.), тыс. TEU

Источник: ИЭРТ по данным статистики РЖД

Рисунок 3.
Структура экспортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из России в Китай по погранпереходам в 2016 году

Источник:
ИЭРТ по данным статистики РЖД



(0.4–0.6 млн тонн в год), по 15–20% приходится на поставки металлопродукции и готовых стройматериалов, по 10% — на готовую химическую продукцию, топливо и минерально-химическое сырье. Статистика РЖД приводит примерно вдвое большие объемы железнодорожных поставок импортных грузов из Китая в Россию, включающие объемы мультимодальных перевозок с участием железнодорожного транспорта и вес тары.

Согласно статистике РЖД, объем импортных железнодорожных контейнерных поставок из Китая в последние годы находится на уровне 200–250 тыс. TEU в год. Основная часть железнодорожных контейнерных грузов из Китая поставляется с перевалкой через морские порты (мультимодальные поставки). В то же время через пропускные пункты на границе с Китаем направляется примерно четверть совокупного импортного контейнеропотока (55 тыс. TEU в 2016 году). Практически все импортные железнодорожные контейнерные поставки из Китая (как и в Китай) через сухопутную границу осуществляются через Забайкальск (90–98%) и Достык (в 2016 году доля выросла до 9%) (рисунки 4 и 5). Через остальные погранпункты грузопоток в настоящее время минимален. Товарная структура грузопотока на 95% формируется группой «остальные грузы» номенклатуры РЖД, небольшая часть поставок (около 1 тыс. TEU в год) приходится на «минерально-строительные грузы».

Растущий удельный вес контейнерных грузов в структуре железнодорожного импорта России из Китая (по данным статистики РЖД, достигший в последние годы 60%) имеет значительный потенциал для дальнейшего увеличения (так, 100% импортных грузов Германии из Китая поставляется в контейнерах), особенно по «остальным грузам», поток которых может быть практически полностью контейнеризирован. Относительно небольшие и притом существенно

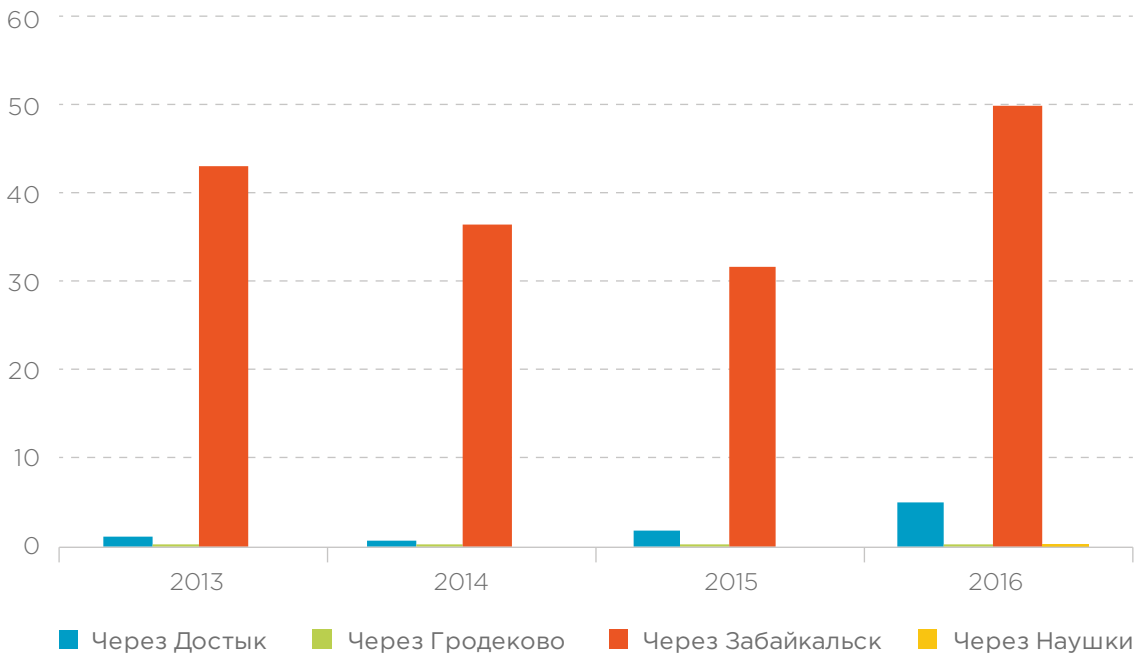


Рисунок 4.
Динамика импортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в Россию из Китая по погранпереходам (2013–2016 гг.), тыс. TEU

Источник:
ИЭРТ по данным статистики РЖД

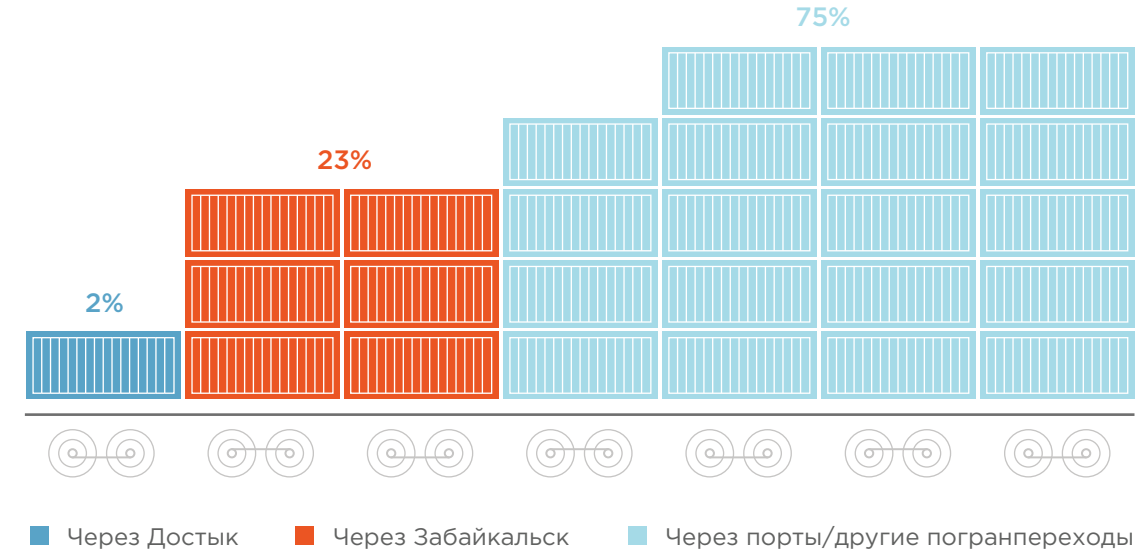


Рисунок 5.
Структура импортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в Россию из Китая по погранпереходам в 2016 году

Источник:
ИЭРТ по данным статистики РЖД

сократившиеся в 2015–2016 годах объемы железнодорожного контейнерного импорта из Китая создают предпосылки для их кратного увеличения в среднесрочной перспективе.

Экспорт Казахстана в Китай, обслуживаемый железнодорожным транспортом (по данным КТЖ), по мере увеличения пропускной способности казахстанско-

китайских погранпереходов Достык — Алашанькоу и Алтынколь — Хоргос продолжает расти. В настоящее время его объем оценивается почти в 4.7 млн тонн в год. Товарная структура экспорта формируется поставками преимущественно минерального сырья (сера, руды черных и цветных металлов), металлопродукции (феррохром), топлива (СПГ) и сельхозсырья (зерно). Доля контейнерных грузов в казахстанских железнодорожных поставках в Китай составляет около 15%, прежде всего за счет ферросплавов и цветных металлов. Благоприятное по сравнению со странами-конкурентами транспортно-географическое положение Казахстана для развития экспортных поставок в Китай ферросплавов (а именно феррохрома), востребованных китайской металлургией, при увеличении пропускной способности связывающей страны железной дороги позволяет ожидать дальнейшего увеличения данного грузопотока, что обусловит увеличение доли контейнерных грузов в казахстанском железнодорожном экспорте в Китай. Ввиду ограниченности в Казахстане экспортных возможностей обрабатывающих отраслей промышленности (машиностроения, химии и т. д.), которые в развитых странах в основном и генерируют контейнерный экспорт, в среднесрочной перспективе не следует ожидать существенного увеличения соответствующих железнодорожных контейнерных поставок из Казахстана в Китай.

Объемы железнодорожного импорта Казахстана из Китая (как и импорта Казахстана в целом) в последние годы сокращались и в 2016 году составили менее 1.5 млн тонн. Это обусловлено снижением импортного спроса со стороны казахстанской экономики в условиях значительного падения мировых цен и доходов от экспорта важнейших экспортных товаров страны. В товарной структуре казахстанского импорта из Китая, обслуживаемого железнодорожным транспортом, в настоящее время основное место занимают поставки машинотехнической и металлопродукции, а также готовой химической продукции при сокращении ввоза нефтепродуктов. Стабилизация на мировых рынках энергосырьевых товаров позволяет рассчитывать на восстановление импортных поставок в Казахстан технологического оборудования, а также бытовой техники, ввозимых прежде всего из Китая в контейнерах по железной дороге.

Анализ внешнеторговой и транспортной статистики ЕС, ЕАЭС и Беларуси показывает, что практически 100% экспорта Беларуси в Китай обслуживается мультимодальными железнодорожно-морскими перевозками через территорию стран Балтии и порты Балтийского моря (1–2 млн тонн в год). В структуре поставок доминируют минеральные удобрения и круглый лес, что обусловливает незначительную долю контейнерных грузов (на уровне 1–2%), в составе которых преобладает готовая химическая и машиностроительная продукция. Транзит белорусских экспортных грузов в Китай по железнодорожной сети России и Казахстана до настоящего времени незначителен по объемам (по данным статистики РЖД, на уровне 2–8 тыс. тонн в год) и полностью формируется группой «остальные грузы», которые все больше перевозятся в контейнерах (более 80% в 2016 году).

Импорт Беларуси из Китая также в основном обеспечивается мультимодальными железнодорожно-морскими и автодорожно-морскими перевозками через территорию стран Балтии и порты Балтийского моря. Значительно увеличившийся

в 2016 году импорт Беларуси из Китая, обеспечиваемый железнодорожным транзитом через территорию России и Казахстана, по данным статистики РЖД, превысил 60 тыс. тонн, что составляет около 10% всего объема белорусского импорта из КНР. В его товарной структуре доминируют поставляемые в контейнерах «остальные грузы», на которые приходится 85% объемов.

Объемы железнодорожного экспорта Кыргызстана в Китай в настоящее время незначительны (уголь, драгметаллы) и до реализации перспективного проекта прямого железнодорожного сообщения между странами ограничены пропускными возможностями транзита по железнодорожной сети Казахстана через погранпереходы Достык — Алашанькоу и Алтынколь — Хоргос. Железнодорожный импорт Кыргызстана из Китая также незначителен по объемам и не превышает 100 тыс. тонн в год. В структуре поставок основное место занимают машины и оборудование, а также металлопродукция и готовые химические товары.

Экспортные и импортные поставки между Арменией и Китаем железнодорожным транспортом (транзитом через Россию/Казахстан), по данным статистики РЖД, в настоящее время не обслуживаются.

1.2. Грузопоток между КНР и ЕС

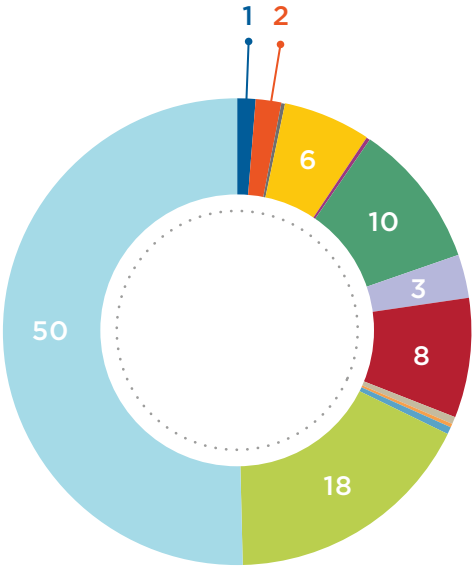
Более чем двукратный рост объемов железнодорожного экспорта стран ЕС в Китай — с 190 тыс. тонн в 2007 году до почти 400 тыс. тонн в 2016 году — связан прежде всего с многократным увеличением поставок из Европы[1] в Китай по железной дороге (транзитом через Россию и Казахстан) легковых автомобилей и автокомплектующих, а также некоторых видов машин и оборудования (частей двигателей, трансмиссий, насосов и т. д.) (Приложение 1). Доля машин и оборудования в структуре поставок в 2016 году достигла половины всего их объема. Примерно 15–20% европейского железнодорожного экспорта в Китай обеспечивает товарная группа «металлы и металлоизделия» (при более чем двукратном росте объемов поставок — почти до 70 тыс. тонн). Заметное место в структуре экспортных поставок занимают готовые химические товары (около 10%) и продукция лесопромышленного комплекса (целлюлозно-бумажная продукция и лесоматериалы — примерно по 5–8%) (рисунок 6). Анализ данных статистики РЖД показал, что практически все железнодорожные грузы сообщением страны ЕС — Китай (транзит по сети РЖД) являются контейнеризированными.

В товарной структуре железнодорожного импорта ЕС из Китая в последние годы также около 55% объема поставок приходится на товарную группу «машины, оборудование, промизделия», 10–15% — на металлопродукцию (доля сокращается), по 5–10% — на товарные группы «минеральное и химическое сырье», «готовые химические товары», «готовые стройматериалы», «одежда, обувь, текстиль» при значительном меньшем удельном весе других товарных групп (рисунок 7).

[1] В докладе под европейскими странами и Европой понимаются страны Европейского союза.

Рисунок 6.
Товарная структура экспорта ЕС в Китай, обслуживаемого железнодорожным транспортом, в 2016 году, %

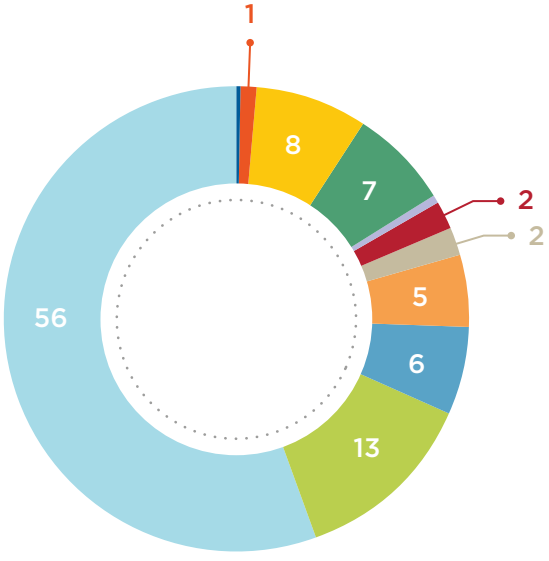
Источник:
Eurostat



- Продовольственное и сельскохозяйственное сырье
- Готовое продовольствие
- Топливо
- Минеральное и химическое сырье
- Удобрения
- Готовые химические товары
- Лес, пробка и изделия из них
- Целлюлоза, бумага, полиграфическая продукция
- Текстильные волокна, ткани, кожсырье
- Одежда, обувь, текстильные изделия
- Стекло, керамика, стройматериалы
- Металлы и металлоизделия
- Машины, оборудование, промизделия

Рисунок 7.
Товарная структура импорта ЕС из Китая, обслуживаемого железнодорожным транспортом, в 2016 году, %

Источник:
Eurostat



- Продовольственное и сельскохозяйственное сырье
- Готовое продовольствие
- Топливо
- Минеральное и химическое сырье
- Удобрения
- Готовые химические товары
- Лес, пробка и изделия из них
- Целлюлоза, бумага, полиграфическая продукция
- Текстильные волокна, ткани, кожсырье
- Одежда, обувь, текстильные изделия
- Стекло, керамика, стройматериалы
- Металлы и металлоизделия
- Машины, оборудование, промизделия

Достигнутый высокий (80%) уровень контейнеризации взаимной торговли и грузопотоков между ЕС и Китаем определяется прежде всего соответствующим показателем контейнеризации их морской торговли, поскольку морским транспортом обслуживается 98% объемов торговли.

Данные статистики РЖД по транзитным железнодорожным контейнерным поставкам из ЕС в Китай, выраженным в TEU, показывают их взрывной рост с 1.3 тыс. TEU в 2010 году до более чем 50 тыс. TEU в 2016 году. Если до 2014 года практически весь транзитный железнодорожный контейнерный грузопоток из ЕС в Китай проходил через Забайкальск (95–100%), то в 2016 году его доля снизилась до 22%, а 2/3 контейнеров (около 34 тыс. TEU) транспортируется через Достык и еще 10% — через Наушки (рисунки 8 и 9). С точки зрения структуры грузопотока более 95% железнодорожного транзита контейнерных грузов из ЕС в Китай приходится на «остальные грузы».

Транзитный контейнерный грузопоток в обратном направлении — из Китая в ЕС — за 2010–2016 годы вырос с 5.6 тыс. TEU до почти 100 тыс. TEU и сейчас почти вдвое превышает экспортные контейнерные поставки из ЕС в Китай. Распределение этого грузопотока по погранпереходам меняется аналогично транзиту ЕС — Китай: доля погранперехода Достык выросла с 1 до 67%, доля Забайкальска снизилась с 99 до 20% (при росте абсолютного объема контейнерного грузопотока через этот погранпереход в 3.5 раза), резко увеличились поставки через Наушки (8% в 2016 году) и Алтынколь (5%) (рисунки 10 и 11). Практически весь грузопоток (на 99%) формируется «остальными грузами».

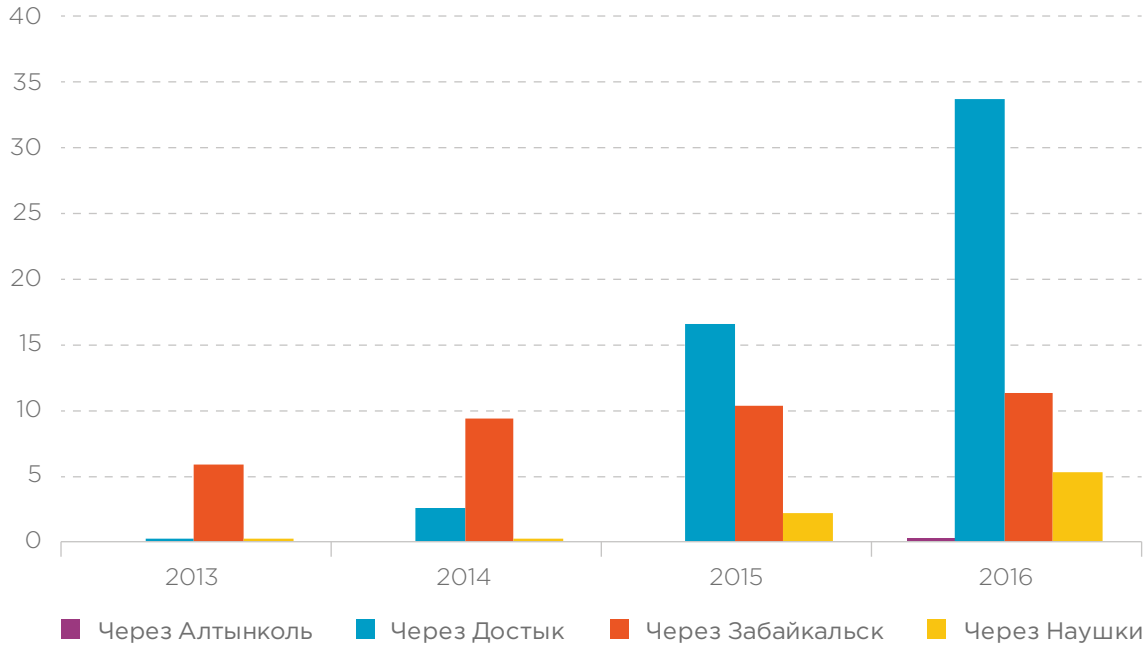


Рисунок 8. Динамика транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из ЕС в Китай по погранпереходам (2013–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. TEU

Источник: ИЭРТ по данным статистики РЖД

Рисунок 9.
Структура транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из ЕС в Китай по погранпереходам в 2016 году

Источник:
ИЭРТ по данным статистики РЖД

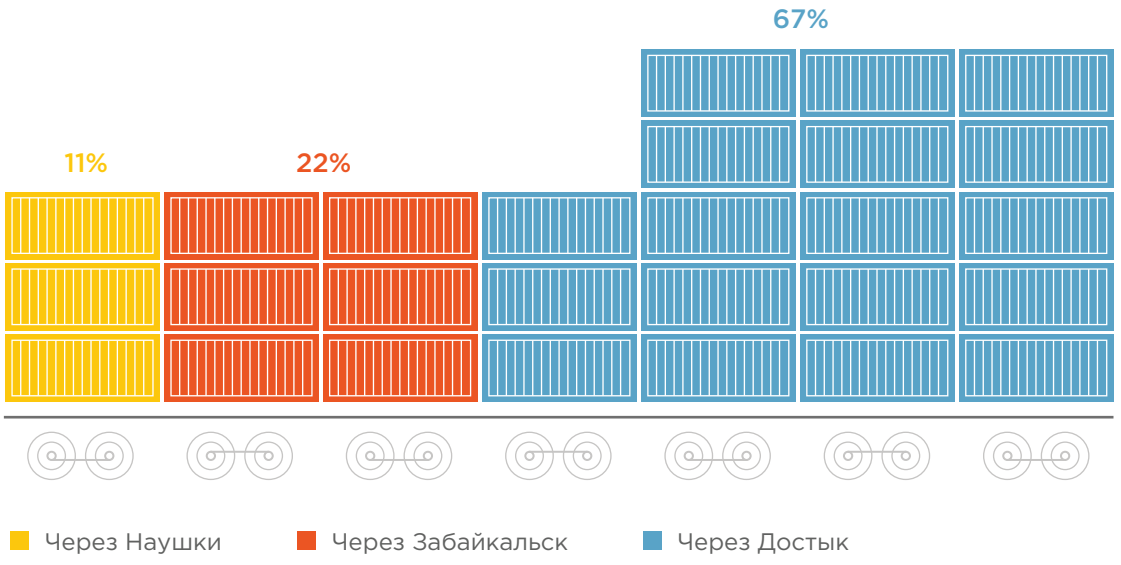
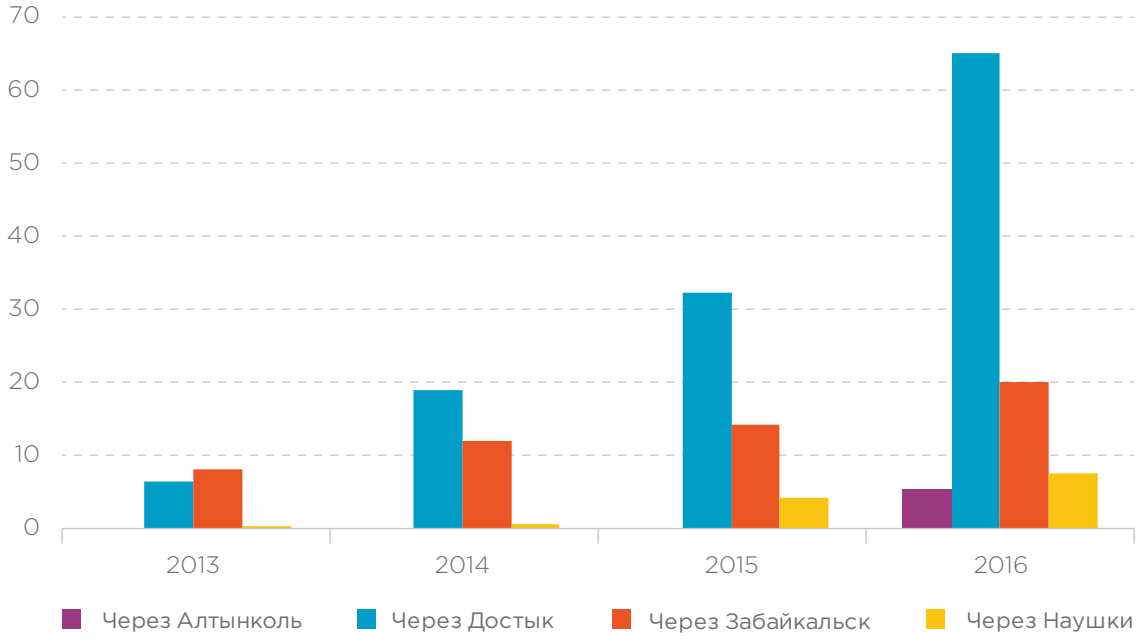


Рисунок 10.
Динамика транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из Китая в ЕС по погранпереходам (2013–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. TEU

Источник:
ИЭРТ по данным статистики РЖД



Товарная структура взаимной торговли стран ЕС с Китаем с доминированием в ее составе контейнерных и контейнеропригодных грузов, в том числе грузов, релевантных для переключения с морского на железнодорожный транспорт, обусловливает благоприятные перспективы для существенного роста железнодорожного транзитного контейнеропотока (ЕС — Китай) через территорию стран ЕАЭС — Казахстана, России и Беларуси, с использованием их транспортной сети и логистической инфраструктуры.

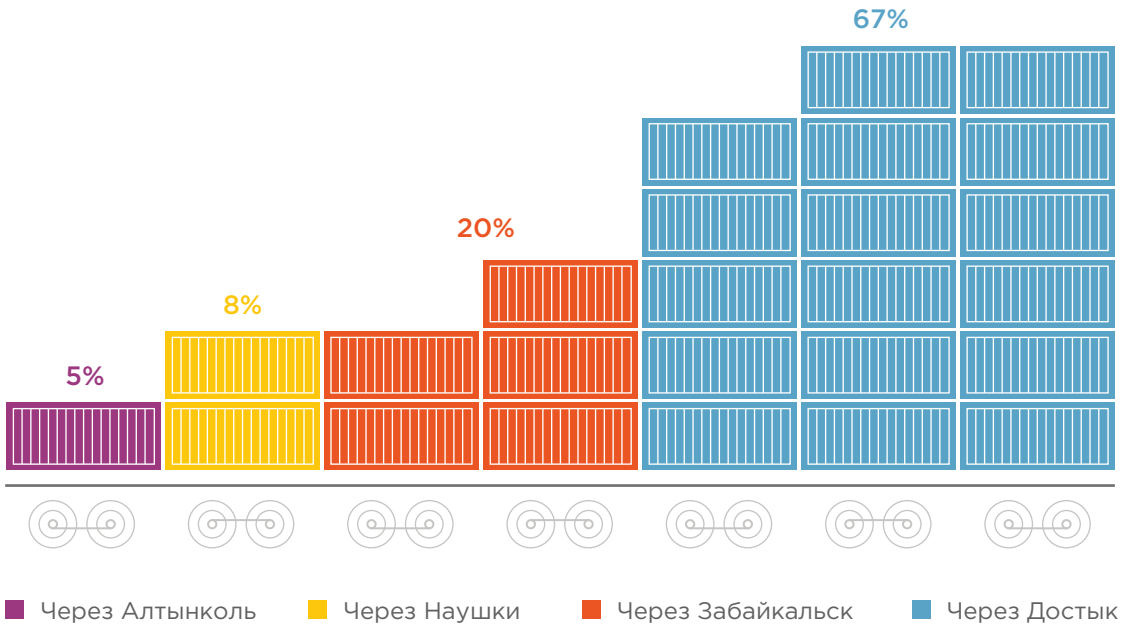


Рисунок 11. Структура транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из Китая в ЕС по погранпереходам в 2016 году

Источник: ИЭРТ по данным статистики РЖД

1.3. Методический подход к отбору контейнерных грузов, релевантных для переключения на железнодорожный транспорт

Разработанный в рамках исследования методический подход, основанный на анализе товарной структуры внешнеторговых грузопотоков, позволяет определить потенциальные объемы и структуру грузов, релевантных для переключения с морского транспорта на железнодорожный.

Большую часть грузов, за исключением крупногабаритных самоходных и буксируемых машин (например, горнодобывающей, дорожно-строительной, железнодорожной техники, автобусов и грузовых автомобилей), технически можно перевозить в контейнерах; более того, в форме комплектов для сборки можно перевозить в контейнерах и указанные машины. Однако с точки зрения экономической эффективности транспортно-логистической деятельности многие дешевые крупнотоннажные грузы в контейнерах перевозить нецелесообразно, и, несмотря на наличие в практике транспортировки таких грузов «контейнеризированных» исключений, подавляющее большинство указанных ниже грузов в контейнерах не перевозится и не станет перевозиться в будущем (таблица 1). В составе указанных товарных групп могут быть представлены отдельные дорогие малотоннажные грузы, которые де-факто перевозятся в контейнерах (например, смазочные масла в упаковках для розничной продажи в составе товарной группы «Топливо»), однако их удельный вес в общих объемах этих внешнеторговых грузов пренебрежимо мал и может не приниматься во внимание.

Таблица 1.
Грузы, не предназначенные для перевозки в контейнерах

Источник:
оценки авторов по данным Eurostat и анализа практики внешнеторговых поставок

Товарные группы ТН ВЭД	Груз
10	Злаки
23 (кроме 2309)	Отходы пищевой промышленности (кроме кормов для животных)
25	Нерудное сырье, цемент
26	Рудное сырье
27	Топливо
28	Неорганическое химическое сырье
29	Органическое химическое сырье
31	Минудобрения
4403	Круглый лес
Для РФ и развивающихся стран: 4401, 4402, 4403, 4406, 4407	Круглый лес и пиломатериалы
68	Строительный камень
72 (кроме 7202)	Черные металлы (кроме ферросплавов)
7302, 7303, 7304, 7305, 7306	Рельсы и трубы
8429, 8430	Горнодобывающие и дорожно-строительные машины
8601, 8602, 8603, 8604, 8605, 8606	Локомотивы и вагоны
8701, 8702, 8704, 8705	Тракторы, автобусы, грузовые и спецавтомобили
88	Авиационная техника
89	Суда

В перспективе не исключена возможность использования контейнеров для перевозки грузов некоторых товарных групп, для которых это сейчас нехарактерно. Такая ситуация может сложиться в случае существенного роста мировых цен на значительную часть продукции, формирующей такую группу (например, на продукцию из легированной стали, входящую в группу 72 «Черные металлы»). Более того, на некоторых трансконтинентальных маршрутах в силу специфических причин де-факто имеет место практика транспортировки в контейнерах дешевых «неконтейнеризируемых» крупнотоннажных грузов: так, при поставках из Китая в Германию практически 100% грузов перевозится в контейнерах, включая строительный камень, рудное и нерудное сырье, топливо и тому подобные грузы. Это во многом обусловлено доминированием технологий контейнерной перевалки грузов как в китайских, так и в немецких портах, не предполагающих возможность погрузки/выгрузки в них насыпных, навалочных или наливных грузов.

В целом практически все внешнеторговые грузы, за исключением относящихся к указанным выше 18 товарным группам, являются контейнеропригодными.

В настоящее время в силу ряда объективных и субъективных причин большая часть грузоперевозок между странами Европы и АТР осуществляется морским транспортом, причем большая часть грузов в обоих направлениях поставляется в контейнерах. Для определенной части этих грузов, прежде всего характеризуемых высокой удельной стоимостью (за единицу массы товара), важным конкурентным фактором являются сроки доставки, дальнейшее сокращение которых при использовании морского транспорта технически невозможно. Поэтому для них целесообразно использовать существенно более оперативную доставку железнодорожным транспортом (по территории России и стран ЕАЭС). Проведенный комплексный анализ товарной структуры евразийских грузоперевозок между важнейшими парами стран-контрагентов с учетом параметров удельной стоимости и физических объемов поставок внешнеторговых грузов по двузначным и четырехзначным кодам HS/ТН ВЭД позволил идентифицировать перечень грузов, релевантных (привлекательных) для переключения (переориентации) их транспортировки с морского на железнодорожный транспорт (таблица 2).

Товарные группы ТН ВЭД	Груз
30	Фармацевтика
33	Парфюмерия и косметика
42	Кожа
43	Меха
50	Шелк
51	Шерсть
61	Трикотаж
62	Одежда
64	Обувь
65	Головные уборы
75	Никель
84 (кроме 8429, 8430)	Машины и оборудование
85	Электротехника и радиоэлектроника
90	Приборы
91	Часы
95	Игрушки и спортинвентарь
97	Произведения искусства

Таблица 2. Грузы (контейнеропригодные), релевантные для переключения на железнодорожный транспорт

Источник: оценки авторов по данным Eurostat

Исходя из критериев таможенной стоимости товара за единицу массы (согласно примерным оценкам, свыше $10/кг), потребительских свойств товара (груза) и технологических особенностей его фасовки, упаковки, транспортировки и логистики, в составе грузов, для которых оптимальной является транзитная транспортировка (через территорию России и других стран ЕАЭС) железнодорожным транспортом, доминируют машинотехническая продукция (за исключением крупногабаритных машин, непригодных для транспортировки в контейнерах) и товары народного потребления (одежда, обувь и т. п.). К переориентации с морского на железнодорожный транспорт тяготеют также фармацевтическая и парфюмерно-косметическая продукция, игрушки и спортинвентарь, произведения искусства. Кроме того, по стоимостным показателям и техническим параметрам транспортировки железнодорожным транспортом (в контейнерах) вполне эффективно могут перевозиться некоторые цветные металлы, в частности дорогая никелевая продукция.

1.4. Основные факторы, влияющие на распределение перевозок грузов по видам транспорта

Выделяется три группы факторов, которые влияют на распределение перевозок грузов по видам транспорта.

Характеристики перевозимых грузов

Физическое состояние груза (твердое, жидкое, газообразное), свойства грузов (сыпучие, скоропортящиеся, горючие, опасные и т. д.), упаковка, габариты. Например, жидкие грузы в целом нерелевантны для перевозки в контейнерах (кроме танк-контейнеров), однако расфасованные в тару, они вполне контейнеропригодны (автомасла, уайт-спирит и подобные продукты).

Тоннажность груза: крупно-, средне- и малотоннажные грузы. От этого фактора напрямую зависит выбор вида транспорта. Отсутствие в торговле между ЕС и Китаем крупнотоннажных грузов (за исключением шведской железной руды, скандинавских пиломатериалов и французского зерна) предопределяет возможность практически полной контейнеризации взаимных грузопотоков.

Цена груза: интегральный, «синтетический» показатель, определяющий экономическую эффективность использования того или иного вида транспорта (таблица 3). Помимо рассмотренного выше влияния фактора видовой принадлежности груза и связанных с ним параметров объемов и физических свойств грузов (в том числе их физического состояния и упаковки), на тяготение перевозок к обслуживанию тем или иным видом транспорта на маршрутах ЕАЭС — Китай, ЕС — Китай, ЕАЭС — ЕС непосредственное влияние оказывает цена транспортируемого груза. Цена, как интегральный (универсальный) показатель, характеризующий товар, груз, в известной мере детерминирует саму возможность экономически эффективного использования определенного вида транспорта и способа перевозки. Методологически взаимосвязь фактора цены

Вид транспорта	Сквозной тариф	Срок доставки	Регулярность доставки	Точность доставки
Морской (мульти-модальный)	$2500/FEU	более 45 суток	25 рейсов в неделю	до 1 суток
Железно-дорожный	$5500/FEU (с учетом субсидий КНР)*	до 18 суток	33 рейса в неделю	точно по расписанию
	$9000/FEU (без субсидий КНР)*			

Таблица 3. Соотношение факторов, влияющих на тяготение контейнерных грузов к перевозке морским/железнодорожным транспортом, и оптимальный для грузоотправителя вариант в экономических условиях на 2016 год

Источник: оценки авторов

Примечание: зеленым цветом выделены благоприятные факторы, желтым — менее благоприятные, красным — неблагоприятные.
* Вопрос субсидирования железнодорожных перевозок в КНР будет рассмотрен в разделе 2.

поставляемого груза с выбором используемого для его доставки вида транспорта обусловлена долей, величиной транспортной составляющей в конечной цене груза для потребителя относительно других экономических факторов грузоперевозок (потерь от «замораживания» груза в пути, стоимости содержания складов для обеспечения запасов сырья и товарной продукции и др.).

Географическое расположение контрагентов

Значимым фактором, влияющим на тяготение грузоперевозок по оси Китай — ЕАЭС — ЕС к обслуживанию соответствующими видами транспорта, является взаимное географическое положение регионов. Большие расстояния между странами и регионами по оси Китай — ЕАЭС — ЕС предопределяют преимущественное использование морского, железнодорожного и авиационного видов транспорта, ограниченное использование автомобильного транспорта и несущественное — внутреннего водного.

- Водный маршрут через Суэцкий канал в настоящее время является основным для грузопотоков между ЕС и КНР. В перспективе конкуренцию ему может составить альтернативный морской маршрут по Северному морскому пути, однако даже с учетом перспектив глобального потепления он может рассматриваться только как вспомогательный. В то же время развитие континентальных железнодорожных систем, прежде всего стран ЕАЭС и Китая, совершенствование и согласование тарифной политики заинтересованных стран, развитие транспортно-логистической инфраструктуры (расшивка «узких» мест), активный маркетинг в странах ЕС и в Китае по привлечению на транзитные транспортные сети стран ЕАЭС индустриальных клиентов стимулируют переключение все более значительной части грузопотоков с морского транспорта на железнодорожный.

- Грузопоток между странами ЕАЭС и Китаем ориентирован на использование морского (в мультимодальном железнодорожно-морском варианте), железнодорожного и автодорожного транспорта (для обслуживания приграничной торговли). Сохраняющаяся конкурентоспособность мультимодальных железнодорожно-морских перевозок между ЕАЭС и Китаем по сравнению с прямыми железнодорожными обусловлена концентрацией производственного и потребительского потенциала России в европейской части страны, а Казахстана — на севере и северо-западе.
- Основными видами транспорта, обслуживающими грузопотоки ЕАЭС — ЕС, являются железнодорожный, автодорожный и морской (в мультимодальных железнодорожно-морском и автодорожно-морском вариантах). Относительная географическая близость стран ЕС, Беларуси и европейской части России делает экономически эффективными автодорожные контейнерные перевозки соответствующих видов грузов в сообщении ЕАЭС — ЕС.

Особенности видов транспорта

Другой, не менее важной группой факторов, определяющих тяготение грузов к использованию того или иного вида транспорта для их перевозки, являются экономические и организационно-технологические параметры видов транспорта в контексте перевозочного процесса: стоимость перевозки, грузоподъемность, скорость (сроки) и регулярность (ритмичность) перевозок, надежность (гарантированность доставки точно в срок и сохранности груза), возможность доставить груз транспортным средством в любую точку (таблица 3).

В последующих разделах представлен сравнительный анализ влияния этих факторов на объемы, товарную структуру и стоимостные параметры грузопотоков, а также дана оценка эластичности спроса на перевозки в зависимости от действия этих факторов.

2. Оценка эластичности спроса на контейнерную перевозку по тарифу: влияние стоимости на показатели грузопотоков

2.1. Тарифы на морские контейнерные перевозки и их влияние на сухопутные грузопотоки

Анализ динамики цен на морские контейнерные перевозки между Азией и Европой (маршрут Шанхай — Северная Европа и маршрут Шанхай — Средиземноморье) показывает их значительную волатильность на периоде 2009–2017 годов при наличии долгосрочной тенденции к снижению уровня тарифов на морские контейнерные перевозки. В целом с 2009 по 2016 год уровень тарифов упал почти вдвое — с $2600 за FEU (или $1400/TEU)[2] до менее $1400/FEU ($770/TEU), а затем к середине 2017 года поднялся до $1800/FEU. Индексы менялись скачкообразно, показывая ежегодные темпы роста/падения на 30–50% (Приложение 2, таблица П2.3).

Объемы контейнерооборота в сообщении страны ЕС — Китай на периоде 2009–2016 годов являлись в целом стабильными на уровне 5–6.5 млн FEU (10–13 млн TEU) в год, при наличии тенденции к росту — на 31% за восемь лет. В отдельные годы за рассматриваемый период имело место их сокращение: в 2012 году — на 8%, в 2013-м — на 2%, в 2015-м — на 4%.

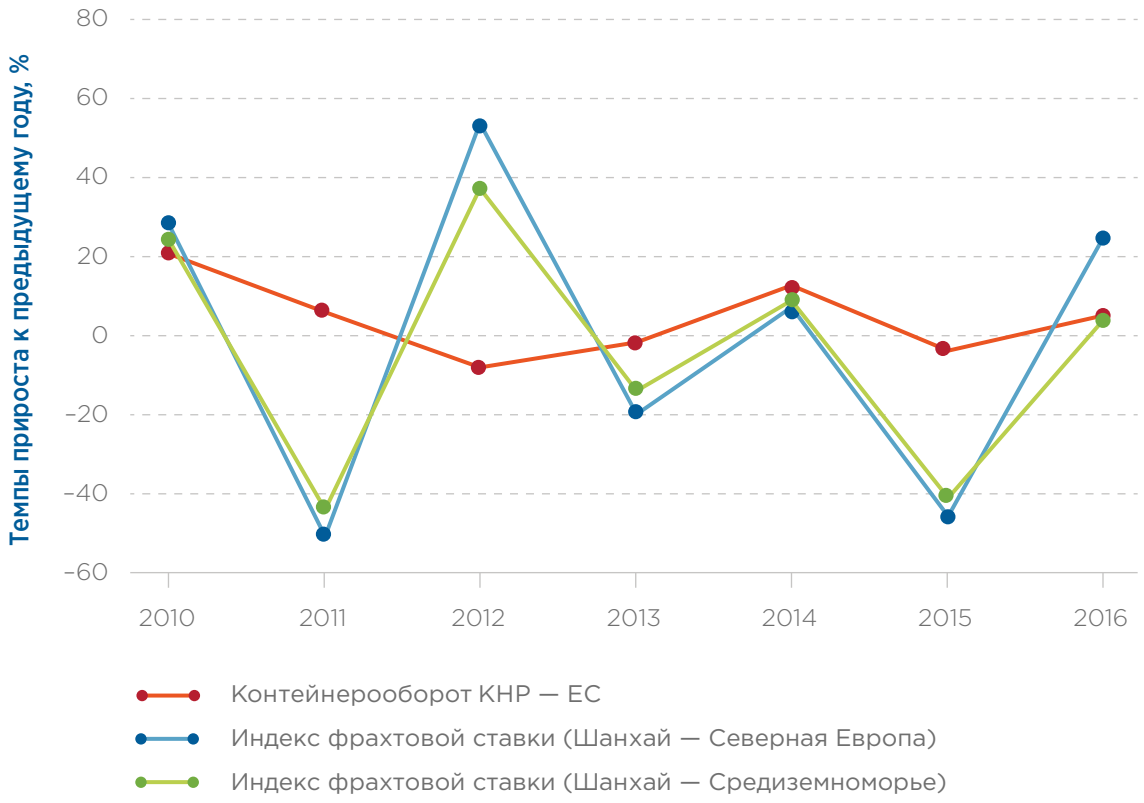
Взаимосвязь объемов контейнерооборота и тарифов на морские контейнерные перевозки показывает следующее (рисунок 12):

- в 2010 году при росте индексов Шанхайской биржи Shanghai-Northern Europe и Shanghai-Mediterranean на 28 и 24% к предыдущему году соответственно контейнерооборот АТР — ЕС вырос на 21%;
- в 2011 году при падении индексов на 51 и 44% рост контейнерооборота продолжился (+6%);
- в 2012 году при восстановительном росте индексов Шанхайской биржи на 54 и 37% контейнерооборот АТР — ЕС снизился на 8%;
- в 2013 году при новом снижении индексов на 20 и 14% контейнерооборот продолжил снижение (–2%);
- в 2014 году при небольшом росте индексов Шанхайской биржи (на 7 и 9% соответственно) контейнерооборот показал рост на 13%;
- в 2015 году при новом обвале фрахтовых котировок на 46 и 41% контейнерооборот снизился на 4%;
- в 2016 году при дифференцированном росте индексов Шанхайской биржи (+23% Shanghai-Northern Europe и +4% Shanghai-Mediterranean) контейнерооборот АТР — ЕС показал рост на 5%.

[2] Здесь и далее предполагается, что 1 FEU ≈ 2 TEU.

Рисунок 12. Сравнительная динамика фрахтовых индексов и объемов контейнерооборота на маршрутах АТР — Европа

Источники: Eurostat, Shanghai Shipping Exchange



Таким образом, динамика контейнерооборота не коррелировала с динамикой тарифов на морские контейнерные перевозки. Снижение тарифов никак не стимулировало рост контейнерных перевозок, а их рост и высокий уровень не оказывал понижающего давления на динамику контейнерооборота. Можно считать, что спрос на морские контейнерные перевозки (вне зависимости от номенклатуры перевозимых грузов) по отношению к тарифам на перевозки неэластичен. Сложилась следующая ситуация: судоходные компании вынуждены снижать тарифы на контейнерные грузоперевозки до уровня, зачастую оказывающегося ниже себестоимости, чтобы сохранить трафик. По мнению профильных экспертов, в последние годы на рынке морского фрахта увеличился избыток тоннажа в сегменте контейнерных перевозок, что привело в августе 2016 года к банкротству одного из крупнейших операторов — южнокорейской судоходной компании Hanjin Shipping Co Ltd.

На маршрутах АТР (Китай) — Европа ситуацию усугубляет дисбаланс в контейнерной торговле между ЕС и Китаем: объем поставок контейнерных грузов из Китая в ЕС в последние годы примерно на 80% превышает поставки грузов в контейнерах в обратном направлении. По данным Eurostat, в последние годы доля порожних контейнеров в грузопотоке из ЕС в Китай составляет примерно 35–40% (в 2007–2008 годах превышала 50%), тогда как в грузопотоке из Китая в ЕС она не превышает 1–3%. При этом возвратные контейнеры, отправляемые

из стран ЕС в Китай, нередко заполняются грузами, не тяготеющими к контейнеризации, такими как пиломатериалы или макулатура.

Необходимо отметить, что морские порты, как правило, не являются крупными «генераторами» экспортных и импортных грузопотоков, начальными или конечными точками их зарождения или погашения. Поэтому для корректного сравнения стоимости транспортировки груза различными видами транспорта между Китаем и Европой необходимо учитывать тарифы на доставку контейнеров в порт и из порта железнодорожным, автомобильным или внутренним водным транспортом и, кроме того, стоимость перевалки контейнерных грузов в портах. Эти дополнительные расходы на перевозку контейнерных грузов составляют значительную величину и долю в «сквозной» провозной стоимости доставки груза из Китая в ЕС и в обратном направлении. В качестве точки зарождения контейнерного грузопотока в Китае наиболее корректно выбрать один из крупнейших промышленных городов Центрального Китая — Чунцин (администрация которого первой начала осуществлять субсидирование перевозок), а в качестве точки погашения — крупный промышленный центр Германии — город Дуйсбург (земля Северный Рейн — Вестфалия). Именно по этому направлению китайским контейнерным оператором China Railways Container Transport Co. Ltd (CRCT) проложено наибольшее количество вариантов регулярных маршрутов контейнерных поездов и установлено наиболее интенсивное расписание их отправления: 16–17 поездов в неделю из Чунцина в Дуйсбург и семь поездов в неделю в обратном направлении (Приложение 2, таблица П2.6).

2.2. Тарифы на железнодорожные контейнерные перевозки и их влияние на параметры грузопотоков

В настоящее время все используемые железнодорожные маршруты, которые связывают Китай со странами ЕС (согласно расписанию маршрутов китайского железнодорожного контейнерного оператора CRCT), проходят транзитом через страны — члены ЕАЭС.

Единого «сквозного» тарифа на всем их протяжении не существует. Каждая железнодорожная компания — участник трансконтинентального маршрута применяет свои тарифы на перевозку. При этом изменения тарифов железнодорожных операторов в настоящее время не синхронизированы. Кроме того, отдельной статьей в сквозном тарифе выступают расходы на использование подвижного состава (контейнерных вагонов), которые могут принадлежать грузоотправителю, железнодорожной компании, находиться в аренде и т. д.

Таким образом, одна железнодорожная компания в отдельности, регулируя свои тарифы, не может кардинально повлиять на совокупный размер провозной платы, не выходя за границы рентабельности перевозки. Возможно либо согласованное синхронное снижение тарифов всеми заинтересованными сторонами, либо предоставление преференций со стороны государства (при проведении политики, стимулирующей развитие международных железнодорожных перевозок), позволяющих национальному перевозчику критично снижать тариф.

Железнодорожные контейнерные перевозки между КНР и Европой приобрели коммерческий и регулярный характер только в 2014 году, а до этого имели место лишь пробные разовые отправки, не ориентированные на прямой экономический эффект и не предусматривавшие заполнение возвратных контейнеров. Динамичный рост объемов железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и ЕС наблюдается с начала их субсидирования региональными китайскими властями, что стало основным фактором этого роста.

Субсидирование китайскими властями экспортных железнодорожных перевозок по оси КНР — ЕАЭС — ЕС

Анализ немногочисленных источников информации показывает, что в настоящее время власти КНР используют децентрализованную систему субсидирования железнодорожных контейнерных перевозок. Субсидирование осуществляется только заинтересованными администрациями провинций и городов центрального подчинения и только в отношении трансконтинентальных железнодорожных маршрутов (грузоперевозки в направлении портов не субсидируются). Уровень субсидирования от региона к региону существенно различается. Кроме того, китайские власти не субсидируют контейнерные перевозки из Европы в Китай. Это снижает интерес к использованию железнодорожных контейнерных перевозок в Китай со стороны европейских грузоотправителей (HSBC, 2016).

Субсидирование железнодорожных контейнерных перевозок касается главным образом провинций и городов Центрального Китая (Чунцин, Сычуань, Хубэй, Хэнань), что обусловлено географическим фактором (удаленностью от портов и меньшим расстоянием до Европы по суше). Эти регионы Китая в настоящее время наиболее динамично развиваются и генерируют новые внешнеторговые контейнеропотоки, обслуживаемые железнодорожным транспортом — быстро увеличивающимся числом контейнерных поездов, маршруты которых начинаются и заканчиваются именно здесь.

Как отмечает Brinza (2017), средний размер субсидий варьирует по регионам и составляет $3500–4000 на FEU при уровне тарифа на транспортировку контейнера из Китая в Европу около $9000; с учетом субсидирования он снижается до $5000. Аналогичная оценка приводится в Moss (2017): около $5000 за транспортировку контейнера по железной дороге из Чэнду в Гамбург. Эти данные коррелируют с систематизированной информацией, приведенной в публикации Besharati et al. (2017). В целом размер региональных субсидий варьирует от $1500 до $7000 за FEU (таблица 4). Получается, что де-факто такое субсидирование позволяет «обнулять» провозную плату по китайской территории.

Согласно нашим оценкам, в 2016 году объем субсидий со стороны китайских властей составил около $88 млн. Это предполагает средний размер субсидирования контейнерных перевозок на уровне $2500 за FEU и совокупное количество субсидируемых контейнеров из центральных провинций КНР на уровне 35 тыс. FEU. Это говорит о том, что в среднем размер субсидии на один FEU составляет всего 0.3–0.4% от стоимости перевозимого в контейнере груза.

Субсидирующая администрация КНР (направление)	Маршрут	Расстояние, км	Время в пути, сут.	Год введения	Сквозной тариф, $/FEU	Размер субсидий, $/FEU	Средний тариф с субсидиями, $/FEU
Чунцин — ЕС	Чунцин — Дуйсбург (Германия)	11000	15–17	2011	8000–9000	3500–4000	4750
Хубэй — ЕС	Ухань — Чехия, Польша	10700	15–17	2014	12000	4000–5000	7500
Сычуань — ЕС	Чэнду — Лодзь (Польша)	9965	12–14	2013	8500–10290	3000–3500	6150
Хэнань — ЕС	Чжэнчжоу — Гамбург (Германия)	10245	16–18	2013	10500	3000–7000	5500
Цзянсу — ЕС	Сучжоу — Варшава (Польша)	11200	12–15	2014	7500	1500	6000
Чжэцзян — ЕС	Иу — Мадрид (Испания)	13052	21	2014	10000	5500	4500

Таблица 4. Размеры субсидий региональных властей Китая на железнодорожные контейнерные перевозки в ЕС, начало их действия и средний сквозной тариф с учетом субсидирования

Источник: оценки авторов

При этом существует вероятность прекращения или сокращения размеров субсидирования Китаем перевозок после 2020 года. Причиной этому может послужить рост спроса на контейнерные перевозки по направлению КНР — ЕС среди китайских грузоотправителей вследствие использования ими дополнительных преимуществ железнодорожных маршрутов (по сравнению с морскими): удобство (скорость, частота и регулярность, адресность и т. д.) компенсирует тарифный диспаритет.

Безусловно, проводимая властями ряда китайских провинций политика субсидирования кардинально меняет экономику международных железнодорожных контейнерных перевозок, искажая соотношение реальной себестоимости перевозок и тарифов. Сравнение динамики железнодорожных контейнерных перевозок по маршрутам Китай — Европа и изменений сквозного тарифа на доставку контейнера с учетом субсидий не является вполне корректным. Однако такое фактическое снижение провозной платы делает железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в Европу весьма широкой номенклатуры грузов коммерчески привлекательными и стимулирует грузоотправителей к переключению с морских маршрутов на железную дорогу. При этом существенно возросшая частота (регулярность) отправления контейнерных поездов из Китая в Европу и обратно, на порядок более высокая, чем по морю, уже стала новым «нетарифным» фактором привлечения грузоотправителей. Наряду с этим расширилась и география железнодорожных контейнерных маршрутов, обеспечивающая конкурентные преимущества в адресности поставки по сравнению с морскими маршрутами, которые практически всегда предполагают мультимодальные перевозки с перегрузкой на другие виды транспорта для доставки конечному потребителю.

Оценка взаимосвязи спроса на контейнерные перевозки и провозного тарифа

В теории зависимость между уровнем провозного тарифа и объемом грузоперевозок должна быть обратной. Снижение стоимостного фактора должно существенно повышать конкурентоспособность сухопутного маршрута и привлекать грузоотправителей.

В действительности же взаимосвязь между объемом контейнеропотока и стоимостью провоза выстраивается иначе. Во многом это объясняется нерыночным ценообразованием (субсидирование перевозок со стороны КНР), непродолжительной историей коммерческой эксплуатации сухопутных маршрутов между Китаем и Европой, отсутствием соответствующих экспортных потоков со стороны ЕС и ЕАЭС в направлении Китая, а также рядом других факторов. Рассмотрим сложившуюся ситуацию с грузопотоками по оси КНР — ЕАЭС — ЕС и тарифами на провоз контейнера более подробно.

Имевшее место в 2013–2016 годах ежегодное удвоение числа контейнерных поездов и объемов контейнерных грузов на маршрутах Китай — Европа во многом было обусловлено тарифными изменениями в КНР и возможностью оперативного переключения грузопотоков с морских маршрутов на имеющий значительные преимущества железнодорожный транспорт:

- 2011 год — начало субсидирования администрацией г. Чунцин местных производителей при осуществлении железнодорожных экспортных контейнерных грузоперевозок в размере $3500–4000/FEU (40–50% сквозного тарифа Чунцин — Дуйсбург). Начало регулярных отправлений контейнерных поездов из Чунцина в Дуйсбург с регулярностью 1–2 поезда в месяц в 2011 году, достигшей 16–17 поездов в неделю в 2018 году (Приложение 2, таблица П2.6).
- 2013 год — начало субсидирования администрацией провинции Сычуань (г. Чэнду) тарифов железнодорожных экспортных контейнерных грузоперевозок в размере $3000–3500/FEU (30–40% сквозного тарифа Чэнду — Лодзь). Начало регулярных отправлений контейнерных поездов из Чэнду в Лодзь с постоянно увеличивавшейся регулярностью, достигшей 21–22 поезда в неделю в 2018 году (Приложение 2, таблица П2.6).

Указанные два наиболее массовых маршрута позволяют оценить пороговый конкурентоспособный уровень сквозного тарифа на маршрутах Китай — Европа по сравнению с мультимодальным вариантом (море — железная дорога по Китаю и Европе).

По расчетам на основе данных, приведенных в таблице 4, сквозной тариф для мультимодальной перевозки (ж/д — море — ж/д) 40-футового контейнера по маршруту Чунцин — Шэньчжэнь — Гамбург — Дуйсбург можно оценить в размере около $3200:

- Чунцин — Шэньчжэнь (ж/д, 1500 км) — $900 ($0.6/км);
- Шэньчжэнь — Гамбург (море, 18500 км) — $1500 ($0.05/км);
- Гамбург — Дуйсбург (ж/д, 400 км) — $800 ($2/км).

При этом стоимость перевозки 40-футового контейнера контейнерным поездом по маршруту Чунцин — Дуйсбург без субсидий можно оценить в размере $8000–9000, с учетом субсидий — около $4800 ($4000–5500) за FEU.

Еще один пример. Сквозной тариф для мультимодальной перевозки (ж/д — море — ж/д) 40-футового контейнера по маршруту Чэнду — Шэньчжэнь — Гданьск — Лодзь составляет в среднем около $2900:

- Чэнду — Шэньчжэнь (ж/д, 1800 км) — $1100 ($0.6/км);
- Шэньчжэнь — Гданьск (море, 19100 км) — $1500 ($0.05/км);
- Гданьск — Лодзь (ж/д, 300 км) — $300 ($1/км).

При этом стоимость перевозки 40-футового контейнера контейнерным поездом по маршруту Чэнду — Лодзь без субсидий можно оценить в размере $8500–10290, с учетом субсидий — около $6000 ($5000–7300) за FEU.

Таким образом, рост железнодорожного контейнеропотока между Китаем и ЕС за 2011–2017 годы с 7 до 131 тыс. FEU (или с 14 до 262 тыс. TEU) достигнут при уровне сквозного железнодорожного тарифа $4800–6000/FEU (с учетом субсидирования в размере около 40%) (таблица 5). Снижение стоимости железнодорожной перевозки контейнерных грузов между Китаем и Европой на 30–50% за счет субсидирования привело к росту контейнеропотока в 19 раз. То есть при усреднении полученных результатов конкурентоспособный железнодорожный тариф для контейнерных грузоперевозок между Китаем и ЕС составляет:

«море» (мультимодальный) + $2500/FEU = около $5500/FEU

Данные таблицы 5 свидетельствуют о высокой эластичности спроса на железнодорожные контейнерные перевозки соответствующей номенклатуры грузов[3] в зависимости от изменений тарифа.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Контейнерные перевозки КНР — Европа, тыс. FEU	7	14	10	22	40	74
Средний тариф на железнодорожную перевозку контейнерных грузов КНР — Европа с учетом субсидий, $/FEU	9000	4750	5450	5750	5750	5750

Таблица 5. Сравнительная динамика тарифов на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу) (2011–2016 гг.)

Источник: по данным CRCT

[3] Согласно проведенному анализу статистики Eurostat, в настоящее время в структуре железнодорожных контейнерных грузов в сообщении Китай — ЕС доминируют дорогие товары со средней ценой свыше $100/кг (электроника, компьютерная техника, автомобили представительского класса и т. п.).

Согласно планам Национальной комиссии развития и реформ КНР, к 2020 году число регулярных контейнерных поездов на маршрутах Китай — ЕС должно утроиться и достичь 5000 (Binhai New Area, 2017). Это будет корреспондировать увеличению контейнерооборота примерно до 200–250 тыс. FEU (400–500 тыс. TEU). При отсутствии у Китая планов увеличения субсидирования железнодорожных контейнерных перевозок представленная выше формула конкурентоспособного железнодорожного тарифа для контейнерных грузоперевозок между Китаем и ЕС и уровень этого тарифа существенно не изменятся.

Семикратный рост железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и Европой (с 74 тыс. FEU в 2016 году до 0.5 млн FEU) достижим при дополнительном снижении сквозного тарифа на 25–30%. Такое возможно только при согласованной тарифной политике всех железнодорожных операторов (АО «КТЖ», ОАО «РЖД», европейских железнодорожных операторов) и сохранении субсидирования железнодорожных контейнерных перевозок Китаем на нынешнем уровне. Снижение тарифа позволит переключить на железнодорожный транспорт грузы, релевантные для привлечения, но значительно более дешевые, чем перевозимые сейчас.

Таким образом, можно предположить два сценария развития контейнерных перевозок по оси КНР — ЕАЭС — ЕС.

Первый сценарий — дополнительное снижение тарифа: рост контейнеропотока до 0.5 млн FEU. При таком сценарии зависимость спроса на железнодорожные контейнерные перевозки (по маршруту КНР — Европа) от тарифа будет выражаться следующим образом (рисунок 13):

- Сквозной тариф около $9000/FEU («море» (мультимодальный) + $6500/FEU) — контейнеропоток в размере менее 1 тыс. FEU (отсутствие коммерческих контейнероперевозок до 2013 года).
- Сквозной тариф около $5500/FEU («море» (мультимодальный) + $2500/FEU) — контейнеропоток в размере 74 тыс. FEU в 2016 году.
- Сквозной тариф около $5500/FEU[4] («море» (мультимодальный) + $2500/FEU) — контейнеропоток в размере 200–250 тыс. FEU в 2020 году.
- Сквозной тариф около $4000/FEU[5] («море» (мультимодальный) + $1000/FEU) — контейнеропоток в размере 500 тыс. FEU (1000 тыс. TEU) в 2030 году (Think Railways, 2016).

Применяемый в настоящее время сквозной тариф (с учетом субсидий) на уровне $5500/FEU уже позволил нарастить контейнеропоток практически с нуля до 74 тыс. FEU в 2016 году и имеет потенциал для дальнейшего его увеличения до 200–250 тыс. FEU в 2020 году. После этого поддержание тарифа на уровне $5500/FEU уже не будет иметь столь выраженного эффекта, и темпы прироста контейнеропотока будут резко замедляться. Это говорит о том, что увеличение контейнеропотока с 200–250 тыс. FEU в 2020 году до 0.5 млн FEU к 2030 году возможно при условии дальнейшего снижения сквозного тарифа на $1500/FEU (с $5500 до $4000/FEU).

[4] При сохранении мировых цен на нефть (и, соответственно, цен на мазут и дизтопливо как фактора, определяющего себестоимость морского фрахта) на нынешнем уровне.

[5] При сохранении мировых цен на нефть на нынешнем уровне.

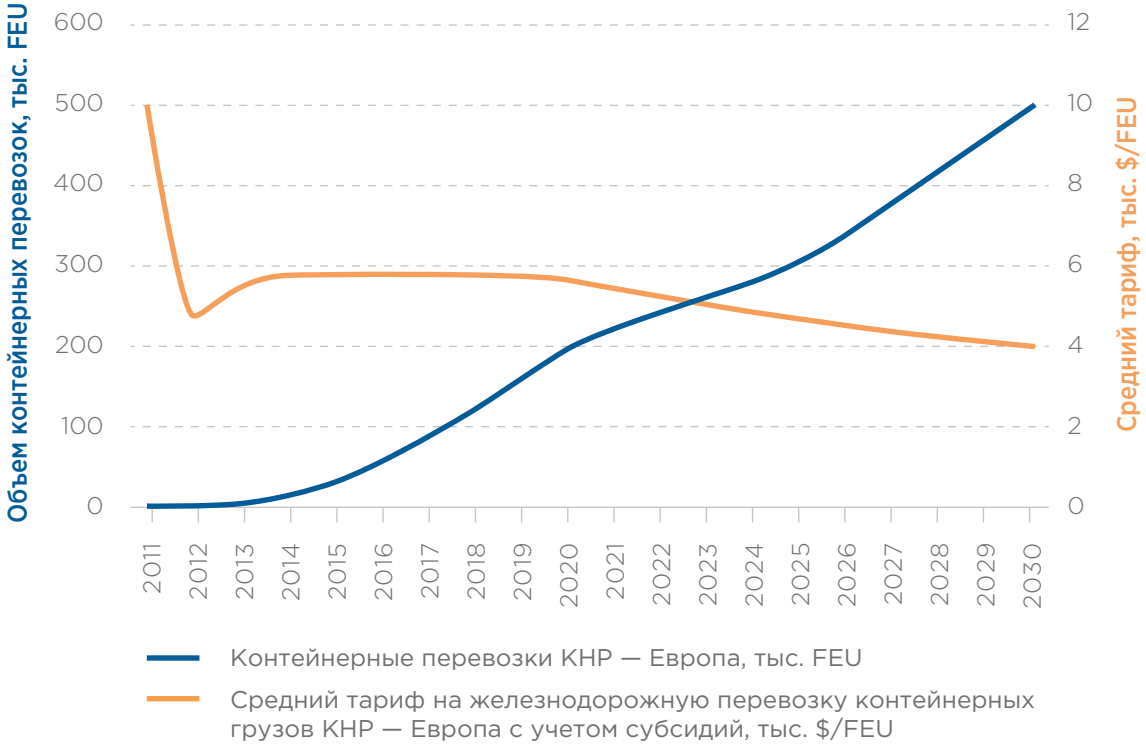


Рисунок 13. Первый сценарий — дополнительное снижение тарифа. Сравнительная динамика тарифов на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу) (2011–2030 гг.)

Источник: оценки авторов

Второй сценарий может реализовываться как «инерционный»: сохранение после 2020 года текущего сквозного тарифа (с учетом китайских субсидий) на прежнем уровне — $5500/FEU. При таком сценарии зависимость спроса на железнодорожные контейнерные перевозки (по маршруту КНР — Европа) от тарифа будет выражаться следующим образом (рисунок 14):

- Сквозной тариф около $9000/FEU («море» (мультимодальный) + $6500/FEU) — контейнеропоток в размере менее 1 тыс. FEU (отсутствие коммерческих контейнероперевозок до 2013 года).
- Сквозной тариф около $5500/FEU («море» (мультимодальный) + $2500/FEU) — контейнеропоток в размере 74 тыс. FEU в 2016 году.
- Сквозной тариф около $5500/FEU[6] («море» (мультимодальный) + $2500/FEU) — контейнеропоток в размере 200–250 тыс. FEU в 2020 году и дальнейшее сокращение темпов прироста грузопотока.

Анализ представленных данных показывает, что каждое новое снижение железнодорожного тарифа, уменьшающее его разницу со стоимостью морской мультимодальной перевозки, позволяет привлекать на железную дорогу все более широкую номенклатуру грузов, релевантных для переключения, и, соответственно, дополнительных грузоотправителей и объемы перевозок.

[6] При сохранении мировых цен на нефть (и, соответственно, цен на мазут и дизтопливо как фактора, определяющего себестоимость морского фрахта) на нынешнем уровне.

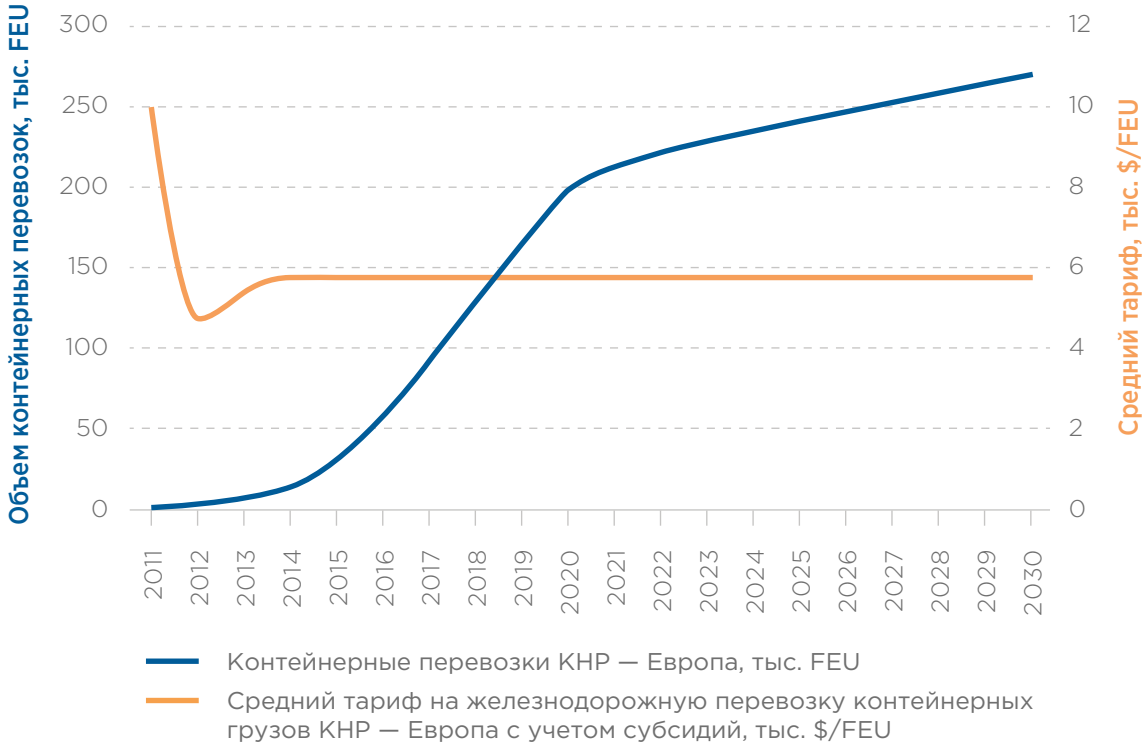


Рисунок 14. Второй сценарий — неизменные тарифы. Тарифы на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемы перевозок на маршрутах КНР — Европа (оценка эластичности спроса по тарифу) (2011–2030 гг.)

Источник: оценки авторов

Как уже отмечалось, существует порог сквозного железнодорожного тарифа, позволяющий начать экономически эффективные железнодорожные контейнерные перевозки (около $0.6/км, или в среднем $6–7 тыс. для всего маршрута) между Китаем и Европой. Ограниченное снижение сквозного тарифа, например, в 2011 году на $1000/FEU (с $9000 до $8000/FEU) никак не повлияло бы на формирование контейнеропотока.

Необходимо также отметить, что в настоящий момент отсутствует фактическая информация о реальной степени корреляции между динамикой тарифов и железнодорожного контейнеропотока, поскольку массовые отправки контейнерных поездов из Китая в Европу начались только в 2014 году и тарифы по субсидируемым маршрутам (размеры субсидий) пока не корректировались.

3. Оценка эластичности спроса на контейнерную перевозку по «удобству»: влияние факторов скорости и регулярности на показатели грузопотоков

Факторы скорости и регулярности перевозки грузов являются важнейшими, наряду со стоимостным фактором (тарифами на грузоперевозки) и фактором видовой принадлежности груза, оказывающими влияние на тяготение к обслуживанию грузовых перевозок различными видами транспорта.

Активная реализация Китаем инициативы ЭПШП выражается в том числе и в стремлении китайских властей стимулировать развитие железнодорожных контейнерных грузоперевозок между КНР и Европой, а также в организации регулярных маршрутов контейнерных поездов. Если в 2011–2013 годах число контейнерных поездов, несмотря на быстрый рост, по данным CRCT, измерялось десятками, а контейнеропоток не превышал 3.5 тыс. FEU в год и регулярные маршруты имелись только из Китая в Европу, то в 2014–2016 годах отмечается скачок числа регулярных маршрутов (21 в 2015 году, 52 в 2016 году), количества контейнерных поездов и перевозимых ими контейнеров (таблица 6).

	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	из Китая	в Китай	из Китая	в Китай	из Китая	в Китай	из Китая	в Китай	из Китая	в Китай	из Китая	в Китай	из Китая	в Китай
Контейнерные поезда, ед.	17	0	42	0	80	0	280	28	550	265	1130	572	2399	1274
Контейнеропоток, FEU	702	0	1837	0	3480	0	11902	1133	23566	10885	48700	4197	106000	52965
Средняя загрузка поезда, FEU	41		44	–	44	–	43	40	43	41	43	28	44	42

Таблица 6. Перевозки грузов регулярными контейнерными поездами в сообщении Китай — Европа (2011–2017 гг.)

Источник: по данным CRCT

По-прежнему остается значительный дисбаланс в количестве железнодорожных контейнерных отправлений из Китая в Европу и в обратном направлении. По данным CRCT, из Китая в Европу к концу 2017 года действовало 44 регулярных маршрута, по которым было отправлено 2400 поездов (106 тыс. FEU), из Европы в Китай — 17 регулярных маршрутов, по которым проследовало 1300 контейнерных поездов (53 тыс. FEU). Основным контрагентом Китая в Европе выступает Германия: около 60% контейнерных поездов на маршрутах Китай — Европа составляют поезда между Китаем и Германией.

Основная часть маршрутов осуществляется с регулярностью 2–4 раза в неделю, при этом есть маршруты со значительно более частыми отправлениями. Приоритетными являются маршруты, связывающие континентальные центры Европы и Центрального Китая. Например, на маршруте Дуйсбург — Чунцин контейнерные поезда отправляются (в обоих направлениях) 23–24 раза в неделю, на маршруте Чэнду — Лодзь/Нюрнберг/Тилбург — 31–32 раза в неделю. То есть уже сейчас благодаря усилиям CRCT и других железнодорожных операторов (КТЖ, РЖД, европейских железнодорожных операторов, обеспечивающих единое расписание трансконтинентальных контейнерных поездов) по организации регулярных железнодорожных контейнерных маршрутов частота доставки контейнерных грузов в сообщении Китай — Европа (с учетом их несравненно более высокой адресности) существенно выше, чем при морских перевозках. Кроме того, точность железнодорожного расписания (по данным CRCT, 99.7% контейнерных поездов на маршрутах между Китаем и Европой следуют точно по расписанию) и примерно в три раза меньшие по сравнению с морским транспортом сроки доставки обеспечивают комплексное преимущество «по удобству».

Таким образом, эластичность спроса по «удобству» в отношении железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и Европой в настоящее время (при существующих экономических условиях) является практически стопроцентной: динамика роста числа еженедельных отправлений поездов и объема

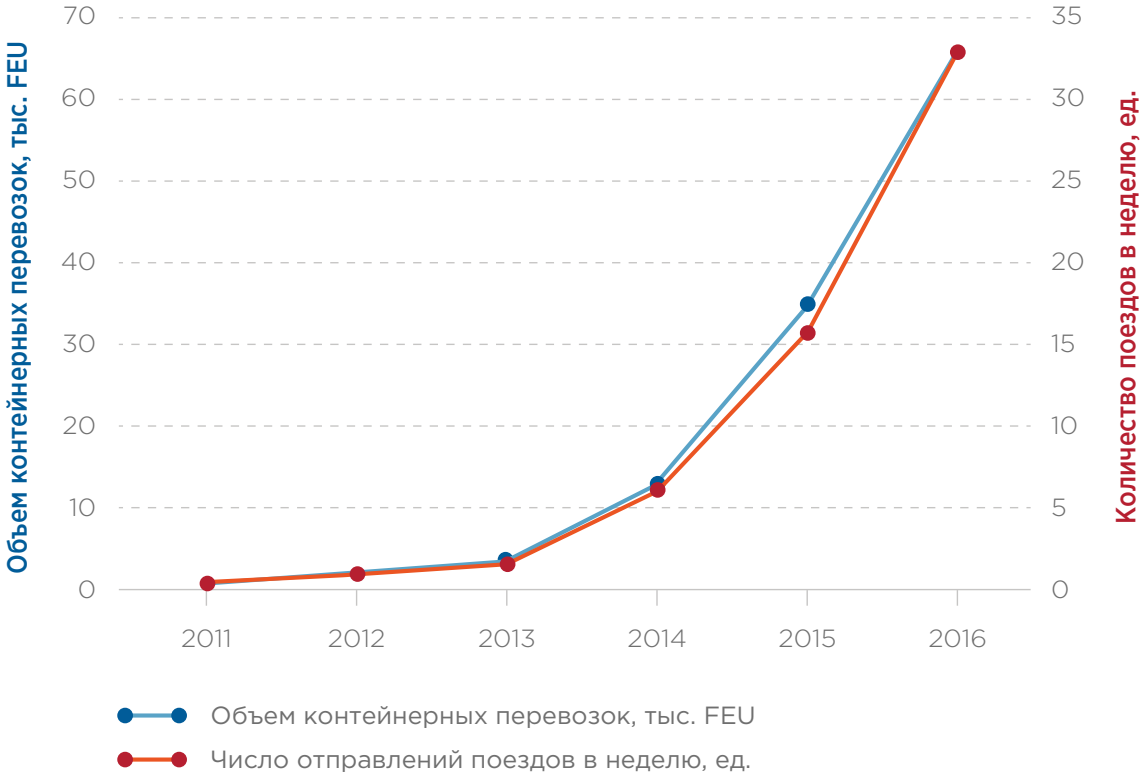


Рисунок 15. Сравнительная динамика частоты отправлений контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа — КНР (2011–2016 гг.)

Источник: оценки авторов

контейнерных перевозок в 2011–2016 годах почти совпадает при отсутствии выраженной динамики тарифа на перевозку (рисунок 15).

При практически неизменном уровне тарифов на железнодорожные контейнерные перевозки по маршрутам Китай — Европа в течение 2012–2016 годов динамика контейнеропотока совпадает с ростом частоты отправлений контейнерных поездов, которые доставляют грузы примерно втрое быстрее, чем при морских перевозках. При появлении у китайских (и европейских) грузоотправителей возможности отправки релевантных для переключения грузов в контейнерных поездах по регулярным маршрутам с высокой скоростью она полностью используется. Это отражается в стабильной загрузке контейнерных поездов на протяжении всего периода 2012–2016 годов, составляющей около 42 FEU на поезд (что соответствует стандартному числу платформ в контейнерном поезде). При этом обостряется проблема загрузки возвратных контейнеров из Европы в Китай: в 2016 году загрузка контейнерных поездов на этих маршрутах резко снизилась — до 28 FEU на поезд.

Потенциал развития контейнерных перевозок между Китаем и Европой за счет преимуществ «по удобству» (срокам, регулярности, точности доставки) при сохранении нынешнего уровня сквозных тарифов (с учетом субсидирования Китаем) далеко не исчерпан и позволит, согласно программе строительства и развития железных дорог Китай — Европа на 2016–2020 годы (Construction and Development Planning for the Sino-Europe Train (2016–2020)), разработанной Национальной комиссией развития и реформ КНР, к 2020 году утроить число контейнерных поездов и контейнерооборот (до 200 тыс. FEU). При этом число отправлений поездов в неделю (регулярность) также должно вырасти в три раза (около 100, таблица 7).

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020*
Объем контейнерных перевозок, тыс. FEU	7	14	10	22	40	74	200–250
Число отправлений поездов в неделю, ед.	0.3	1	2	6	16	33	100

* Оценка авторов

Таблица 7. Сравнительная динамика частоты отправлений контейнерных поездов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа — КНР (2011–2020 гг.)

Источник: по данным CRCT

Фактор сокращения срока доставки по уже действующим маршрутам в условиях быстрого роста числа маршрутов пока не является критичным (по сравнению со сроками доставки морем), однако в перспективе после 2020 года он также может приобрести принципиальное значение — прежде всего как конкурентное преимущество уже между различными сухопутными маршрутами.

Скорость и регулярность контейнерных перевозок по морю

Скорость морского транспорта, в том числе современных судов-контейнеровозов, по-прежнему остается невысокой: скорость судна на маршруте Китай — Европа составляет 20–25 узлов, а общее время его прохождения, с учетом прохода по Суэцкому каналу, — в среднем 35–45 дней, включая остановки в других портах[7]. При этом сохраняется риск задержек под влиянием природно-климатических и других факторов (например, ожидание очереди на загрузку в порту отправления).

Регулярность (ритмичность) морских контейнерных перевозок между портами ЕС и Китая весьма высока. Например, только у компании «Маэрск Лайн» рейсы осуществляются шесть дней в неделю. Однако на морском маршруте контейнерных грузоперевозок ЕС — Китай требуется учитывать время не только на прохождение пути (4–6 недель), но и на консолидацию грузов в портах (около недели).

[7] См., например, Maersk Line: https://www.maerskline.com/routes/browse-routes (официальный сайт компании «Маэрск Лайн»).

4. Оценка потенциального роста грузопотоков по оси Китай — ЕАЭС — ЕС

4.1. Оценка дополнительных грузопотоков по железнодорожным маршрутам между странами ЕАЭС и Китаем

Грузопоток из ЕАЭС в КНР

Специализация стран ЕАЭС в рамках международного разделения труда на поставках на мировой рынок преимущественно топливно-энергетической продукции, минерального и химического сырья, лесоматериалов, сельхозсырья, полуфабрикатов и т. д., то есть грузов, для которых использование контейнеров при их транспортировке не является экономически и технологически целесообразным и характерным, обусловливает низкую долю контейнерных грузов в структуре их экспортного грузопотока, в том числе в экспортных поставках в Китай.

Проведенный комплексный анализ структуры экспортных грузопотоков стран ЕАЭС в Китай показал, что 96–97% их объемов формируют насыпные и наливные грузы. Например, по итогам 2016 года в структуре экспорта ЕАЭС в Китай (в натуральном выражении) доминируют топливо (65% от всего объема), лесоматериалы (15%), минеральное сырье (9%), минеральные удобрения (4–5%).

Лишь 3–4% грузопотока ЕАЭС — Китай приходится на контейнеропригодные грузы, и совсем незначительная доля — на грузы, для транспортировки которых в принципе можно использовать железнодорожный транспорт и контейнеры. При этом устойчивая тенденция к увеличению объемов и доли контейнерных поставок в грузопотоке позволяет делать оптимистичные прогнозы касательно перспектив активного наращивания контейнерного грузопотока — при условии развития транспортно-логистической инфраструктуры на территории стран ЕАЭС.

Совокупный объем контейнерного грузопотока из стран ЕАЭС в Китай составляет в настоящее время всего 2–2.5 млн тонн в год (примерно 75–100 тыс. FEU/150–200 тыс. TEU). Это говорит о том, что из упомянутого небольшого объема потенциально контейнеропригодных грузов фактически в контейнерах поставляется менее половины, то есть имеется резерв роста.

Большая часть контейнерного грузопотока из России и других стран ЕАЭС в Китай представляет собой мультимодальные перевозки с участием железнодорожного транспорта. В основном это доставка экспортных грузов, поставляемых в Китай (главным образом российских), в контейнерах по железной дороге до портов Балтийского, Черного, Азовского, Баренцева, Белого морей с последующей перевалкой на морские суда. Лишь 10–20% российского экспортного

контейнеропотока (11 тыс. FEU/21 тыс. TEU в 2016 году, по данным РЖД) направляется напрямую в Китай по железной дороге через пропускные пункты на границе — Забайкальск (80–100%) и Гродеково (18% в 2016 году). Незначительные объемы казахстанских контейнерных грузов в настоящее время также поставляются напрямую по железной дороге в Китай через погранпереходы Достык и Алтынколь, белорусских — через российские и казахстанские погранпереходы.

Товарная структура прямого железнодорожного экспортного контейнерного грузопотока из стран ЕАЭС (по большей части из России) в Китай через сухопутные погранпереходы формируется в основном группой товаров «остальные грузы»: метизами (включая порожние возвратные контейнеры), бумагой, химикатами (Приложение 2, таблица П2.4). В 2015–2016 годах в товарной структуре российских железнодорожных контейнерных поставок в Китай наблюдается тенденция значительного роста объемов экспорта «лесных грузов» (через Забайкальск), представляющих собой пиломатериалы, которыми заполняют порожние возвратные контейнеры (как это давно практикуется в Европе). Рост экспортных контейнерных поставок через Гродеково также связан с возвратом в Китай порожних контейнеров (учитываемых в статистике РЖД как метизы) — вследствие резкого увеличения в 2016 году контейнеропотока из Китая в Россию через сухопутные погранпереходы и, как следствие, роста числа возвратных порожних контейнеров.

Анализ товарной структуры экспорта стран ЕАЭС в Китай в контексте выделения товарных позиций, релевантных для переключения на контейнерные перевозки железнодорожным транспортом, показывает, что потенциал такого переключения очень невелик по объемам. В последние годы экспортные поставки из стран ЕАЭС в Китай грузов, привлекательных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки, составляют 20–30 тыс. тонн в год (приблизительно 2–3 тыс. TEU/1–1.5 тыс. FEU), причем их объемы за 10 лет сократились примерно вдвое. 60–70% этого грузопотока формируется Россией (1.5–2 тыс. TEU/1 тыс. FEU), 20% — Казахстаном (до 1 тыс. TEU/0.5 тыс. FEU). Эти объемы преимущественно представляют собой именно дополнительные грузопотоки, потенциально тяготеющие к переключению на железнодорожные маршруты доставки грузов из России и других стран ЕАЭС в Китай. Однако эта «добавка» очень невелика даже по отношению к достигнутым объемам железнодорожного контейнерного экспорта из стран ЕАЭС в Китай через сухопутные погранпереходы и может обеспечить их прирост примерно на 15%.

Очень ограниченный потенциал наращивания контейнерных грузопотоков из стран ЕАЭС в Китай обусловлен отсутствием в структуре их экспорта соответствующих грузов как в настоящее время, так и в обозримой перспективе. Максимально возможный дополнительный грузопоток в размере 50 тыс. FEU в направлении КНР может быть обеспечен исключительно за счет развития экспорта новых товарных ниш. В то же время имеющийся практический опыт развития железнодорожных контейнерных поставок грузов в Китай из стран ЕАЭС и ЕС указывает на возможность расширения структуры грузопотока за счет таких грузов, как лесоматериалы, металлопродукция (например, ферросплавы), метизы, целлюлозно-бумажная продукция, продовольственные товары, фасованные продукты нефтехимии и т. д.

С точки зрения развития железнодорожного экспорта в Китай из России в кратко- и среднесрочной перспективе наиболее потенциально привлекательной позицией является товарная группа 84 ТН ВЭД «Машины и оборудование» (в статистике РЖД относится к группе «остальные грузы»[8]) — с незначительными объемами поставок и удельным весом в их структуре в настоящее время, однако с огромными резервами по их наращиванию, особенно по мере развития производственной кооперации между российскими и китайскими машиностроительными предприятиями.

Грузопоток из КНР в ЕАЭС

В структуре экспортных поставок Китая, являющегося в настоящее время «мастерской мира», доминирует готовая, обработанная продукция с преобладанием контейнерных или контейнеропригодных грузов. Как показывает пример торговли Китая с Германией, китайский экспорт может быть полностью контейнеризированным. В структуре импорта стран ЕАЭС из Китая доля контейнерных грузов достигла 55% (при росте абсолютных объемов их поставок), а товарная структура грузопотока с доминированием контейнеропригодных групп грузов стимулирует дальнейший рост уровня его контейнеризации, который потенциально может приблизиться к 100%.

В товарной структуре прямого железнодорожного импорта России из Китая, осуществляемого через пропускные пункты на границе с Китаем (28 тыс. FEU/55 тыс. TEU в 2016 году), доминирует группа номенклатуры РЖД «остальные грузы», в составе которой 20–30% приходится на «промышленные товары народного потребления», по 20–25% — на «метизы» и «машины, станки, двигатели» (Приложение 2, таблица П2.5).

Товарная структура железнодорожных контейнерных поставок из Китая в другие страны ЕАЭС существенным образом не отличается от поставок в Россию, их объемы составляют оценочно 7.5 тыс. FEU/15 тыс. TEU в год (в качестве ведущего контрагента выступает Казахстан). Таким образом, совокупный импортный контейнеропоток из Китая в страны ЕАЭС через сухопутные границы можно оценить в 35 тыс. FEU/70 тыс. TEU в год.

Проведенный анализ объемов и товарной структуры импорта стран ЕАЭС из Китая показывает наличие большого потенциала наращивания железнодорожных контейнерных поставок (Приложение 2, таблица П2.7). В настоящее время объем импортных поставок из Китая в страны ЕАЭС грузов, релевантных для переключения на железнодорожный транспорт, по расчетам авторов, составляет 4–5.5 млн тонн в год (что, с учетом средней загрузки контейнера, эквивалентно 250–300 тыс. FEU/500–600 тыс. TEU). То есть сейчас используется примерно 10–15% потенциала этого грузопотока, и он может быть увеличен до 8–9 раз.

[8] По данным статистики UNCTAD, в 2014–2016 годах в структуре российского машиностроительного экспорта в Китай в наибольших объемах ожидаемо поставлялось оборудование для АЭС — 1–1.5 тыс. тонн в год, авиадвигатели — по 0.5 тыс. тонн в год, легковые автомобили с двигателем 1500–3000 куб. см — до 4.8 тыс. тонн в год, лазеры — 0.2 тыс. тонн. Именно по большинству из этих продуктов Россия является мировым технологическим лидером; наибольшие перспективы имеются в ядерной энергетике (возможность крупных поставок в Китай АЭС на быстрых нейтронах), авиастроении (поставки реактивных двигателей для гражданской авиации, композитных материалов и титановых узлов и деталей для перспективных китайских самолетов), лазерной техники. Однако многократное увеличение объемов поставок маловероятно.

Основной товарной группой, формирующей релевантный для переключения грузопоток из Китая в ЕАЭС, является позиция «машины, оборудование, промизделия» — 75–80%, еще около 20% приходится на товары народного потребления (одежда, обувь, текстильные изделия), 1.5–2% — на готовые химические товары. Именно эти грузы в основном формируют структуру контейнерного железнодорожного импорта России (и других стран ЕАЭС) из Китая и в настоящее время. Наиболее экономически и технологически эффективными для переключения на железнодорожный транспорт грузами являются комплектующие для машин и оборудования (в том числе автокомплектующие).

Китайские компании, стремящиеся к реализации новых производственных проектов в России, Казахстане и других странах ЕАЭС (в том числе, например, автомобильных заводов), заинтересованы в организации логистики поставок, обеспечивающей своевременную, регулярную и гибкую по объемам доставку при такой ее стоимости (тарифе), которая существенно не влияла бы на конечные совокупные издержки локализованных предприятий. Именно такие условия могут обеспечить железнодорожные контейнерные перевозки с китайских предприятий в адрес контрагентов из стран ЕАЭС с использованием практики субсидирования китайскими властями этих перевозок по территории провинций КНР.

Одним из необходимых условий реализации такого сценария развития грузоперевозок между Китаем и странами ЕАЭС является модернизация их транспортно-логистической инфраструктуры. Под этим следует понимать не только расшивку «узких» мест в пунктах пересечения границ (пункты смены ширины колеи, сопутствующая терминально-логистическая инфраструктура, пограничнo-таможенные коридоры), но и развитие провозной и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры стран ЕАЭС в целом, а также создание «дистрибуционных» транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в узловых пунктах их транспортных систем (Vinokurov and Tsukarev, 2018).

Серьезной и неразрешимой в обозримой перспективе проблемой, существенно ограничивающей возможности наращивания железнодорожных контейнерных перевозок из Китая в страны ЕАЭС, является нехватка в этих странах адекватной грузовой базы для загрузки возвратных контейнеров. Объемы грузов, релевантных для переключения на железнодорожный транспорт, в экспорте этих стран в Китай незначительны. Только совокупные потенциальные объемы поставок в Китай всех контейнеропригодных грузов ЕАЭС соответствуют объемам китайских грузов для стран ЕАЭС.

4.2. Оценка дополнительных грузопотоков по железнодорожным маршрутам между странами ЕС и Китаем

Грузопоток из КНР в ЕС

Стимулирование китайскими властями железнодорожных грузоперевозок между Китаем и Европой по транспортным коридорам ЭПШП (за счет субсидирования

перевозок по китайской территории), являющееся в настоящий момент главным фактором, обеспечивающим их быстрый рост, при условии сохранения таких мер в будущем создает перспективы для дальнейшего наращивания этих грузопотоков. Отчасти, наряду с другими факторами, субсидирование внешнеторговых железнодорожных перевозок по территории Китая стимулирует переориентацию транзитных потоков с Транссиба на маршрут через Казахстан (через погранпереходы Достык, Алтынколь), на котором китайский участок значительно более протяженный.

Значительные объемы товарооборота между Китаем и ЕС (около 100 млн тонн в год) при полном доминировании в структуре взаимных поставок контейнерных и контейнеропригодных грузов создают объективные предпосылки для транспортной диверсификации перевозок — с переключением части объемов с морского на более быстрый, точный по срокам доставки и удобный для значительной части китайских и европейских грузоотправителей/грузополучателей железнодорожный транспорт.

Объем импортных поставок грузов в ЕС из Китая железнодорожным транспортом показывает еще более динамичный рост, чем европейский железнодорожный экспорт в Китай, и в 2016 году приблизился к 50 тыс. FEU/100 тыс. TEU (Приложение 2, таблица П2.8). В товарной структуре транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в ЕС из Китая (через погранпереходы на границе с Китаем), как и в поставках из ЕС в Китай, доминирует группа «остальные грузы» (99%). В ее составе около половины поставок формируют метизы, примерно 30% — промышленные товары народного потребления, 10% — машины, станки, двигатели. Отмечаемый статистикой динамичный рост и уже значительные достигнутые объемы экспортных поставок китайских грузов в ЕС железнодорожным транспортом отражают огромный экспортный потенциал Китая для дальнейшего увеличения поставок и сопоставимый импортный спрос со стороны европейского рынка. Наблюдаемое в 2014–2016 годах стремительное наращивание грузопотока из Китая в Европу с использованием транзитного потенциала стран ЕАЭС стимулирует активизацию политики ЕАЭС в сфере развития и популяризации своей транспортно-логистической инфраструктуры.

Объем импорта стран ЕС из Китая товаров (грузов), релевантных для переключения на контейнерные перевозки железнодорожным транспортом, примерно в пять с половиной раз превышает аналогичные по номенклатуре европейские экспортные объемы и составляет 20–22 млн тонн в год (Приложение 2, таблица П2.9). В пересчете на контейнеры, с учетом их сложившейся среднестатистической заполняемости, потенциальный переключаемый контейнеропоток может достигать 2–2.2 млн FEU/4–4.5 млн TEU в год. Товарную структуру практически полностью формируют две группы — машиностроительная продукция (70–75%) и одежда, обувь, текстильные изделия (20–25%), доля остальных товарных групп не превышает 1–2%.

Практически неограниченные со структурной точки зрения возможности для наращивания (согласно расчетам авторов, более чем в 40 раз) китайского железнодорожного контейнерного экспорта в ЕС в долгосрочной перспективе упираются

прежде всего в определенные ограничения по наращиванию встречных контейнерных поставок релевантных грузов из Европы. Уже в 2016 году весь потенциальный объем релевантного для переключения экспорта стран ЕС в Китай (175 тыс. FEU/350 тыс. TEU) превосходил фактические железнодорожные поставки из Китая в ЕС (почти 50 тыс. FEU/100 тыс. TEU) в 3.5 раза.

Грузопоток из ЕС в КНР

Быстрый многократный рост в последние годы объемов экспортных поставок грузов из ЕС в Китай железнодорожным транспортом, подтверждаемый внешнеторговой статистикой Eurostat, Китая и данными РЖД, отражает имеющийся экспортный потенциал стран ЕС для дальнейшего увеличения поставок и импортный спрос со стороны китайского рынка на европейскую продукцию. Наращивание трансконтинентальных грузопотоков с использованием транзитного потенциала стран ЕАЭС также отражает далеко не полностью используемые возможности сухопутных маршрутов и стимулирует активную политику стран ЕАЭС в сфере развития транспортно-логистических систем и расшивки «узких» мест на сетях.

В товарной структуре транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из ЕС в Китай (через погранпереходы на границе с Китаем) полностью доминирует группа «остальные грузы» (96–99%, Приложение 2, таблица П2.10). В ее составе основными видами грузов являются автомобили, метизы и «машины, станки, двигатели», удельный вес которых, однако, варьирует по годам в значительном диапазоне. С точки зрения перспектив наращивания железнодорожных поставок грузов из ЕС в Китай наиболее важным является увеличение объемов транзита автомобилей, машиностроительной и химической продукции.

Объем экспорта стран ЕС в Китай товаров групп, релевантных для переключения на контейнерные перевозки железнодорожным транспортом, за десятилетие вырос на 70% и вышел на уровень 3.8–4 млн тонн в год (это около 170–180 тыс. FEU/350 тыс. TEU) (Приложение 2, таблица П2.11). В его товарной структуре основное место занимает машиностроительная продукция (в широком понимании, включая промоборудование, электротехнику и радиоэлектронику, автомобили, приборы и т. д.) — около 95%. Еще 2–3% приходится на готовые химические товары и около 2% — на одежду, обувь, текстильные изделия, доля остальных товарных групп незначительна. По данным Eurostat, в 2016 году более 1/3 физического объема и 2/3 стоимостного объема железнодорожного экспорта стран ЕС в Китай приходилось на автомобили.

С точки зрения структурных возможностей поставок объем экспорта из ЕС в Китай грузов, релевантных для переключения на железнодорожный транспорт, согласно расчетам, может быть увеличен примерно в семь раз — с 25 тыс. FEU/50 тыс. TEU до 175 тыс. FEU/350 тыс. TEU, с перспективой дальнейшего увеличения в результате продолжения тенденции опережающего наращивания поставок «дорогих» групп грузов.

4.3. Оценка дополнительных грузопотоков по железнодорожным маршрутам между странами ЕАЭС и ЕС

Грузопоток из ЕАЭС в ЕС

Полное доминирование в структуре экспортных поставок стран ЕАЭС в ЕС «неконтейнеризируемых» грузов обусловливает незначительную долю (менее 1%) контейнерных грузов в составе экспорта стран ЕАЭС в целом в ЕС. Примерно на этом же уровне находится и уровень контейнеризации экспорта стран ЕАЭС в ЕС, обслуживаемого железнодорожным транспортом. Согласно данным российской железнодорожной и внешнеторговой статистики, доля контейнерных грузов в железнодорожном экспорте России в ЕС составляет 1–2% от всего его объема. Как и в структуре российского железнодорожного экспорта в ЕС, доля контейнерных грузов в железнодорожных поставках в ЕС из других стран ЕАЭС очень невелика, что предопределяется составом поставляемых ими в Европу грузов. Совокупный контейнеропоток из стран ЕАЭС в ЕС через сухопутные погранпереходы, обслуживаемый железнодорожным транспортом, можно оценить в 20–25 тыс. FEU/40–50 тыс. TEU в год, причем из этого потока примерно 1/3 составляют контейнерные поставки химического сырья (органические углеводороды, спирты и т. п., не относящиеся к грузам, привлекательным для железнодорожных контейнерных перевозок) в порты Финляндии.

Объем экспорта из стран ЕАЭС в ЕС грузов, релевантных для переключения на контейнерные перевозки железнодорожным транспортом, составляет около 500 тыс. тонн в год (около 25 тыс. FEU/50 тыс. TEU) (Приложение 2, таблица П2.12). В его товарной структуре основное место занимают металлопродукция (около 50%) и машинотехническая продукция (35–45%), еще 4–5% приходится на одежду, обувь, текстильные изделия. Практически весь этот объем можно рассматривать как дополнительный контейнерный грузопоток, который может быть привлечен на транспортные маршруты оси Китай — ЕАЭС — ЕС, что при оптимальном использовании и развитии транспортно-логистической инфраструктуры стран ЕАЭС позволит удвоить объемы контейнерных грузоперевозок в европейском направлении.

Грузопоток из ЕС в ЕАЭС

Контейнерные грузы формируют 20–25% всего объема импорта стран ЕАЭС из Евросоюза, их объем в последние годы сокращается и в настоящее время составляет 4.5–5 млн тонн в год. Еще быстрее снижаются контейнерные поставки импортных грузов из ЕС, обслуживаемые железнодорожным транспортом, объем которых составляет около 0.5 млн тонн (25 тыс. FEU/50 тыс. TEU). В структуре железнодорожных контейнерных поставок в ЕАЭС из ЕС примерно 40% занимают машины и оборудование, 25–30% — минеральное и химическое сырье (органические кислоты, спирты и т. п.), 15–20% — готовая химическая продукция.

Основной товарной группой, формирующей релевантный для переключения импортный грузопоток из ЕС в ЕАЭС (около 3 млн тонн, или 150 тыс. FEU/300 тыс. TEU), являются «машины, оборудование, промизделия» — 80–85%, еще около 10% приходится на готовые химические товары (Приложение 2, таблица П2.13). Эти грузы в основном и сейчас формируют структуру железнодорожного контейнерного импорта России и других стран ЕАЭС из ЕС.

Возможности по переключению на железнодорожный транспорт грузопотока из ЕС в страны ЕАЭС в настоящее время используется на 15–20%, и при условии максимального использования возможностей транспортно-логистической инфраструктуры стран ЕАЭС железнодорожные контейнерные поставки по этому направлению могут быть увеличены в 5–6 раз.

В долгосрочной перспективе определенной проблемой может стать дисбаланс в объемах железнодорожных контейнерных поставок между ЕС и ЕАЭС, поскольку в структуре экспорта стран ЕАЭС в ЕС существенно меньше грузов, релевантных для переключения, чем в европейском экспорте.

4.4. Агрегированная оценка дополнительных грузопотоков по оси Китай — ЕАЭС — ЕС

По результатам проведенного комплексного анализа грузопотоков по оси Китай — ЕАЭС — ЕС с выделением объемов перевозок контейнерных грузов, обслуживаемых железнодорожным транспортом, и применения предложенного методического подхода определения дополнительных грузопотоков можно представить их следующую агрегированную оценку.

Направление Запад — Восток, контейнерные грузопотоки, обслуживаемые железнодорожным транспортом, текущая ситуация:

- ЕАЭС в Китай — 10–12 тыс. FEU (20–25 тыс. TEU);
- ЕС в Китай — 25 тыс. FEU (50 тыс. TEU);
- ЕС в ЕАЭС — 25 тыс. FEU (50 тыс. TEU).

Направление Восток — Запад, контейнерные грузопотоки, обслуживаемые железнодорожным транспортом, текущая ситуация:

- Китай в ЕАЭС — 35 тыс. FEU (70 тыс. TEU);
- Китай в ЕС — 50 тыс. FEU (100 тыс. TEU);
- ЕАЭС в ЕС — 20–25 тыс. FEU (40–50 тыс. TEU).

Таким образом, совокупный объем перевозок контейнерных грузов, обслуживаемых железнодорожным транспортом, по оси Китай — ЕАЭС — ЕС в настоящее время оценивается в 170 тыс. FEU/330–345 тыс. TEU (60 тыс. FEU по направлению Запад — Восток и 110 тыс. FEU по направлению Восток — Запад) (рисунок 16).

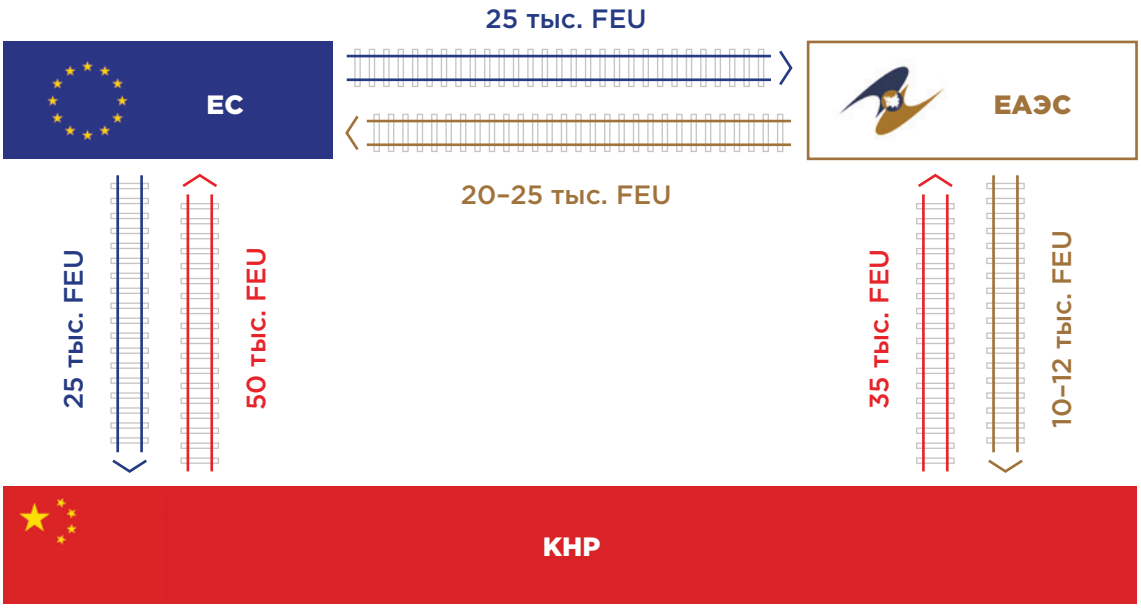


Рисунок 16. Фактические объемы контейнерных грузопотоков 2016 года по оси КНР — ЕАЭС — ЕС, обслуживаемых железнодорожным транспортом

Источник: оценки авторов

Направление Запад — Восток, максимально возможные дополнительные контейнерные грузопотоки, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС:

- ЕАЭС в Китай — 50 тыс. FEU (100 тыс. TEU);
- ЕС в Китай — 150 тыс. FEU (300 тыс. TEU);
- ЕС в ЕАЭС — 125 тыс. FEU (250 тыс. TEU).

Направление Восток — Запад, максимально возможные дополнительные контейнерные грузопотоки, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС:

- Китай в ЕАЭС — 250 тыс. FEU (500 тыс. TEU);
- Китай в ЕС — 2100 тыс. FEU (4200 тыс. TEU);
- ЕАЭС в ЕС — 25 тыс. FEU (50 тыс. TEU).

Таким образом, расчеты дают оценку максимально возможных дополнительных контейнерных грузопотоков, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС, в 2.7 млн FEU (5.4 млн TEU), в том числе по направлению Запад — Восток — 325 тыс. FEU (650 тыс. TEU), по направлению Восток — Запад — 2375 тыс. FEU (4750 тыс. TEU) (рисунок 17).

Вместе с тем большой дисбаланс сложившихся и дополнительных грузопотоков по направлениям не позволяет рассчитывать на привлечение на сети стран ЕАЭС всех потенциальных грузопотоков по оси Китай — ЕАЭС — ЕС.

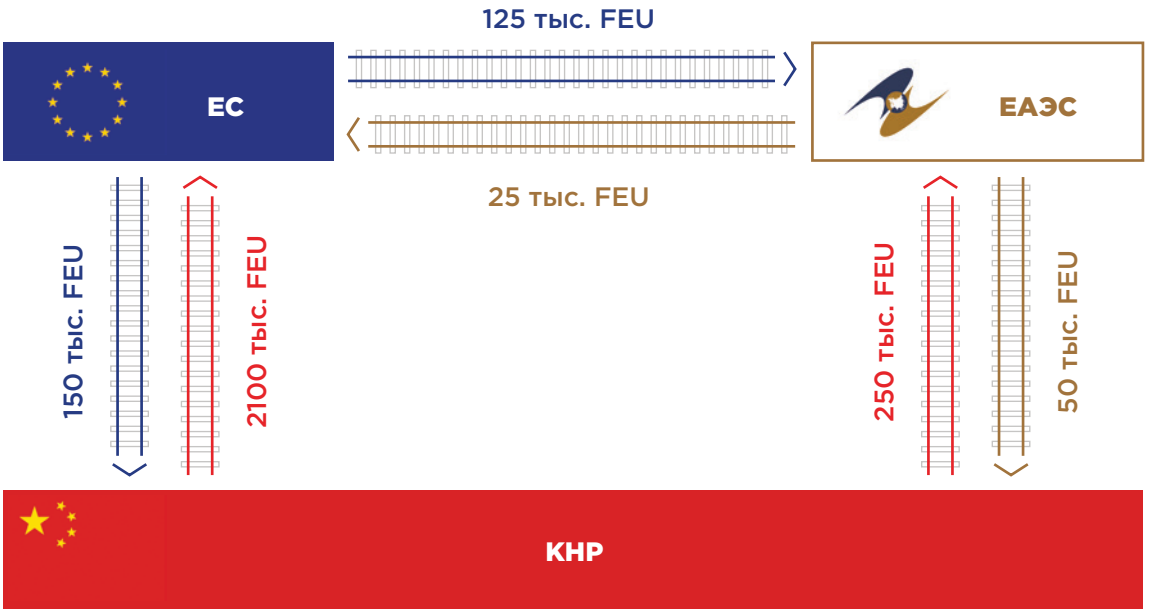


Рисунок 17. Объем максимально возможных дополнительных контейнерных грузопотоков, которые могут быть привлечены на железнодорожные сети стран ЕАЭС

Источник: оценки авторов

При сбалансированной загрузке контейнеров (в обе стороны контейнеры полностью заполняются оптимальными грузами, порожние контейнеры отсутствуют) дополнительный объем перевозок контейнерных грузов, который может быть привлечен на железнодорожные сети стран ЕАЭС, можно оценить в 1–1.1 млн TEU, а весь грузопоток по оси (с учетом существующего) — в 1.3 млн TEU.

При сохранении сложившегося несбалансированного соотношения контейнеропотоков Восток — Запад/Запад — Восток (2:1) и при дозагрузке в направлении Запад — Восток любыми контейнеропригодными грузами (при условии адекватного развития транспортно-логистической инфраструктуры в странах ЕАЭС, активного сотрудничества железнодорожных компаний стран ЕАЭС с компаниями-партнерами в Китае и ЕС, а также с потенциально заинтересованными в использовании железнодорожного транспорта грузоотправителями/грузополучателями) в перспективе агрегированный железнодорожный контейнеропоток по оси Китай — ЕАЭС — ЕС может составить 2 млн TEU в год.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Винокуров Е. (2017) Экономический пояс Шелкового пути: шапкозакидательство неуместно. *РЖД-Партнер*, № 9 (349), май. Доступно на: http://www.rzd-partner.ru/publications/rzd-partner/-9-349-may-2017/ekonomicheskiy-poyas-shelkovogo-puti-shapkozakidatelstvo-neumestno/.

Караганов С., Барабанов О., Безбородов А., Бордачев Т., Габуев А., Кузовков К., Лихачева А., Лукин А., Макаров И., Макарова Е., Скриба А., Суслов Д., Тимофеев И. (2015) *К Великому Океану — 3. Создание Центральной Евразии: Экономический пояс «Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств*. Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай», июнь. Москва. Доступно на: http://ru.valdaiclub.com/files/11300/.

Сыроежкин К. (2016) Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП. *Россия и новые государства Евразии*, № 2, с. 37–55. Доступно на: http://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2016_02/9Syroezhkin_Sopyazheniye.pdf.

Besharati, B., Gansakh, G., Liu, F., Zhang, X. and Xu, M. (2017) The Ways to Maintain Sustainable China — Europe Block Train Operation. *Business and Management Studies*, 3 (3). Available at: http://redfame.com/journal/index.php/bms/article/view/2490.

Binhai New Area (2017) "Yiwu Model" of Sino-Europe Trains: Private Enterprise Operation without Government Subsidy. January 6. Available at: http://english.tjbh.com/system/2017/01/06/030071075.shtml.

Brinza, A. (2017) China's Continent-Spanning Trains Are Running Half-Empty. *Foreign Policy*, June 5. Available at: http://foreignpolicy.com/2017/06/05/chinas-continent-spanning-trains-are-running-half-empty-one-belt-one-road-bri/.

HSBC (2016) *Belt and Road: China's Grand Gambit*. Week in China, Winter. Available at: https://www.weekinchina.com/wp-content/uploads/2016/11/WiCFocus13_4Nov2016.pdf.

Libman, A. (2016) Linking the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union: Mission Impossible? *Caucasus International*, 1 (6), pp. 41–53.

Moss, T. (2017) China Now Has a Rail Link Into the Heart of Europe. *Fox Business*, May 11. Available at: http://www.foxbusiness.com/features/2017/05/11/china-now-has-rail-link-into-heart-europe.html.

Think Railways (2016) *Innovations and Investments behind China-Europe Rail Freight Transport*. May 23. Available at: http://www.think-railways.com/innovations-investments-behind-china-europe-rail-freight-transport/.

Toops, S. (2016) Reflections on China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, 3 (1), October 6, pp. 352–360.

UNCTAD (2016) *Review of Maritime Transport 2016*. Available at: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf.

Vinokurov, E. and Tsukarev, T. (2018) The Belt and Road Initiative and the Transit Countries: An Economic Assessment of Land Transport Corridors. *Area Development and Policy*, 1 (3), pp. 93–113.

Место ЕС, Китая и ЕАЭС в мировой экономике и торговле

ЕС по размерам ВВП занимает второе (после США) место в мире с долей 22–25% от его совокупного мирового объема. По итогам 2016 года соответствующий показатель для Китая достиг почти 15% (рост за десятилетие более чем в два раза), для ЕАЭС — 2–3% от совокупного мирового объема.

В части внешнеторговых операций ЕС является крупнейшим мировым регионом — экспортером и импортером по стоимостным параметрам: объемы его экспорта и импорта в 2016 году (с учетом взаимных внутриевропейских поставок) составили $5.4 млрд и $5.3 млрд соответственно, что обеспечивает примерно треть мировой торговли. В то же время Китай является крупнейшей страной-экспортером ($2.1 трлн, 13% мирового объема) и второй (после США) страной-импортером ($1.7 трлн, 10% мирового объема). По физическим объемам импорта Евросоюз (3.5 млрд тонн в 2016 году) уступает только Азиатско-Тихоокеанскому региону, а Китай (более 2.4 млрд тонн) — безусловная страна-лидер в АТР — значительно опережает все остальные страны мира, концентрируя 19% совокупных глобальных импортных поставок в натуральном выражении. По физическим объемам экспорта ЕС и Китай (2.4 млрд тонн и около 0.7 млрд тонн в 2016 году соответственно) также входят в число важнейших мировых поставщиков (наряду с Россией, Австралией и США).

Совокупный физический объем экспорта стран — членов ЕАЭС за десятилетие вырос на 16% (до 1.2 млрд тонн в 2016 году), обеспечивая 9–10% всей мировой торговли в натуральном выражении (доля в мировом импорте — около 2%).

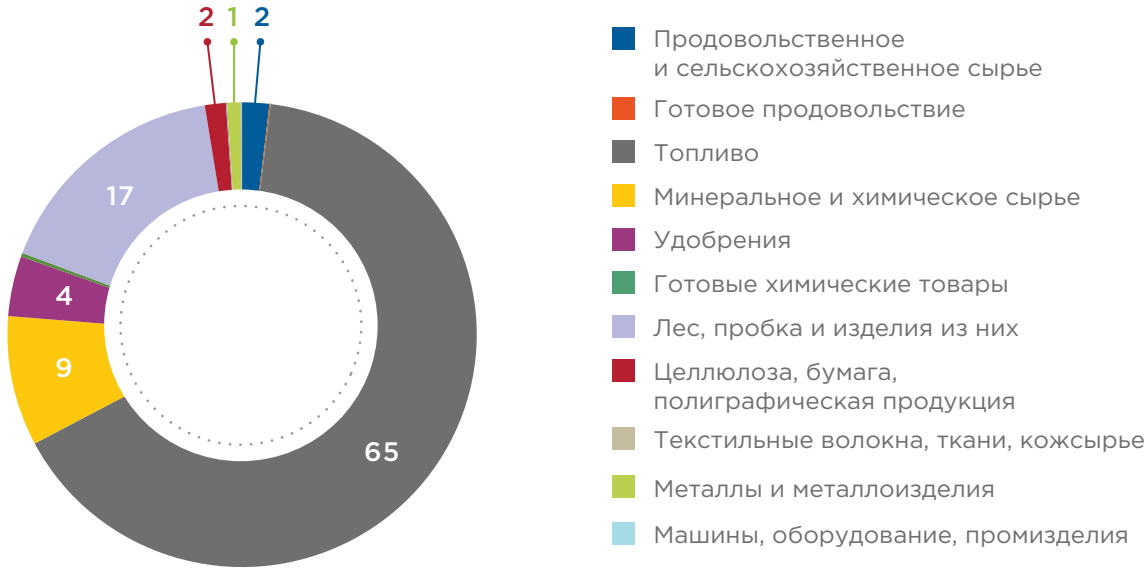
Внешняя торговля ЕАЭС и КНР

В структуре экспорта ЕАЭС в Китай по товарным группам (в натуральном выражении) доминирующей является группа «топливо». Ее доля за десятилетие удвоилась и достигла в 2016 году 65% (рисунок П1.1). В составе экспортируемых в Китай товаров топливной группы преобладают сырая нефть (из России — 47.6 млн тонн в 2016 году, из Казахстана — 3.2 млн тонн) и уголь (из России — 16 млн тонн). Объемы поставок нефтепродуктов, природного газа и других топливных товаров значительно меньше.

В последние годы около 15% объемов экспорта ЕАЭС в Китай формируют лесоматериалы (круглый лес и пиломатериалы), поставляемые на китайский рынок из России (почти 20 млн тонн в 2016 году). Доля минерального сырья в структуре экспортных поставок в 2016 году снизилась до 9% (с 20% и более в предыдущие годы). Это объясняется в основном сокращением экспорта в Китай из Казахстана и России железных руд (рентабельность поставок снизилась из-за падения мировых цен). Заметный удельный вес в структуре экспортных поставок в Китай также приходится на минеральные удобрения (4–5%, из России и Беларуси). Доля остальных товарных позиций существенно ниже.

Рисунок П1.1.
Товарная структура экспорта ЕАЭС в Китай в 2016 году, %

Источник:
UNCTAD



Товарная структура импорта ЕАЭС из Китая значительно более диверсифицирована. Большую часть импорта (25–30% объема поставок) формирует товарная группа «машины, оборудование, промизделия», доля металлопродукции — около 15%, «готовые химические товары», «готовые стройматериалы» и «продовольственное и сельскохозяйственное сырье» имеют примерно по 10%, «минеральное и химическое сырье» и «одежда, обувь и текстиль» — по 6–8% (рисунок П1.2). Удельный вес других товарных групп незначителен.

Рисунок П1.2.
Товарная структура импорта ЕАЭС из Китая в 2016 году, %

Источник:
UNCTAD

Россия, как крупнейшая экономика Союза, предопределяет практически полностью структуру внешнеторговых грузопотоков: на нее приходится около 3/4 объемов импортных грузопотоков из КНР и уже более 90% экспортных в КНР (ранее 75–80%). Вторым по значимости торговым партнером Китая из состава стран ЕАЭС остается Казахстан. Примерно 2% импортных и экспортных грузопотоков стран ЕАЭС в торговле с Китаем составляют поставки Беларуси. Доля Кыргызстана в импорте стран ЕАЭС из Китая — около 5%, Армении — 1%, в экспорте ЕАЭС в Китай доли этих стран незначительны (примерно по 0.1%).

Таким образом, в целом для товарной структуры экспортного грузопотока из стран ЕАЭС в Китай характерна низкая доля контейнерных грузов: всего около 1.5–2% (2–2.5 млн тонн в год). Это обусловлено абсолютным преобладанием в его товарной структуре «неконтейнеризируемых» грузов (топливо, минеральное сырье, лесоматериалы, минеральные удобрения, сельскохозяйственное сырье). При этом доля контейнерных грузов в структуре импорта стран ЕАЭС из Китая за десятилетие значительно выросла (с 35 до 55%) при увеличении физических объемов контейнерных поставок с менее чем 6 млн тонн до 7–9 млн тонн в год. Товарная структура импортного грузопотока с доминированием контейнеропригодных групп грузов стимулирует дальнейший рост уровня его контейнеризации.

Внешняя торговля КНР и ЕС

Несмотря на большие стоимостные объемы взаимного товарооборота стран ЕС с Китаем (в последние годы находятся на уровне $560–600 млрд), объемы поставок в физическом выражении относительно небольшие (около 90–110 млн тонн в год) (Приложение 2, таблица П2.2). Импорт ЕС из Китая в 2011–2016 годах превысил экспортные поставки в стоимостном выражении примерно вдвое, в натуральном — на 25–40%. Тем не менее дисбаланс взаимной торговли постепенно снижается, особенно по физическим объемам. Если в стоимостном выражении импорт ЕС из Китая за последнее десятилетие вырос примерно на 20%, а экспорт ЕС в Китай — на 90%, то в натуральном выражении объемы импортных поставок в ЕС из Китая остались на прежнем уровне или даже немного сократились (с 65–75 млн тонн до 55–60 млн тонн), а экспортных — из ЕС в Китай — выросли более чем вдвое (почти до 50 млн тонн). Все это косвенно оказывает позитивное влияние и на развитие их взаимной контейнерной торговли, стимулируя снижение значительного потока в Китай порожних контейнеров из стран ЕС.

С точки зрения географической структуры торговли стран ЕС с Китаем крупнейшими торговыми партнерами КНР в Европе по физическим объемам взаимной торговли выступают Германия, Великобритания и Нидерланды, значительными — Бельгия, Франция, Италия, Испания, Польша.

Проведенный комплексный анализ статистических данных по структуре торговли стран ЕС с Китаем по видам транспорта показал, что около 98% объемов взаимных поставок обслуживается морским транспортом, 1.5–2% приходится на авиационный транспорт и 0.5–1% — на железнодорожный.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Таблица П2.1. Динамика взаимной торговли ЕАЭС и Китая в стоимостном и натуральном выражении (2007–2016 гг.)

Источник: UNCTAD

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Товарооборот ЕАЭС — Китай, стоимость, млрд $	51	71	51	76	108	116	117	109	79	78
Импорт ЕАЭС из Китая	29	42	28	46	57	63	66	61	44	46
Экспорт ЕАЭС в Китай	21	29	23	30	52	53	51	48	35	33
Товарооборот ЕАЭС — Китай, объем, млн т	81	75	86	90	118	130	130	127	117	130
Импорт ЕАЭС из Китая	14	18	9	13	16	17	18	17	12	12
Экспорт ЕАЭС в Китай	67	58	77	77	102	113	112	110	105	117

Таблица П2.2. Динамика взаимной торговли ЕС и Китая в стоимостном и натуральном выражении (2007–2016 гг.)

Источник: Eurostat

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Товарооборот ЕС — Китай, стоимость, млрд $	419	482	415	527	601	561	569	620	578	570
Импорт ЕС из Китая	321	366	300	376	411	375	372	401	389	381
Экспорт ЕС в Китай	98	115	115	150	190	185	197	219	189	188
Товарооборот ЕС — Китай, объем, млн т	100	93	78	86	95	88	94	100	105	109
Импорт ЕС из Китая	77	67	45	54	57	49	53	59	59	60
Экспорт ЕС в Китай	23	26	33	33	38	39	40	41	45	49

Таблица П2.3. Сравнительная динамика фрахтовых индексов и объемов контейнерооборота на маршрутах КНР — Европа (2009–2017 гг.)

* Shanghai Containerised Freight Index

Источники: Eurostat, UNCTAD (2016), Shanghai Shipping Exchange

Показатели	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Индекс фрахтовой ставки SCFI* Шанхай — Северная Европа, $/FEU	2581	3310	1630	2503	2005	2148	1164	1264	1423
прирост к предыдущему году, %		28	–51	54	–20	7	–46	9	13
Индекс фрахтовой ставки SCFI Шанхай — Средиземноморье, $/FEU	2584	3217	1800	2472	2129	2318	1367	1251	1351
прирост к предыдущему году, %		24	–44	37	–14	9	–41	-9	8
Контейнерооборот Китай — ЕС, млн FEU	4.9	5.9	6.2	5.7	5.6	6.3	6.1	6.4	…
прирост к предыдущему году, %	–13	21	6	–8	–2	13	–4	5	…

Основные товарные группы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Экспортный грузопоток из РФ в Китай через погранпереходы на границе с Китаем, всего	7.3	11.2	8.5	6.9	6.2	6.5	10.6
В том числе:							
Лесные грузы	0.0	0.7	0.6	0.1	0.3	2.2	5.3
Остальные грузы	7.3	10.5	7.9	6.8	5.9	4.2	5.2
Из них:							
бумага	1.8	2.3	2.7	2.5	1.7	1.2	1.3
метизы	2.7	5.0	1.4	0.8	1.2	0.9	2.6
химикаты и сода	2.7	3.1	3.6	3.4	2.8	2.0	1.0

Таблица П2.4.
Товарная структура экспортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из России в Китай через погранпереходы на границе с Китаем (2010–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. FEU

Источник:
ИЭРТ по данным статистики РЖД

Основные товарные группы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Импортный грузопоток из Китая в РФ через погранпереходы на границе с Китаем, всего	22.1	27.2	25.0	22.0	18.6	16.7	27.7
В том числе:							
Другие грузы (минерально-строительные, черные металлы)	1.4	1.3	0.8	0.8	0.8	0.7	1.3
Остальные грузы	20.7	25.8	24.2	21.3	17.8	16.0	26.4
Из них:							
автомобили	3.0	6.8	6.0	3.8	1.5	1.1	0.9
машины, станки, двигатели	3.5	5.1	6.0	5.8	5.4	3.2	4.8
метизы	4.1	4.7	4.4	4.6	4.7	4.1	5.7
промышленные товары народного потребления	6.7	5.6	4.6	4.1	3.6	4.8	9.4
химикаты и сода	1.8	1.8	1.5	1.4	1.4	2.0	4.3

Таблица П2.5.
Товарная структура импортных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в Россию из Китая через погранпереходы на границе с Китаем (2010–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. FEU

Источник:
ИЭРТ по данным статистики РЖД

№	Индекс маршрута	Регулярность (число отпр.)	Пункт отпр.	Время отпр.	Время в пути (сут.)	Маршрут	Погранпереход	Страны назначения	Транзитные страны
1	X8001	1 в нед.	Чжэнчжоу сев.	13:52	ок. 15 сут.	Чжэнчжоу — Гамбург	Алашанькоу	Германия	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия
2	X8003	1 в нед.	Чжэнчжоу сев.	8:04					
3	X8005	1 в нед.	Чжэнчжоу сев.	1:59					
4	X8069	1 в нед.	Чжэнчжоу сев.	4:00			Хоргос		
5	X8202/3	2 в нед.	Юйтянь	18:40	ок. 15 сут.	Чжэнчжоу (Ухань) — Гамбург	Эрлянь	Германия	Монголия, Россия, Беларусь, Польша, Германия
6	X8014/3	1 в нед.	Чунцин	10:57	ок. 15 сут.	Чунцин — Дуйсбург	Алашанькоу/Хоргос	Германия	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия
7	X8020/19	2 в нед.	Чунцин	12:49			Алашанькоу		
8	X8076/5	через день	Чунцин	10:30			Хоргос		
9	X8084/3	ежедневно	Чунцин	7:01			Алашанькоу		
10	X8434	3 в нед.	Чунцин	18:58			Эрлянь		Монголия, Россия, Беларусь, Польша, Германия
11	X8412/1	2 в нед.	Чунцин	17:34	ок. 10 сут.	Чунцин — Черкесск	Маньчжурия	Россия	Россия
12	X8016/5	1 в нед.	Чэнду сев.	23:15	12–15 сут.	Чэнду — Лодзь/ Нюрнберг/Тилбург	Алашанькоу	Польша/Германия/ Нидерланды	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Нидерланды
13	X8056/5	1 в нед.	Чэнду сев.	14:40					
14	X8086/5	ежедневно	Чэнду сев.	22:40					
15	X8090/89	ежедневно	Чэнду сев.	12:26					
16	X8078/7	через день	Чэнду сев.	7:52			Хоргос		
17	X8062/1	1 в нед.	Чэнду сев.	11:41					
18	X8064/3	1 в нед.	Чэнду сев.	11:31					
19	X8406/5	2 в нед.	Цзяшань	11:34	12–15 сут.	Ухань — Минск/Гамбург	Маньчжурия	Беларусь/Россия/ Германия	Россия, Беларусь, Польша, Германия
20	X8017/8/7	2 в нед.	Цзяшань	5:38	ок. 15 сут.	Ухань — Пардубице/ Лодзь/Гамбург/ Дуйсбург	Алашанькоу	Чехия/Польша/Германия	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Чехия, Германия
21	X8011/2/1	1 в нед.	Цзяшань	22:29			Алашанькоу		
22	X8035/6/5	1 в нед.	Цзяшань	13:40			Алашанькоу/Хоргос		
23	X8024	1 в нед.	Хэфэй вост.	18:10	ок. 18 сут.	Иу — Мадрид	Алашанькоу	Испания	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Франция, Испания
24	X8074/3	1 в нед.	Кьяоси/Иу	20:44	ок. 12 сут.	Иу — Минск	Маньчжурия	Беларусь	Россия, Беларусь
25	X8088/7	1 в нед.	Кьяоси/Иу	12:23	ок. 18 сут.	Иу — Стамбул	Хоргос	Турция	Казахстан, Азербайджан, Армения, Грузия, Турция
26	X8066/5	1 в нед.	Хэфэй вост.	17:45	ок. 15 сут.	Хэфэй — Гамбург	Алашанькоу	Германия	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия
27	X8402/1	3 в нед.	Сучжоу зап.	2:00	ок. 12 сут.	Сучжоу — Варшава	Маньчжурия	Польша	Россия, Беларусь, Польша
28	X8410/09	1 в нед.	Сучжоу зап.	2:40	ок. 12 сут.	Сучжоу — Варшава	Эрлянь	Польша	Монголия, Россия, Беларусь, Польша
29	X8082/1	1 в нед.	Юнтай	11:36	ок. 18 сут.	Ляньюньган — Стамбул	Алашанькоу	Турция	Казахстан, Азербайджан, Армения, Грузия, Турция
30	X8057	через день	Шэньян вост.	3:35	ок. 13 сут.	Шэньян — Гамбург	Маньчжурия	Германия	Россия, Беларусь, Польша, Германия
31	X8027	2 в нед.	Чанчунь сев.	11:18	ок. 13 сут.	Чанчунь — Шварцхайде (Дрезден)	Маньчжурия	Германия	Россия, Беларусь, Польша, Германия

Таблица П2.6. Еженедельный график контейнерных поездов Китай — Европа (с января 2018 года)

Источник: China Railways Container Transport Co. Ltd. (CRCT): http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22

№	Индекс маршрута	Регулярность (число отпр.)	Пункт отпр.	Время отпр.	Время в пути (сут.)	Маршрут	Погранпереход	Страны назначения	Транзитные страны
32	X8209/10	1 в нед.	Шэньян вост.	23:12	ок. 12 сут.	Шэньян — Москва	Эрлянь	Россия	Монголия, Россия
33	X8059/60/59	ежедневно	Шэньян	9:30	ок. 13 сут.	Шэньян — Гамбург	Маньчжурия	Германия	Россия, Беларусь, Польша, Германия
34	X8428/7	2 в мес.	Чанша	11:30	ок. 15 сут.	Чанша — Гамбург	Алашанькоу	Германия	(Казахстан/Монголия), Россия, Беларусь, Польша, Германия
35	X8422/1	2 в мес.	Гуйчжоу	21:20			Эрлянь		
36	X8426/5	3 в нед.	Шилун	6:30	ок. 12 сут.	Гуанчжоу — Москва	Маньчжурия	Россия	Россия
37	X8302/1	2 в нед.	Тяньцзинь	17:40	ок. 11 сут.	Тяньцзинь — Москва	Маньчжурия	Россия	Россия
38	X8303	1 в нед.	Чифенг	22:38	ок. 10 сут.	Чифенг — Челябинск/ Клещиха	Маньчжурия	Россия	Россия
39	X8098/7	1 в нед.	Сямынь (Фуцзянь)	9:55	ок. 16 сут.	Сямынь — Гамбург	Алашанькоу	Германия	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия
40	X8208/7	1 в нед.	Сямынь (Фуцзянь)	11:20	ок. 13 сут.	Сямынь — Москва	Эрлянь	Россия	Монголия, Россия
41	X8072/1	1 в нед.	Сюйчжоу сев.	23:35	ок. 5 сут.	Наньтун — Мазари-Шариф	Хоргос	Афганистан	Казахстан, Афганистан
42	X8031	3 в нед.	Харбин юж.	10:36	10–15 сут.	Харбин — Москва, Варшава, Гамбург	Маньчжурия	Россия/Польша/ Германия	Россия, Беларусь, Польша, Германия
43	X8205	1 в нед.	Цзинин (Внутр. Монголия)	21:58	ок. 5 сут.	Цзинин — Москва	Эрлянь	Россия	Монголия, Россия
44	X8492/1	1 в нед.	Цзяочжоу (Шаньдун)	2:16	ок. 5 сут.	Цзяочжоу — Ханой	Пинсян/Донг-Данг	Вьетнам	Вьетнам
45	X8002	1 в нед.	Алашанькоу	20:24	ок. 18 сут.	Гамбург — Чжэнчжоу	Алашанькоу	Германия	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия
46	X8008	1 в нед.	Алашанькоу	21:58					
47	X8040/39	4 в нед.	Алашанькоу	20:24	ок. 18 сут.	Дуйсбург — Чунцин	Алашанькоу	Германия	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия
48	X8050/49	1 в нед.	Алашанькоу	9:30			Хоргос		
49	X8306/5	2 в нед.	Эрлянь	15:49			Эрлянь		
50	X8042	2 в нед.	Алашанькоу	20:24	ок. 18 сут.	Лодзь/Нюрнберг/ Тилбург — Чэнду	Алашанькоу	Польша, Германия, Нидерланды	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Нидерланды
51	X8092/1	ежедневно	Алашанькоу	5:16			Алашанькоу		
52	X8308/7	1 в нед.	Хоргос	9:30			Хоргос		
53	X8054/3	1 в нед.	Алашанькоу	21:58	ок. 20 сут.	Мадрид — Иу	Алашанькоу	Испания	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Франция, Испания
54	X8044/3	2 в нед.	Алашанькоу	21:58	ок. 18 сут.	Гамбург — Ухань	Алашанькоу	Германия	Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия
55	X8408/7	1 в нед.	Маньчжурия	22:53	ок. 15 сут.	Брест — Сучжоу	Маньчжурия	Беларусь	Россия, Беларусь
56	X8058	1 в нед.	Маньчжурия	23:50	ок. 15 сут.	Брест — Шэньян	Маньчжурия	Беларусь	Россия, Беларусь
57	X8030/29	2 в нед.	Маньчжурия	22:02	ок. 15 сут.	Томск — Ухань	Маньчжурия	Россия	Россия
58	X8204/1	1 в нед.	Эрлянь	15:49	ок. 18 сут.	Гамбург — Чжэнчжоу	Эрлянь	Германия	Монголия, Россия, Беларусь, Польша, Германия
59	X8028	2 в нед.	Маньчжурия	0:34	15–18 сут.	Шварцхайде — Чанчунь (Томск — Харбин)	Маньчжурия	Германия, Россия	Россия, Беларусь, Польша, Германия
60	X8034/3	2 в нед.	Маньчжурия	22:02	ок. 16 сут.	Томск — Чунцин	Маньчжурия	Россия	Россия
61	X8206	1 в нед.	Эрлянь	17:49	ок. 10 сут.	Ворсино — Цзинин	Эрлянь	Россия	Россия, Монголия

Таблица П2.7. Динамика, товарная и географическая структура импорта странами ЕАЭС из Китая грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т/тыс. FEU

Источник: UNCTAD

Товарные группы и страны	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Готовое продовольствие	20	20	22	28	29	22	17	11	14	15
Готовые химические товары	31	48	51	60	66	75	74	76	66	72
Целлюлоза, бумага, полигр. продукция	10	21	16	20	22	20	20	24	14	11
Текстильные волокна, ткани, кожсырье	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0
Одежда, обувь, текстильные изделия	454	682	534	870	989	1105	1163	1005	642	669
Металлы и металлоизделия	28	42	22	58	46	32	52	49	55	43
Машины, оборудование, промизделия	2528	3199	1911	3022	3711	4252	4185	3801	2784	3156
ВСЕГО, тыс. т	**3072**	**4012**	**2557**	**4059**	**4863**	**5505**	**5513**	**4967**	**3575**	**3966**
В том числе:										
Россия	2556	3358	2053	3284	3950	4256	4311	4004	2790	3069
Казахстан	296	374	330	467	502	824	796	713	489	426
Беларусь	66	95	63	102	138	137	157	68	141	225
Армения	13	25	20	29	29	29	28	28	20	30
Кыргызстан	140	160	92	177	245	260	221	154	135	215
ВСЕГО, тыс. FEU	**192**	**251**	**160**	**254**	**304**	**344**	**345**	**310**	**223**	**248**
В том числе:										
Россия	160	210	128	205	247	266	269	250	174	192
Казахстан	19	23	21	29	31	52	50	45	31	27
Беларусь	4	6	4	6	9	9	10	4	9	14
Армения	1	2	1	2	2	2	2	2	1	2
Кыргызстан	9	10	6	11	15	16	14	10	8	13

Основные товарные группы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Транзитный грузопоток в ЕС из Китая через погранпереходы на границе с Китаем, всего	2.8	3.7	5.8	7.2	15.7	25.2	48.7
В том числе:							
Черные металлы	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2
Остальные грузы	2.4	3.5	5.6	7.0	15.6	24.9	48.3
Из них:							
автомобили	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	1.1
машины, станки, двигатели	0.0	0.1	0.3	1.0	1.5	2.7	4.9
метизы	1.7	2.2	4.4	3.5	8.7	13.5	23.0
химикаты и сода	0.4	0.4	0.2	0.3	0.2	0.6	1.2
промышленные товары народного потребления	0.3	0.8	0.6	1.3	4.4	6.8	16.2

Таблица П2.8. Товарная структура транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов в ЕС из Китая через погранпереходы на границе с Китаем (2010–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. FEU

Источник: UNCTAD

Товарные группы	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Готовое продовольствие	26	34	44	54	70	53	40	45	26	34
Готовые химические товары	181	180	151	180	185	189	209	217	218	234
Целлюлоза, бумага, полигр. продукция	230	256	247	272	289	278	260	265	247	235
Текстильные волокна, ткани, кожсырье	9	9	5	6	7	6	6	6	5	5
Одежда, обувь, текстильные изделия	4848	5117	4743	5212	5187	4450	4587	4985	4574	4687
Металлы и металлоизделия	359	356	235	354	340	299	321	354	323	349
Машины, оборудование, промизделия	13876	14159	11226	14273	14999	14141	15203	17342	16144	15907
ВСЕГО, тыс. т	**19529**	**20113**	**16652**	**20352**	**21076**	**19416**	**20626**	**23214**	**21538**	**21451**
ВСЕГО, тыс. FEU	**1953**	**2011**	**1665**	**2035**	**2108**	**1942**	**2063**	**2321**	**2154**	**2145**

Таблица П2.9. Динамика и товарная структура импорта странами ЕС из Китая грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т

Источник: UNCTAD

Таблица П2.10. Товарная структура транзитных железнодорожных перевозок контейнерных грузов из ЕС в Китай через погранпереходы на границе с Китаем (2010–2016 гг.), в натуральном выражении, тыс. FEU

Источник: ИЭРТ по данным статистики РЖД

Основные товарные группы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Транзитный грузопоток из ЕС в Китай через погранпереходы на границе с Китаем, всего	0.6	3.1	8.6	3.0	6.0	14.5	25.2
В том числе:							
Черные металлы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.8
Остальные грузы	0.6	3.0	8.6	3.0	5.8	14.2	24.1
Из них:							
автомобили	0.1	1.6	6.4	1.7	2.9	3.0	4.5
бумага	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5	1.1
машины, станки, двигатели	0.2	1.0	0.9	0.9	1.0	2.4	3.0
метизы	0.2	0.2	0.1	0.1	0.7	5.9	10.3
химикаты и сода	0.1	0.1	0.3	0.2	0.5	1.1	1.6
промышленные товары народного потребления	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.3	0.8

Таблица П2.11. Динамика и товарная структура экспорта странами ЕС в Китай грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т

Источник: UNCTAD

Товарные группы	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Готовое продовольствие	5	7	8	5	10	10	9	8	6	8
Готовые химические товары	42	59	44	68	80	82	86	88	96	106
Целлюлоза, бумага, полигр. продукция	4	7	6	5	7	6	7	6	7	7
Текстильные волокна, ткани, кожсырье	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одежда, обувь, текстильные изделия	37	44	85	53	67	68	64	67	71	75
Металлы и металлоизделия	37	26	28	26	22	22	15	12	16	32
Машины, оборудование, промизделия	2113	2182	2199	3120	3636	3544	3784	4067	3553	3592
ВСЕГО, тыс. т	**2237**	**2325**	**2370**	**3278**	**3821**	**3734**	**3965**	**4248**	**3749**	**3820**
ВСЕГО, тыс. FEU	**102**	**106**	**108**	**149**	**174**	**170**	**180**	**193**	**170**	**174**

Товарные группы и страны	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Готовое продовольствие	9	10	7	3	3	4	3	6	4	4
Готовые химические товары	9	10	8	7	9	11	11	11	12	13
Целлюлоза, бумага, полигр. продукция	7	6	5	4	4	4	3	3	2	3
Текстильные волокна, ткани, кожсырье	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одежда, обувь, текстильные изделия	25	24	18	18	18	16	16	17	17	19
Металлы и металлоизделия	220	238	213	213	166	264	277	281	259	197
Машины, оборудование, промизделия	234	229	155	159	164	149	150	161	196	252
ВСЕГО, тыс. т	**503**	**516**	**407**	**405**	**364**	**449**	**459**	**478**	**490**	**488**
В том числе:										
Россия	423	438	347	344	299	381	402	415	425	412
Казахстан	18	18	10	7	9	14	9	6	11	14
Беларусь	60	56	47	52	53	50	45	51	50	59
Армения	2	2	1	1	2	3	3	4	2	2
Кыргызстан	1	3	3	1	1	2	1	3	2	1
ВСЕГО, тыс. FEU	**25**	**26**	**20**	**20**	**18**	**22**	**23**	**24**	**24**	**24**

Таблица П2.12. Динамика, товарная и географическая структура экспорта странами ЕАЭС в ЕС грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т/тыс. FEU

Источник: UNCTAD

Товарные группы и страны	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Готовое продовольствие	64	51	40	39	36	33	35	43	29	34
Готовые химические товары	402	407	354	392	397	417	422	417	355	362
Целлюлоза, бумага, полигр. продукция	185	199	136	141	150	138	129	114	64	53
Текстильные волокна, ткани, кожсырье	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одежда, обувь, текстильные изделия	154	170	124	144	145	148	140	142	98	122
Металлы и металлоизделия	4	3	2	2	8	16	14	3	3	2
Машины, оборудование, промизделия	4196	4452	2409	3050	4097	4828	4594	3952	2420	2554
ВСЕГО, тыс. т	**5005**	**5282**	**3066**	**3769**	**4832**	**5581**	**5334**	**4672**	**2968**	**3126**
В том числе:										
Россия	4203	4597	2477	3284	4321	4934	4622	3921	2519	2731
Казахстан	518	298	247	157	150	205	265	239	195	146
Беларусь	254	357	318	277	303	364	371	419	212	221
Армения	20	20	13	16	17	18	18	18	25	15
Кыргызстан	10	11	10	35	41	61	58	74	18	14
ВСЕГО, тыс. FEU	**250**	**264**	**153**	**188**	**242**	**279**	**267**	**234**	**148**	**156**

Таблица П2.13. Динамика, товарная и географическая структура импорта странами ЕАЭС из ЕС грузов, релевантных для переключения на железнодорожные контейнерные перевозки (2007–2016 гг.), тыс. т/тыс. FEU

Источник: UNCTAD

2016 год

Доклад № 35 (RU / EN)

Система анализа и макроэкономического прогнозирования Евразийского экономического союза

Совместный доклад ЕЭК и ЕАБР

В данной работе подводятся итоги совместной деятельности ЕАБР и ЕЭК по созданию системы прогнозирования развития экономик стран ЕАЭС с учетом социальной компоненты. Результатом проекта стал комплекс моделей, охвативший пять стран. Он позволяет анализировать экономические процессы, строить прогнозы, разрабатывать предложения и рекомендации по проведению оптимальной экономической политики в рамках ЕАЭС.

Доклад № 36 (RU / EN)

Либерализация финансового рынка Республики Беларусь в рамках ЕАЭС

В свете формирования общего финансового рынка в рамках ЕАЭС данное исследование освещает международный опыт либерализации доступа на национальный финансовый рынок иностранных поставщиков и снятия ограничений в области трансграничного движения капитала, а также выявляет риски, с которыми может столкнуться Беларусь.

Доклад № 37 (RU)

Региональные организации: типы и логика развития

Доклад представляет читателям результаты работы в рамках постоянного проекта ЦИИ ЕАБР «Мировой опыт региональной интеграции». В проекте поставлена задача системного изучения региональных интеграционных объединений по всему миру с целью применения полученных выводов для совершенствования процессов евразийской интеграции.

Доклад № 38 (RU / EN)

Европейский союз и Евразийский экономический союз: долгосрочный диалог и перспективы соглашения

В докладе отражены предварительные результаты концептуального анализа и поиска практических способов развития экономических отношений ЕС и ЕАЭС. Работа проводится Международным институтом прикладного системного анализа (IIASA, Австрия) и ЦИИ ЕАБР в рамках совместного проекта «Вызовы и возможности экономической интеграции в рамках европейского и евразийского пространств».

Доклад № 39 (RU / EN)

Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ — 2016

Согласно седьмому докладу многолетнего исследовательского проекта, в странах СНГ сохраняется понижательный тренд в динамике объема накопленных взаимных прямых инвестиций. По итогам 2015 года падение данного показателя составило $2.2 млрд, или 5%. Основной причиной снижения выступает девальвация национальных валют и, соответственно, переоценка компаниями ранее осуществленных инвестиций.

Доклад № 40 (RU / EN)

Интеграционный барометр ЕАБР — 2016

В настоящем докладе отражены результаты пятой волны исследовательского проекта «Интеграционный барометр ЕАБР». В 2016 году в общенациональных опросах приняли участие более 8.5 тысячи человек в семи странах региона СНГ: Армении, Беларуси, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, России, Таджикистане. Респонденты ответили в среднем на 20 вопросов, касающихся евразийской интеграции и отношения к ряду направлений экономического, политического и социокультурного взаимодействия стран региона.

Доклад № 41 (RU / EN)

ЕАЭС и страны Евразийского континента: мониторинг и анализ прямых инвестиций — 2016

Доклад посвящен новым результатам проекта мониторинга прямых инвестиций в Евразии. Исследование охватывает прямые капиталовложения России, Беларуси, Казахстана, Армении, Кыргызстана, Азербайджана, Таджикистана и Украины во всех странах Евразии за пределами СНГ и Грузии, а также встречные прямые инвестиции Австрии, Нидерландов, Турции, ОАЭ, Ирана, Индии, Сингапура, Вьетнама, Китая, Республики Корея и Японии в названных восьми странах СНГ.

2017 год

Доклад № 42 (RU)

Денежно-кредитная политика государств — членов ЕАЭС: текущее состояние и перспективы координации

Совместный доклад ЕЭК и ЕАБР

В докладе рассмотрены следующие вопросы: текущие режимы курсовой и денежно-кредитной политики стран ЕАЭС; эффективность каналов, посредством которых регуляторы оказывают влияние на экономику; существующие препятствия на пути эффективной координации монетарной политики в рамках Союза; возможные общие цели и задачи, решаемые центральными (национальными) банками стран ЕАЭС.

Доклад № 43 (RU / EN)

Евразийская экономическая интеграция — 2017

В докладе отражены направления, события и решения, задающие векторы интеграционных процессов в Евразийском экономическом союзе. В работе приведены актуальные данные и аналитика по макроэкономическому развитию, динамике торговли и инвестиций, рынку труда. Также анализируется прогресс в устранении нетарифных барьеров.

Доклад № 44 (RU)

Колебания валютных курсов в ЕАЭС в 2014–2015 годах: анализ и рекомендации

В докладе анализируются последствия шока от падения цен на сырье для экономик государств – членов Евразийского экономического союза и принятые странами меры монетарной политики для стабилизации экономики. На этой основе оцениваются механизмы, которые позволили бы снизить волатильность обменных курсов. На базе ряда методик определяются направления монетарной политики, следуя которым можно было бы снизить волатильность макропоказателей экономик ЕАЭС.

Доклад № 45 (RU / EN)

Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ — 2017

Согласно восьмому докладу многолетнего исследовательского проекта, после трех лет (2013–2015 гг.) падения взаимные ПИИ стран ЕАЭС выросли на 15.9% — до $26.8 млрд, а накопленные взаимные ПИИ стран СНГ и Грузии — на 7.9%, до $45.1 млрд. Крупнейшими экспортерами капитала в ЕАЭС стали российские компании — на них пришлось свыше 78% экспорта ПИИ. На втором месте — Казахстан (13.5%), на третьем — Беларусь (7.8%). Армения и Кыргызстан заметно уступили наиболее крупным экономикам ЕАЭС.

Доклад № 46 (RU / EN)

Интеграционный барометр ЕАБР — 2017

В докладе отражены результаты шестой волны измерения настроений населения стран постсоветского пространства в рамках проекта «Интеграционный барометр ЕАБР». Всего опрошено более 8.2 тысячи человек в семи странах: Армении, Беларуси, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, России, Таджикистане. Фиксировалась динамика общественного мнения в отношении интеграционных предпочтений (привлекательность стран по разным аспектам), а также анализировалось влияние на эти предпочтения различных социально-демографических и информационных факторов.

Доклад № 47 (RU / EN)

ЕАЭС и страны Евразийского континента: мониторинг и анализ прямых инвестиций — 2017

Доклад посвящен новым результатам проекта мониторинга прямых инвестиций в Евразии. Исследование охватывает прямые капиталовложения России, Беларуси, Казахстана, Армении, Кыргызстана, Азербайджана, Таджикистана и Украины во всех странах Евразии за пределами СНГ и Грузии, включая Египет. Одновременно рассматриваются встречные прямые инвестиции Австрии, Нидерландов, Сербии, Турции, Египта, Саудовской Аравии, ОАЭ, Израиля, Ирана, Индии, Сингапура, Вьетнама, Монголии, Китая, Республики Корея и Японии в названных восьми странах СНГ.

Евразийский экономический союз (RU)

Книга посвящена Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС) — его содержанию, эволюции, организационному устройству, вопросам экономической интеграции государств — членов ЕАЭС, функционирования общих рынков товаров, услуг, капитала и труда, внешнеэкономической политике Союза. В книге приведен комплексный анализ евразийской экономической интеграции на основе различных подходов и данных.

2018 год

Доклад № 48 (RU)

Национальные валюты во взаиморасчетах в рамках ЕАЭС: препятствия и перспективы

Доклад посвящен проблемам и перспективам использования национальных валют во взаиморасчетах между странами ЕАЭС. Анализ результатов специально проведенных глубинных интервью с респондентами, представляющими бизнес, регулирующие органы и экспертное сообщество стран ЕАЭС, показывает, что основные барьеры, препятствующие более широкому использованию национальных валют, носят экономический характер, кроме того, существуют политические и нормативно-регуляторные ограничения.

Евразийский банк развития (ЕАБР) является международной финансовой организацией, призванной содействовать экономическому росту государств-участников, расширению торгово-экономических связей между ними и развитию интеграционных процессов на евразийском пространстве путем осуществления инвестиционной деятельности. Банк учрежден в 2006 году по инициативе президентов Российской Федерации и Республики Казахстан. Государствами-участниками Банка являются Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан.

Информационно-аналитическое сопровождение интеграционных процессов на евразийском пространстве — одна из важнейших задач Банка. В 2011 году был создан Центр интеграционных исследований ЕАБР (ЦИИ ЕАБР). Ключевые задачи ЦИИ ЕАБР — организация исследовательской работы, подготовка докладов и рекомендаций правительствам государств-участников Банка по вопросам региональной экономической интеграции.

За семь лет работы ЦИИ ЕАБР стал ведущим аналитическим центром по евразийской интеграционной проблематике. В партнерстве с признанными экспертами и научно-исследовательскими центрами издано 49 публичных докладов и подготовлено более 50 аналитических работ для администраций президентов, министерств государств-участников Банка и Евразийской экономической комиссии.

Более подробная информация о деятельности ЦИИ ЕАБР, его публикациях и направлениях исследований, а также электронные версии опубликованных докладов доступны на сайте ЕАБР:
https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/

КОНТАКТЫ ЦИИ ЕАБР:

Россия, 191014, г. Санкт-Петербург
ул. Парадная, д. 7
Тел. +7 (812) 320 44 41 (доб. 2413)
Факс: +7 (812) 329 40 41
E-mail: centre@eabr.org

КОНТАКТЫ ЕАБР:

Республика Казахстан, 050051, г. Алматы
пр. Достык, д. 220
Тел: +7 (727) 244 40 44
Факс: +7 (727) 244 65 70
E-mail: info@eabr.org

ISBN: 978-5-906157-43-0
9 785906 157430

Евразийский Банк Развития

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПОТЕНЦИАЛ РОСТА ГРУЗОПОТОКОВ ЧЕРЕЗ ЕАЭС

В докладе представлена количественная оценка перспектив роста грузопотока по оси Китай — ЕАЭС — ЕС. В работе дана характеристика общих тенденций развития грузоперевозок с учетом товарной структуры и используемого вида транспорта. Особое внимание уделено факторам, оказывающим влияние на динамику грузопотоков. Результирующей частью работы является оценка дополнительных грузопотоков, которые могут быть привлечены на транспортные маршруты по оси Китай — ЕАЭС — ЕС в кратко- и долгосрочном периодах.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития:
https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/

Санкт-Петербург
2018