

## ПОТЕНЦИАЛ РАСШИРЕНИЯ ТОВАРНОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ ЕВРАЗИЙСКОГО КОРИДОРА ТОВАРАМИ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА



# Оглавление

<b>Введение</b> .....	<b>2</b>
<b>Взаимная торговля Китая и ЕС товарами агропромышленного комплекса</b> .....	<b>3</b>
Импорт КНР из ЕС.....	3
Импорт ЕС из КНР.....	8
<b>Возможности и ограничители агрологистики в Евразии</b> .....	<b>12</b>
Санкции и контрсанкции как ограничитель для евразийского маршрута.....	12
Контейнеризация и пломбирование как способ преодолеть ограничения.....	14
<b>Заключение. «Эффект перелива» для развития экспорта стран ЕАЭС</b> .....	<b>16</b>

# ВВЕДЕНИЕ

Евразийский железнодорожный транзитный маршрут показал рекордные темпы прироста объемов в 2020 году. Если в прошлом году общий объем перевезенных грузов составил 333 тыс. ДФЭ, то в 2020 году — уже 546,9 тыс. ДФЭ (прирост 64%). Драйверами развития стали, с одной стороны, постоянное совершенствование технологий перевозки на самом маршруте, а с другой — ограничения, связанные с распространением COVID-19, послужившие стимулом к переходу грузоотправителей маршрута Китай — Европа — Китай на железную дорогу.

Модальный сдвиг (modal shift), возникший в результате сбоя в работе авиатранспорта и кризиса морских грузоперевозок, резко увеличил спрос на услуги железных дорог и транспортно-логистических операторов, работающих на евразийском пространстве. Как итог, значение индекса WCI от Drewry, отображающего стоимость контейнерных перевозок морем, впервые поднялось выше Индекса ERAI — основной котировки для евразийского железнодорожного транзита. Если в апреле 2020 года WCI составлял 1 495 долл. США за FEU, то в октябре — уже 2 590 долл., почти сравнявшись с ERAI (2 676 долл.). В ноябре цена перевозки одного ДФЭ достигла отметки в 2 902 долл., впервые обогнав цену за транзит железной дорогой.

Тем не менее, сохранение обретенных железной дорогой преимуществ потребует дополнительных усилий: как расшивания «узких мест» и совершенствования инфраструктуры, так и привлечения новых товаров (грузоотправителей) на железную дорогу. В этой связи большой потенциал имеет перевозка продукции агропромышленного комплекса. Увеличение потребительского спроса в Китае, природная ограниченность пригодных к сельскому хозяйству земель и развитость агропромышленного комплекса (АПК) стран региона диктуют необходимость развития в этом направлении.

Главной проблемой для диверсификации товарной номенклатуры товарами АПК являются санкции в отношении России и контрсанкции, инициированные РФ. Подобная ситуация с Россией как одной из основных стран-транзитеров и производителей товаров АПК на евразийском пространстве привела к фактическому замораживанию данного направления работы.

Тем не менее, благодаря указу Президента России летом 2019 года по территории Российской Федерации был разрешен транзит санкционных грузов на особых условиях. Применение пломб, позволяющих защитить контейнер от вскрытия, является условием перевозки санкционной продукции из Европы в Китай. В 2020 году был совершен ряд пилотных отправок при тесном взаимодействии оператора евразийского маршрута, Российских железных дорог и государственных органов России.

Учитывая вышесказанное, цель данного исследования — проанализировать возможности и ограничители транзита товаров АПК по евразийскому маршруту в направлении Китай — Европа — Китай как с точки зрения наиболее перспективных товарных групп во взаимной торговле, так и с точки зрения текущего состояния агрологистики.

# ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ КИТАЯ И ЕС ТОВАРАМИ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

В рамках данного исследования будет рассмотрена торговля товарами агропромышленного комплекса, что соответствует кодам ТН ВЭД I (дочерние коды 01–06), II (дочерние коды 06–14), 3 (дочерний код 15) и IV (дочерние коды 16–24). Данная выборка является широкой и охватывает непосредственно товары сельского хозяйства и продукцию пищевой промышленности.

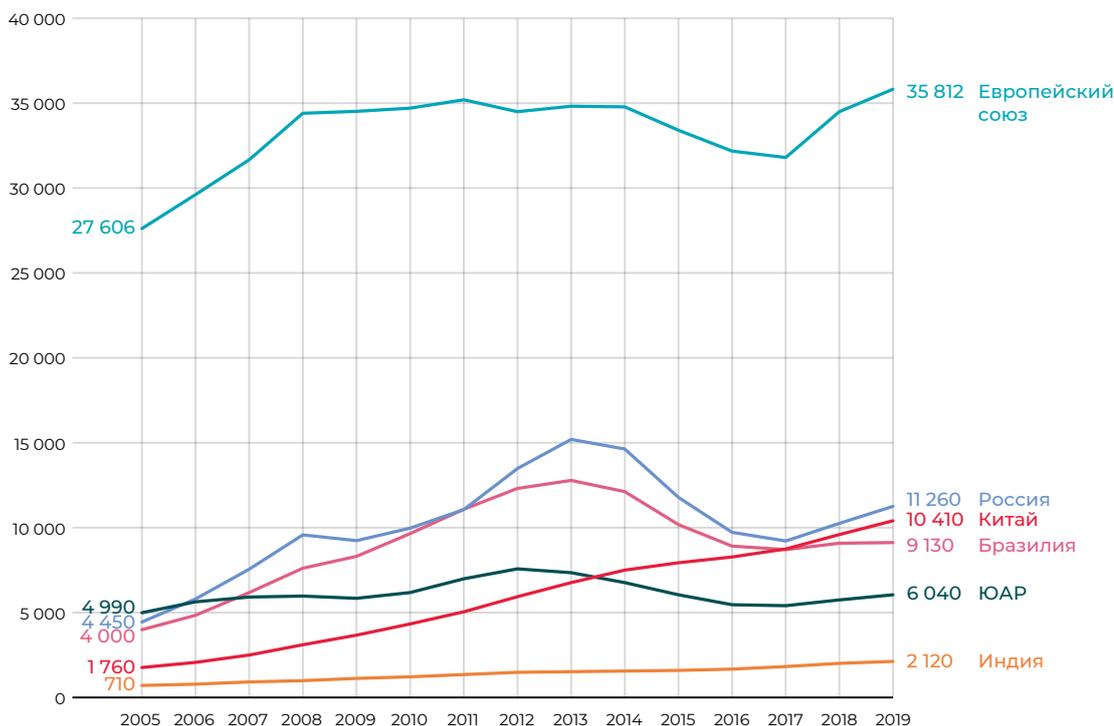
## Импорт КНР из ЕС

Китай является ведущим мировым производителем сельхозпродукции и занимает лидирующие позиции по производству большинства видов продукции растениеводства и животноводства. Вместе с этим, **Китай является одним из крупнейших мировых импортеров сельхозпродукции**. В 2019 году на его долю приходилось 8,7% мирового импорта (140,4 млрд долл. США).

При населении страны, составляющем 1,4 млрд человек, агропромышленный комплекс КНР имеет ряд особенностей. Во-первых, Китай располагает ограниченной площадью пахотных земель: для обработки пригодны лишь **10–15%** территории страны. Во-вторых, ежегодно растет благосостояние граждан КНР — численно растет средний класс страны, а вместе с ним и уровень потребления. В-третьих, вследствие огосударствленности экономики страны рынок КНР является труднодоступным для многих товаров, особенно АПК, из-за применения тарифных и нетарифных мер защиты.

**Китай демонстрирует впечатляющие темпы прироста валового национального дохода на душу населения, уже обойдя другие страны БРИКС и вплотную приблизившись к России по этому показателю.** В дальнейшем ожидается сохранение этой динамики и приближение к уровню ЕС. Все вышеперечисленное делает КНР высокоперспективным рынком для реализации продукции АПК.

## ДИНАМИКА ВАЛОВОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ДОХОДА НА ДУШУ НАСЕЛЕНИЯ (МЕТОД АТЛАСА)



По прогнозам [Euromonitor](#), в ближайшие пять лет потребление в КНР продолжит расти и к 2024 году составит порядка 1,8 трлн долл. США. Для сравнения, рынок продуктов питания в России оценивается в 219 млрд долл. Наибольший прирост потребления в КНР к 2024 году ожидается в категории круп, макаронных изделий и консервированных продуктов (+63%), орехов (+50%), молочной продукции (+49%) и фруктов (+42%). Рост популярности данных продуктов обусловлен изменением потребительских предпочтений на фоне роста потребления в целом.

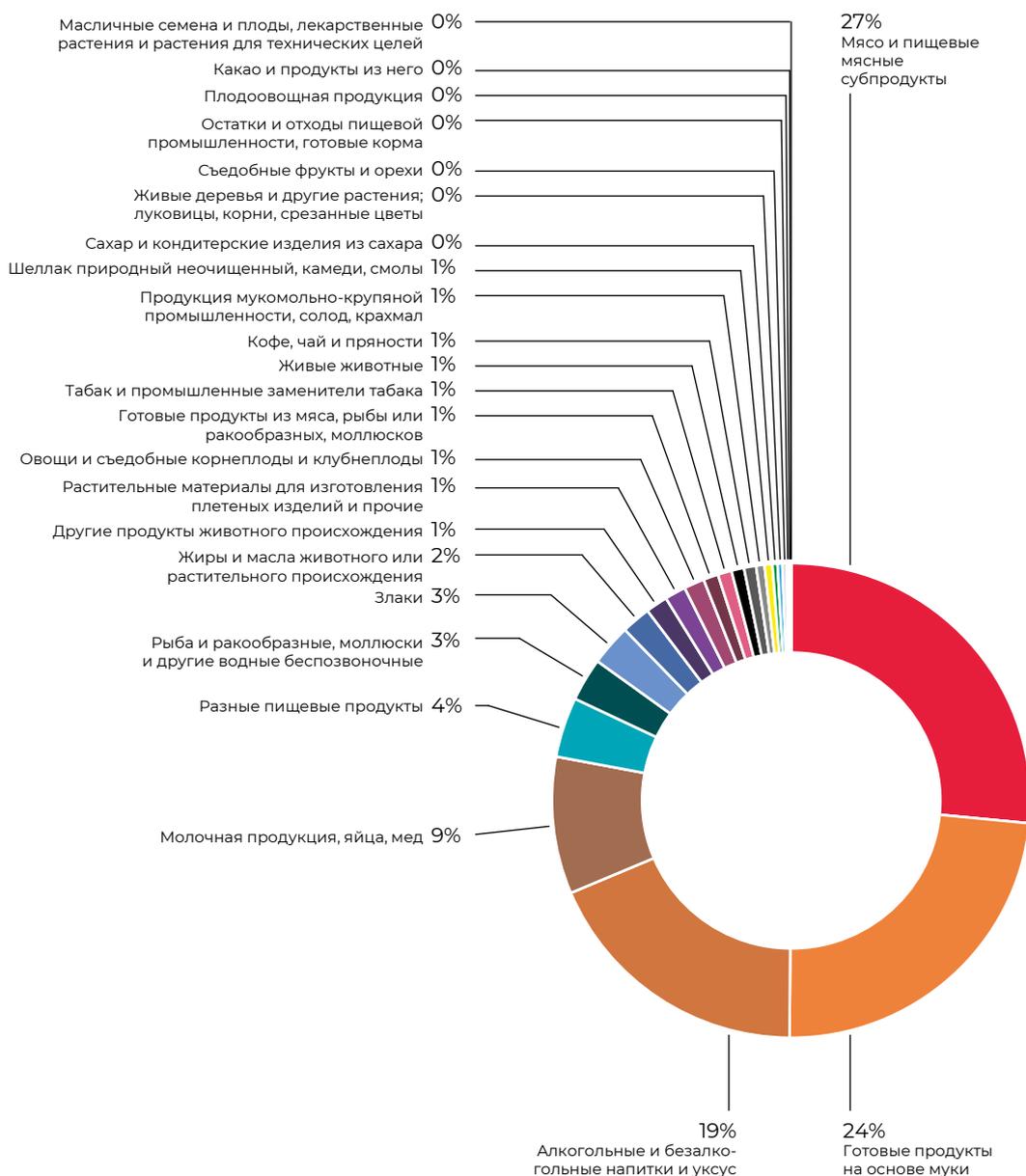
Импорт Китаем продукции АПК (согласно перечню выше) из Европейского союза (28 стран) составил в 2019 году 16,9 млрд долл., что составляет 6,1% всего импорта КНР по этим позициям. **При этом импорт КНР продукции АПК превышает экспорт, что особенно важно для устранения дисбаланса между перевозкой грузов в западном и восточном направлениях** из-за преобладания первого (в Европу).

Наиболее перспективными направлениями поставок в Китай являются группы 02 (мясо), 19 (готовые продукты на основе муки), 22 (алкогольные и безалкогольные напитки), 04 (молочная продукция), на которые приходится 78% поставок ЕС в Китай в выбранных категориях. При этом по каждому из вышеперечисленных товаров доля ЕС в импорте КНР составляет, как минимум, порядка четверти.

Кроме того, следует отметить группы 21 (разные пищевые продукты), 05 (различные продукты животного происхождения), 18 (какао и продукты из него), 06 (живые деревья и цветы) и 13 (шеллак природный неочищенный, камеди, смолы), в которых страны ЕС имеют значительную долю рынка КНР.

Каждая из групп товаров имеет различную степень тяготения к перевозкам по железной дороге. Так, живые цветы в силу скоропортящегося характера товара перевозятся преимущественно авиасообщением, насыпные грузы (например, зерно), имеющие длительный срок хранения, тяготеют к наиболее дешевому виду перевозки — морем и балкером. В целом, можно отметить, что **продукция пищевой промышленности, в отличие от необработанных сельскохозяйственных товаров, имеет больший потенциал к переходу на контейнерные перевозки железной дорогой.**

### ИМПОРТ КНР ПРОДУКЦИИ АПК ИЗ ЕС-28 В 2019 Г. (НА 2 ЗНАКАХ)



При более детальной разбивке на четырех знаках ТН ВЭД можно также выделить ряд позиций европейского экспорта в КНР для привлечения на железную дорогу. Во-первых, критерием отбора является техническая возможность перевозки в контейнерах. Большинство товаров, указанных выше, может перевозиться по железной дороге в контейнерах, за исключением скоропортящихся грузов, некоторых товарных позиций животноводства и ряда насыпных грузов. Во-вторых, выделяются наиболее значимые в стоимостном выражении отдельные позиции на четырех знаках ТН ВЭД (таблица ниже), а также позиции с высокой долей продукции ЕС на рынке КНР.

### ИМПОРТ КНР ПРОДУКЦИИ АПК ИЗ ЕС ПО ОТДЕЛЬНЫМ ПОЗИЦИЯМ В 2019 Г.

ТН ВЭД	Наименование	Импорт КНР из ЕС (\$ тыс.)	Доля ЕС в импорте КНР	Общий импорт КНР по данной позиции
1901	Экстракт солодовый; готовые пищевые продукты из муки тонкого или грубого помола, крупы, крахмала или солодового экстракта	3 789 540	65%	5 844 129
0203	Свинина свежая, охлажденная или замороженная	2 859 375	63%	4 508 557
2208	Спирт этиловый неденатурированный с концентрацией менее 80 об.%; спиртовые настойки, ликеры	1 378 869	85%	1 627 603
0206	Пищевые субпродукты крупного рогатого скота, свиней, овец, коз, лошадей, ослов, мулов или лошаков, свежие, охлажденные или замороженные	1 375 746	69%	1 999 212
2204	Вина виноградные натуральные, включая крепленые	1 068 677	44%	2 444 671
2106	Пищевые продукты, в другом месте не поименованные или не включенные	593 342	19%	3 148 161
0401	Молоко и сливки, несгущенные и без добавления сахара	520 323	47%	1 101 453
2203	Пиво солодовое	501 210	61%	820 006
0402	Молоко и сливки, сгущенные или с добавлением сахара	416 483	13%	3 179 915
0404	Молочная сыворотка	392 163	65%	607 648
1003	Ячмень	282 160	18%	1 561 312
1806	Шоколад и прочие готовые пищевые продукты, содержащие какао	213 675	44%	482 852
0504	Кишки, пузыри и желудки животных (кроме рыбьих)	184 250	44%	418 298
1509	Масло оливковое и его фракции	169 845	96%	176 682
2309	Продукты, используемые для кормления животных	134 630	24%	552 527
1209	Семена, плоды и споры для посева	91 466	21%	427 107
2007	Джемы, желе фруктовое, мармелады, пюре фруктовое или ореховое	55 770	59%	95 272
1704	Кондитерские изделия из сахара (включая белый шоколад), не содержащие какао	52 031	18%	283 872
0403	Пахта, свернувшееся молоко и сливки, йогурт, кефир и прочие	48 855	83%	58 831
1702	Прочие сахара, включая химически чистые лактозу, мальтозу, глюкозу и фруктозу	42 277	21%	198 858
1210	Шишки хмеля, свежие или сушеные	36 542	90%	40 682

Ниже в исследовании рассчитывается потенциальный объем железнодорожных перевозок. Оценка делается на основе допущения, что доля таких перевозок может в перспективе достичь отметки 10% от общего объема торговли каждой группой товаров. Выбор величины в 10% обоснован тем фактом, что в 2020 году доля контейнерных перевозок поездами на маршруте Китай — Европа — Китай в структуре перевозок по видам транспорта выросла до 6–8% и, по некоторым прогнозам, способна достигнуть значения в 10% при сохранении динамики.

В 2019 году по железной дороге проследовало **1,4% экспорта и 1,7% импорта** Европейского союза. Наибольшая доля железнодорожного транспорта во внешней торговле (экспорт) характерна для таких стран, как Словакия (12,9%), Чехия (12,2%), Литва (8,5%), Болгария (5,4%), Австрия (4,1%), а также для Германии (1,9%). При оценке потенциала не следует учитывать экспорт в КНР стран ЕС, которые не пользуются железнодорожным транспортом или используют его в незначительной мере (по статистике ЕС).

### ПОТЕНЦИАЛ ПЕРЕХОДА ОТДЕЛЬНЫХ ПОЗИЦИЙ ЭКСПОРТА ЕС В КНР НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

ТН ВЭД	Наименование	Экспорт ЕС в КНР в 2020 г. (тыс. долл.)	Экспорт в КНР посредством ж/д в 2020 г. (тыс. долл.)	Цель в 10% объемов торговли (тыс. долл.)	Потенциал (тыс. долл.)
0203	Свинина свежая, охлажденная или замороженная	6 564 951	204	656 495	-656 291
0206	Пищевые субпродукты крупного рогатого скота, свиней, овец, коз, лошадей, ослов, мулов или лошаков, свежие, охлажденные или замороженные	1 637 925	39	163 792	-163 753
2204	Вина виноградные натуральные, включая крепленые	750 263	6 261	75 026	-68 765
2208	Спирт этиловый неденатурированный с концентрацией менее 80 об.%; спиртовые настойки, ликеры	619 303	1 728	61 930	-60 202
0401	Молоко и сливки, несгущенные и без добавления сахара	643 938	5 562	64 393	-58 831
0402	Молоко и сливки, сгущенные или с добавлением сахара	500 664	4 044	50 066	-46 022
0404	Молочная сыворотка	412 518	1 620	41 259	-39 639
2203	Пиво солодовое	428 908	5 691	42 890	-37 199
2106	Пищевые продукты, в другом месте не поименованные или не включенные	402 656	6 153	40 265	-34 112
1806	Шоколад и прочие готовые пищевые продукты, содержащие какао	131 445	7 563	13 144	-5 581
1901	Готовые пищевые продукты из муки	2 986 731	401 881	298 673	+103 208

Источник: на основе данных Trendeconomy.com и Eurostat.

Как показывает анализ, по товарной позиции 1901 (готовые пищевые продукты из муки) железная дорога уже «перетянула» на себя значительную долю грузопотока. Вместе с тем, значительный потенциал, который требует дальнейшего изучения, имеют следующие товарные группы:

- мясо и субпродукты (02), в том числе свинина;
- вода, напитки, спирт (22), в том числе вина, ликеры, пиво, минеральные воды;
- молочная продукция (04), в том числе детское питание и смеси, йогурты, сливки;
- различные пищевые продукты (21), в том жиры;
- какао и продукты из него (18), в том числе шоколад.

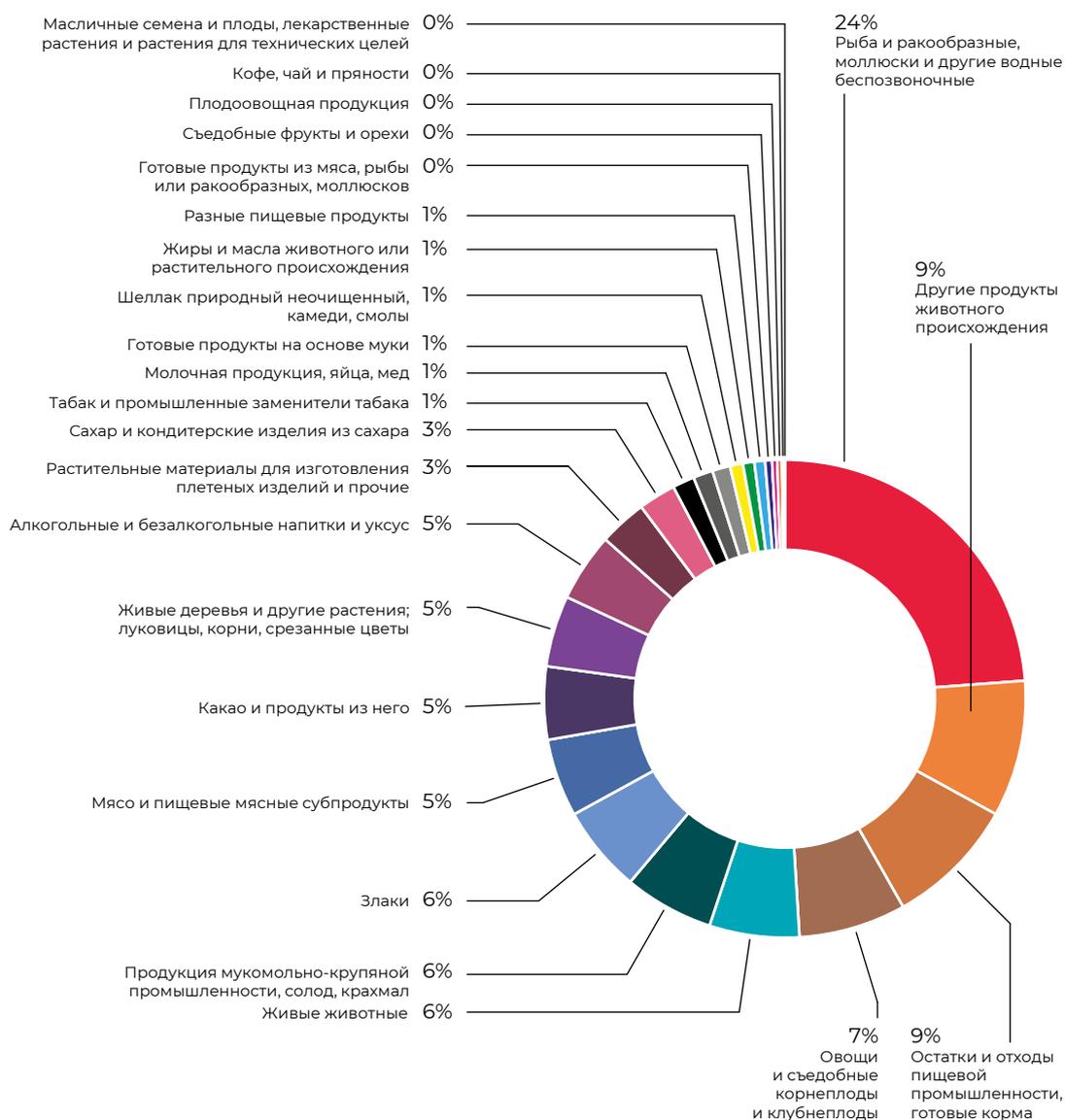
При этом по ряду позиций доля Европейского союза является близкой к монополю — прежде всего в специализированных нишах, где у европейской продукции есть конкурентные преимущества (детское питание, качественное питание и др.). Насыпные грузы, вследствие особенностей экспорта ЕС в КНР, не будут оказывать эффект на товарную номенклатуру маршрута.

Таким образом, можно выделить **в качестве целевых такие отрасли, как мясная промышленность, хлебобулочная промышленность, детское питание, пивоварение, ликероводочное производство, кондитерская промышленность**. Прежде всего целесообразен переход на перевозку по железной дороге товаров с ограниченным сроком хранения. Именно железная дорога гарантирует грузоотправителям более высокую скорость доставки в сравнении с морем и меньшую стоимость в сравнении с авиаперевозками.

## Импорт ЕС из КНР

Экспорт КНР продукции АПК в ЕС имеет меньшие объемы в силу ряда причин. Во-первых, в сельском хозяйстве Китая преимущественно работают **мелкие фермерские хозяйства** семейного типа, земельный надел которых в среднем составляет 0,6 гектара, что ведет к меньшей степени товарности. Во-вторых, из-за количества населения при ограниченных земельных ресурсах АПК КНР нацелен во многом на внутреннее потребление. В настоящее время Китай сталкивается с рядом угроз и вызовов, наиболее опасными из которых являются деградация земель сельскохозяйственного назначения, истощение водных ресурсов, загрязнение окружающей среды.

## ИМПОРТ ЕС ПРОДУКЦИИ АПК ИЗ КНР В 2019 Г.



Импорт ЕС продукции АПК (см. перечень выше, коды 01–24) из КНР составляет 9,2 млрд долл. США, то есть 54,4% импорта КНР из ЕС (16,9 млрд долл.). По большинству позиций доля китайских товаров крайне мала. Кроме того, некоторые из них (рыба и ракообразные) тяготеют к морским грузоперевозкам в силу географии. Экспорт китайских товаров более диверсифицирован, несмотря на значительную в стоимостном выражении долю рыбы. Также заметно, что **доля готовой пищевой продукции (ТН ВЭД 16–24) в китайском экспорте ниже, чем в европейском, а непосредственно товаров сельского хозяйства — выше.**

По аналогии с анализом экспорта ЕС были выделены перспективные для перехода на железную дорогу товарные позиции экспорта КНР — посредством отбора позиций с наибольшим весом в разрезе товаров агропромышленного комплекса. Помимо сельскохозяйственного характера, особенностью экспорта КНР в ЕС по указанным группам является существенное присутствие узко сегментированных товаров, таких как орехи, чай, пряности, отдельные продукты животного происхождения, — многие из которых являются традиционными для Китая на протяжении веков.

## ИМПОРТ ЕС ПРОДУКЦИИ АПК ИЗ КНР ПО ОТДЕЛЬНЫМ ПОЗИЦИЯМ В 2019 Г.

ТН ВЭД	Наименование	Импорт ЕС из КНР (\$ тыс.)	Доля КНР в импорте ЕС	Общий импорт ЕС по данной позиции
0504	Кишки, пузыри и желудки животных (кроме рыбьих)	658 643	31%	2 118 448
2309	Продукты, используемые для кормления животных	591 642	4%	14 945 460
1518	Животные или растительные жиры и масла и их фракции	319 816	12%	2 672 752
1302	Соки и экстракты растительные	285 830	12%	2 403 328
1604	Готовая или консервированная рыба, икра	209 789	3%	7 668 178
0802	Прочие орехи, свежие или сушеные	205 437	3%	7 651 173
0710	Овощи замороженные	204 434	6%	3 441 805
0712	Овощи сушеные	202 168	19%	1 038 433
0910	Имбирь, шафран, куркума, тимьян, чабрец, лавровый лист, карри	165 285	17%	1 001 122
0904	Перец рода <i>pipere</i> ; плоды рода <i>capsicum</i> или рода <i>pimenta</i>	150 920	18%	843 293
0902	Чай	149 531	10%	1 463 543
1202	Арахис	129 535	10%	1 271 066
0505	Шкурки и прочие части птиц с перьями или пухом	119 236	27%	442 987
1207	Семена и плоды прочих масличных культур	117 889	9%	1 371 381
1401	Материалы растительного происхождения, используемые главным образом для плетения	67 960	62%	109 307

Источник: подготовлено ИТІ по данным ИТС.

За основу дальнейшего анализа была принята вышеупомянутая гипотеза о том, что железные дороги могут «перетянуть» на себя часть грузопотока, так что доля железнодорожных перевозок при благоприятном развитии событий достигнет значения в 10% от объема торговли каждой группой товаров. Из анализа были исключены позиции, наименее склонные к контейнеризации и переходу на железнодорожные грузоперевозки.

Можно увидеть, что наибольшим потенциалом обладают такие товарные группы, как:

- животные продукты, в том числе различные части животных, шкуры;
- корма для животных;
- растительные экстракты, в том числе соки;
- фрукты и орехи;
- сушеные овощи;
- чай и пряности, в том числе имбирь, шафран, куркума и др.;
- прочие растительные продукты, в том числе материалы для плетения.

## ПОТЕНЦИАЛ ПЕРЕХОДА ОТДЕЛЬНЫХ ПОЗИЦИЙ ЭКСПОРТА КНР В ЕС НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

ТН ВЭД	Наименование	Экспорт КНР в ЕС в 2020 г. (тыс. долл.)	Импорт ЕС из КНР посредством ж/д в 2020 г. (тыс. долл.)	Цель в 10% объемов торговли (тыс. долл.)	Потенциал (тыс. долл.)
0504	Кишки, пузыри и желудки животных (кроме рыбьих)	530 916	577	53 092	-52 515
2309	Продукты, используемые для кормления животных	518 591	4 780	51 859	-47 079
1302	Соки и экстракты растительные	294 083	1 464	29 408	-27 944
0802	Прочие орехи, свежие или сушеные	186 971	2 697	18 697	-16 000
0712	Овощи сушеные	167 419	1 106	16 741	-15 635
0910	Имбирь, шафран, куркума, тимьян, чабрец, лавровый лист, карри	154 246	48	15 424	-15 376
0904	Перец рода <i>pipere</i> ; плоды рода <i>capsicum</i> или рода <i>pimenta</i>	155 875	347	15 587	-15 240
0902	Чай	103 916	704	10 391	-9 687
0505	Шкурки и прочие части птиц с перьями или пухом	75 834	1 486	7 583	-6 097
1401	Материалы растительного происхождения, используемые главным образом для плетения	63 845	304	6 384	-6 080

Источник: на основе данных Trendeconomy.com и Eurostat.

Тем не менее, при определении целевых ниш для расширения номенклатуры грузов евразийского маршрута в западном направлении важно понимать географию зарождения грузов на территории КНР, т. е. регионы происхождения и переработки сельхозпродукции. Также следует сделать вывод о меньшем потенциале грузоперевозок товаров АПК из КНР в ЕС в силу их узкой сегментированности.

Продукты пищевой промышленности и сельского хозяйства являются важнейшей точкой роста для трансевразийского контейнерного транзита по железной дороге. Ключевым ограничителем для модального сдвига долгое время являлись контрсанкции России, ограничившие торговлю и провоз санкционных товаров по территории страны. В долгосрочной перспективе транзит товаров сельского хозяйства и пищевой промышленности по евразийскому маршруту не только расширит товарную номенклатуру перевозимых товаров, но и позволит преодолеть дисбаланс товаропотоков.

# ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧИТЕЛИ АГРОЛОГИСТИКИ В ЕВРАЗИИ

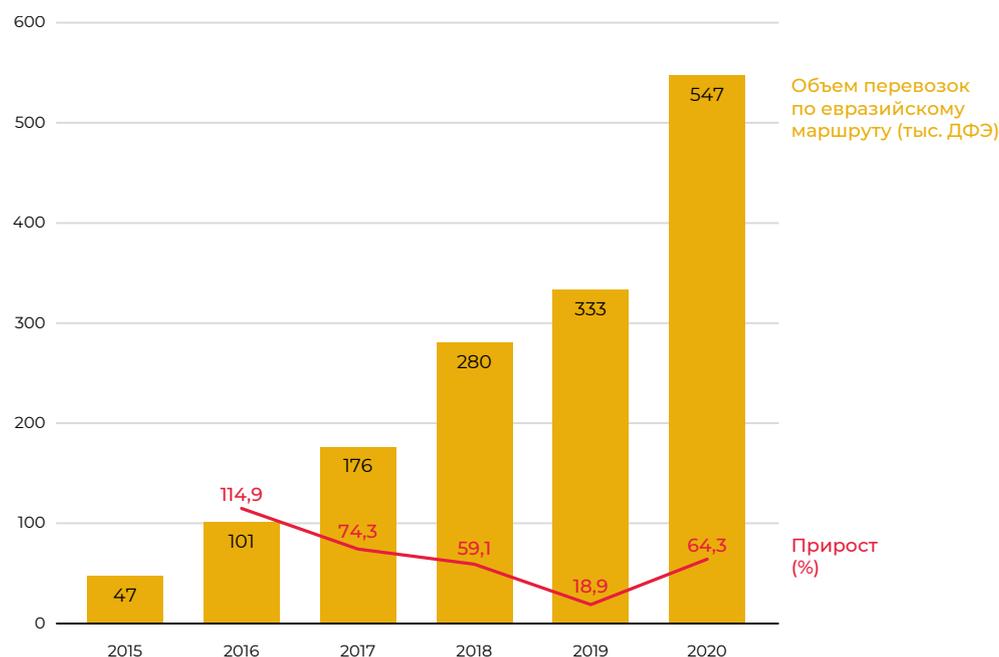
## Санкции и контрсанкции как ограничитель для евразийского маршрута

С введением санкций против России в 2014 году, а также вследствие ответных контрмер России в виде так называемого продовольственного эмбарго, транзит большинства продовольственных и некоторых других товаров агропромышленного комплекса по территории России стал невозможен. Таким образом, развитие евразийского маршрута и увеличение объемов перевозки на нем не включало в себя эту столь важную и перспективную группу товаров.

Основной группой товаров, перевозимых по евразийскому маршруту, изначально было электронное оборудование и компьютеры (ТН ВЭД 85, 84), которые и сегодня занимают основные позиции с совокупным объемом в **149 838 ДФЭ** за январь — ноябрь 2020 года с долей в 34%. Вместе с тем, по мере развития маршрута происходит диверсификация товарной номенклатуры.

### ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК НА ЕВРАЗИЙСКОМ МАРШРУТЕ

Тыс. ДФЭ



Что касается агропродовольственного сектора, по данным портала ERAI, первое место в **общем объеме перевезенных товаров** за январь — ноябрь 2020 года занимают готовые продукты на основе муки (ТН ВЭД 19) — 5 223 ДФЭ. Общий объем (без детальной разбивки категорий) перевезенных товаров АПК в евразийском транзите совокупно составляет лишь 8 466 ДФЭ или 1,92% всего объема.

**При сопоставлении номенклатуры взаимной торговли ЕС и КНР с перевозимыми железной дорогой грузами заметно сходство между ними.** Тем не менее, в число перевозимой продукции по-прежнему не входит такая перспективная группа товаров, как мясо и продукты из него, на которую приходится первое место в импорте КНР из ЕС.

**Грузоперевозки мяса и мясопродуктов в КНР сталкиваются не только с нетарифными, но и с транспортно-логистическими ограничениями со стороны Китая.** В настоящее время возможность таких перевозок существенно ограничена в связи с тем, что на территории КНР отсутствуют специализированные склады (допущенные и сертифицированные ветеринарной службой) для принятия подконтрольных товаров. Перевозка мяса в направлении Европа — Китай возможна пока только в адрес грузополучателей в Чэнду и Чунцине. В противном случае таможенное оформление данных грузов должно осуществляться на границе при их ввозе на территорию Китая, где также отсутствует необходимая инфраструктура.

#### ОСНОВНЫЕ ТОВАРЫ АПК, ПЕРЕВОЗИМЫЕ НА ЕВРАЗИЙСКОМ МАРШРУТЕ



Подобная подверженность влиянию продуктового эмбарго России, наглядно проявляющаяся и в перевозках мясной продукции, свойственна именно евразийскому железнодорожному маршруту, который проходит по территории стран ЕАЭС — Казахстану, России, Белоруссии.

С марта 2020 года **осуществляются** пробные транзитные поставки санкционных продовольственных товаров в контейнерах с применением электронных навигационных пломб на вагонах. В октябре и декабре 2020 года АО «РЖД Логистика» в партнерстве с ОТЛК ЕРА осуществило отправку двух полносоставных поездов из ЕС в Китай.

Как показал анализ и [исследование прошлого года](#), структура и динамика спроса в Китае на товары АПК благоприятна для переориентации на железнодорожный транспорт как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. Однако ограничителем здесь выступают не только санкции, которые можно преодолеть благодаря техническим решениям. Агропродовольственный экспорт тесно связан с безопасностью государства, а значит зависит от политической конъюнктуры.

## — Контейнеризация и пломбирование как способ преодолеть ограничения

Ключевыми факторами привлечения товаров сельского хозяйства и пищевой промышленности на железную дорогу являются:

- дистанция между отправителем и получателем груза;
- географические условия и инфраструктура;
- тип груза, доступность необходимых контейнеров;
- регуляторные ограничения.

Уникальные условия, в которых оказался евразийский транзитный маршрут вследствие контрсанкций, то есть регуляторных ограничений, диктуют специфические условия преодоления сложившихся ограничений. Выходом из сложившейся ситуации является использование электронных навигационных пломб.

Технология использования пломб была выработана столетия назад, однако цифровизация позволяет заменить обычные пломбы на гораздо более совершенные — электронные. **Электронные пломбы дают возможность осуществлять автоматический дистанционный контроль доступа к грузу, обеспечивать в режиме реального времени мониторинг параметров перевозки и состояния груза** на различных видах транспорта и немедленно передавать информацию.

Преимуществами технологии являются сохранность груза и расширение географии перевозок. Кроме того, внедрение электронных пломб способно ускорить прохождение таможенных процедур и сделать реальной работу цифровых транспортных коридоров. Использование пломб несет в себе определенные [издержки](#), связанные с установкой и поддержанием системы. В полной степени они [могут быть нивелированы](#) только с увеличением объемов перевозки грузов.

**На текущий момент уже производятся пилотные отправки грузов с электронными пломбами, позволяющими беспрепятственно перевозить санкционные грузы.** В 2020 году таким способом было перевезено порядка [300 контейнеров](#). Грузы доставлялись из Германии, Польши, Латвии и других стран ЕС в такие города Китая, как Сиань, Харбин, Чунцин. В основном, данным сервисом отправляются в Китай такие грузы, как молочная продукция, в том числе сухая, а также замороженное мясо, рыба и морепродукты. После завершения стадии тестовых отправок данная технология позволит перейти к полномасштабным перевозкам санкционных грузов.

Эпидемиологические ограничения, а также регуляторные ограничения, прежде всего по ветеринарному контролю при поставках мяса в Китай, сдерживают полноценный рост по данной товарной позиции в транзите Европа — Китай. Так, в 2019 году Китай временно **ограничил импорт** свинины из Германии из-за свиного гриппа. В 2020 году импорт также был ограничен. Однако **у железной дороги имеются неоспоримые преимущества в поставках подобных скоропортящихся товаров, а увеличение спроса на такие продукты в Китае является устойчивым.**

Еще одним важнейшим фактором является контейнеризация перевозок, потенциал которой в Евразии все еще не исчерпан. Контейнерные перевозки, благодаря унификации, позволяют осуществлять перевозки в любое место, где есть соответствующая инфраструктура. Также они обеспечивают сохранность груза как от воровства, так и от внешнего воздействия. Наконец, контейнеры позволяют перевозить сборные грузы, что снижает себестоимость и привлекает новых клиентов.

**Сегодня на контейнерном рынке сложился крупнейший дисбаланс из-за дефицита контейнеров в Азии и его профицита в Америке и Европе,** что привело к существенному росту цен на контейнерную перевозку. С одной стороны, такая ситуация выгодна евразийским железнодорожным перевозкам, поскольку наличие диспропорций бьет преимущественно по морским грузоперевозкам, давая конкурентное преимущество железной дороге. С другой стороны, даже евразийский железнодорожный маршрут был вынужден **снизить** ставку тарифа на перевозку порожних контейнеров в направлении Китая для уменьшения дисбаланса.

В контексте рассматриваемой темы особенно важно, что дефицит контейнеров по отдельным направлениям связан именно с рефрижераторными контейнерами — прежде всего из-за **ситуации** в Китае, а также из-за дисбаланса торговых потоков.

Наконец, важнейшую роль играет наличие инфраструктуры под перевозки, в том числе контейнерные. Резкий рост перевозки грузов евразийского транзита показал необходимость диверсификации маршрутов и увеличения инфраструктурных возможностей, прежде всего погранпереходов. **Например, была осуществлена первая пробная отправка контейнерного поезда из Китая в Европу по маршруту Чунцин (Китай) — Славкув (Польша)** по заказу Belintertrans-Germany GmbH (BIT-Germany) с задействованием нового пограничного перехода Горынь/Удрицк и без перегруза контейнеров с «широкой» колеи на «узкую».

Таким образом, контейнеризация и использование современных технологий позволяют преодолеть общие и специфические ограничения, связанные с контрсанкциями, регуляторным обременением, ограничениями рынка вследствие дисбаланса товаропотоков. Несмотря на имеющиеся трудности, развитие агрологистики в Евразии является важнейшей точкой роста в средне- и долгосрочной перспективе.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

## «ЭФФЕКТ ПЕРЕЛИВА»

### ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА

### СТРАН ЕАЭС

Как показал анализ, расширение товарной номенклатуры евразийского транзитного железнодорожного маршрута товарами сельского хозяйства и пищевой промышленности имеет значительные средне- и долгосрочные перспективы.

**Во-первых**, развитию агрологистики способствует характер взаимной торговли ЕС и КНР. Европейский союз является заметным поставщиком указанных товаров на китайский рынок. Некоторые перспективы есть и у китайского экспорта в ЕС, хотя он сдерживается более низкими объемами и доминированием первичных товаров сельского хозяйства.

**Во-вторых**, текущие ограничители в виде контрсанкций России уже преодолеваются благодаря использованию современных технологий мониторинга и контроля.

**В-третьих**, в долгосрочной перспективе транзит товаров сельского хозяйства и пищевой промышленности по евразийскому маршруту не только расширит товарную номенклатуру перевозимых товаров, но и позволит преодолеть дисбаланс товаропотоков. В отличие от электроники и продукции автомобилестроения, которые идут преимущественно в направлении ЕС, продукция АПК поставляется по линии ЕС — КНР.

Развитие агрологистики тесно связано также с рядом других факторов. Так, для преодоления регуляторных ограничений, в том числе сокращения времени прохождения таможенных процедур, необходима цифровизация. Внедрение электронных пломб напрямую способствует этому процессу.

Наконец, необходимо подчеркнуть, что развитие транзита по направлению Китай — Европа — Китай крайне важно для развития экспортного потенциала стран ЕАЭС, по территории которых проходит евразийский железнодорожный маршрут.

Развитие транзитных сервисов способствует диджитализации сервиса, улучшению инфраструктуры совместного использования вдоль пути и контейнеризации перевозок. Благодаря уверенному росту транзитных контейнерных перевозок развиваются контейнерные площадки, мощности по обработке грузов на границах и в транспортно-логистических хабах. В результате возникает «эффект перелива» (spillover effect), когда использование преимуществ, которые несет в себе евразийский транзит, не конкурирует, но прокладывает путь развитию экспорта стран ЕАЭС, прежде всего в Китай.

Очевиден значительный и нераскрытый потенциал развития экспортных поставок сельскохозяйственной продукции ЕАЭС в Китай. За последние пять лет экспорт стран ЕАЭС в Китай увеличился в три раза, составив в 2019 году 3,7 млрд долл. США.

Таким образом, евразийский железнодорожный маршрут становится инструментом привлечения клиентов на всю инфраструктуру колеи 1520 мм и способствует увеличению экспортных поставок, контейнеризации перевозок.