

ЭФФЕКТИВНЫЕ СПОСОБЫ ДОСТАВКИ ГРУЗА В РАМКАХ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

Д. В. Котлярова

ГУО «Институт бизнеса и менеджмента технологий» БГУ,
г. Минск; KotlyrovaDaria@yandex.ru;
науч. рук. – А. Д. Молокович, канд. эконом. наук, доц.

Данная научная статья включает в себя аналитический обзор перспективных направлений развития грузопотока по оси Китай – ЕАЭС – ЕС с учетом особенностей товарной структуры и используемого вида транспорта. Рассмотрен основной комплекс факторов, оказывающих воздействие на грузоперевозки в рамках концепции «Один пояс – один путь». Представлена количественная оценка возможностей транспортных маршрутов.

Ключевые слова: грузопоток; транспортный маршрут; Китай; ЕАЭС; ЕС.

Концепция «Один пояс – один путь», выдвинутая председателем КНР Си Цзиньпином, представляет собой международную инициативу, направленную на совершенствование действующих и создание новых торговых путей, транспортных, а также экономических коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки.

Структура концепции представлена двумя направлениями развития:

1. «Экономический пояс Шелкового пути» – проект строительства «Евразийского сухопутного моста», представляющего собой глобальную логистическую цепочку.

2. «Морской шелковый путь XXI века» – проект создания эффективной сети транспортных маршрутов между крупнейшими портами различных стран, а также развитие экономического коридора.

Среди целей, которые преследует концепция «Один пояс – один путь» можно выделить продвижение взаимосвязей между Азиатским, Европейским и Африканским континентами, а также цели, отражающие внутренние и внешние интересы китайской стороны [1, с. 136].

Для стран ЕАЭС сотрудничество с китайской инициативой позволит решить внутренние проблемы транспортно-логистической инфраструктуры, контейнеризации экономик и таможенного администрирования. При этом контейнеризация – ключевое направление развития.

Объемы товарооборота стран ЕАЭС с Китаем в физическом выражении в 2016 г. составили максимальный за последнее десятилетие уровень – 130 млн. в год. Рост практически полностью обусловлен увеличением более чем на 75 % объемов экспортных поставок стран ЕАЭС в Китай, уровень которых составил в 2016 г. 117 млн. тонн. Импорт ЕАЭС из Китая значительно меньше экспорта и стабильно имеет значение около 15 млн. тонн в год.

Грузоперевозки сухопутными маршрутами между ЕАЭС и Китаем преимущественно осуществляются железнодорожным транспортом. 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. При этом около половины поставок в Китай из России образуют лесоматериалы – в среднем 10–13 млн тонн в год. Также поставляются большие объемы минерального и химического сырья (серы, железных руд и др.) – 6–11 млн. тонн в год, минеральных удобрений – около 2 млн тонн, топлива – около 1,8 млн тонн и целлюлозно-бумажной продукции – 0,9 млн тонн.

Согласно данным российской внешнеторговой статистики лишь около 1 % объема российских железнодорожных поставок по направлению в Китай осуществляются в контейнерах (150–200 тыс. тонн в год, нетто), что означает ориентацию основной части железнодорожных контейнерных грузов на дальнейшую перевалку через морские порты (мультимодальные поставки).

Экспортные поставки Казахстана в Китай, осуществляемые железнодорожным транспортом (по данным КТЖ), постепенно увеличиваются (4,7 млн тонн в год) за счет расширения пропускной способности казахстанско-китайских погранпереходов Достык – Алашанькоу и Алтынколь – Хоргос. Товарная структура преимущественно представлена минеральным сырьем (сера, руды черных и цветных металлов), металлопродукцией (феррохром), топливом и сельхозсырьем (зерно). Доля контейнерных грузов в общем объеме железнодорожных поставках в Китай – 15 % прежде всего за счет ферросплавов и цветных металлов. Объемы казахстанского железнодорожного импорта из Китая составили всего менее 1,5 млн тонн.

Практически весь объем экспорта Беларуси в Китай осуществляется мультимодальными железнодорожно-морскими перевозками через территорию стран Балтии и порты Балтийского моря (1–2 млн тонн в год). Товарная структура представлена минеральными удобрениями и круглым лесом (незначительная доля контейнерных грузов – 1–2 %), доминируют готовая химическая и машиностроительная продукция. Импорт также обеспечивается преимущественно за счет железнодорожно-морских и автодорожно-морских перевозок через балтийскую территорию и порты Балтийского моря.

Многokратное увеличение поставок легковых автомобилей и автокомплектующих, а также некоторых видов машин и оборудования (частей двигателей, насосов и т.д.), из стран ЕС в Китай железнодорожным

транспортом привело к более чем двукратного росту объемов железнодорожного экспорта стран ЕС в Китай – с 190 тыс. тонн в 2007 г. до почти 400 тыс. тонн в 2017 г.

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, но даже с учетом перспектив глобального потепления он может рассматриваться только как вспомогательный.

Достаточно высокий (80 %) уровень контейнеризации взаимных грузопотоков между странами ЕС и Китаем определяется, прежде всего, соответствующим уровнем использования контейнеров при осуществлении морской торговли, поскольку морским транспортом обслуживается 98 % объемов торговли.

Следовательно, товарная структура представлена преимущественно контейнерными и контейнеропригодными грузами, в том числе грузами, релевантными для переключения с морского на железнодорожный транспорт (таблица). Барьером, препятствующим росту контейнеропотока по оси КНР – ЕАЭС – ЕС, выступают недостаточные мощности пунктов пропуска на белорусско-польской границе.

Таблица

Грузы, релевантные для переключения на железнодорожный транспорт [2, с. 48]

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 спортивный инвентарь
97	Произведения искусства

Сокращение издержек на транспортировку грузов за счет переноса части морского грузопотока на сухопутный является особенно актуальной задачей в условиях перегрузки китайских морских портов, а также

основных европейских портов, таких как Роттердам, Амстердам, Гамбург, Орхус и других.

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 [3, с. 71]. Рост во многом обусловлен субсидированием со стороны китайских властей экспортных железнодорожных перевозок. В 2016 году объем субсидий со стороны китайских властей составил около 88 млн долларов США.

Оперативную доставку железнодорожным транспортом целесообразнее использовать при осуществлении поставок между странами ЕС и Азиатско-Тихоокеанским регионом конкретной группы грузов, характеризующихся высокой удельной стоимостью, важным конкурентным критерий которых время доставки, сокращение которого при использовании морских перевозок является технически невозможным.

Согласно расчетам Евразийского Банка Развития, 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).

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 [2, с. 54].

Библиографические ссылки

1. *Кадочников П. П., Саламатов В. Ю.* Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шелкового пути». М. : ИП, 2016.
2. *Винокуров Е. Ю., Лобырев В. Г., Тихомиров А. А., Цукарев Т. В.* Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. – СПб. : ЦИИ ЕАБР, 2018.
3. *Лукин А. В., Лузянин С. Г., Синь Л., Денисов И. Е.* Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). М. : Научный эксперт, 2016.