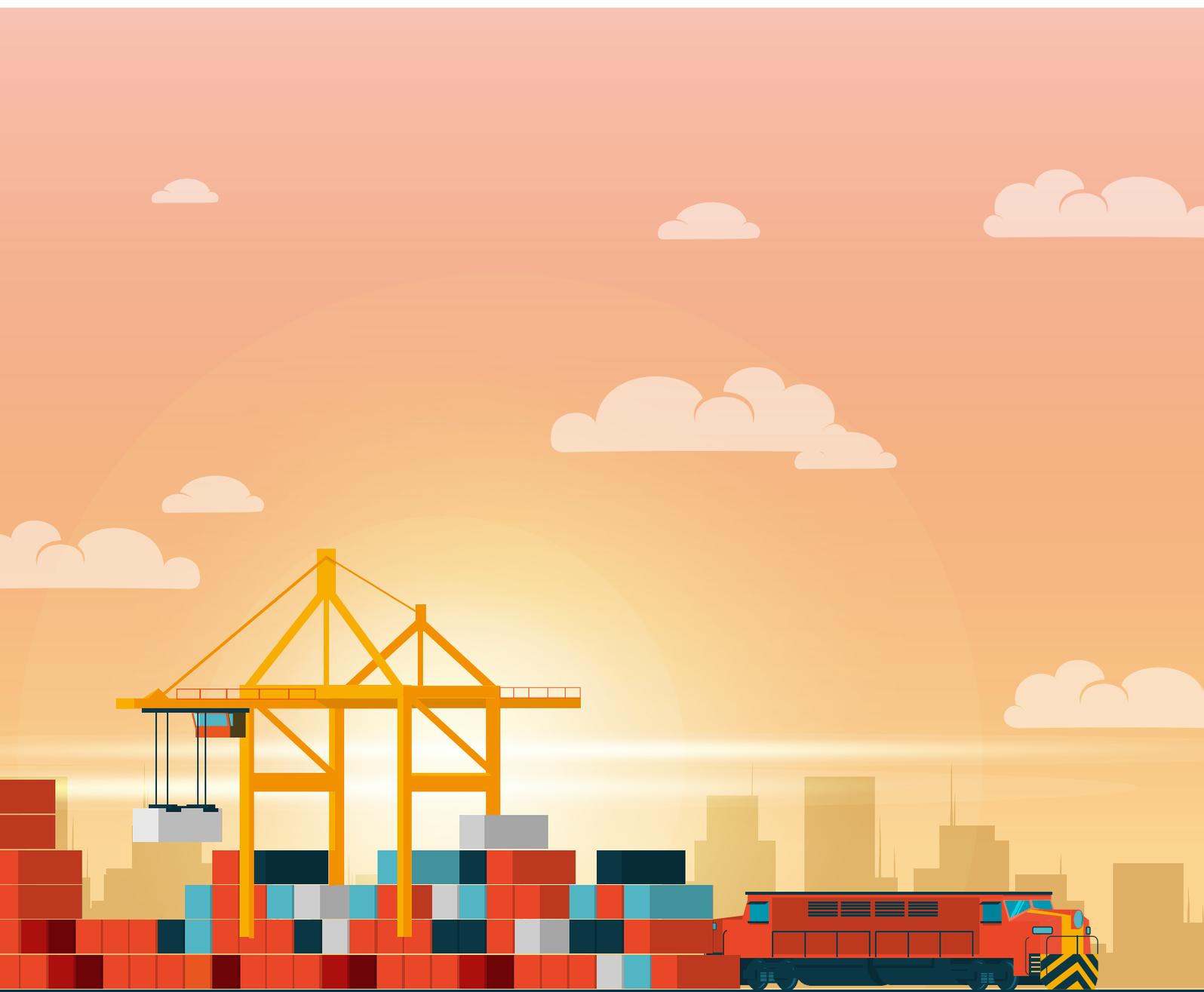


КАЛИНИНГРАДСКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ УЗЕЛ



— Оглавление

Технические возможности и ключевые особенности Калининградского транспортно-логистического узла	5
ТЛЦ «Калининград»	6
ТЛЦ «Черняховск»	8
Портовая инфраструктура	10
Аэропорт	12
Инвестиции и планы дальнейшего развития	12
Вывод	14
Роль Калининградского транспортно-логистического узла в развитии контейнерных железнодорожных и мультимодальных перевозок между Европой и Китаем	16
Потенциал Калининградской области в развитии контейнерных железнодорожных перевозок по коридору Европа — Китай	16
Потенциал Калининградской области в развитии мультимодальных перевозок	20
Вывод	23

Обеспечение загрузки поездов, следующих из Европы в Китай: возможности Калининградской области	25
Экспортный потенциал Калининградской области и импортный спрос Китая	26
Поддержка экспортёров Калининградской области	31
Калининградская область — перспективная точка сбора грузов из стран ЕС	33
Вывод	34
Выводы	37

**ТЕХНИЧЕСКИЕ
ВОЗМОЖНОСТИ
И КЛЮЧЕВЫЕ
ОСОБЕННОСТИ
КАЛИНИНГРАДСКОГО
ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКОГО
УЗЛА**

— Технические возможности и ключевые особенности Калининградского транспортно-логистического узла

Транспортно-логистические особенности Калининградской области обусловлены техническими возможностями следующих ключевых объектов транспортной инфраструктуры области:

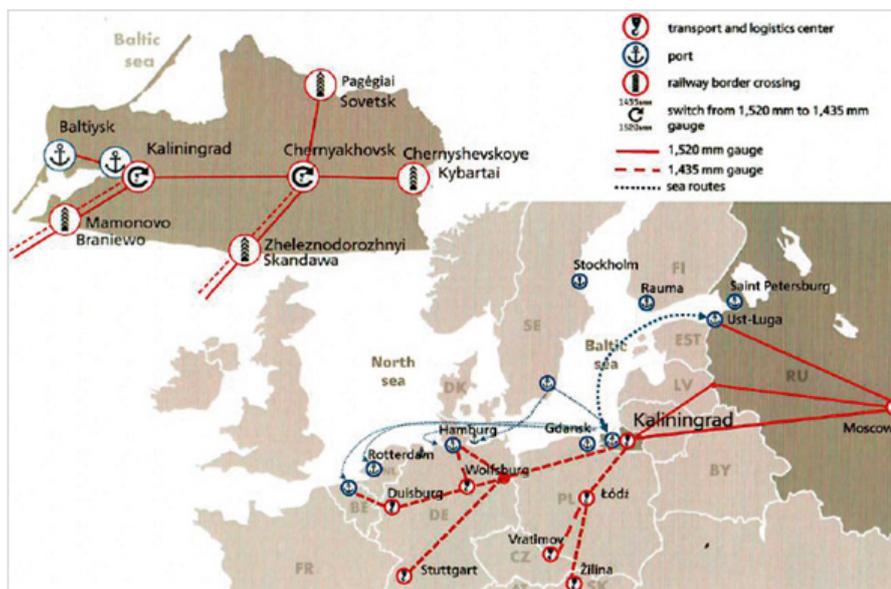
- ТЛЦ «Калининград»;
- ТЛЦ «Черняховск»;
- два пункта пропуска на границе с Литвой (Кибартай — Чернышевское и Пагегяй — Советск);
- два пункта пропуска на границе с Польшей (Мамоново — Бранево и Железнодорожный — Скандава);
- незамерзающий порт Калининград;
- линейная инфраструктура общей эксплуатационной длиной 963 км¹, совмещающая железнодорожные пути с различной шириной колеи (1520 мм и 1435 мм).

Транспортно-логистическая инфраструктура Калининградской области в совокупности с выгодным географическим положением региона, особыми условиями ведения бизнеса, таможенными льготами и налоговыми преференциями для резидентов Особой экономической зоны создаёт возможности для беспрепятственного движения товаров и динамичного развития международных торговых отношений.

¹Источник: <http://www.interfax-russia.ru/Moscow/main.asp?id=909199&p=14>

Рисунок 1.

КАЛИНИНГРАДСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ ЕВРОПЫ



Источник: «Транзитный потенциал Калининградской железной дороги» (презентация сервисов Калининградской железной дороги)

ТЛЦ «Калининград»

Строительство ТЛЦ «Калининград» начато в 2017 г. на базе железнодорожной станции Дзержинская-Новая Калининградской железной дороги. Суммарный объем инвестиций ОАО «РЖД» в строительство и оснащение центра превысил 1 млрд рублей². На территории ТЛЦ «Калининград» осуществляется переработка инертных грузов, тарно-штучных грузов и контейнеров, предоставляется возможность хранения грузов на открытых площадках общей площадью 32 000 км², вмещающих совокупно 1200 ДФЭ и 100 тыс. тонн навалочных грузов. ТЛЦ располагает следующими техническими средствами для переработки грузов:

- два козловых крана;
- два грейферных погрузчика;
- вилочные погрузчики;
- фронтальные погрузчики;
- ковшовые погрузчики³.

² Источник: <https://news.ati.su/news/2019/09/18/v-modernizaciyu-logisticheskogo-centra-kaliningrad-investirovan-milliard-rublej-200200/>

³ Источник: презентация ОАО «РЖД» «О ТЛЦ «Калининград». Транспортно-логистические продукты Калининградской железной дороги».

Инфраструктура ТЛЦ «Калининград» позволяет перерабатывать до 450 тыс. ДФЭ в год. Результатом технической модернизации ТЛЦ стало увеличение с начала 2019 г. транзитного контейнерного грузопотока более чем в два раза. Ожидается, что по итогам второго этапа реализации инвестиционного проекта площадки для хранения грузов смогут вместить одновременно уже 14 тыс. контейнеров, а технические средства ТЛЦ будут способны перерабатывать 750 тыс. контейнеров в год⁴.

На территории ТЛЦ также возможно проведение таможенных экспортно-импортных, фитосанитарных и ветеринарных процедур. Кроме того, железнодорожная станция Дзержинская-Новая включена в «Соглашение о грузовом международном сообщении» как станция перегруза грузов из вагонов одной ширины колеи в вагоны другой ширины колеи⁵.

На территории ТЛЦ осуществляется перегруз с колеи шириной 1520 мм на колею шириной 1435 мм вагонов, контейнеров, тяжеловесных и навалочных грузов. В этом заключается значимость ТЛЦ «Калининград» для развития транспортной инфраструктуры: до образования ТЛЦ перевалка грузов с колеи одной ширины на колею другой ширины осуществлялась в соседних странах (Польше и Белоруссии). Калининградский железнодорожный терминал первым в истории России начал осуществлять перегрузку вагонов с российской колеи на европейскую⁶. Терминал на станции Дзержинская-Новая первым в истории России начал отправку угля на экспорт в Европу по железнодорожной колее шириной 1435 мм⁷. Перенос точки перевалки грузов из Польши и Белоруссии в Калининградскую область позитивно сказался на экономике региона: вырос объём налоговых отчислений (за счёт ОАО «РЖД») и сократились затраты грузоотправителей (перевалка грузов в сопредельных странах стоила дороже).

Важной характеристикой ТЛЦ «Калининград» также является возможность осуществления контрейлерных перевозок. В этой части ЦФТО ОАО «РЖД» проводится работа по следующим направлениям:

- создание необходимой терминально-складской инфраструктуры (вертикальный способ погрузки/выгрузки контрейлеров с использованием ричстакеров или козловых кранов, оборудованных специализированным грузозахватом типа *riggy back*; вариант погрузки автопоездов «накатом» может быть использован на станции Черняховск, где имеется соответствующая эстакада);

⁴ Источник: <https://news.ati.su/news/2019/09/18/v-modernizaciyu-logisticheskogo-centra-kaliningrad-investirovan-milliard-rublej-200200/>

⁵ Источник: <http://www.esm-invest.com/en/node/142>

⁶ Источник: <https://vesti-kaliningrad.ru/v-kaliningrade-otkrylsya-transportno-logisticheskij-centr/>

⁷ Источник: <https://www.gudok.ru/sujet/maks/news.php?ID=1374213>

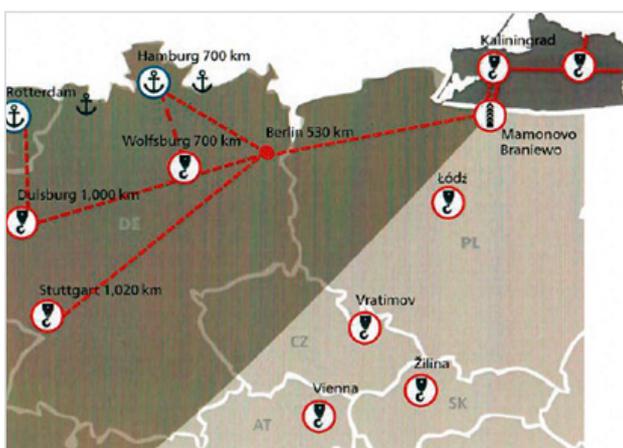
- формирование необходимого подвижного состава;
- создание необходимой нормативно-правовой базы (упрощённый порядок прохождения государственной границы, утверждение «контрейлерного габарита», порядок проверки готовности маршрутов к пропуску контрейлерных составов);
- создание гибких тарифных условий⁸.

В 2019 г. на площадке ТЛЦ был поставлен козловой кран с мультимодальным спредером для переработки контрейлерных грузов.

ТЛЦ «Калининград» обслуживается российско-польским пунктом пропуска Мамоново — Бранево. Транзитные потоки через этот пункт пропуска ориентированы на Центральную и Северную Европу. Через пункт пропуска Мамоново — Бранево ежедневно проходит шесть пар поездов по колее шириной 1520 мм и две пары поездов по колее 1435 мм⁹.

Рисунок 2.

ТЛЦ «КАЛИНИНГРАД»



Источник: «Транзитный потенциал Калининградской железной дороги» (презентация сервисов Калининградской железной дороги)

ТЛЦ «Черняховск»

Развитие ТЛЦ «Черняховск» осуществляется на базе железнодорожной станции Черняховск Калининградской железной дороги. Участники рынка выражают высокую заинтересованность в развитии ТЛЦ; так, ПАО «ТрансКонтейнер»

⁸ Источник: <http://seanews.ru/2017/10/02/investicii-idut-tuda-gde-komfortno/>

⁹ Источник: <http://www.esm-invest.com/en/node/142>

в июне 2019 г. на полях Петербургского международного экономического форума подписало с Правительством Калининградской области соглашение о сотрудничестве в рамках реализации проекта по строительству и развитию ТЛЦ «Черняховск»¹⁰.

На территории ТЛЦ осуществляется переработка контейнеров, инертных и тарно-штучных грузов, а также предоставляется возможность хранения на открытых площадках рефрижераторных контейнеров и грузов объёмом 800 ДФЭ, 15 тыс. тонн навалочных грузов и 4,5 тыс. автомобилей¹¹. ТЛЦ располагает следующими техническими средствами для переработки грузов:

- козловой кран;
- два грейферных погрузчика;
- вилочные погрузчики;
- фронтальные погрузчики;
- ковшовые погрузчики¹².

Техническое оснащение ТЛЦ «Черняховск» позволяет перерабатывать 300 тыс. ДФЭ, 4 млн тонн навалочных грузов и 200 тыс. автомобилей в год¹³. При этом перерабатывающую мощность терминала предполагается довести до 500 тыс. ДФЭ¹⁴.

На территории ТЛЦ также возможно проведение таможенных экспортно-импортных, фитосанитарных и ветеринарных процедур. Кроме того, железнодорожная станция Черняховск включена в «Соглашение о грузовом международном сообщении» как станция перегруза грузов из вагонов одной ширины колеи в вагоны другой ширины колеи¹⁵.

ТЛЦ «Черняховск» обслуживается российско-польским пунктом пропуска Железнодорожный — Скандава. Транзитные потоки через этот пункт пропуска ориентированы на юго-восточную часть Европы. Через пункт пропуска Железнодорожный — Скандава ежедневно проходит три пары поездов по колее шириной 1520 мм и пять пар поездов по колее 1435 мм¹⁶.

¹⁰ Источник: <https://1prime.ru/transport/20190606/830049554.html>

¹¹ Источник: <https://kaliningradnews.ru/ehkonomika/18122410/>

¹² Источник: презентация ОАО «РЖД» «О ТЛЦ «Калининград». Транспортно-логистические продукты Калининградской железной дороги».

¹³ Источник: <https://kaliningradnews.ru/ehkonomika/18122410/>

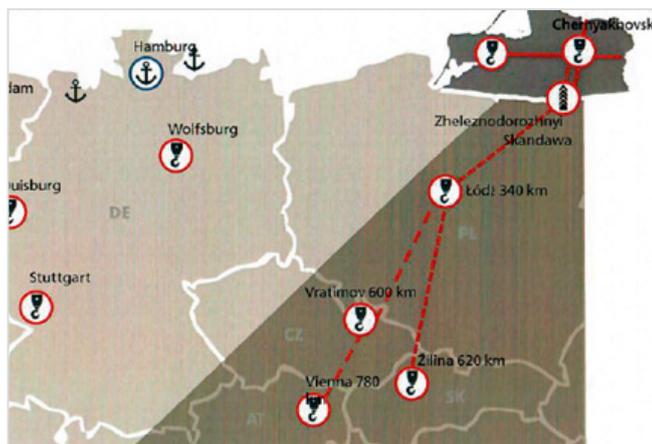
¹⁴ Источник: <https://1prime.ru/transport/20190606/830049554.html>

¹⁵ Источник: <http://www.esm-invest.com/en/node/142>

¹⁶ Источник: <http://www.esm-invest.com/en/node/142>

Рисунок 3.

ТЛЦ «ЧЕРНЯХОВСК»



Источник: «Транзитный потенциал Калининградской железной дороги» (презентация сервисов Калининградской железной дороги)

Портовая инфраструктура

Важной частью транспортно-логистической инфраструктуры Калининградской области является незамерзающий порт Калининград на юго-восточном побережье Балтийского моря. Порт имеет выгодное географическое расположение: расстояние до крупнейших европейских портов (Гданьск, Гамбург, Антверпен, Стокгольм) составляет 80–900 морских миль, время в пути составляет от десяти часов до двух суток¹⁷. Кроме того, порт находится на пересечении ответвлений трансъевропейских транспортных коридоров № 1А «Рига — Калининград — Гданьск» и № 9Д «Киев — Минск — Вильнюс — Калининград».

Порт Калининград предоставляет широкий спектр портовых услуг, основными из которых являются:

- погрузочно-разгрузочная деятельность;
- хранение грузов;
- складские операции;
- швартовые операции;
- сдача в аренду офисных и складских помещений, объектов инфраструктуры и др.

Погрузочно-разгрузочная деятельность в порту обеспечивается широким спектром перегрузочной техники грузоподъемностью от 1,5 до 50 тонн:

- порталными кранами;

¹⁷ Источник: «Транзитный потенциал Калининградской железной дороги» (презентация сервисов Калининградской железной дороги).

- гидравлическими самоходными кранами-манипуляторами с грейферами для леса, сыпучих грузов, металлолома;
- вилочными автопогрузчиками;
- контейнерными погрузчиками;
- портовыми тягачами;
- ковшовыми погрузчиками;
- электропогрузчиками.

Хранение грузов в порту Калининград осуществляется на открытых складских площадках (общая площадь — 238 км²), в крытых складских помещениях (общая площадь — 45 км²), складах-холодильниках (общая площадь — 6 км²). Порт располагает также терминалом по перевалке нефтепродуктов, способным принимать танкеры длиной до 163 м).

Инфраструктура порта Калининград позволяет перегружать любые виды грузов, основными из которых являются чёрные и цветные металлы, автотехника и грузы на ролл-трейлерах, рефрижераторные грузы (мясо, рыба), контейнеры (в т. ч. рефрижераторные), генеральные, лесные, наливные, зерновые и навалочные грузы¹⁸.

Перерабатывающая способность порта Калининград составляет 450 тыс. ДФЭ, 40 млн тонн генеральных и нефтяных грузов в год¹⁹. За период с января по август 2019 г. контейнерный грузооборот порта составил 32 тыс. ДФЭ гружёных и 20 тыс. ДФЭ порожних контейнеров. При этом порожние контейнеры в указанный период направлялись только на экспорт, а гружёные контейнеры в основном (99,5%) принимались в рамках импорта и в меньшей степени (0,5%) направлялись на экспорт²⁰.

Из порта Калининград осуществляются перевозки в страны Европы, Азии, Америки и Африки по таким линиям, как, например, MAERSK, MSC, MANNLINES. Портовая инфраструктура Калининграда готова к организации интермодальных перевозок по коридору Восток — Запад и в направлении стран Скандинавии²¹.

¹⁸ Источник: <http://www.kscport.ru>

¹⁹ Источник: «Транзитный потенциал Калининградской железной дороги» (презентация сервисов Калининградской железной дороги).

²⁰ Источник: рассчитано ITI по данным ОАО «Калининградский морской торговый порт» (<http://www.kscport.ru>).

²¹ Источник: «Транзитный потенциал Калининградской железной дороги» (презентация сервисов Калининградской железной дороги).

Рисунок 4.

ПОРТ КАЛИНИНГРАД

Источник: ОАО «Калининградский морской торговый порт»

Аэропорт

На территории Калининградской области расположен современный аэропорт Храброво с пятой свободой воздушного пространства (право на полёт между двумя иностранными государствами в ходе перелёта, начинающегося или заканчивающегося в своей стране), способный принимать все типы воздушных судов и имеющий широкую географию маршрутов с российскими регионами и европейскими странами²².

Инвестиции и планы дальнейшего развития

Администрация Калининградской области продолжает развивать транспортно-логистическую инфраструктуру региона, создавая новые терминальные объекты и линейную инфраструктуру в различных видах транспорта: железнодорожном, морском, автомобильном.

²²Источник: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/sukhoy-i-glubokovodnyy-porty-zastavyat-po-novomu-schitatsya-s-transportnoy-infrastrukuroy-kaliningr/>

«Сухой порт»

Власти Калининградской области совместно с частными инвесторами, Калининградской железной дорогой и при поддержке ВЭБ реализуют проект «сухого порта» в городе Черняховске на территории индустриального парка. Суть этого проекта заключается в создании крупного транспортно-логистического центра (порядка 300 га), который стал бы частью Нового шёлкового пути, обеспечил распределение и перевалку грузов, следующих между Китаем и Европейским союзом (ЕС). Планируемая пропускная способность «сухого порта» — 200 тыс. ДФЭ в год; техническое оснащение «сухого порта» включает в себя:

- контейнерную площадку на 18 тыс. контейнеров, контейнерный терминал;
- склад временного хранения колеи шириной 1520 мм площадью 5 км² с четырьмя камерами климат-контроля площадью 700 м²;
- терминал для крупногабаритных грузов;
- терминал для взрывчатых и опасных грузов;
- площадку для грузов с температурными требованиями со 180 точками подачи электропитания;
- линию санитарно-ветеринарного контроля;
- подъездные железнодорожные пути (ширина колеи 1520 мм и 1435 мм)²³.

Общий объём инвестиций составляет около 15,7 млрд рублей, запуск проекта намечен на 2021 г.²⁴

Морские порты и пути сообщения

Для развития морского транспорта планируется строительство следующих объектов:

1 Глубоководный порт вблизи посёлка Янтарный

Реализация проекта запланирована в рамках поручения Президента Российской Федерации по обеспечению перевалки грузов в портах России, а не в сопредельных государствах. В состав порта планируется включить контейнерный терминал, терминалы для наливных, накатных и генеральных грузов²⁵.

²³ Источник: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/sukhoy-i-glubokovodnyy-porty-zastavyat-po-novomu-schitatsya-s-transportnoy-infrastrukuroy-kaliningr/>

²⁴ Источник: <https://tass.ru/ekonomika/5987548>

²⁵ Источник: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/sukhoy-i-glubokovodnyy-porty-zastavyat-po-novomu-schitatsya-s-transportnoy-infrastrukuroy-kaliningr/>

2 Грузо-пассажирский порт в городе Пионерском

Общая площадь грузовых площадок порта составит 75,5 км². Завершение строительства было запланировано на осень 2019 г., но вследствие неблагоприятных погодных явлений в январе 2019 г. задерживается на 9 месяцев²⁶.

3 Два новых железнодорожных паромов между Усть-Лугой и Балтийском

В 2020–2021 гг. планируется завершение двух новых железнодорожных паромов — судов около 200 метров в длину и не более 27,4 метра в ширину. Эти суда будут вмещать не менее 80 железнодорожных цистерн, 54 полувагонов и 36 грузовых вагонов, а также 56 автомобилей с прицепами (без железнодорожных составов)²⁷.

Развитие автомобильных дорог в регионе

1 Строительство Северного обхода

Северный обход — это северная часть Окружной дороги Калининграда. Завершение первого этапа работ по проекту ожидается уже в 2019 г.²⁸

2 Строительство моста через Калининградский залив

Мост соединит посёлки Космодемьянского и Шоссейный. Протяжённость дорожной инфраструктуры (мост через реку Преголя, путепроводы и развязки) составит около 8 км. На проектирование и строительство отводятся 5 лет²⁹.

3 Строительство Приморского кольцевого маршрута (до города Балтийска)³⁰.

Вывод

Калининградская область обладает развитой транспортно-логистической сетью, объединяющей все виды транспорта. Это важный фактор, формирующий логистический потенциал региона в контексте развития нового трансевразийского сухопутного транзита и мультимодальных перевозок. Региональными властями проводится работа по развитию имеющейся инфраструктуры и созданию новой, что свидетельствует о высокой заинтересованности региона в реализации своего транспортно-логистического потенциала.

²⁶ Источник: <https://tass.ru/ekonomika/6798494>

²⁷ Источник: <https://kgd.ru/news/society/item/80928-parom-dlya-linii-baltiysk--ust-luga-dolzhny-sdat-v-jekspluataciju-k-2021-godu>

²⁸ Источник: <https://regnum.ru/news/2701052.html>

²⁹ Источник: https://kfg.aif.ru/society/details/podpisano_soglashenie_o_stroitelstve_mosta_cherez_kaliningradskiy_zaliv

³⁰ Источник: <https://kgd.ru/news/transport/item/81377-vlasti-obyavili-torgi-na-proektirovanie-dvuh-ocheredej-primorskogo-kolca>

**РОЛЬ
КАЛИНИНГРАДСКОГО
ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКОГО УЗЛА
В РАЗВИТИИ
КОНТЕЙНЕРНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ
ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ
ЕВРОПОЙ И КИТАЕМ**

— Роль Калининградского транспортно-логистического узла в развитии контейнерных железнодорожных и мультимодальных перевозок между Европой и Китаем

Особенностью транспортно-логистического комплекса Калининградской области является не только развитость инфраструктуры всех видов транспорта, но и связанность этой инфраструктуры. Это в высокой степени способствует эффективному встраиванию Калининградской области в систему сухопутных и мультимодальных транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию, в первую очередь — в быстрорастущем секторе контейнерных перевозок.

— Потенциал Калининградской области в развитии контейнерных железнодорожных перевозок по коридору Европа — Китай

Контейнерные железнодорожные перевозки в сообщении ЕС — Китай транзитом через территорию Калининградской области начались сравнительно недавно: в сентябре 2017 г. компания АО «Объединённая транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) осуществила пилотную отправку контейнерного поезда из Калининграда в Китай через станцию Достык (Казахстан)³¹.

³¹ Источник: <https://www.utlc.com/news/otlk-era-delaet-stavku-na-multimodalnye-perevozki/>

Встраиванию Калининградской железнодорожной инфраструктуры в систему транспортного коридора Запад — Восток способствовали две ключевые особенности железнодорожной инфраструктуры региона: сокращение сроков доставки товаров (по сравнению с морской перевозкой) и наличие железнодорожной колеи двух видов (шириной 1435 мм и 1520 мм) с возможностью быстрого перегруза составов без перестановки колёсных пар.

Прежде всего необходимо отметить, что для современной логистики характерна тенденция к ускорению железнодорожных перевозок и замедлению морских перевозок. К примеру, если в 2007 г. срок транспортировки грузов из стран Прибалтики в Китай по железной дороге достигал 36-37 дней, то к 2017 г. он сократился до 14 дней. В то же время сроки транспортировки товаров морским транспортом за последние 11 лет увеличились в среднем на 10 суток³². Скорость — главное преимущество железнодорожного транспорта в борьбе с морским за грузопоток.

В настоящее время доставка грузов по железной дороге от Калининграда до крупных городов в Китае занимает в среднем всего 12 суток, в то время как морскому транспорту для преодоления аналогичного маршрута требуется до 60 суток. Но указанный срок не является предельным: участники рынка проводят активную работу в направлении дальнейшего сокращения сроков доставки грузов и, как следствие, дальнейшего повышения привлекательности железнодорожного транспорта. Так, в марте 2019 г. ОТЛК ЕРА была организована перевозка по маршруту Чунцин — Калининград товаров народного потребления для одного из калининградских предприятий; время в пути составило всего 8 дней³³. Производственные предприятия Калининградской области могут встраиваться в контейнерный грузопоток по маршруту Калининград — Чунцин — Калининград и получать скидку на тариф ОАО «РЖД» до 70% в случае наличия соглашения take-or-pay. Калининградская железная дорога до конца 2019 г. планирует увеличить объём перевозок из Китая товаров для нужд предприятий Калининградской области до 100 контейнеров в месяц³⁴.

Помимо высокой скорости, использование железнодорожного транспорта в трансевразийских перевозках гарантирует меньшее влияние неблагоприятных погодных условий на перевозимый товар, больший уровень безопасности перевозки и снижение негативного влияния на окружающую среду. При этом, с учётом существующих программ субсидирования, ставка тарифа за FEU при контейнерной железнодорожной перевозке сопоставима со ставкой тарифа при морской контейнерной перевозке.

³² Источник: <https://baltnews.lt/authors/20180913/1018360049.html>

³³ Источник: <http://seanews.ru/2019/03/22/ru-iz-kitaja-v-kaliningrad-za-8-sutok/>

³⁴ Источник: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/sukhoy-i-glubokovodnyy-porty-zastavyat-po-novomu-schitatsya-s-transportnoy-infrastrukuroy-kaliningr/>

Рисунок 5.

ПРЕИМУЩЕСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПЕРЕД МОРСКИМ (НА ПРИМЕРЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО МАРШРУТУ ЧЭНДУ — ДУЙСБУРГ)

	Маршрут	Типы грузов	Ставка, USD/FEU	Время, сут.	Конкурентные преимущества
	Чэнду-Шанхай-Дуйсбург Из сухого порта в сухой порт	<ul style="list-style-type: none"> Автомобили Электроника Одежда 	4 450 линейное конкурентоспособнее и по сравнению с ж/д перевозками	до 60	<ul style="list-style-type: none"> Большие объемы Развитая инфраструктура
	Чэнду-Забайкальск-Малашевине-Дуйсбург Из сухого порта в сухой порт	<ul style="list-style-type: none"> Высокотехнологичная продукция Оборудование Автомобили и их комплектующие 	2 900 субс. 3 000	14-16	<ul style="list-style-type: none"> Значительно быстрее, чем перевозка морем Менее подвержен влиянию погодных условий (например, влажность на море) Безопасность - нет пиратства и меньше риск потерять груз
	Чэнду-Достык-Малашевине-Дуйсбург Из сухого порта в сухой порт		2 700 субс. 3 500	12-14	<ul style="list-style-type: none"> Экологически безопасный - выбросы CO2
	Чэнду-Наушки-Малашевине-Дуйсбург Из сухого порта в сухой порт		2 800 субс. 3 000	14-16	

Источник: ПАО «ТрансКонтейнер»

Железнодорожная инфраструктура Калининградского транспортно-логистического узла является оптимальной альтернативой не только морским перевозкам, но и контейнерным железнодорожным перевозкам через пункт пропуска Брест (Белоруссия) — Малашевиче (Польша).

Прежде всего, ТЛЦ «Калининград» и ТЛЦ «Черняховск» совместно способны перерабатывать более 800 тыс. ДФЭ в год, тогда как пропускная способность пункта пропуска Брест — Малашевиче составляет 500 тыс. ДФЭ в год³⁵. Инфраструктура этого пункта загружена, а пункты пропуска и ТЛЦ Калининградской области располагают свободными мощностями и успешно реализуют планы дальнейшего развития. Кроме того, срок пересечения Калининградской области по железной дороге составляет немногим более 12 часов, на пересечение российско-польской и российско-литовской границы поезду требуется примерно два с половиной часа (для сравнения: три года назад прохождение границы грузовыми поездами занимало до 15 часов)³⁶, в то время как на пункте пропуска Брест — Малашевиче возможны длительные простои в связи с высоким уровнем загруженности инфраструктуры. Так, в 2017 г. имел место случай простоя грузового поезда на границе в течение семи суток. Через Брест проходит минимум восемь поездов в сутки, и каждый новый поезд увеличивает риск простоя³⁷. Для нивелирования этого риска на белорусско-польской границе открыты новые пункты пропуска (Брузги — Кузница Белостоцкая и Свислочь — Семянувка), осуществляющие также переработку грузов, но их пропускной способности недостаточно для расшивки «узкого места» на белорусско-польской границе: так, по состоянию на 2018 г. через станцию Брузги проходило всего два контейнерных поезда в неделю³⁸.

³⁵ Источник: <https://baltnews.lt/authors/20180913/1018360049.html>

³⁶ Источник: <https://tg.ru/2018/09/30/reg-szfo/kontejnerye-poezda-v-evropu-pomeniali-marshrut-s-brestra-na-kaliningrad.html>

³⁷ Источник: <https://baltnews.lt/authors/20180913/1018360049.html>

³⁸ Источник: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/belorusko-polskie-zheleznodorozhnye-pogranperekhody-zagruzheny-napolovinu/>

Совершенствование технологии и сокращение временных затрат характерно для развития всех аспектов функционирования Калининградского транспортно-логистического узла. В частности, в 2019 г. в ТЛЦ «Калининград» был установлен второй козловой кран, и если ранее для перегруза контейнерного поезда с колеи шириной 1520 мм на колею 1435 мм (и в обратном направлении) требовалось 4–4,5 часа, то теперь выполнение аналогичных процедур займёт в два раза меньше времени³⁹.

Преимущество Калининградского транспортно-логистического узла перед пунктом пропуска Брест (Белоруссия) — Малашевиче (Польша) заключается также в более коротком «транспортном плече», что позволяет грузоотправителям экономить до 30% затрат⁴⁰. Кроме того, с 2005 г. в отношении железнодорожного транзита в Калининград действуют программы субсидирования: только в 2016–2017 гг. на эти цели из государственного бюджета было выделено около 1 млрд рублей⁴¹. Важно также, что страны Прибалтики в настоящее время проводят благоприятную для железнодорожного транзита тарифную политику: к настоящему моменту ОАО «РЖД» удалось согласовать с прибалтийскими государствами значительные скидки на транзит грузов по их территории⁴²; для ОТЛК ЕРА тоже установлены благоприятные ставки⁴³.

Необходимо отметить, что даже в случае обострения политической ситуации во взаимоотношениях со странами Прибалтики или в случае проведения странами Прибалтики неблагоприятной тарифной политики в секторе железнодорожного транзита Калининградская область не будет отрезана от транспортных магистралей России: для этого строятся и вскоре будут введены в эксплуатацию два железнодорожных парома между портами Балтийск в Калининградской области и Усть-Луга в Ленинградской области. Ожидается, что использование железнодорожных паромов значительно удешевит доставку грузов⁴⁴.

Высокая эффективность развития Калининградского транспортно-логистического узла и значимость его потенциала иллюстрируются позитивной динамикой контейнерных железнодорожных перевозок по территории Калининградской области. Так, по итогам 2018 г. в целом по всем направлениям объём контейнерных транзитных железнодорожных перевозок через Калининград составил 150 тыс. ДФЭ, по итогам периода с января по май 2019 г. — 54,4 тыс. ДФЭ (что на 5,1% выше уровня аналогичного периода 2018 г.), а к концу 2019 г. Калининградские железные дороги при участии европейских и китайских партнёров

³⁹ Источник: <https://www.gudok.ru/freighttrans/?ID=1477592>

⁴⁰ Источник: <https://www.newkaliningrad.ru/news/briefs/economy/19635822-gruzooborot-na-kaliningradskoy-zheleznoy-doroge-pokazal-ochen-sereznyu-prirost.html>

⁴¹ Источник: <https://russian.rt.com/russia/article/425934-kaliningrad-pribaltika-tranzit>

⁴² Источник: <https://russian.rt.com/russia/article/425934-kaliningrad-pribaltika-tranzit>

⁴³ Источник: <https://www.gudok.ru/freighttrans/?ID=1461191>

⁴⁴ Источник: <https://kaskad.tv/hovosti/8138-v-kaliningrade-evakuirovali-24-shkolu>

планируют достичь показателя в 220 тыс. ДФЭ⁴⁵. Реализация планируемых и уже начатых инфраструктурных проектов, а также активная работа по повышению привлекательности Калининградского транспортно-логистического узла позволяет ожидать, что к 2024 г. объём транзитных контейнерных железнодорожных перевозок через Калининград достигнет 1,2 млн ДФЭ⁴⁶.

Достижение целевого показателя объёма транзитных перевозок в 1,2 млн ДФЭ возможно с учётом развития на базе Калининградского транспортно-логистического узла не только железнодорожных, но и мультимодальных перевозок с использованием железнодорожного транспорта.

— Потенциал Калининградской области в развитии мультимодальных перевозок

Высокий потенциал Калининградского транспортно-логистического узла для развития мультимодальных контейнерных перевозок в направлении Китай — Европа — Китай обусловлен наличием в регионе развитой сети инфраструктуры для всех видов транспорта и эффективно работающими механизмами связи инфраструктуры всех видов транспорта.

Калининградская железная дорога единственная среди российских железных дорог имеет прямые выходы в Центральную Европу. Калининградская железная дорога является частью ответвлений двух трансъевропейских транспортных коридоров: Рига — Калининград — Гданьск (обеспечивает выход в страны Балтии, Польшу, Германию, Финляндию) и Киев — Минск — Вильнюс — Калининград (соединяет центральные и восточные регионы России с портовыми терминалами Калининградской области). Железнодорожная инфраструктура Калининградской области связана с незамерзающими балтийскими портами, которые, в свою очередь, располагают хорошо развитой подъездной инфраструктурой, обеспечивающей своевременную транспортировку грузов любых видов. Калининградский морской порт обладает также уникальным географическим положением, которое позволяет в кратчайшие сроки доставить грузы в крупнейшие морские порты Европы: в Тилбург — за 16 часов, в Росток — за 20 часов, в Гамбург — за 35 часов⁴⁷.

⁴⁵ Источник: <https://www.gudok.ru/news/?ID=1468992>

⁴⁶ Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1475853&archive=2019.09.04>

⁴⁷ Источник: данные ОАО «Калининградский морской торговый порт».

Рисунок 6.

ПРЕИМУЩЕСТВА ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ КАЛИНИНГРАДСКОГО МОРСКОГО ПОРТА



Источник: ОАО «Калининградский морской торговый порт»

Портовая инфраструктура Калининградской области обеспечивает возможность мультимодальных перевозок по коридору Восток — Запад и в направлении стран Скандинавии. Использование мультимодального маршрута через Калининград при перевозках товаров из Европы в Азию сокращает общий срок доставки за счёт, в том числе, исключения длительных стоянок на границах. Для перевалки контейнерного поезда в порту Калининград с вагона на судно необходимо всего полтора часа⁴⁸. Гарантированная ОАО «Калининградский морской торговый порт» скорость загрузки/разгрузки — 35 контейнеров в час (в 2018 г. удалось достичь даже показателя в 40 контейнеров в час)⁴⁹.

В 2018 г. ОАО «РЖД» реализовало мультимодальный проект по организации перевозки груза в составе контейнерного поезда из порта Находка в Калининград. Поезд прошёл расстояние в 10 500 км за 11 дней, при этом срок доставки груза в контейнерах морским видом транспорта между аналогичными пунктами превышает 60 дней⁵⁰.

⁴⁸ Источник: <https://gov39.ru/news/101/140881/>

⁴⁹ Источник: данные ОАО «Калининградский морской торговый порт».

⁵⁰ Источник: <https://gov39.ru/news/101/140881/>

Рисунок 7.

ПРЕИМУЩЕСТВА МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО МАРШРУТА ПЕРЕД МОРСКИМ (НА ПРИМЕРЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО МАРШРУТУ ЧЭНДУ — ДУЙСБУРГ)

	Маршрут	Типы грузов	Время, сут.	Конкурентные преимущества
 Deep Sea	Чэнду-Шанхай-Дуйсбург <small>Из сухого порта в сухой порт</small> 	<ul style="list-style-type: none"> • Автомобили • Электроника • Одежда 	до 60	<ul style="list-style-type: none"> • Большие объемы • Развитая инфраструктура
через Владивосток Интермодал через Достык-Балтийские порты	Центр Китая-Шанхай-Владивосток-Дуйсбург <small>Из сухого порта в сухой порт</small> 	• н/п	22-26	• н/п
	Центр Китая-Достык-Санкт-Петербург-Дуйсбург <small>Из сухого порта в сухой порт</small> 	• н/п	18-22	• Быстрее, чем перевозки морем

Источник: ПАО «ТрансКонтейнер»

Высокая эффективность контейнерных мультимодальных перевозок через Калининград обусловлена также активной работой участников рынка в направлении совершенствования документооборота: к настоящему времени ОАО «Калининградский морской торговый порт» внедрило систему электронного обмена документами между экспедиторами морских перевозок, таможенными органами, портовым оператором и Калининградской железной дорогой, что позволило свести к минимуму временные затраты на оформление транспортных документов и обмен ими⁵¹.

Участники логистического рынка уже активно используют преимущества Калининградского транспортно-логистического узла в контексте развития мультимодальных контейнерных перевозок. В частности, в феврале 2018 г. в Вене (Австрия) состоялись подписания меморандумов о стратегическом сотрудничестве между ОТЛК ЕРА, Калининградской железной дорогой, ОАО «Калининградский морской торговый порт», ООО «Балтийская Стивидорная Компания» и ФГУП «Росморпорт»⁵². В частности, подписанный ОТЛК ЕРА и Калининградской железной дорогой меморандум предусматривает сотрудничество в области организации мультимодальных перевозок контейнеров в сообщении Китай — Европа с участием железнодорожных сервисов по колее шириной 1520 мм от станций Достык/Алтынколь через порт Калининград или Балтийск для дальнейшей передачи на морской транспорт и доставки до портов Северной Европы. В продолжение этого в ноябре 2018 г. из порта Калининград через Достык (Казахстан) в Чэнду (Китай) были отправлены два пилотных поезда с контейнерами, прибывшими морским путём из портов Голландии и Германии. Для железнодорожной перевозки были использованы полносоставные (объединённые) поезда (XL trains)⁵³.

⁵¹ Источник: данные ОАО «Калининградский морской торговый порт».

⁵² Источник: данные ОАО «Калининградский морской торговый порт».

⁵³ Источник: <https://www.utlc.com/news/pilotnye-poezda-cherez-porty-kaliningradskoy-oblasti/>

— Вывод

Калининградская область обладает развитой транспортно-логистической инфраструктурой, обеспечивающей региону значительный потенциал в сфере транзитных железнодорожных и мультимодальных перевозок. Потенциал обработки контейнерных грузов в Калининграде составляет 450 тыс. ДФЭ в год, а объём фактически обработанных контейнерных грузов за 2018 г. составил 150 тыс. ДФЭ.

Наличие железнодорожной колеи шириной 1520 мм и 1435 мм, непрерывное совершенствование технологий и сервисов, а также невысокая загрузка терминальных мощностей позволяют значительно сократить срок железнодорожной транспортировки товаров в направлении Европа — Азия. Связанность железнодорожной инфраструктуры с незамерзающим морским портом на Балтике, расположенным в непосредственной близости от крупнейших морских портов Северной Европы, открывает широкие возможности использования мультимодальных перевозок для транспортировки грузов в любых направлениях.

Однако потенциал Калининградского транспортно-логистического узла может быть использован не только для организации транзитных железнодорожных и мультимодальных перевозок, но и для реализации экспортного потенциала региона, а также для аккумуляции грузов со всей Европы.

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ЗАГРУЗКИ ПОЕЗДОВ,
СЛЕДУЮЩИХ
ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ:
ВОЗМОЖНОСТИ
КАЛИНИНГРАДСКОЙ
ОБЛАСТИ**

— Обеспечение загрузки поездов, следующих из Европы в Китай: возможности Калининградской области

Объём трансъевразийских контейнерных железнодорожных перевозок активно растёт в настоящее время: если в 2015 г. объём контейнерных железнодорожных перевозок между ЕС и Китаем составлял 40 тыс. ДФЭ, то к концу 2018 г. этот показатель достиг 280 тыс. ДФЭ (т. е. возрос в 7 раз). Вместе с тем, в структуре перевозок сохраняется значительный географический дисбаланс. Так, по итогам 2018 г. на контейнерный грузопоток в направлении Китай — ЕС приходилось 60% общего контейнерного грузопотока, а на грузопоток в направлении ЕС — Китай — 40%⁵⁴. Из Калининграда за семь месяцев 2019 г. было отправлено в Китай 400 порожних контейнеров⁵⁵. Кроме того, в 2018 г. 23% всех контейнеров, следовавших в направлении Китай — Европа — Китай транзитом по железным дорогам России, были порожними. Это 60 тыс. ДФЭ, около 50% из которых проследовали в направлении ЕС — Китай⁵⁶. В связи с принятием в России закона о применении нулевой ставки НДС к транзиту порожних контейнеров и вагонов перевозка их станет менее затратной, что не является стимулом к наращиванию уровня загрузки поездов, следующих из ЕС в Китай.

Вместе с тем, европейская грузовая база, в том числе формируемая в Калининградской области, обладает значительным потенциалом, который может быть использован для загрузки порожних контейнеров, отправляемых из Европы.

⁵⁴ Источник: рассчитано ИТИ по данным ПАО «ТрансКонтейнер».

⁵⁵ Источник: <https://rugarad.eu/interview/1135011/>

⁵⁶ Источник: <https://www.gudok.ru/freighttrans/?ID=1476918>

⁵⁷ Источник: <https://ria.ru/20190919/1558849366.html>

— Экспортный потенциал Калининградской области и импортный спрос Китая

Экспорт Калининградской области в Китай в настоящее время характеризуется неравномерностью товарных потоков. По словам представителей Калининградской железной дороги, в структуре экспортных отправок сложно выделить товары с относительно ровным грузопотоком⁵⁸.

Объём экспорта Калининградской области в Китай в 2018 г. составил 127,6 млн долл. США (на 2% больше, чем в 2017 г.), при этом доля Калининградской области в общем объёме экспорта России в Китай остаётся крайне низкой — на уровне 0,2%. Товарная структура экспорта региона в Китай образована крайне небольшим количеством товарных позиций — всего 32 в 2018 г., крупнейшей из которых является нерафинированное или рафинированное масло (почти 70% в 2018 г.), причём объём экспорта этого товара растёт. Значим также удельный вес минеральных веществ и рапсового масла (по 12%).

Несмотря на высокий уровень концентрации, товарная структура экспорта Калининградской области в Китай содержит в себе продукцию широкого круга отраслей промышленности: химической (дистилляты), металлургии (сплавы из меди и цинка), лесной и деревообрабатывающей (лесоматериалы, бумага), рыбной (тунец, сардины) и др. Это свидетельствует о наличии у Калининградской области потенциала к диверсификации экспорта в Китай.

Вместе с тем, китайский рынок — самый крупный потребительский рынок в мире — открывает большие возможности для калининградских экспортёров. Расширение торговых связей с Китаем может способствовать решению задачи по удвоению несырьевого экспорта, в том числе сельскохозяйственных товаров. К примеру, в настоящее время уже действует железнодорожный маршрут из Калининграда в Чунцин (отправная точка в Европе — Дуйсбург), доставка грузов по которому займёт всего 11-12 дней (для сравнения: для доставки грузов морским транспортом потребуется 55 дней)⁵⁹, а Чунцин, в свою очередь, — это 40 млн жителей, что сопоставимо с численностью населения Польши. При этом маршрут может не заканчиваться в Чунцине: возможна дальнейшая доставка грузов в другие провинции Китая. В частности, доставка контейнерного груза из Чунцина в Шанхай и Гуанчжоу занимает трое-четверо суток⁶⁰.

⁵⁸ Источник: <https://rugrad.eu/interview/1135011/>

⁵⁹ Источник: <https://rugrad.eu/projects/nosilkway/>

⁶⁰ Источник: <https://rugrad.eu/projects/nosilkway/>

Таблица 1.

ЭКСПОРТ ИЗ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В КИТАЙ

Товар	ОБЪЁМ ЭКСПОРТА ИЗ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В КИТАЙ, МЛН ДОЛЛ. США			Доля товара в общем экспорте (2018 г.), %
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	
Нерафинированное или рафинированное масло	37,5	67,5	88,4	69,3%
Минеральные вещества	—	41,0	15,8	12,4%
Рапсовое масло	—	1,7	15,4	12,0%
Семена льна	—	1,4	2,9	2,3%
Дистилляты	0,3	1,0	2,3	1,8%
Сплавы на основе меди и цинка	—	—	0,8	0,6%
Лесоматериалы из берёзы	—	0,02	0,7	0,6%
Остальные товары	13,8	2,9	1,4	1,1%

Источник: рассчитано ИТИ по данным Федеральной таможенной службы (ФТС)

Структура экспорта Калининградской области в третьи страны свидетельствует о том, что расширения торговых связей региона с Китаем можно достичь путём наращивания объёмов экспорта сельскохозяйственных товаров и вывода на китайский рынок новых видов продукции, в т. ч. высокотехнологичной, которая уже экспортируется из Калининградской области на рынки других стран.

Объём экспорта Калининградской области в другие страны кроме Китая в 2018 г. в 15 раз превышал объём экспорта региона в Китай. Основу товарной структуры экспорта Калининградской области в другие страны составляют продукция АПК и морские суда, значима также доля некоторых видов продукции химической промышленности. При этом сопоставление средних объёмов экспортного предложения Калининградской области со средним объёмом импортного спроса Китая показывает, что по отдельным товарным позициям Калининградская область способна покрыть китайский спрос полностью либо его значительную долю. Так, средний объём экспорта Калининградской областью жмыхов и твёрдых отходов из соевого масла в 8 раз превышает средний объём импорта этого товара в Китай, столярных и плотницких изделий — в 2 раза, свекловичного жома и жома сахарного тростника — на 29%; регион также способен покрыть 75% спроса Китая на виноградные выжимки.

Таблица 2.

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В ТРЕТЬИ СТРАНЫ (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ КИТАЯ) И ИМПОРТ КИТАЯ АНАЛОГИЧНЫХ ТОВАРОВ

Товар	Средний объём экспорта Калининградской обл. в третьи страны (кроме Китая), 2016–2018 гг., млн долл. США	ИМПОРТ КИТАЯ	
		Средний объём, 2016–2018 гг., млн долл. США	Основные поставщики
Жмыхи из соевого масла	167,7	21,1	Дания, США, Республика Корея
Пшеница и меслин	149,5	344,9	Австралия, Казахстан
Грузовые и грузо-пассажирские суда	85,1	597,4	Япония, Республика Корея
Полиэтилентерефталат	50,9	346,6	Республика Корея, Тайбэй, Япония
Жмыхи из семян рапса	34,2	287,0	Канада, Россия, Монголия
Лом чёрных металлов	33,4	908,9	Япония
Семена рапса	31,5	1 960,2	Канада
Ячмень	23,2	1 549,5	Австралия, Канада
Столярные и плотницкие изделия	15,8	7,9	США, Италия, Япония, Австрия
Буксиры и суда-толкачи	14,8	15,2	Япония, Норвегия
Кукуруза	14,7	672,2	Украина
Виноградные выжимки	12,8	17,0	Бразилия, Аргентина
Сушёный горох	11,6	468,8	Канада, Франция
Свекловичный жом, жом сахарного тростника	11,3	8,8	США, Украина
Реактивные двигатели, кроме турбореактивных	8,1	0,3	США, Франция
Самоходные механизмы	7,2	10,5	Германия
Остальные товары	591,3		

Источник: рассчитано ИТІ по данным ФТС и International Trade Center (ITC)

При этом товарная структура экспорта Калининградской области в другие страны кроме Китая благоприятствует использованию контейнерного железнодорожного транспорта для организации перевозок во внешней торговле. Среди экспортируемых Калининградской областью товаров, для перевозки которых может быть использован контейнерный железнодорожный транспорт, — продукция широкого круга отраслей: от пищевой и лёгкой промышленности до производства бытовой техники. Примечательно, что значительная часть таких товарных позиций в настоящее время поставляется в Китай из стран, расположенных в европейской части континента, в т. ч. из тех, которые не имеют выхода к морю, а значит, для экспортных отправок, вероятнее всего, используют сухопутный транспорт. Это означает, что Калининградская область, расположенная в европейской части континента и обладающая развитой транспортно-логистической инфраструктурой, также может экспортировать эти товары в Китай.

Необходимо отметить, что стоимость перевозки одного контейнера с грузом по железной дороге из Калининграда в Китай ниже, чем перевозка его в обратном направлении: в среднем отправка товара из Калининграда в Чунцин обходится в 2,3 тыс. долл. США, в обратном направлении — 3,4 тыс. долл. США. Указанный тариф покрывает предоставление контейнера на всём участке пользования, погрузку на поезд на терминале Дзержинское, перегрузку в Достыке, выгрузку в Чунцине, оплату всех транзитных платежей и дополнительных сборов в пути следования⁶¹.

Ещё одним фактором обеспечения загрузки поездов в направлении Европа — Китай является возможность отправки из Калининграда сборных грузов (для 3-4 получателей) в одном контейнере⁶².

Развитие экспорта Калининградской области в Китай является важным также для достижения поставленной Президентом России цели по наращиванию к 2024 г. объёма несырьевого экспорта до 250 млрд долл. США и продукции агропромышленного комплекса (АПК) до 45 млрд долл. США. Это значит, что к 2024 г. годовой объём экспорта продукции АПК из Калининградской области должен составлять 2,2 млрд долл. США. Для сравнения: по итогам 2018 г. объём экспорта продукции АПК из региона составил 1,3 млрд долл. США, и 90% этого объёма формируется группой компаний «Содружество-Соя», специализирующейся на производстве растительных масел. Крупнейшей статьёй экспорта компании в Китай также являются растительные масла, причём поставки соевого и рапсового масел в Китай к настоящему времени достигли 150 контейнеров в месяц.

⁶¹ Источник: <https://rugrad.eu/interview/1135011/>

⁶² Источник: <https://rugrad.eu/interview/1135011/>

Однако китайские потребители заинтересованы также в поставках других видов продукции, в частности бутилированной воды, алкогольной продукции, мёда, шоколада, печенья. В целом, пищевая продукция, производимая в Европе, востребована в Китае, поскольку считается более экологически чистой⁶³.

Европейская компания RTSB имеет опыт перевозки в Китай вина и мяса, а также отмечает наличие у китайских потребителей спроса на молочные продукты (в т. ч. сухое молоко, сыворотку) и детское питание⁶⁴.

Таблица 3.

ЭКСПОРТ ИЗ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ТОВАРОВ, ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КОТОРЫХ МОЖЕТ БЫТЬ ИСПОЛЬЗОВАН КОНТЕЙНЕРНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ, И ИМПОРТ В КИТАЙ АНАЛОГИЧНЫХ ТОВАРОВ

Товар	ЭКСПОРТ ОСНОВНЫХ ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ В ТРЕТЬИХ СТРАНАХ		ИМПОРТ ТОВАРОВ ИЗ ТРЕТЬИХ СТРАН В КНР
	Среднее значение, 2016–2018 гг., млн. долл. США	Среднее значение, 2016–2018 гг., млн долл. США	Основные поставщики
Жмыхи из растительных жиров или масел	205,0	308,2	Канада, Австралия, Дания , США, Республика Корея
Полиэтилентерефталат	33,9	520,0	Республика Корея, Тайбэй, Малайзия, Япония, США
Лом и изделия из чёрных металлов, прокат	35,5	650,4	Япония, Республика Корея, Германия , США
Семена рапса	31,5	1 960,2	Канада, Россия
Сушёный горох и кукуруза	26,3	1 141,0	Канада, Украина
Жиры и масла животного или растительного происхождения	18,9	3 658,9	Индонезия, Малайзия, Австралия
Столярные и плотницкие изделия	15,8	7,9	ОАЭ, Италия , Япония
Мониторы, пульта, консоли, кабели и пр.	7,6	5 058,7	Германия , Япония, США
Филе мороженой рыбы	11,2	662,8	Россия, США, Норвегия , Япония
Декоративные нетрикотажные изделия	8,3	170,9	Тайбэй, Япония, США, Республика Молдова , Турция
Угорь	3,0	0,8	Тайбэй

⁶³ Источник: <https://rugarad.eu/projects/nosilkway/>

⁶⁴ Источник: данные RTSB.

Изделия из кожи, меховое сырьё из норки	5,0	656,3	Дания , Канада, Франция , Республика Корея, Италия
Торф	5,5	43,8	Латвия , Литва
Фотовспышки	2,9	15,5	Таиланд, Швеция
Морозильники	1,7	3,5	США
Плавленые сыры и молочная сыворотка	0,3	651,1	США, Франция , Новая Зеландия, Нидерланды
Лецитины	1,7	44,6	Германия , Швеция , США, Япония
Изделия и консервы из мяса крупного рогатого скота	2,0	9,7	Монголия
Деревянная мебель	1,0	202,5	Италия , Вьетнам, Польша
Хлеб и мучные кондитерские изделия	0,7	318,4	Гонконг, Тайбэй, Малайзия
Бумага	0,9	39,0	Тайбэй, Индонезия, Япония, США
Свитеры, пуловеры, джемперы, жилеты	0,4	248,0	Вьетнам, Индонезия, Бангладеш
Коляски для людей	0,1	3,0	США, Германия , Италия , Швеция , Япония
Краски и лаки на основе сложных полиэфиров	0,2	116,8	Республика Корея, Япония, Малайзия, Германия
Подшипники	1,5	1 459,7	Япония, Таиланд, Германия , Республика Корея, Италия , Австрия

Источник: рассчитано ИПИ по данным ФТС и ИТС

— Поддержка экспортёров Калининградской области

Необходимость обеспечения загрузки контейнерных поездов, следующих из Калининграда в Китай, осознаётся не только участниками рынка, но и администрацией Калининградской области, в том числе в контексте необходимости выполнения поставленной Президентом России задачи по удвоению объёма несырьевого экспорта России. В связи с этим в Калининградской области принимается широкий спектр мер по поддержке и стимулированию экспорта.

Активную работу в данном направлении проводит региональный Центр поддержки экспорта, предлагающий потенциальным и действующим экспортёрам следующие услуги:

- содействие в подготовке и переводе презентационных материалов и сайтов на иностранные языки (бесплатно для компаний, только планирующих выходить на экспорт);
- поиск партнёра (самая востребованная услуга);
- помощь в сертификации, стандартизации и защите товарного знака;
- размещение на международных электронных торговых площадках, в частности на Alibaba (вошли уже 5 компаний);
- экспертиза сопровождения экспортного контракта международными юристами;
- организация бизнес-миссий и международных выставок;
- содействие в составлении дорожных карт.

В 2018 г. поддержку Центра получили 465 малых и средних предприятий⁶⁵.

Финансовую поддержку калининградских экспортёров осуществляет «Россельхозбанк» в лице Центра компетенций по обслуживанию внешнеэкономической деятельности. Учреждение в основном предлагает продукты в части документарного бизнеса или торгового финансирования, различные импортные аккредитивы, гарантии, постфинансирование; также предоставляется помощь по структурированию внешнеторгового контракта. «Россельхозбанк» проводит операции в 14 валютах, в т. ч. китайской. В рамках валютного контроля предприниматели могут бесплатно воспользоваться такими услугами, как экспертиза контракта, консультация по вопросам валютного контроля, контроль исполнения ожидаемых сроков и профилактика нарушений⁶⁶.

Важно также отметить, что при экспорте сельскохозяйственной продукции государством субсидируются перевозки только на железнодорожных маршрутах. В частности, при доставке продукции АПК из Калининграда в Чунцин государство компенсирует 50% затрат. При экспорте высокотехнологичных товаров субсидируется 80% стоимости перевозки. С 2019 г. агентом по предоставлению таких субсидий выступает региональное подразделение Российского экспортного центра⁶⁷.

⁶⁵ Источник: <https://rugarad.eu/interview/1135011/>

⁶⁶ Источник: <https://rugarad.eu/interview/1135011/>

⁶⁷ Источник: <https://rugarad.eu/projects/nosilkway/>

Финансовая поддержка экспортёров региона осуществляется также Центром поддержки предпринимательства Калининградской области: в 2019 г. для целей наращивания экспорта центр получил из федерального бюджета 59 млн руб., что значительно превышает объём средств, полученных для аналогичных целей в 2018 г. (10 млн руб.)⁶⁸.

Однако несмотря на меры, принимаемые администрацией Калининградской области и другими институтами для поддержки экспорта, предприятия сталкиваются с определёнными сложностями при выходе на китайский рынок. К примеру, калининградский производитель молочной продукции «Залесский фермер», уже имея официальный доступ на китайский рынок, не может поставлять туда свою продукцию в связи с требованиями китайского законодательства, в соответствии с которыми срок хранения молочных продуктов должен составлять один год, тогда как срок хранения продукции «Залесский фермер» составляет полгода⁶⁹.

Есть, вместе с тем, и позитивные примеры выхода калининградских экспортёров на китайский рынок. Среди них — калининградский производитель торфа, предназначенного для рассады и удобрений. Для осуществления экспортных поставок была создана торговая компания в Китае, которая будет получать субсидию на импорт (Китай субсидирует не только экспортные поставки, но и импортные поставки высоко востребованных на внутреннем рынке товаров)⁷⁰. Налажены также перевозки легковых автомобилей из Европы в Китай через Калининград и Достык по железной дороге⁷¹.

Однако Калининградская область, с учётом располагаемых терминальных и складских мощностей логистической инфраструктуры, может выступать не только в качестве точки зарождения грузов, следующих в Китай, но и в качестве точки аккумуляирования таких грузов со всей Европы.

— Калининградская область — перспективная точка сбора грузов из стран ЕС

Наличие в Калининградской области железнодорожной колеи шириной 1520 мм и 1435 мм создаёт возможности для доставки в регион товаров, произво-

⁶⁸ Источник: <https://rugrad.eu/projects/nosilkway/>

⁶⁹ Источник: <https://rugrad.eu/projects/nosilkway/>

⁷⁰ Источник: <https://rugrad.eu/interview/113501/> и данные RTSB.

⁷¹ Источник: https://www.gudok.ru/first_person/?ID=1465148

димых в странах Европы, по колее шириной 1435 мм с целью аккумуляции и последующей доставки их в Китай. При этом доставка товаров из европейских стран на терминальную инфраструктуру Калининградской области возможна также другими видами транспорта.

Позитивным примером в этом контексте является компания ОТЛК ЕРА, подписавшая в июне 2019 г. с логистическим терминалом Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa, расположенным в Вероне (Италия), меморандум о взаимопонимании, в соответствии с которым стороны намерены совместно развивать мультимодальные контейнерные перевозки между Китаем и Европой: грузы будут доставляться с терминала в Вероне (Италия) в порт Росток (Германия), откуда пойдут морем в Калининград и далее проследуют в Китай по колее шириной 1520 мм по маршруту, оператором которого выступает ОТЛК ЕРА⁷². Аналогичные маршруты могут быть проработаны и с другими странами Европы, которые выступают крупными отправителями грузов в Китай.

Фактором аккумуляции европейских товаров, предназначенных для экспорта в Китай, на территории Калининградской области может стать также опубликованное в июле 2019 г. разрешение транзита продовольственных товаров, производимых в ЕС, по территории России. Вследствие установления Россией эмбарго на ввоз некоторых категорий продовольственных товаров грузопоток из ЕС в Китай объёмом до 2 млрд долл. США был переориентирован на альтернативные маршруты (в обход России) или полностью прекращён⁷³. Разрешение транзитных перевозок этих товаров по территории России создаёт возможность налаживания поставок продовольственной продукции из стран Европы в Китай по единому каналу: путём аккумуляции грузов в Калининградской области железнодорожным транспортом по единой для Европы колее шириной 1435 мм или иными видами транспорта с целью последующей доставки этих грузов в Китай.

Вывод

Калининградская область имеет значительный потенциал наращивания экспорта в Китай за счёт собственной грузовой базы и путём аккумуляции грузов из европейских стран с целью последующей отправки их в Китай. Собственная грузовая база Калининградской области образована преимущественно продукцией АПК, но значим также удельный вес продукции других отраслей, в т. ч. высокотехнологичных.

⁷² Источник: <http://seanews.ru/2019/06/07/ru-otlk-era-zapustit-servis-iz-italii-v-kitaj/>

⁷³ Источник: оценка ИТИ.

Китай уже импортирует эти товары из других европейских стран, поэтому Калининградская область, соседствуя с этими странами, также может стать поставщиком востребованных в Китае товаров. Аккумулятивное в Калининградской области грузов из стран Европы возможно благодаря наличию в регионе развитой транспортно-логистической, в т. ч. складской, инфраструктуры.

Реализация логистического потенциала Калининградской области могла бы значительно способствовать достижению двух важных целей: выполнению указа Президента России об увеличении объёмов несырьевого экспорта и экспорта продукции АПК, а также наращиванию уровня загрузки поездов, следующих из Европы в Китай, и сокращению количества порожних контейнеров, следующих в этом направлении.

Региональные власти и институты развития экспорта предлагают широкий спектр услуг по поддержке предприятий, планирующих вывод своей продукции на китайский рынок.

ВЫВОДЫ

— Выводы

В картине современных контейнерных грузопотоков по железной дороге между Европой и Китаем, несмотря на динамичный рост их объёмов, наблюдается два серьёзных дисбаланса.

Первый из них заключается в неравномерности распределения нагрузки между пропускными пунктами в Европе при входе на колею шириной 1435 мм: 90% всех контейнерных железнодорожных перевозок между Китаем и ЕС осуществляется через Брест, что влечёт за собой простои составов на границе, отсутствие возможности обеспечить необходимый уровень контроля. Существует объективная необходимость распределения входящего в Европу контейнерного грузопотока между несколькими пунктами, и Калининградская область в полной мере может стать таким пунктом. Действующие мощности ТЛЦ «Калининград» позволяют обрабатывать грузопоток объёмом 450 тыс. ДФЭ в год (совокупно с ТЛЦ «Черняховск» — 750 тыс. ДФЭ), а объём фактически обработанных контейнерных грузов в Калининграде за 2018 г. составил 150 тыс. ДФЭ. Обладая развитой транспортно-логистической инфраструктурой, регион предоставляет широкие возможности участникам отрасли: от перегрузки поездов с колеи одной ширины на колею другой ширины до мультимодальных сервисов.

Второй дисбаланс в отрасли связан с неравномерностью объёмов товаропотоков между Европой и Азией, со значительным перевесом в пользу европейского направления. Калининградская область также может способствовать наращиванию уровня загрузки поездов, следующих в азиатском направлении: за счёт собственной грузовой базы и выступая в качестве точки сбора грузов из европейских стран с целью последующей отправки их в Китай по железной дороге.

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index



www.index1520.com