

Курс на Китай

Товарооборот Россия – Китай в 2023 году показал рекордные цифры – \$240,11 млрд (увеличившись на 26,3%). При этом данный показатель планируется не просто держать на высоком уровне, но и постоянно повышать. По прогнозам, к 2030 году объем товарооборота вырастет до \$300 млрд. Как в РФ сейчас наращивают транзитные возможности, чтобы сделать реальными такие обороты?

Работа идет

О масштабных планах по увеличению товарооборота с Китаем в декабре 2023 года заявил вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко: «К 2030 году рассчитываем нарастить объем до \$300 млрд». Для достижения этой цели, безусловно, всем участникам процесса необходимо выполнить множество задач: усилить инфраструктуру, разработать новые подходы к цепям поставок, всесторонне развить транспортную доступность и многое другое.

Правительство РФ уже работает над этими задачами в связи с массовым разворотом на Восток: ведется строительство федеральной скоростной магистрали М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань с учетом продления до Екатеринбурга. Трасса М-12 – это часть международного транспортного коридора Европа – Западный Китай.

По данным министра транспорта Виталия Савельева, у России две приоритетные границы – граница с Казахстаном, на которой работает 50 из 52 пропускных пунктов разного типа, и с Китаем, на которой в рабочем состоянии находится почти 70% – 19 из 28 пунктов пропуска, что несколько сдерживает движение, однако связано это с ковидными ограничениями китайской стороны. Тем не менее принято решение к 2027 году модернизировать 13 пунктов пропуска. Модернизируется Восточный полигон – по итогам 2023 года провозные способности БАМа и Транссиба достигли 173 млн тонн, в 2024 году этот показатель должен вырасти до 180 млн тонн, а к 2032 году – до 255 млн тонн. В рамках развития коридора Север – Юг дноуглубительные работы проведены на Волго-Каспийском морском судоходном канале, благодаря чему он стал судоходным.

Контейнерами по воде

Работы по расширению провозных способностей различных видов транспорта на китайском направлении продолжаются. Только в дека-

бре появилось несколько новостей о принимаемых мерах для увеличения торговли с Поднебесной. Например, судоходная компания Auriga Line запустила регулярную морскую контейнерную линию, связывающую терминал «Петролеспорт» группы Global Ports в Большом порту Санкт-Петербурга и китайские порты.

«Китайский экспорт в Россию в 2023 году увеличился на 73% – до \$62,54 млрд, а импорт из России в КНР составил \$71,6 млрд (+15%). Однако Китай закупает в основном российское сырье (углеводороды, уголь, лес), которое идет в цистернах и полувагонах. Для вывоза леса и изделий лесопереработки, например, фанеры, экспорт которой в Китай вырос в 2023 году до рекордных 239 тыс. кубометров, морская контейнерная линия из терминала «Петролеспорт» однозначно является необходимым инструментом логистического обеспечения», – говорит директор по развитию бизнеса SOTA Logistic Игорь Чернышев.

Тем не менее, по словам эксперта, для России вопрос экспорта в Китай товаров в морских контейнерах не является сейчас первоочередным ввиду небольшого ассортимента и спроса на него со стороны Китая.

По словам руководителя сектора закупок западного направления STALOGISTIC Алеси Шиловой, сейчас контейнерные перевозки на маршруте Санкт-Петербург – Китай осуществляют суда небольшой вместимости – порядка 2–2,5 тыс. TEU, а регулярные рейсы по направлению Россия – Китай – Россия, в частности, из порта Санкт-Петербург, осуществляют более 10 перевозчиков. С учетом потребностей российского и китайского рынков этого недостаточно, что создает предпосылки для увеличения флота и появления на рынке новых игроков.

«Основу экспорта из России составляют энергоносители, удобрения, древесина и прочее. По тоннажу экспортируемые товары существенно превышают импортные, и текущих мощностей уже не

хватает. По прогнозам, в ближайшие годы Россия будет активно наращивать экспорт несырьевых товаров в Китай, что также простимулирует развитие логистической отрасли и увеличение флота компаний с российским капиталом, – рассказывает А. Шилова. – Сложности в нынешней логистике связаны в основном с регулярностью судовых выходов в рамках одной морской линии. Далеко не все действующие перевозчики могут обеспечить еженедельный выход с гарантированным наличием мест. Если линия оперирует одним-двумя судами, то с учетом того, что кругосветный рейс составляет около 100 дней, она может обеспечить один выход в 1–1,5 месяца. Это может быть критичным фактором, если у грузоладельца по каким-то причинам сдвинулась дата готовности груза или груз уже находится в линейном контейнере, но не погружен на судно».

Руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic в России Дмитрий Суховерша считает, что говорить об эффективности новой линии можно будет только после увеличения числа судов на ней. Пока, судя по расписанию, на маршруте работает всего одно судно Auriga Line.

ЦИТАТА

«РФ в лице КНР видит надежного партнера в вопросах экономического развития, а КНР – политического союзника, поэтому в 2024 году стоит ожидать высоких показателей экономического сотрудничества между странами, включая товарооборот, что только повышает значимость проектов новых транспортных коридоров, знаменуя для России реальный «поворот на Восток».

Турал Мамедов,
доцент кафедры мировой экономики
и мировых финансов, ведущий научный
сотрудник Института исследований
международных экономических
отношений Финансового университета
при правительстве РФ

«Сложно говорить о том, будет ли этот сервис хорошим подспорьем для уже имеющихся, поскольку на сайте линии пока приведено расписание только для одного судна на данном маршруте и заявленное транзитное время из Санкт-Петербурга в порты Китая и обратно составляет около 80 дней. Для организации регулярного сервиса хотя бы с одним суднозаходом в 10–14 дней потребуются как минимум 5–6 судов на маршруте», – подчеркивает эксперт.

Тем не менее сегодня загрузка имеющихся на линии судов близка к максимуму, при этом проблемы кроются также в ненадежности сервиса некоторых игроков и уходе отдельных компаний с рынка.

Об актуальности маршрута, но и необходимости тщательно анализировать рынок говорит и ведущий специалист операционного отдела Novelco Алина Чепурная. «Augota Line охватывает самое перспективное в наше время направление – индустриальную часть Китая. Из портов, куда ходит контейнеровоз (Шанхай, Циндао, Нинбо, Наньша), импортируется большая часть грузов в РФ. Порт Санкт-Петербург в РФ также выбран очень перспективно – оттуда ушли линии, которые отправляли грузы в европейские порты, и сейчас Санкт-Петербург открыт для новых игроков больше, чем остальные порты РФ. А учитывая опыт, инфраструктура порта уже готова принимать и отгружать суда, не затрачивая много времени на погрузо-разгрузочные работы», – рассуждает А. Чепурная.

Сейчас сложно говорить о необходимости ставить на линию второй контейнеровоз, ведь выбор прямой морской доставки по маршруту Китай – Санкт-Петербург пошатнулся осенью прошлого года. С учетом усугубившейся ситуации в Красном море, когда большинство линий стали обходить Суэцкий канал и идти через Африку, транзитное время Санкт-Петербург – порты Китая увеличилось до 60 дней с минимальным транзитом (плюс порядка 15–20 дней к стандартному транзитному сроку). Соответственно, суда не успевают вовремя возвращаться и загружаться новыми контейнерами, что замедляет товарооборот между странами. «Те линии, которые продолжают прокладывать маршрут через Суэцкий канал, ввели военный сбор +\$300–\$500/TEU. Стоимость перевозки по маршруту Китай – Санкт-Петербург возросла, не все участники рынка готовы долго ждать свои

Импортно-экспортные отношения России и Китая

2022:



Общий

товарооборот – \$190 млрд

Китай – Россия **+12,8%**
до \$76,1 млрд

Россия – Китай **+43,4%**
до \$114,1 млрд

2023:



Общий

товарооборот – \$240,11

Китай – Россия **+73%**
до \$62,54 млрд

Россия – Китай **+15%**
до \$71,6 млрд

товары за такую стоимость доставки и отдают предпочтение железнодорожным перевозкам. Такой выбор обусловлен большей стабильностью – по конкурентной цене транзитное время составляет примерно 30 дней, а отправки из Китая стабильные. Не пугают даже ожидания перегруза на погранпереходах из Китая в зимний период – процесс осложняется погодными условиями и может достигать 10 дней. Но клиенты уверены в транзитном времени не более 1 месяца», – отмечает эксперт.

Развитие в Казахстане

Казахстан также свяжет Китай и Россию: в районе поселка Тугтыл, на реке Иртыш, появится порт и будет проложена железная дорога до границы с Китаем на участке Тугтыл – Майкапчагай протяженностью 99 км.

«Для предприятий ХМАО, Томской и Омской областей, представленных в основном нефтегазодобывающими компаниями и предприятиями горнорудного сектора, коридор предоставляет удобные возможности экспорта продукции в КНР и Казахстан. Маршрут, однако, достаточно сложен, в том числе и из-за устаревшей транспортной инфраструктуры. Реализация проекта увеличит экспорт грузов на 2,5 млн тонн в год, что сравнительно немного: например, порт Усть-Луга обеспечивает экспорт 127,1 млн тонн. Несмотря на это, проект имеет важное значение для обхода санкций, так как проходит только по территории дружественных стран», – отмечает старший научный сотрудник Института исследований международных экономических отношений Финансового университета при правительстве РФ Федор Аржаев.

В будущем данный маршрут планируется включить в состав Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). «Данный маршрут актуален и перспекти-

вен в рамках ТМТМ. И интересен прежде всего Казахстану в рамках развития инфраструктуры. А ТМТМ выгоден Китаю как один из путей, минующих Россию. Несмотря на то, что любые, даже сложные мультимодальные логистические решения перспективны и положительно влияют на развитие грузооборота между Россией и Китаем, полагаю, что данный маршрут не будет значительным вкладом в общий грузооборот между Россией и Китаем», – отмечает генеральный директор международной логистической компании Fastimport Денис Синяков.

Безусловно, часть грузов по этому пути может отправляться в близлежащие регионы России, но важно учесть, что другая часть пойдет в обход. Это способствует реализации транзитного потенциала Казахстана, заинтересует региональные компании – экспортеров и импортеров с точки зрения перспектив по развитию инфраструктуры, увеличению транспортных, экономических возможностей, но вряд ли сильно отразится на грузообороте Россия – Китай.

«В настоящее время неясно, для каких грузопотоков планируется этот маршрут. Сейчас отмечено масштабное падение уровня воды в реке Иртыш. Возможное решение этой проблемы – строительство Красногорского гидроузла в Омской области – пока требует дальнейших исследований и оценок. Кроме того, существуют и другие проекты по увеличению транзитного потенциала Казахстана. Так, объем перевозок через железнодорожные станции Достык и Алтынколь в экспортно-импортном направлении ежегодно увеличивается. В 2022 году было перевезено более 20 млн т грузов, в 2023-м отмечен существенный прирост. Предполагаемый проект по строительству новой железнодорожной линии Бахты – Аягос с от-

ЦИТАТА

«Очень интересным направлением является Северный морской путь. Маршрут еще в процессе освоения. Путь пролегает в условиях Арктики, где необходимы особые суда, поэтому по нему их ходит крайне мало и в основном они перевозят полезные ископаемые. Ведется строительство новых судов. Также строятся порты Сабетта, Дудинка, Певек. Маршрут уже признан перспективным, он может стать альтернативой стандартной перевозке из Китая в Санкт-Петербург, занимая даже меньше времени в пути, чем сейчас. Но особых комментариев и статистики на данный момент нет, так как проект находится в разработке».

Алина Чепурная,
ведущий специалист операционного отдела Novelco

крытием третьего пункта пропуска Бахты на границе с Китаем может дополнительно увеличить пропускную способность инфраструктуры на 20 млн т грузов в год», – объясняет национальный менеджер по интермодальным транспортировкам NOYTECH Supply Chain Solutions Федор Токарев.

Для регионов России новый маршрут – это значительное удешевление доставки из Китая. Сейчас большинство грузов, следующих к конечному потребителю в Сибирский и Уральский федеральные округа, идут через Владивосток с дальнейшей доставкой по железной дороге или автотранспортом. Но частота железнодорожных отправок в этом направлении не является приоритетной, и грузы могут ожидать на станции выхода, а доставка авто из порта является достаточно дорогой в сравнении с железной дорогой.

«Речная перевозка имеет достаточно низкую стоимость по сравнению даже с железнодорожной отправкой из Владивостока. А также может иметь более привлекательное транзитное время. Прямая железнодорожная ветка поможет сократить затраты на импорт и экспорт, что может увеличить грузопоток, а также разгрузит основную железнодорожную магистраль из Владивостока – так в большинстве своем грузы ездят сейчас при отправке морем из Китая, – говорит А. Чепурная. – Маршрут является перспективным и может стать дополнительным подспорьем железнодорожным погранпереходам из Китая в сторону РФ, но только в период речной навигации на реке Иртыш».

СЕВСИБ – ЕСТЬ ЛИ БУДУЩЕЕ?

В декабре 2023 года на прямой линии по итогам года президенту РФ напомнили о планах по созданию железнодорожной магистрали, которая свяжет Югру с Сибирью, Якутией и Китаем. Речь идет о планах по строительству Северо-Сибирской железно-

дорожной магистрали. Предполагается, что путь пройдет от Нижневартовска до Белого Яра и от Таштагола до Урумчи (Китай).

Для того, чтобы понять экономическую целесообразность строительства железной дороги, нужно узнать, какие грузы по ней можно будет перевозить. Возможно, нефть из Ханты-Мансийского автономного округа. Но непонятно, готов ли Китай увеличивать объемы закупок, – обычно Поднебесная старается не

КАЗАХСТАН ТАКЖЕ СВЯЖЕТ КИТАЙ И РОССИЮ: В РАЙОНЕ ПОСЕЛКА ТУГЫЛ, НА РЕКЕ ИРТЫШ, ПОЯВИТСЯ ПОРТ И БУДЕТ ПРОЛОЖЕНА ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ДО ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ НА УЧАСТКЕ ТУГЫЛ – МАЙКАПЧАГАЙ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 99 КМ

зависеть от одного поставщика. Может быть, уголь из Кузбасса, но в Китае есть планы по наращиванию использования угля в энергетике и металлургии до 2030 года, а потом постепенное снижение и выход на углеродную нейтральность к 2060 году. Как следствие, к тому времени, когда будет построена Северо-Сибирская дорога (эксперты закладывают на это 10–15 лет), Китай будет потреблять все меньше и меньше угля и актуальность Севсиба окажется под сомнением. Но пока это одно из мнений. Оценить реальный потенциал предстоит правительству, профильным комитетам, РЖД.

Пока отсутствуют прикладные данные, и это позволяет экспертам рассуждать теоретически. Многие отмечают, что проект действительно может стать перспективным с точки зрения вклада в российско-китайский грузооборот и даст толчок росту объема перевозки экспортных сырьевых товаров из регионов России в Китай, а также импортных грузов из Китая, преимущественно в стандартных контейнерах.

«Создание новой Северо-Сибирской железнодородной магистрали –

один из ключевых, актуальных и перспективных проектов. И строительство новой железной дороги от ХМАО (Югры) до Китая является стратегически важным шагом по развитию железнодорожных путей. В большей степени проект интересен России. По итогам 2023 года железнодорожные перевозки между Россией и Китаем увеличились на 36% к уровню 2022-го и достигли рекордных 161 млн т. А в 2024–2025 гг. пройдет третий этап модернизации Транссиба и БАМа, в ходе которого РЖД намерены выйти на пропускную способность 197 млн тонн. Это показывает очевидный потенциал для роста ж/д перевозок и инфраструктуры. Маршрут откроет новые логистические возможности, которые дадут толчок экономическому развитию регионов и страны в целом», – рассуждает Д. Синяков.

«Железнодорожный коридор из Нижневартовска в Урумчи – проект, который позволит связать Севморпуть, разгрузить западные участки Восточного полигона. С учетом слабого развития вертикальной инфраструктуры и изолированности горизонтальных транспортных коридоров этот проект – важный элемент беспшовного железнодорожного сообщения на пространстве Большой Евразии и значимая транспортная артерия «Пояса и пути», – комментирует доцент кафедры мировой экономики и мировых финансов, ведущий научный сотрудник Института исследований международных экономических отношений Финансового университета при правительстве РФ Турал Мамедов.

Это лишь малая часть частных и государственных проектов, способствующих приросту товарооборота России и Китая. «Можно отметить, что если в предыдущие годы акцент был на освоении новых маршрутов, то уже к концу 2023-го мы видим, что глобальные логистические компании всерьез озаботились оптимизацией имеющихся, и эта оптимизация продолжится и в 2024 году. Дело в сокращении транзитных сроков. Как говорится, «время – деньги»! Сокращение транзитных сроков значительно увеличит объем торговли, снизит дефицит порожнего оборудования, решит массу сопутствующих проблем по строительству новых маршрутов с наименьшими затратами», – резюмирует руководитель отдела логистики компании «Сервисная логистическая компания» Алексей Захудалин.

Анна Маничева 