

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭКСПОРТА ЕС В СТОРОНУ США И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКСПОРТ В КИТАЙ



Оглавление

Введение	2
Экономическое сотрудничество ЕС с США и Китаем	3
Эволюция и институциональная основа торгово-экономических связей ЕС с Китаем.....	3
Эволюция и институциональная основа торгово-экономических связей ЕС с США.....	5
Текущие показатели экспорта	7
Анализ возможностей диверсификации экспорта из Европы.....	13
Практические выводы.....	16

ВВЕДЕНИЕ

Европейский союз, Китай и США являются тремя крупнейшими участниками международной торговли — поставщиками продукции и рынками сбыта, и их торговые взаимоотношения во многом определяют конфигурацию грузопотоков в международной транспортной системе. Интенсивность торгового обмена между этими тремя экономическими полюсами определяется множеством факторов — от рыночных до инфраструктурных, таких как транспортно-логистический потенциал и пропускная способность существующих маршрутов.

Данные связи основаны на оптимальном соотношении географических, политических и экономических факторов. Кроме того, определяющим является и долгое институциональное взаимодействие, подкреплённое широкой базой двусторонних международных соглашений. Характерно, что две формы взаимодействия, а именно Всеобъемлющее соглашение об инвестициях (между ЕС и Китаем) и Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнёрство (между ЕС и США), достигали финальных стадий проработки, однако на последнем этапе так и не вступили в силу.

На данный момент можно говорить о значительной интенсивности торгово-экономических связей Европы в западном и восточном направлениях. За 2021 год совокупный экспорт стран ЕС в США составил почти 400 млрд евро, тогда как в Китай — 223,4 млрд евро. В физическом выражении эти объёмы составляют 73,8 и 51,6 млн тонн соответственно.

Существует определённая специфика торговли по обоим направлениям. Экспорт ЕС в США и Китай имеет различную структуру. Так, флагманами торговли с США являются топливно-энергетический комплекс (35% от объёма) и сельское хозяйство (11%), а во взаимодействии с Китаем — продукция лесной промышленности (39%), сельского хозяйства и пищевой промышленности (25%). При этом в стоимостном разрезе лидирует продукция высокой степени обработки (например, фармацевтическая продукция, автотранспорт и компоненты, электроника и др.). Следует отметить и страновые различия в объёмах экспорта в американском и китайском направлениях.

Таким образом, данный обзор призван раскрыть характер европейского экспорта и ответить на вопрос о том, какое влияние растущие объёмы экспорта ЕС в США оказывают на экспорт ЕС в Китай, существует ли конкуренция между этими направлениями за европейский экспорт.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ЕС С США И КИТАЕМ

Эволюция и институциональная основа торгово-экономических связей ЕС с Китаем

Основы торговых и политических отношений между Европейским союзом и Китаем были заложены в 70–90-х годах XX века. В 1975 году между Европейским экономическим сообществом и Китайской Народной Республикой были установлены дипломатические отношения, были начаты переговоры по широкому спектру вопросов — от торговли и экономики до технологий и образования. Усилия сторон нашли практическое выражение в заключении Торгово-экономического соглашения в 1978 году и Соглашения о торговле и сотрудничестве в 1985 году. Новый качественный импульс торгово-экономическому сотрудничеству дали заключение Маастрихтского договора о создании Европейского союза (ЕС) в 1992 году и публикация Европейской комиссией двух документов: «На пути к новой стратегии в Азии» (1994 год) и «Долгосрочная политика в отношении китайско-европейских отношений» (1995 год).

Определённым прорывом в построении диалога стала публикация Еврокомиссией сообщения «Построение всестороннего диалога с Китаем» в 1998 году, за которым последовали соглашения о всеобъемлющем партнёрстве в 2001 году, а затем и о всеобъемлющем стратегическом партнёрстве в 2003 году.

2013 год ознаменовался публикацией Стратегической программы сотрудничества Китая и ЕС на период до 2020 года, что в 2014 году позволило Председателю Китайской Народной Республики Си Цзиньпину **объявить** о строительстве партнёрских отношений между Китаем и ЕС во имя мира, роста, реформ и цивилизации, признав развитие движущей силой отношений, но также указав на важность цивилизационных и глобальных горизонтов в отношениях между Китаем и ЕС. 30 декабря 2020 года в режиме видеоконференции состоялись переговоры лидеров ЕС и Китая, завершившие длительные переговоры по Всеобъемлющему соглашению об инвестициях (ВСИ, CAI), которое заменило 26 существующих двусторонних инвестиционных договоров между отдельными странами — членами ЕС и Китайской Народной Республикой.

Посредством ВСИ ЕС стремится установить новые правила в торговле и инвестициях, в частности устраняя барьеры для европейских инвестиций в Китай, обеспечить доступ к китайскому рынку и открытость субсидий и способствовать устойчивому развитию взаимодействия Европы и Поднебесной. Иными словами, гарантия защиты прав и интересов иностранных инвесторов на международном уровне, предоставляемая ВСИ, позволяет другим заинтересованным сторонам работать в новых условиях в Китае. С точки зрения ЕС, ВСИ должно было способствовать открытию достаточно закрытого китайского рынка для европейских инвестиций. Однако на данный момент данное соглашение не ратифицировано и не имплементировано.

Двусторонние прямые иностранные инвестиции (ПИИ) между Китаем и ЕС к 2020 году преодолели отметку в 270 миллиардов долларов (накопленный итог за двадцать лет), при этом европейские инвестиции в Китай преобладают над китайскими в ЕС, а крупнейшим сектором для ПИИ в обоих направлениях выступает автомобильная промышленность. Для сравнения: в сотрудничестве Китая с США аналогичный показатель составил 460 миллиардов долларов.

Среди европейских стран наибольшую вовлечённость в торговлю с Китаем показывает Германия, учитывая ведущую роль Германии в экспорте ЕС. По данным Главного таможенного управления Китайской Народной Республики, в 2021 году товарооборот между Германией и Китаем достиг 235,1 миллиарда долларов. Согласно данным Федерального статистического управления Германии (Destatis), в феврале 2022 года экспорт ФРГ в Китай вырос на 6,4% до 10,5 миллиарда долларов, а сама Поднебесная с 2015 года удерживает позицию главного немецкого внешнеторгового партнёра с 2015 года.

Китайская Народная Республика активно развивает инициативу «Один пояс — один путь», являющуюся флагманским проектом в области внешнеторговой и транспортно-логистической активности на западном направлении, в том числе в сфере железнодорожных перевозок. По данным China State Railway Group Co Ltd., количество рейсов грузовых поездов Китай — Европа выросло на 22% в годовом исчислении и достигло 15 000 в 2021 году. Они перемещаются по 73 маршрутам, соединяя Китай со 175 городами в 23 европейских странах.

Всё это позволило продемонстрировать рекордные темпы прироста торгового оборота, увеличив объём двусторонней торговли с 2,4 миллиарда долларов (1975 год) до 800 миллиардов (2021 год), а Китай стал крупнейшим торговым партнёром Евросоюза, оставив позади даже США, которые также входят в число основных торговых партнёров.

С точки зрения ЕС, основной проблемой в торговле с Китаем является дисбаланс внешней торговли. Импорт из Китая доминирует над экспортом в Китай. Данный факт представляет проблему для балансировки грузопотока, в том числе по железной дороге.

— Эволюция и институциональная основа торгово-экономических связей ЕС с США

Отношения между Евросоюзом и Соединёнными Штатами носят не менее глубокий и проработанный характер. После создания Европейского союза в начале 1990-х годов были высказаны идеи о необходимости развития трансатлантической торговли. В 1990 году была подписана Трансатлантическая декларация, декларирующая необходимость создания зоны свободной торговли. Последующие инициативы между ЕС и США были направлены на развитие диалога и создание точек соприкосновения, что нашло своё выражение в учреждении Трансатлантического бизнес-диалога (TABD) в 1998 году, создании консультативного комитета «Трансатлантическое экономическое партнёрство», преобразованного затем в 2007 году в Трансатлантический экономический совет, участниками которого являются представители ведущих компаний стран-участниц. Задачей этих форматов была выработка предложений по развитию различных форм сотрудничества и снятию барьеров в торговле.

Изначально ожидалось, что соглашение о Трансатлантическом торговом и инвестиционном партнёрстве (ТТИП) будет подписано к концу 2014 года, однако затем заключительный этап был несколько раз перенесён, и осенью 2016 года подписание ТТИП было свёрнуто. В апреле 2019 года Совет ЕС признал директивы относительно переговоров по ТТИП «устаревшими и неактуальными».

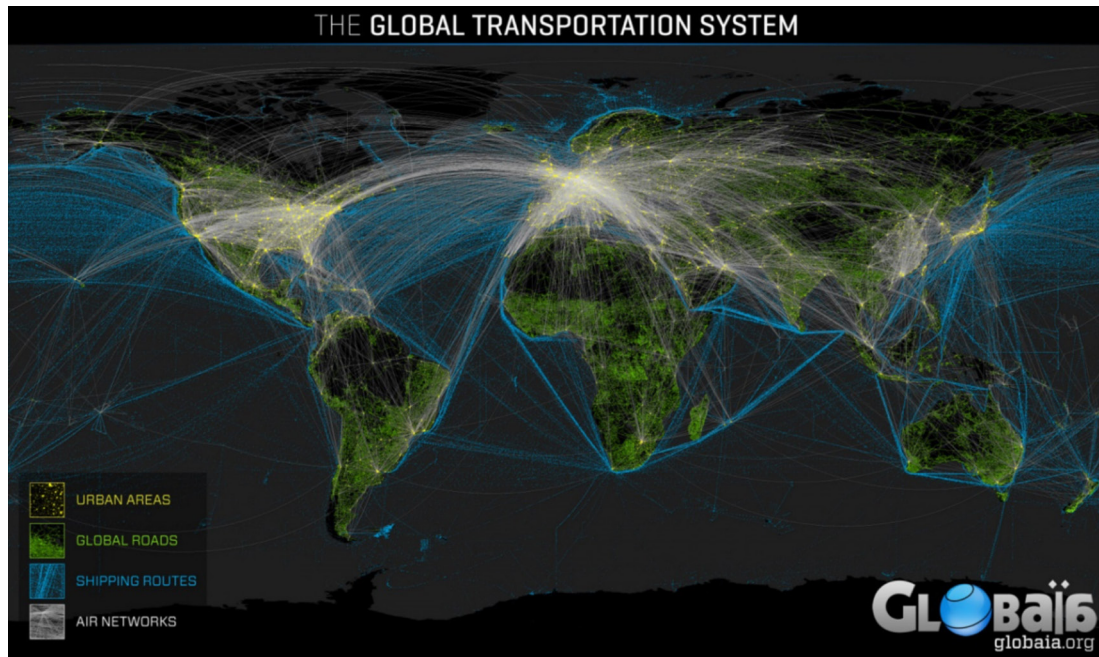
Тем не менее показатели торгового обмена между странами говорят об их ключевом влиянии на всю систему мировой торговли. На Соединённые Штаты и Европейский союз в совокупности приходится около 60% мирового ВВП, треть мировой торговли товарами и около 40% мировой торговли услугами.

Американо-китайское соперничество ещё больше осложняет отношения ЕС с обеими странами. С одной стороны, администрация президента Байдена ориентирована на замещение китайской продукции своей, с другой стороны, в силу многосоставного характера Европейского союза не наблюдается единогласной позиции всех государств-членов по форме экономического взаимодействия с Китаем. По большей части подход ЕС к Китаю обусловлен экономическими интересами ведущих стран-участниц — «локомотивов» европейской интеграции. В то же время небольшие государства могут столкнуться с противодействием Китая, что ясно показал случай Литвы, которая попала под ограничительные меры со стороны Китайской Народной Республики в ответ на открытие представительства Тайваня в Вильнюсе.

Кроме того, в вопросе балансирования между Китаем и США Евросоюз последовательно занимал позицию «стратегической автономии», что позволяло ему быть равноудалённым от обоих полюсов притяжения, диверсифицируя степень взаимодействия с каждой из сторон в зависимости от экономической выгоды в той или иной сфере. С другой стороны, равноудалённая позиция не позволяет Европейскому союзу в полной мере присоединиться к американскому противостоянию Китаю, так как это лишит ЕС ряда преимуществ от текущих отношений с Китаем. На сегодняшний день в условиях обострения международной обстановки и ухудшения экономической конъюнктуры сужается пространство для маневрирования Европейского союза, а с учётом приостановки ратификации Всеобъемлющего инвестиционного соглашения существует вероятность отхода ЕС от стратегии равноудалённости и интенсификации взаимодействия с США.

Перечисленные выше правовые и институциональные рамки, а также история и логика взаимодействия трёх государств обусловили текущее положение стран во внешней торговле и экономике друг друга. Сложившиеся отношения взаимозависимости между ЕС и Китаем, ЕС и США во многом определяют горизонт будущего сотрудничества. Очевидно, несмотря на все турбулентности, торговля ЕС с Китаем будет продолжена, в том числе вопреки политической логике сближения с США. Во всяком случае до тех пор, пока разногласия не достигли крайней точки. В этой связи возникает необходимость рассмотрения структурных особенностей и различий товаропотоков ЕС в США и Китай — для понимания того, насколько эти два экспортных потока комплементарны друг другу или взаимозаменяемы.

ТЕКУЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭКСПОРТА



Источник: [Global Infrastructure Connectivity Alliance \(GICA\)](https://www.gloaia.org/)

По данным Eurostat, за июнь дефицит внешней торговли еврозоны составил 30,8 млрд евро, экспорт сократился на 0,1% м/м и вырос на 20,1% г/г, импорт вырос на 1,3% м/м и 43,5% г/г. Из положительного сальдо внешней торговли 30 млрд евро в квартал еврозона перешла к отрицательному сальдо 90 млрд евро в квартал. В целом по ЕС дефицит внешней торговли вырос до 41,4 млрд евро в месяц 123 млрд евро за второй квартал 2022 года. Совокупный экспорт стран ЕС в США составил почти 400 млрд евро, тогда как в Китай — 223,4 млрд евро. В физическом выражении эти объёмы составляют 73,8 и 51,6 млн тонн соответственно.

Сравнивая структуры экспорта ЕС в США и в Китай на укрупнённом (отраслевом) уровне в физическом выражении, в экспорте ЕС в США доминирует топливно-сырьевая составляющая (нефтепродукты, гипс, железная руда и др.), тогда как в Китай — продукция лесопромышленного комплекса (круглый лес, целлюлоза, пиломатериалы, бумага, картон и др.) и сельского хозяйства (зерно, мясо).

Следует отметить, что зависимость европейских стран от китайского рынка весьма различна. В целом, экспорт большинства европейских стран в Поднебесную не превышает 10% от их внеевропейского экспорта, за исключением нескольких стран, таких как Германия, Словакия, Финляндия, Дания, Ирландия, Франция. Такое распределение может быть связано с особенностями развития и функционирования экономики данных стран, ведь именно они известны своей продукцией в сфере автомобилестроения, лесной и химической промышленности.

Таблица 1.

ЭКСПОРТ ТОВАРОВ ИЗ ЕС В КИТАЙ, 2021

Страна	млн. евро	Доля экспорта в Китай от общего числа экспорта ЕС, %
Германия	104 655	16,5
Франция	24 028	10,7
Нидерланды	15 906	7,3
Италия	15 691	6,4
Ирландия	11 006	11,1
Испания	8 659	7,1
Бельгия	8 029	5,2
Швеция	6 654	9,0
Дания	5 963	11,9
Австрия	4 869	9,2
Финляндия	3 639	12,0
Польша	3 064	4,3
Чехия	2 462	6,6
Словакия	2 185	12,8
Венгрия	1 643	6,2
Болгария	1 116	9,8
Румыния	908	4,6
Греция	712	3,9
Португалия	686	3,8
Словения	448	2,9
Литва	228	1,6
Люксембург	224	8,3
Эстония	195	3,2
Латвия	162	2,5
Хорватия	89	1,5
Мальта	61	4,5
Кипр	52	2,2

Источник: Eurostat

При этом в торговле с Соединёнными Штатами наблюдается обратная ситуация: лишь у нескольких стран США занимают менее 10% объёма экспорта в качестве внеевропейского внешнеторгового партнёра. Рекорд здесь принадлежит Ирландии — половина её экспорта идёт в Соединённые Штаты. Наименьшие же результаты показали страны Восточной Европы и восточной части Средиземноморья. Здесь, напротив, детерминантой становятся географическое расположение лидирующих и замыкающих данный список стран.

Таблица 2.

ЭКСПОРТ ТОВАРОВ ИЗ ЕС В США, 2021

Страна	Млн. евро	Доля экспорта в Китай от общего числа экспорта ЕС, %	
Германия	122 724	19,4	
Ирландия	49 584	49,9	
Италия	49 440	20,1	
Франция	35 105	15,6	
Нидерланды	29 484	13,6	
Бельгия	27 677	12,1	
Испания	14 760	5,2	
Швеция	13 534	18,2	
Австрия	10 767	20,3	
Дания	9 884	19,7	
Польша	7 630	10,6	
Финляндия	4 756	15,7	
Чехия	4 453	11,9	
Португалия	3 549	19,6	
Венгрия	3 224	12,3	
Словакия	2 747	16,1	
Литва	2 161	14,8	
Эстония	1 677	27,8	
Греция	1 607	8,7	
Румыния	1 491	7,5	
Болгария	794	7,0	
Словения	776	4,9	
Хорватия	595	9,9	
Латвия	379	6,0	
Люксембург	376	13,9	
Мальта	107	7,9	
Кипр	76	3,2	

Источник: Eurostat

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ЕС, ТОНН, 2021 Г.



Источник: Eurostat

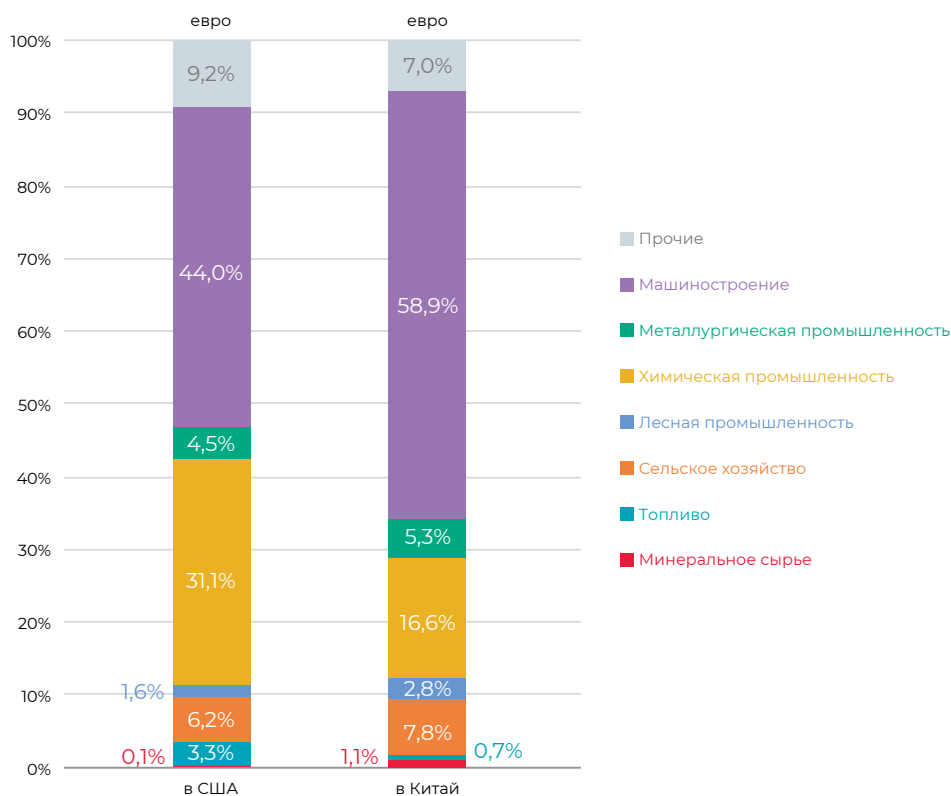
В физическом выражении структуры экспорта имеют много общего: в экспорте ЕС как в США, так и в Китай схожие доли имеют сырьевые продукты и изделия машиностроения. Основное отличие состоит в характере сырьевой продукции: если по американскому направлению наибольший вес занимает топливо, то при вывозе в Китай наибольшую долю в физическом выражении занимает продукция лесной промышленности и сельского хозяйства. Объяснений подобному положению дел может быть несколько.

Во-первых, экономика Соединённых Штатов является крупным импортёром топлива со всего мира, в том числе и от европейских нефтеперерабатывающих предприятий. С другой стороны, большая доля экспорта изделий лесной промышленности в Китай говорит о запросе экономики данной страны на использование качественной древесины и изделий из неё для нужд китайской экономики. По данным Международной организации по тропической древесине (ИТТО), в первой половине 2021 года резко вырос импорт круглого леса в Китай, а Германия заняла второе место по объёмам поставок в Китай, показав рост на 95% до 6,43 млн м³.

Во-вторых, очевидным является то, что в силу развитости европейской промышленности основные статьи дохода приходятся именно на изделия современной промышленности, физический объём которых несравненно мал относительно объёма экспортируемых ресурсов.

В-третьих, взаимодействие в сфере сельского хозяйства давно демонстрирует устойчивый рост. К примеру, по [данным](#) Danish Agriculture & Food Council (Датский совет по сельскому хозяйству и продовольствию), на конец 2021 года Европейский союз экспортировал в Китай 3 197 540 тонн свинины и продуктов из неё. Это на 45% больше, чем в предыдущем 2020 году, когда было экспортировано 2 223 770 тонн.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ЕС, ЕВРО, 2021 Г.

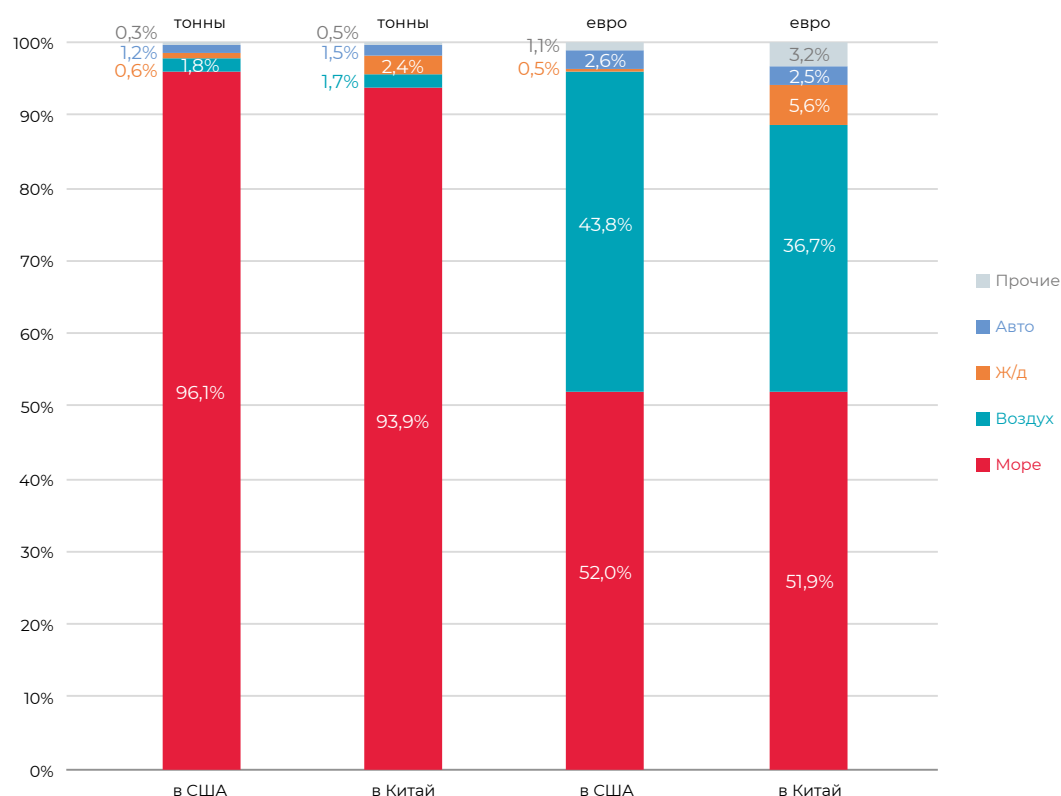


Источник: Eurostat

Значительная часть физического грузопотока ЕС в США — минеральное топливо и сырьё — в стоимостном выражении составляет не более 3% всего экспорта. Это обусловлено наличием в экспорте товаров высокого уровня передела, в первую очередь химической и машиностроительной отраслей. Европейские лекарства, медицинские изделия, автомобили, автозапчасти по своей стоимости значительно превосходят сырьё и нефтепродукты на единицу веса. Экспорт ЕС в Китай также насыщен товарами высокой степени переработки, что объясняет доминирование в структуре стоимостного экспорта продукции машиностроительной отрасли: автомобили и автозапчасти, электроника, авиатехника, различные виды оборудования.

Сложившиеся пропорции товаропотоков находят своё отражение в структурах экспорта по видам транспорта, которым товары покидают страны ЕС.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ЕС ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, 2021 Г.



Источник: Eurostat

Данные Eurostat свидетельствуют о том, что основная масса грузового потока транспортируется морем, тогда как наиболее ёмкая по стоимости и переработке — воздухом. Примечательно, что структуры экспорта ЕС в США и в Китай по видам транспорта как в физическом, так и в стоимостном выражении достаточно похожи: в физическом выражении доли морского транспорта в экспорте как в США, так и в Китай составляют порядка 95%, а в стоимостном — 52%. Доля сухопутного транспорта невелика в обоих направлениях: в стоимостном выражении на железную дорогу приходится не более 6% экспорта ЕС в Китай, а на автотранспорт — 2%, в физическом выражении показатели составляют 2% и 1% соответственно. Наличие незначительных объёмов сухопутного экспорта из ЕС в США объясняется тем, что в статистике отражается только первый в цепочке поставки вид транспорта, то есть вид, которым товар покинул территорию экспортирующей страны ЕС.

Итак, несмотря на кардинально разные географические данности, структуры экспорта в разрезе используемых видов транспорта почти не отличаются: как в направлении США, так и в направлении Китая европейский экспорт транспортируется преимущественно не по суше. Если в случае США это обусловлено естественными причинами, то в случае Китая — логистическими и инфраструктурными. Несмотря на рост железнодорожных перевозок Европа — Азия на фоне пандемии, доля сухопутного грузопотока остаётся невысокой — в пределах 3-4%. Вместе с тем, в стоимостном выражении этот объём занимает уже не менее 8% экспорта ЕС в Китай. Таким образом, полный отказ европейских поставщиков от евразийского транзита товаров в Китай будет иметь ощутимый экономический эффект (если не произойдёт своевременной переориентации грузов на иные способы транспортировки или другие рынки).

Анализ возможностей диверсификации экспорта из Европы

Для оценки возможности потенциального «переброса» европейского экспорта с рынка Китая на рынок США необходим анализ объёмов основных грузопотоков в обоих направлениях. При сопоставлении номенклатур экспорта ЕС в Китай и в США на товарном уровне была выявлена высокая степень их соответствия: из 1177 товарных позиций, экспортируемых из ЕС в Китай, 1166 поставляются также и на рынок США.

Рассмотрение структуры физического экспорта ЕС в Китай в разрезе товарных позиций и видов транспорта даёт представление о составе грузопотока и о степени его зависимости от сухопутного сообщения между Европой и Азией. Сопоставление объёмов поставок в Китай с объёмами в США показывает пересечение американского и китайского спроса на европейские товары и потенциальные объёмы поставок, которые могут быть переориентированы с китайского рынка на американский.

Таблица 3.

ОСНОВНЫЕ СТАТЬИ ГРУЗОПОТОКА ЕС В КИТАЙ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА И ЭКСПОРТ В США В ФИЗИЧЕСКОМ ВЫРАЖЕНИИ

HS	Наименование	Море	Ж/д	Авто	Авиа	Прочие	Всего в Китай, тыс. тонн	Всего в США, тыс. тонн
	Все товары	94%	2%	2%	2%	1%	51 662	73 146
4403	Круглый лес	97%	1%	0%	1%	0%	13 189	9
1003	Ячмень	100%	0%	0%	0%	0%	3 602	50
4703	Сульфатная целлюлоза	100%	0%	0%	0%	0%	2 225	387
2515	Мрамор и другие строительные известняки	100%	0%	0%	0%	0%	1 854	15
4407	Пиломатериалы	99%	0%	0%	0%	0%	1 835	2 048
1001	Пшеница	100%	0%	0%	0%	0%	1 819	8
0203	Свинина	99%	0%	0%	0%	0%	1 722	85
2710	Нефтепродукты	98%	0%	0%	1%	0%	1 078	22 364
2603	Медные руды и концентраты	100%	0%	0%	0%	0%	847	-
8703	Легковые автомобили	75%	21%	0%	0%	0%	822	1249
0206	Субпродукты домашнего скота	100%	0%	0%	0%	0%	749	6
0401	Молоко и сливки свежие	98%	1%	0%	0%	0%	743	1
8708	Автозапчасти	82%	10%	0%	6%	0%	717	692
2601	Железная руда	100%	0%	0%	0%	0%	698	918
4702	Растворимая целлюлоза	88%	11%	0%	0%	0%	666	8
3901	Полиэтилен	87%	7%	0%	0%	0%	566	128
4810	Бумага и картон мелованные	84%	16%	0%	0%	0%	509	1 261
2711	Природный газ и прочие углеводородные газы	46%	0%	0%	0%	54%	473	150
7225	Листовой прокат легированный широкий	95%	2%	0%	0%	0%	407	555
2203	Пиво	96%	1%	0%	0%	0%	340	762
2703	Торф	88%	8%	0%	0%	0%	338	40
1214	Кормовые растения	100%	0%	0%	0%	0%	325	1
3907	Полиацетали, полиэфир, поликарбонаты	75%	5%	0%	2%	0%	307	220
2306	Жмыхи маслосемян, кроме сои	100%	0%	0%	0%	0%	306	2
4410	Древесно-стружечные плиты	96%	3%	0%	0%	0%	296	281
1514	Рапсовое масло	100%	0%	0%	0%	0%	275	8
3105	Смешанные удобрения	96%	0%	0%	0%	0%	269	376
2713	Нефтяной кокс, битум и прочие остатки нефтепереработки	100%	0%	0%	0%	0%	267	521

Источник: Eurostat

Значительную часть грузопотока в Китай по физическому объёму занимает экспорт брёвен и пиломатериалов (преимущественно хвойных пород из Германии, Чехии и Финляндии). Доминирующее положение на рынке Китая (порядка 30% в импорте брёвен хвойных пород) европейские поставщики заняли начиная с 2020 года, опередив традиционных экспортёров леса — Россию и Северную Америку. На это повлияло сочетание нескольких факторов: непрекращающийся спрос на древесину в Китае, сокращение поставок из России и США и избыток древесины в Европе. Судя по складывающейся сегодня конъюнктуре, дальнейшее расширение доли ЕС на китайском рынке не предвидится: лесозаготовка в Европе достигла пикового уровня, на фоне роста внутреннего спроса избыток исчез. Эксперты также опасаются перебоя в поставках в Китай в связи с российско-украинским военным конфликтом, но так как почти весь грузопоток круглого леса из ЕС в Китай транспортируется морским путём, заметного влияния этот фактор не окажет.

В целом, годовой объём продукции, экспортируемой из ЕС в Китай по суше (железнодорожным и автомобильным транспортом), составляет порядка 2 млн тонн. Хотя все эти товары в тех или иных количествах уже поставляются из ЕС на рынок США, возможность и вероятность их «переброса» с китайского рынка на американский различаются в зависимости от категории продукции.

Из всех товарных групп, поставляемых из ЕС в Китай, наибольшую зависимость от сухопутного транзита имеют легковые автомобили (21% экспорта идёт по железной дороге), а также автокомпоненты (10% экспорта по железной дороге). Совокупный годовой объём автомобильного экспорта, поставляемого из ЕС в Китай сухопутным путём, составляет порядка 309 тыс. тонн. Автомобильная промышленность имеет первостепенное значение для экономики ЕС. США по сей день остаются рынком номер один для европейских легковых автомобилей, тогда как ЕС для США выступает вторым поставщиком, уступая Японии. Вероятность переориентации этой части автомобильного экспорта на американский рынок определяется как рыночными факторами (соотношение цена/качество, конкурентоспособность), так и в целом стремлением европейских производителей на этот рынок, их готовностью создавать или расширять производственные линии, ориентированные на американские стандарты безопасности.

Продукция целлюлозно-бумажной промышленности — другая категория экспорта, частично поставляемая сухопутным транспортом. Доля железнодорожного экспорта в поставках растворимой целлюлозы из ЕС в Китай составляет 11%, а в поставках мелованных бумаги и картона — 16%. Совокупный годовой объём целлюлозно-бумажного экспорта, поставляемого из ЕС в Китай по суше, составляет порядка 200 тыс. тонн. Перспективы переориентации европейской целлюлозы невысоки: спрос США на данную категорию продукции во многом закрывают поставщики из Бразилии и Канады. В отношении бумаги и картона ситуация обратная: так как ЕС является поставщиком номер один для США (преимущественно за счёт Финляндии, Швеции и Германии), разворот части экспорта с Востока на Запад возможен, но возникновение излишков на европейском или даже евразийском рынках в ближайшее время маловероятно. ЕС является одновременно и крупнейшим производителем, и крупнейшим потребителем бумаги и картона в мире, в частности, наиболее качественного и технологически сложного вида — мелованного. Мелованная бумага широко используется в типографии, а мелованный картон — в производстве различной упаковки. Из-за довольно ёмкого внутреннего рынка на экспорт идёт меньшая часть произведённой в ЕС продукции — порядка 22%. На фоне ухода

европейских и американских производителей бумаги из России, а также перебоев в поставках критически важного сырья для её производства, в России наблюдается её острый дефицит, который планируется погашать через [«альтернативные каналы поставок»](#).

Практические выводы

Подводя итог, можно сказать, что обнаруживаются несколько закономерностей, позволяющих нам ответить на поставленный в начале обзора вопрос о возможности переориентации европейского экспорта с китайского на американский рынок.

Во-первых, подавляющую долю европейских перевозок в американском и китайском направлениях составляют морские перевозки, при этом в последние годы происходил рост объёмов экспорта по железной дороге в Китай.

Во-вторых, различаются крупнейшие по объёму номенклатуры экспорта в этих двух направлениях: если основная категория объёма экспорта в США — это топливо (35%), то в торговле с Китаем оно занимает лишь 8%, и, напротив, лидер по торговле с Китаем — древесина, занимающая в этом направлении 39%, в американской импортной корзине значится лишь с 8% от общего объёма. Экспорт европейской древесины в Китай имеет значительный потенциал для железнодорожных маршрутов доставки: за последний год из 15,5 млн тонн европейской древесины только 185,5 тыс. тонн транспортировалось по железной дороге (1,4%).

В-третьих, среди статей экспорта, занимающих наибольший объём экспорта из Европы в Китай по железной дороге, входят автомобили и запчасти к ним, а также изделия целлюлозно-бумажной промышленности. Интересно, что, [по данным АСЕА](#), доли экспорта автомобилей из ЕС в США (18,5%), Великобританию (18,4%) и Китай (15,4%) по итогам 2021 года распределились примерно равным образом. С другой стороны, спрос на целлюлозу в Штатах удовлетворяется за счёт поставок из других стран американского континента.

Следует учитывать, что конфигурация автомобильного рынка меняется с появлением в 2010-е сегмента электромобилей. Его стремительное развитие привело к значительным результатам: в 2010 году уже [10% всех легковых автомобилей](#), проданных в мире, являются электрическими. Разработки и планы производителей в ЕС сегодня опережают конкурентов из США и Японии, что создаёт для европейских электрокаров предпосылки для дальнейшей экспансии на китайский рынок.

Таким образом, объективные данные говорят о том, что крупная перестройка европейского импорта с перенаправлением товаров с китайского на американское направление на данный момент не представляется возможной, так как данные рынки отличаются между собой как по запросам, так и по возможности их удовлетворения, в том числе в силу транспортных особенностей: долгосрочная низкоуглеродная стратегия ЕС предполагает удвоение железнодорожных перевозок, а нереализованность потенциала экспорта в Китай и необходимость балансировки торговых потоков всё ещё остаются существенными причинами для сохранения ориентации на Восток.