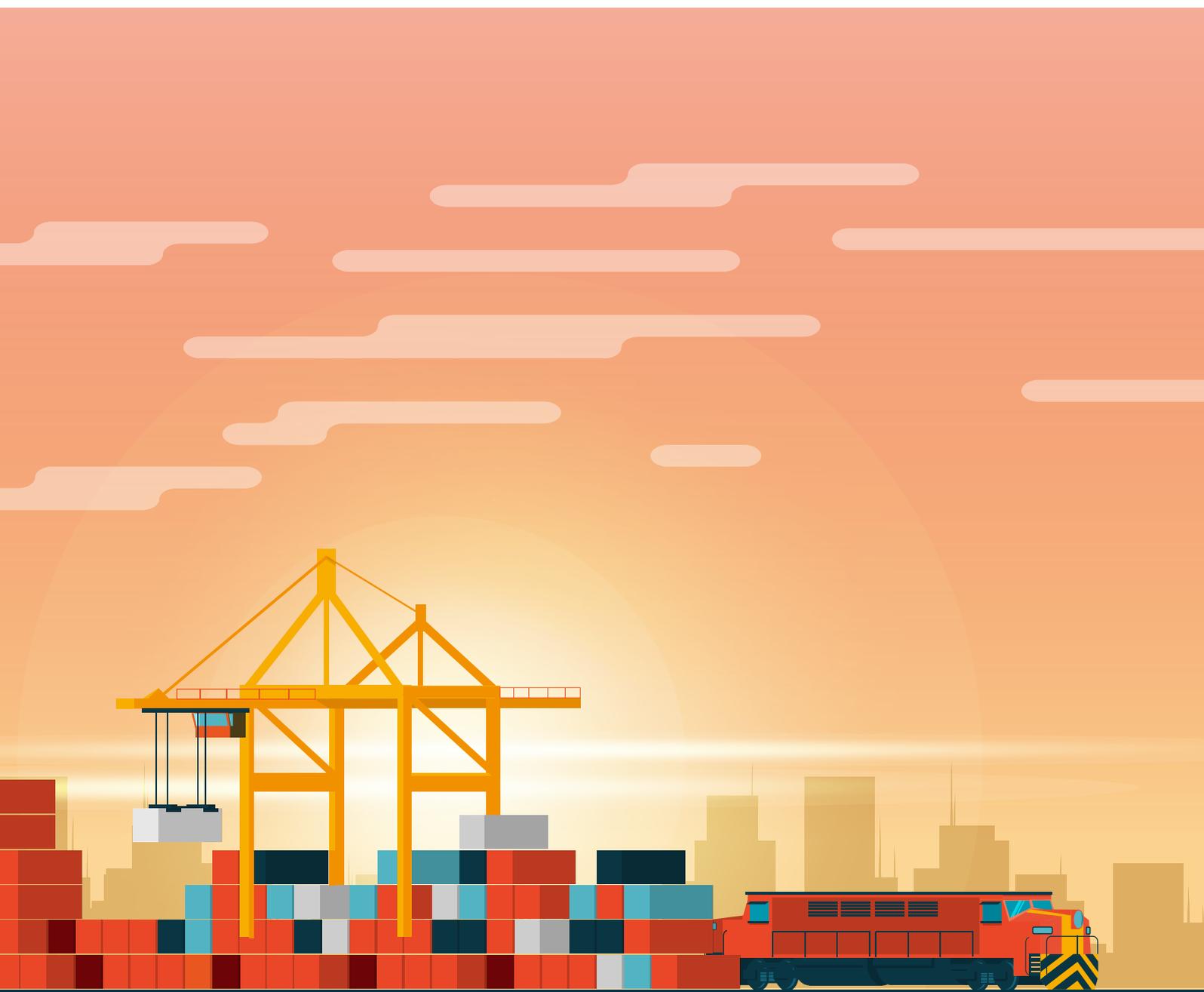


ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ СТРАН СКАНДИНАВИИ И КИТАЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



Оглавление

Краткая характеристика экономического развития и внешней торговли скандинавских стран	2
Обзор динамики экономического развития	3
Динамика внешнеторгового оборота	7
Спрос Китая на импортные товары	11
Торговля и транспортное сообщение скандинавских стран с Китаем	16
Дания	17
Норвегия.....	32
Финляндия.....	47
Швеция.....	62
Вывод	79

**КРАТКАЯ
ХАРАКТЕРИСТИКА
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ
И ВНЕШНЕЙ
ТОРГОВЛИ
СКАНДИНАВСКИХ
СТРАН**

Регион Скандинавии¹ является неотъемлемой частью экономики Европейского союза (ЕС). Скандинавская экономическая модель привлекла внимание экономистов всего мира благодаря своей «гибридности» и эффективности. Северные европейские страны входят в число лидирующих по показателю ВВП на душу населения и характеризуются развитым государственным сектором, обширной системой социального обеспечения и высоким уровнем налогообложения.

Обзор динамики экономического развития

Скандинавия является регионом с развитой институциональной средой, в которой государство играет ключевую роль; в частности, действует принцип всеобщего благосостояния (welfare state). Благодаря этой особенности скандинавские страны занимают лидирующие позиции в международных рейтингах: так, в 2019 г. в рейтинге Global Competitiveness Index² Швеция расположилась на 8-м месте, Дания — на 10-м, Финляндия — на 11-м, Норвегия — на 17-м; в рейтинге Doing Business 2020³ все страны Скандинавии вошли в первую двадцатку. Согласно отчёту за 2019 г., Норвегия продолжает сохранять лидирующую позицию в рейтинге стран по индексу человеческого капитала (Human Development Index 2019⁴). Кроме того, скандинавские страны также не уступают свои позиции по объёму ВВП⁵ и темпам экономического роста.

На протяжении последних пяти лет экономика Скандинавии стабильно развивается, при этом лидирующей страной по реальному ВВП на протяжении всего рассматриваемого периода является Швеция: так, по итогам 2019 г. объём ВВП страны составил 0,5 трлн долл. США, что на 6,8 % больше, чем в 2015 г. Эта страна вырабатывает более 30 % общего стоимостного объёма региона (по данным за 2019 г.), опережая Норвегию с долей около 26 %. Необходимо отметить резкий скачок роста ВВП стран Скандинавии в 2017 г.: в среднем на 17,6 % по сравнению с 2016 г.

1 В данном исследовании регион Скандинавии включает Данию, Норвегию, Финляндию и Швецию.

2 Источник: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019/competitiveness-rankings/>

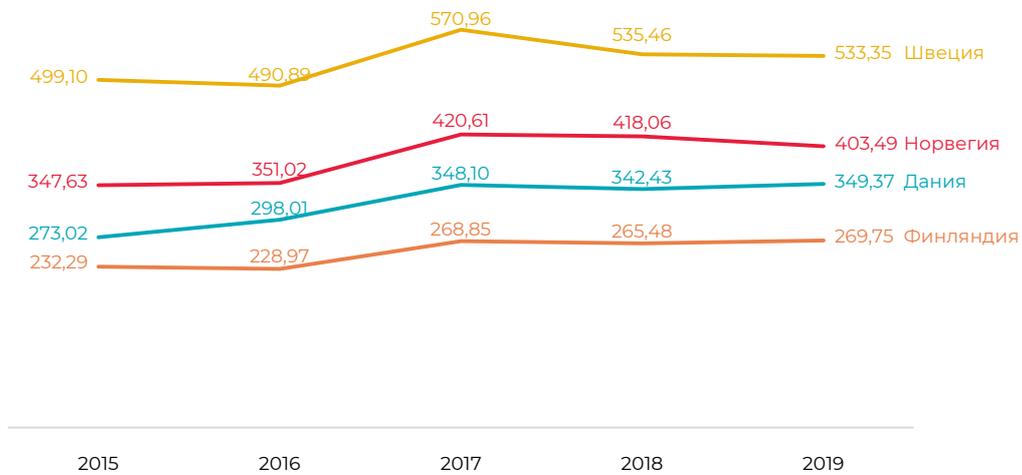
3 Источник: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf>

4 Источник: <http://hdr.undp.org/en/content/2019-human-development-index-ranking>

5 Источник: <https://gtmarket.ru/ratings/rating-countries-gdp/rating-countries-gdp-info>

Рисунок 1

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ВВП СТРАН СКАНДИНАВИИ, МЛРД ДОЛЛ. США



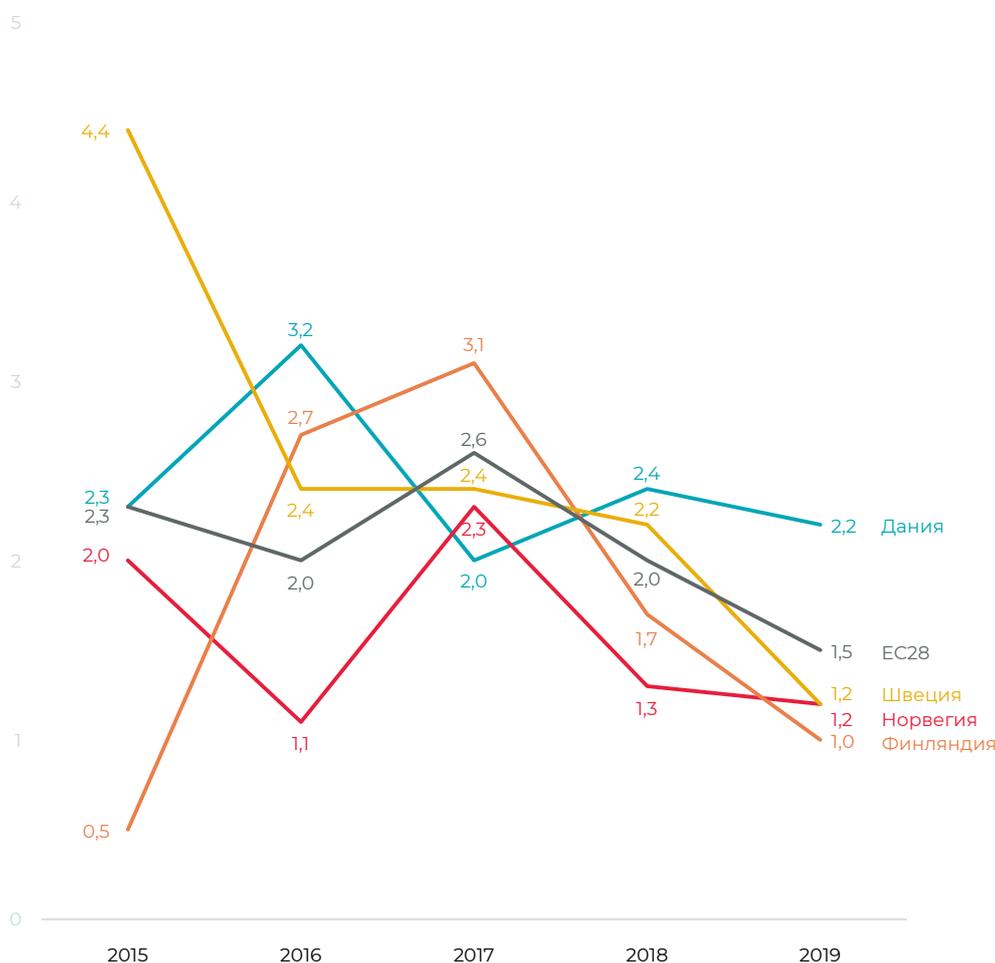
Источник: построено ITI по данным Eurostat

Интересно отметить, что на протяжении последних пяти лет экономический рост в странах Скандинавии отмечался на уровне 2,08 %, что в точности соответствует среднегодовым темпам экономического роста по 28 странам ЕС. Наиболее слабой экономикой по темпам роста ВВП среди остальных скандинавских стран является Норвегия: средний ежегодный прирост ВВП Норвегии на протяжении рассматриваемого периода составлял 1,58 %. Экономисты Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)⁶ прогнозируют замедление темпов экономики Норвегии на фоне ослабления мировой торговли и инвестиций: в 2019 г. страна столкнулась со слабыми темпами роста производительности и снижением уровня занятости. Дания находится на другом полюсе экономического развития, демонстрируя в последние два года самые высокие показатели экономического роста. Тем не менее, во всех странах Скандинавии в 2019 г. наблюдалось замедление экономического роста: -0,2 % в Дании, -0,7 % в Финляндии, -0,1 % в Норвегии, -0,5 % в Швеции. Это снижение происходит на фоне спада мировой и, в особенности, европейской экономики с середины 2018 г. Однако скандинавские страны продемонстрировали устойчивость (относительно других европейских стран) к изменениям внешней среды, в частности за счёт фармацевтической отрасли и развития возобновляемых источников энергии в Дании, расширения экспорта услуг в Швеции, роста инвестиций в нефтяную отрасль Норвегии и увеличения спроса в судостроительной отрасли Финляндии.

⁶ Источник: <https://www.reuters.com/article/oecd-norway/norways-economy-to-slow-as-trade-investment-falter-oecd-idUSO9N27001R>

Рисунок 2

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ВВП СТРАН СКАНДИНАВИИ, % К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ



Источник: построено ITI по данным Nordic Statistics database

Валовая добавленная стоимость (ВДС) является мерой стоимости произведённых в стране товаров или услуг и показателем вклада той или иной отрасли или сектора в экономику страны. Валовая добавленная стоимость рассчитывается на основе стоимостного объёма произведённых в стране товаров или услуг за вычетом затрат на ресурсы и сырьё, которые были непосредственно использованы в производстве. Экономика стран Скандинавии в целом является диверсифицированной: более 30 % ВДС в совокупности приходится на три разнонаправленных сектора экономики — обрабатывающую промышленность (13,25 %); здравоохранение и социальную деятельность (10,64 %); оптово-розничную торговлю и ремонт автомобилей и мотоциклов (10,21 %). Дополнительным драйвером экономики скандинавских стран является рынок недвижимости (9,29 %) и строительства (6,5 %). Наименьшая доля приходится на деятельность домашних хозяйств по производству товаров и услуг для собственного использования — всего 0,11 %.

Рисунок 3

ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ СТРАН СКАНДИНАВИИ ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, 2017 Г.



Источник: построено ITI по данным Nordic Statistics database

Таким образом, экономика скандинавских стран на текущий момент стоит на пороге экономического спада, который начал наблюдаться в 2018 г. Кроме того, мировой кризис, возникший из-за пандемии COVID-19 в 2020 г., может усугубить положение этих стран. Однако северные европейские страны достаточно хорошо оснащены для борьбы с этим явлением, так как Дания, Швеция и Норвегия располагают одним из самых «здоровых» государственных финансовых секторов в Европе и имеют достаточно места для смягчения налогово-бюджетной политики. Так, например, во время кризиса 2008–2009 гг. страны Северной Европы пострадали меньше по сравнению с другими европейскими странами. Финская экономика испытала серьезный спад в 2008 г. (ВВП снизился более чем на 7%⁷), но в 2017–2018 гг. экономический рост снова был положительным. Финансовый кризис сократил ВВП Дании на 0,9 % в 2008 г. и на 4,7 % в 2009 г., однако в 2010 г. экономика восстановилась. Норвегия и Швеция продемонстрировали спад в 2009 г., но в 2010 г. также восстановились. Обе страны ослабили национальную валюту для стимулирования экспортных потоков, что позволило им избежать влияния кризиса еврозоны. Все страны Скандинавии представляют собой страны с открытой экономикой, которые глубоко интегрированы в международную торговлю.

7 Источник: <https://nordics.info/en/show/artikel/economic-development-in-the-nordic-countries/>

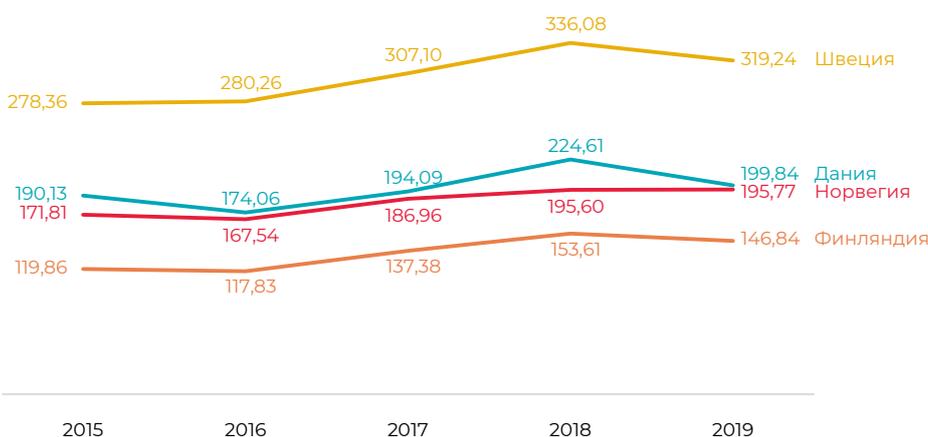
Динамика внешнеторгового оборота

Сочетание довольно высоких темпов экономического роста и производственного сектора позволяет странам Скандинавии быть значимыми торговыми партнёрами для многих стран. Согласно рейтингу стран по Индексу вовлечённости стран мира в международную торговлю (The Global Enabling Trade Index⁸), все страны Скандинавии входят в первую двадцатку, причём Швеция занимает пятую позицию, обогнав Финляндию, расположившуюся на шестом месте.

По итогам 2018 г. доля скандинавских стран в мировом стоимостном объёме экспорта составила 2,45 %, а в мировом импорте достигла 2,23 %⁹. По объёму внешнеторгового оборота в течение последних пяти лет Швеция занимает лидирующую позицию с объёмом 319,24 млрд долл. США, что на 59,74 % больше, чем у Дании, на 63,07 % — чем у Норвегии, и более чем в два раза — чем у Финляндии. В 2019 г., по данным International Trade Center (ITC), у всех стран наблюдается снижение объёма торговли.

Рисунок 4

ДИНАМИКА ОБЪЁМА ОБОРОТА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СТРАН СКАНДИНАВИИ, МЛРД ДОЛЛ. США



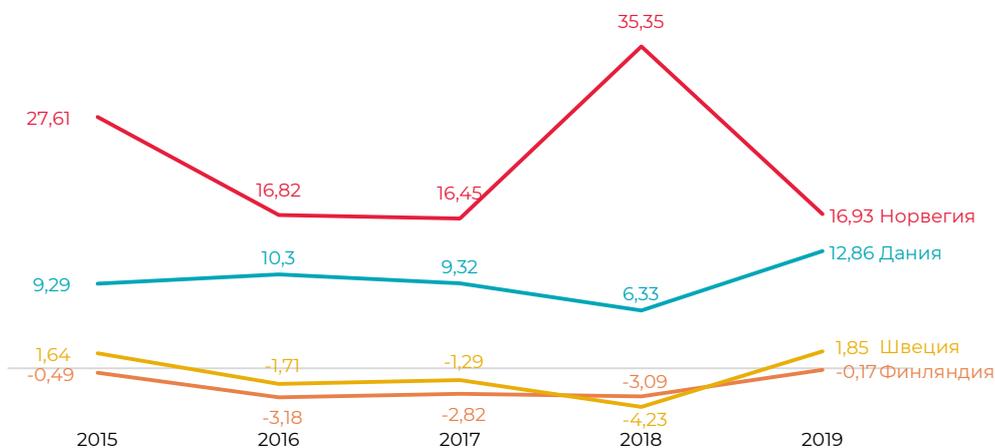
Источник: построено ITI по данным International Trade Center (ITC)

Однако, несмотря на лидерство Швеции по объёму внешней торговли, страна с 2016 по 2018 гг. имела отрицательное сальдо торгового баланса, которое в 2019 г. впервые стало положительным (1,85 млрд долл. США). Аналогичную особенность имеет Финляндия: на протяжении 2015–2019 гг. торговый баланс сохранялся в среднем на уровне –1,95 млрд долл. США. Норвегия и Дания имеют стабильно положительное сальдо торгового баланса.

8 Источник: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf

9 Источник: International Trade Center (ITC)

Рисунок 5

ДИНАМИКА ТОРГОВОГО БАЛАНСА СТРАН СКАНДИНАВИИ,
МЛРД ДОЛЛ. США

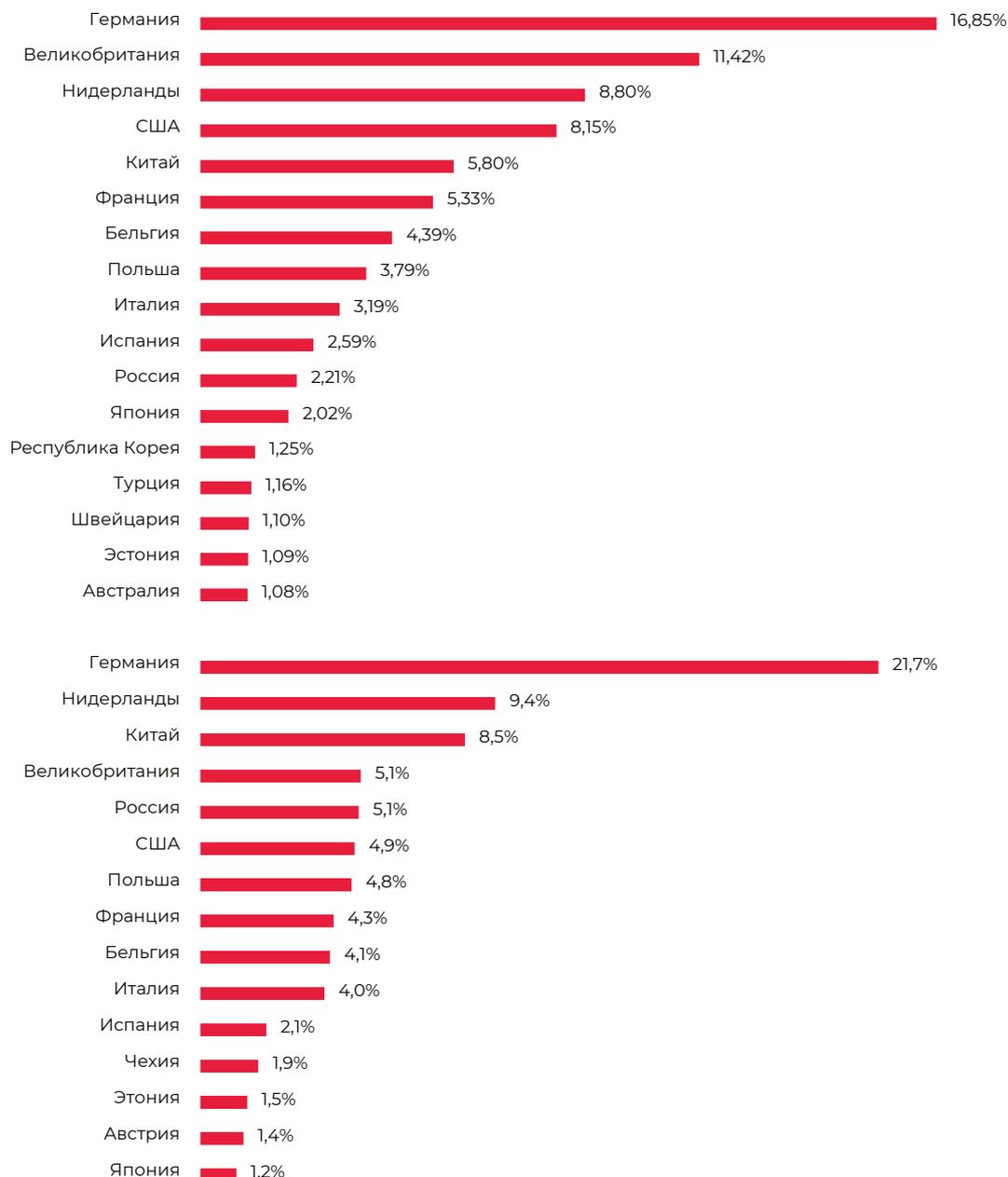
Источник: построено ИТІ по данным ИТС

Географическая структура внешней торговли стран полуострова обусловлена взаимным торгово-экономическим сотрудничеством с другими европейскими странами, а также членством трёх стран Скандинавии в ЕС. Основными потребителями скандинавских товаров в 2019 г. являлись Германия, Великобритания, Нидерланды и США: на эти страны в совокупности в 2019 г. пришлось 45,23 % экспорта Скандинавии. Китай располагается на пятом месте с долей 5,8 %, что в абсолютном значении составляет 19,32 млрд долл. США. Также в основной географической структуре экспорта скандинавских стран, помимо европейских стран, присутствуют Россия, Япония, Республика Корея и Австралия.

Общий импорт скандинавских стран в 2019 г. составил 0,41 трлн долл. США, что на 7,58 % больше, чем общий объём экспорта, то есть торговый баланс скандинавских стран в 2019 г. являлся в целом положительным. Основным поставщиком для этих стран является Германия: в 2019 г. Германия экспортировала в страны Скандинавии товаров стоимостью 71,41 млрд долл. США, что на 19,29 % больше, чем в 2015 г. На Нидерланды приходится 9,4 % общего объёма импорта скандинавских стран, а на Китай — 8,5 %, что делает эту страну третьим по величине поставщиком товаров для скандинавских стран. На остальные страны по отдельности приходится меньше 6 %.

Рисунок 6

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СТРАН СКАНДИНАВИИ В 2019 Г.: СВЕРХУ — СТОИМОСТНОГО ОБЪЁМА ЭКСПОРТА, СНИЗУ — СТОИМОСТНОГО ОБЪЁМА ИМПОРТА



Источник: построено ITI по данным ИТС

Скандинавские страны сочетают в себе высокие темпы экономического роста и открытость экономики, что позволяет им сохранять лидирующие позиции в международных экономических рейтингах. Крупнейшей экономикой данного региона является Швеция. На протяжении 2015–2019 г. в целом наблюдается тенденция к росту стоимостного объёма ВВП, однако темпы развития экономики замедлились в 2017–2019 гг. во всех странах региона, как и в целом в ЕС. Основной вклад в ВВП Скандинавии вносят обрабатывающая промышленность, сектор здравоохранения и социального обеспечения,

а также оптово-розничная торговля. Внешняя торговля является приоритетным направлением развития экономики данных стран, о чём свидетельствует Индекс вовлечённости стран мира в международную торговлю. По итогам 2015–2019 гг. объём внешнеторгового оборота всех стран Скандинавии увеличился, при этом значительный прирост наблюдался у Финляндии, несмотря на то что эта страна демонстрирует самый низкий показатель объёма внешней торговли в регионе. Финляндия является единственной страной, у которой сохраняется отрицательный баланс внешней торговли. Торговый баланс Швеции также был отрицательным до 2019 г. Географическая структура внешней торговли стран в основном обусловлена тесным сотрудничеством с европейскими странами и географической близостью. Основными торговыми партнёрами скандинавских стран являются Германия, Великобритания, Нидерланды, Китай и США. Китай является пятым по величине объёма импорта из скандинавских стран и третьим по объёму экспорта, что делает торговлю между Китаем и Скандинавией перспективным направлением для развития.

СПРОС КИТАЯ НА ИМПОРТНЫЕ ТОВАРЫ

Спрос Китая на импортные товары

Китай является одной из крупнейших экономик мира по номинальному ВВП, который в 2019 г. составил 14,14 трлн долл. США, уступив только США (21,44 трлн долл. США¹⁰). Однако по паритету покупательной способности (ППС) Китай является крупнейшей экономикой в мире. За последние несколько десятилетий экономика Китая испытала экспоненциальный рост, преодолев барьеры централизованной экономики. Сейчас Китай превратился в мировой производственный и экспортный центр. Его часто называют «фабрикой мира» из-за масштабной производственной и экспортной базы. За прошедшие годы роль услуг постепенно возросла, а роль обрабатывающей промышленности, основной составляющей ВВП, снизилась. Тем не менее спрос Китая на многие товары увеличивается, и этому благоприятствует не только крупный промышленный сектор, но и увеличение населения Китая (средний ежегодный прирост населения составляет 0,5 %¹¹).

По итогам 2019 г. Китай импортировал товаров на сумму 2,03 трлн долл. США, что на 22,89 % больше, чем в 2015 г. Основу импорта (более 65 %) составляют пятьдесят товарных позиций, среди которых наибольшая доля (14,6 %) приходится на сырьевые энергетические товары — нефть, нефтепродукты, природный газ и сжиженный природный газ (СПГ). Кроме того, прирост стоимостного объема импорта этих товаров за последние пять лет составил 78,17 %. В целом структура импорта является диверсифицированной, так как в ней присутствуют сырьевые товары, высокотехнологичные товары и пищевая продукция. Из пищевой продукции Китай импортирует в основном соевые бобы, отруба крупного рогатого скота, детское питание, масла, свинину и креветки. При этом объем импорта креветок за последние пять лет увеличился в девять раз, что свидетельствует о возросшем спросе Китая на этот товар. К товарам возросшего спроса со стороны Китая также относятся лекарственные (более чем в два раза) и косметические средства (более чем в четыре раза), масла высокотемпературной перегонки (более чем в пять раз), смеси природных смол (более чем в пять раз), мороженая свинина (более чем в три раза) и т. д. Среди товаров, не вошедших в основную часть импорта, также есть товары, спрос на которые значительно увеличился: дамские сумки, вишня и черешня, ювелирные изделия, отруба бараньи, части тушек и субпродукты, свежий дуриан, рапсовое масло, молоко и сливки, вакцины для людей, плавучие буровые установки, жмыхи и твёрдые отходы и т. д.

10 Источник: <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&series=NY.GDP.MKTP.PP.CD&country=>

11 Источник: https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?name_desc=true

Таблица 1

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА КИТАЯ

Наименование товара	Доля в импорте, 2019 г.	Доля в импорте, 2015 г.	Прирост объёма импорта за 2015–2019 гг.
Сырая нефть, нефтепродукты, природный газ и СПГ	14,60%	17,94%	78,17%
Запоминающие устройства, электронные интегральные и печатные схемы, транзисторы	8,29%	10,18%	32,29%
Процессоры и контроллеры	7,04%	8,65%	32,74%
Руды и железные концентраты	4,70%	5,78%	73,64%
Руды и никелевые, хромовые, железные, медные, марганцевые, алюминиевые концентраты	2,88%	3,54%	82,07%
Транспортные средства и коробки передач	2,68%	3,30%	8,49%
Золото и алмазы	2,52%	3,09%	-40,13%
Диоды и их части	0,50%	0,61%	-15,36%
Полупроводниковые фоточувствительные приборы и машины для производства полупроводниковых приборов и дисплеев	1,99%	2,44%	26,21%
Телефонные аппараты	1,74%	2,14%	-11,23%
Соевые бобы	1,74%	2,13%	1,81%
Устройства на жидких кристаллах, их части; пульта, панели, консоли, столы	1,48%	1,82%	-38,91%
Полиэтилен, ополимеры, полипропилен, поликарбонаты, пропилен	1,41%	1,73%	42,89%
N-килол, этиленгликоль, стирол	1,14%	1,40%	10,81%
Катоды	1,04%	1,28%	3,10%
Лекарственные средства и иммунологические продукты	1,04%	1,28%	141,94%
Уголь битуминозный и бурый уголь	1,01%	1,24%	109,16%
Части и принадлежности машин товарной позиции 8471	0,93%	1,15%	19,29%
Целлюлоза древесная и лесоматериалы	0,93%	1,15%	63,95%
Усилители и устройства для коммутации или защиты электрических цепей	0,93%	1,14%	-4,72%
Телевизионные камеры, цифровые камеры и записывающие видеокамеры	0,17%	0,20%	-65,02%
Самолёты и прочие летательные аппараты	0,76%	0,93%	-31,95%
Медь, отходы и медный лом	0,59%	0,73%	5,94%
Косметические средства	0,57%	0,71%	330,82%
Прочие части, предназначенные исключительно или в основном для аппаратуры товарных позиций 8525–8528	0,56%	0,68%	58,33%
Арматура для ёмкостей	0,60%	0,74%	73,13%
Части электрической аппаратуры и аккумуляторы литий-ионные	0,38%	0,46%	12,42%
Пропан сжиженный	0,36%	0,44%	66,47%
Отруба крупного рогатого скота	0,35%	0,43%	261,36%
Турбореактивные двигатели и их части	0,35%	0,43%	71,41%
Конденсаторы	0,33%	0,41%	1,74%
Машины для приёма голоса, изображений	0,31%	0,38%	20,52%
Измерительные приборы	0,28%	0,35%	33,99%

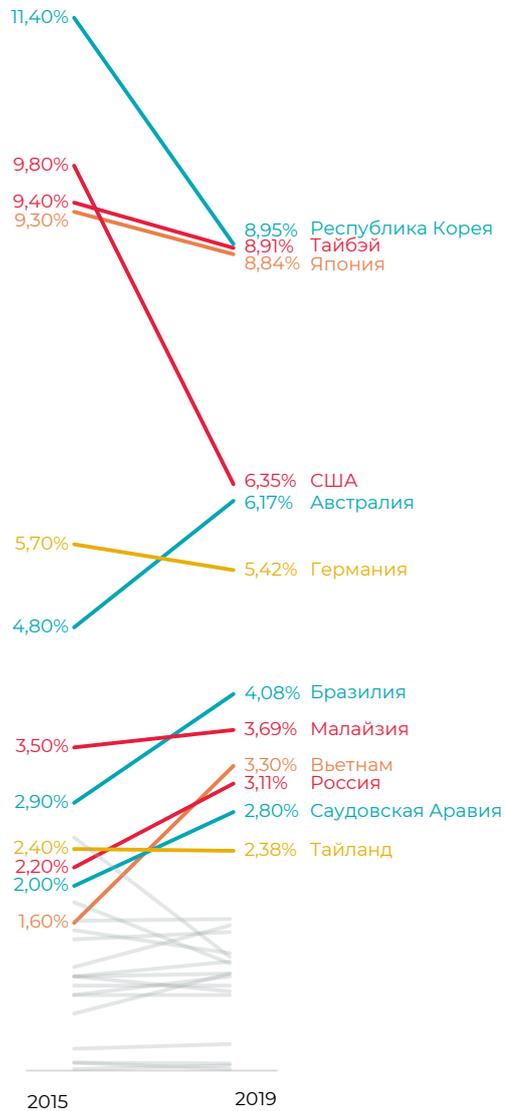
Вещества для производства литейных форм	0,28%	0,00%	Нет импорта в 2015 г.
Пищевые продукты для детей	0,26%	0,32%	111,85%
Масла высокотемпературной перегонки	0,25%	0,31%	427,38%
Прочие части и принадлежности кузовов (включая кабины)	0,23%	0,28%	0,56%
Ферроникель	0,22%	0,27%	157,72%
Листы и пластины из поляризационного материала	0,21%	0,26%	37,47%
Части печатных машин	0,21%	0,26%	-19,96%
Прочие машины и аппаратура	0,20%	0,25%	41,65%
Пальмовое масло	0,20%	0,25%	10,44%
Приборы и устройства для автоматического регулирования или управления	0,20%	0,25%	14,80%
Креветки	0,19%	0,24%	801,50%
Смеси природных смол	0,18%	0,22%	410,99%
Свинина мороженая	0,18%	0,22%	262,89%
Изделия из пластмасс	0,18%	0,22%	24,81%
Хлопковое волокно	0,17%	0,21%	39,17%
Инструменты и оборудование, применяемые в медицине, хирургии, стоматологии или ветеринарии	0,17%	0,21%	64,96%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа	0,17%	0,21%	44,41%
Остальные	32,3%	16,8%	9,44%

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Основу географической структуры импорта Китая составляют 25 стран, на которые в 2019 г. пришлось 81,61 % общего стоимостного объема импорта, из которых более 25 % пришлось на три страны: Республику Корею, Тайбэй и Японию. Необходимо отметить, что в 2019 г. доля этих стран значительно снизилась по сравнению с 2015 г., и на фоне этого увеличились доли Австралии, Бразилии, Вьетнама, России, Саудовской Аравии и т. д. За этот период значительно сократилась доля США, в частности объем импорта из этой страны упал на 18,14 %. В число стран, составляющих основу импорта, входят пять европейских стран. На скандинавские страны в 2019 г. в совокупности пришлось только 1,16 % общего стоимостного объема импортированной продукции, при этом наибольший объем среди этих стран в Китай экспортировала Швеция.

Рисунок 7

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА КИТАЯ



Источник: построено ITI по данным ИТС

Таким образом, на современном этапе структура спроса Китая на импортные товары в основном складывается из пищевой продукции, высокотехнологичных товаров, сырьевых товаров и химической продукции.

ТОРГОВЛЯ И ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ СКАНДИНАВСКИХ СТРАН С КИТАЕМ

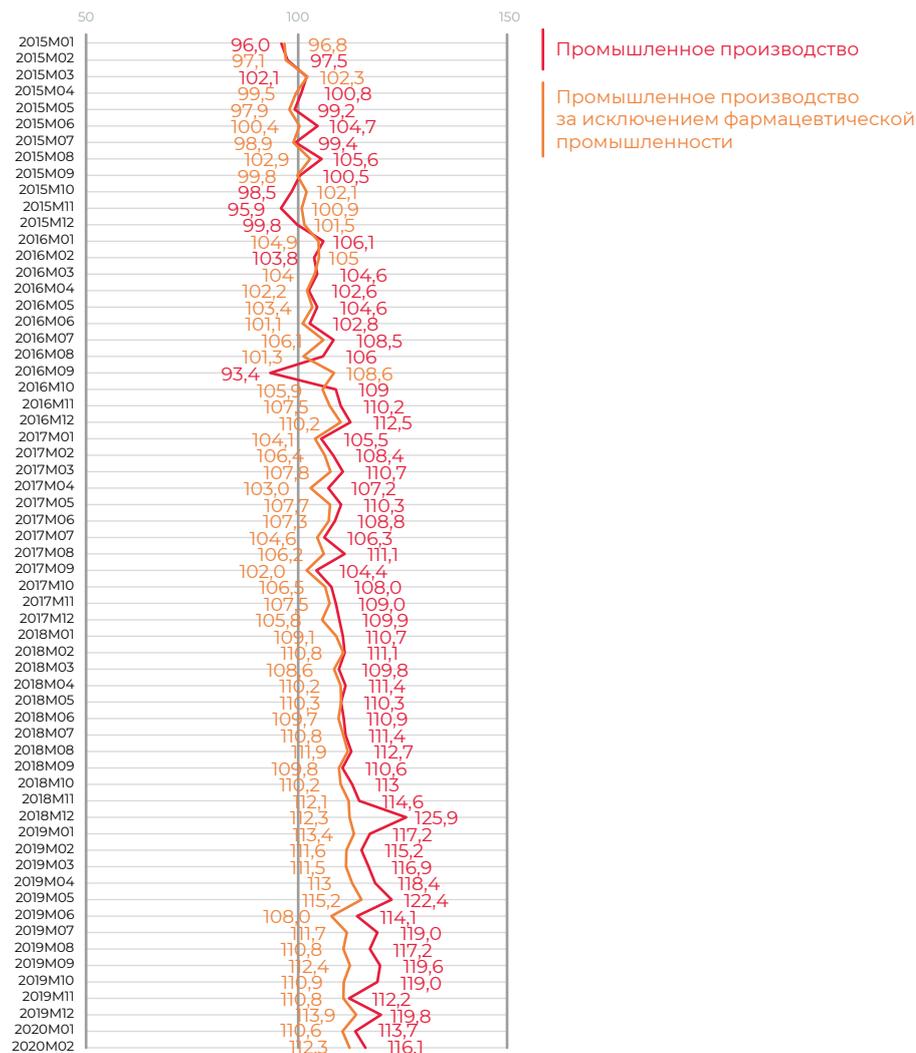
Дания

ЭКОНОМИКА И СТРУКТУРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

С середины 2018 г. наблюдаются явные признаки замедления ключевых показателей глобального роста, особенно в промышленном секторе, в частности в Германии — стране, являющейся важным торговым партнёром Дании. Однако в Дании эта тенденция не замечена: в этой стране производство, экспорт и занятость остаются на прежнем уровне, замедлился только рост ВВП. Но при этом в фармацевтической промышленности объём производства продолжает расти. Значение индекса фармацевтической промышленности Дании за пять лет увеличилось более чем на 50 %, а индекс промышленного производства в целом — на 20,94 %.

Рисунок 8

ИНДЕКС ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДАНИИ (2015=100) С ПОПРАВКОЙ НА ФАКТОР СЕЗОННОСТИ



Источник: построено ITI по данным Statistics Denmark

Отрасль возобновляемых источников энергии, в частности ветряных установок, также расширилась. Однако этого роста будет недостаточно в условиях возникновения нового кризиса, так как экономика Дании во многом зависит от ведущих экономик Европейского союза. В связи с этим существует риск более серьезного замедления экономики. Эксперты Danske Bank считают, что Дания хорошо подготовлена к мировому кризису, так как в течение периода устойчивого роста экономики не возникло никаких дисбалансов: например, не наблюдалось резкого роста цен на недвижимость или роста кредитования, не ухудшились условия конкурентоспособности. Также не ожидается изменения процентных ставок Европейского центрального банка или Национального банка Дании.

Основу датской экономики составляют государственный сектор, торговля и транспорт, обрабатывающая промышленность. По итогам 2019 г. на эти отрасли пришлось 55,56 % общего стоимостного объема валовой добавленной стоимости экономики Дании. При этом аналогичная доля наблюдалась и в 2015 г. За последние пять лет снизилась доля добывающей промышленности и коммунальных услуг, в среднем на 0,5 %. В целом с 2015 г. структура экономики Дании значительно не изменилась.

Рисунок 9

СТРУКТУРА ВАЛОВОЙ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ ЭКОНОМИКИ ДАНИИ: СВЕРХУ — 2015 Г., СНИЗУ — 2019 Г.

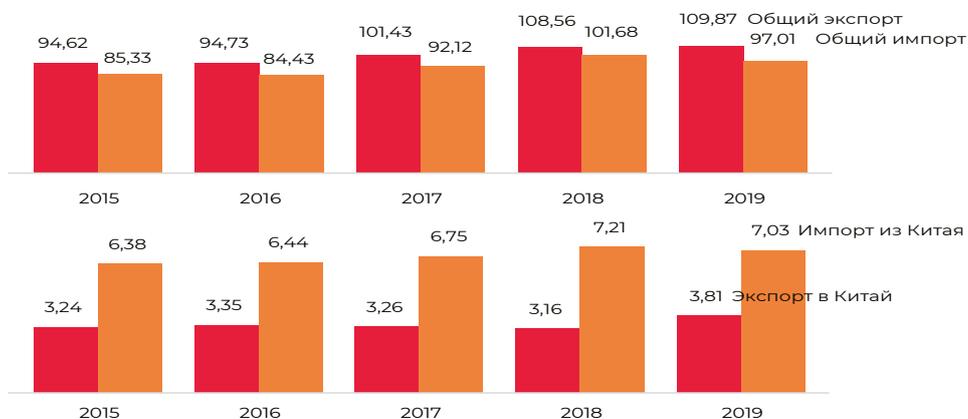


Источник: построено ITI по данным Statistics Denmark

Как было отмечено выше, Дания обладает развитым сектором торговли и является значимым поставщиком товаров для многих стран. Китай является седьмым по величине импортёром датских товаров, уступая другим скандинавским странам (Швеции и Норвегии), Германии, Великобритании, Нидерландам и США. В 2019 г. экспорт Дании в Китай составил 3,81 млрд долл. США, что эквивалентно 3,47 % общего стоимостного объёма экспорта Дании. За 2015–2019 гг. наблюдается положительная тенденция роста объёма экспорта Дании в Китай: прирост составил 17,56 % (общий прирост объёма экспорта Дании составил 16,12 %). В географической структуре импорта Дании Китай занимает уже более значимую позицию: по итогам 2019 г. из Китая было импортировано товаров на сумму 7,03 млрд долл. США, что на 10,28 % больше, чем в 2015 г. Китай является четвёртым по величине экспортёром в Данию с долей 7,25 % объёма импорта Дании в 2019 г., уступая Германии, Швеции и Нидерландам. В целом стоимостный объём импорта Дании за последние пять лет увеличился на 13,69 %, из чего можно сделать вывод, что объём экспорта увеличивается более быстрыми темпами, чем импорт. На протяжении всего рассматриваемого периода страна имеет положительное сальдо торгового баланса. Кроме того, величина разницы между экспортом и импортом с каждым годом увеличивается: в 2019 г. торговый баланс составил 12,87 млрд долл. США, что на 38,38 % больше, чем в 2015 г. Обратная ситуация складывается в торговле с Китаем: Дания экспортирует в Китай на 3,22 млрд долл. США меньше, чем импортирует. Отрицательное сальдо торгового баланса с Китаем с 2015 г. значительно не изменилось, однако до 2018 г. имело тенденцию к росту.

Рисунок 10

ДИНАМИКА ОБЪЁМА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ДАНИИ, МЛРД ДОЛЛ. США



Источник: построено ИТІ по данным ИТС

Дания является крупным поставщиком фармацевтической продукции: в 2019 г. страна экспортировала фармацевтических товаров на сумму 17,54 млрд долл. США, что составляет 2,75 % мирового экспорта этой продукции. В основном Дания экспортирует лекарственные средства: по итогам 2019 г. доля этой продукции составила 14,04 %, причём за 2015–2019 гг. экспорту увеличился более чем в пять раз. Также Дания специализируется на производстве и экспорте свежей, мороженой и сушёной рыбы, креветок (3,36 % общего стоимостного объёма экспорта в 2019 г.); свинины в любом виде, а также живых свиней (3,68 % экспорта); нефти и нефтепродуктов (3,66 % экспорта); одежды (3,35 % экспорта). Особой конкурентоспособностью на мировом рынке отличаются ветряные установки, произведённые в Дании, однако за 2015–2019 гг. объём

их экспорта сократился на 8,45 %. Наибольший прирост объёма экспорта в третьи страны за последние пять лет наблюдался у такой товарной группы (помимо лекарственных средств, о которых было сказано выше), как двигатели и силовые установки (в два раза).

Таблица 2

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ДАНИИ¹²

Наименование товара	Доля в 2019 г.	Доля в 2015 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Лекарственные средства для использования в терапевтических или профилактических целях, ферменты	14,04%	2,74%	495,62%
Свинина свежая, охлаждённая или замороженная, свиньи живые	3,68%	3,52%	21,41%
Нефть, нефтепродукты, масла	3,66%	4,59%	-7,28%
Рыба и ракообразные, жиры	3,36%	3,31%	17,73%
Одежда и трикотажные изделия, обувь	3,35%	3,18%	22,30%
Электрогенераторные установки, в частности ветрогенераторы	2,79%	3,54%	-8,45%
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей; их части	1,91%	1,54%	43,83%
Двигатели и силовые установки	1,74%	0,99%	104,22%
Человеческая и животная кровь для медицинских целей, иммунные сыворотки	1,57%	2,61%	-30,34%
Медицинские приборы и устройства, ортопедические приспособления	1,55%	1,90%	-5,34%
Сыры и творог	1,47%	1,46%	17,16%
Двигатели и генераторы электрические и их части	1,44%	1,12%	49,44%
Мебель прочая и её части	1,39%	1,43%	12,97%
Вычислительные машины и их части	1,34%	1,38%	12,57%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура	1,24%	1,29%	11,49%
Ферменты	1,14%	1,19%	11,47%
Гормоны, простагландины, тромбоксаны и лейкотриены, природные или синтезированные	1,07%	0,80%	54,94%
Лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги	1,06%	1,05%	17,37%
Изделия из чёрных металлов, лом	0,96%	0,88%	27,86%
Молоко, сыворотки, масло	0,90%	0,86%	21,89%
Вода, соки, пиво	0,90%	0,68%	54,21%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа, измерительная аппаратура	0,89%	0,87%	18,42%
Машины и механические устройства, имеющие индивидуальные функции	0,87%	0,65%	54,88%
Насосы жидкостные	0,85%	0,97%	2,12%
Экстракт солодовый; готовые пищевые продукты из муки тонкого или грубого помола, крупы, крахмала или солодового экстракта	0,83%	0,76%	25,34%
Центрифуги и устройства для разбрызгивания жидкостей	0,82%	0,79%	20,33%
Другие пищевые продукты	0,81%	1,06%	-11,45%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели	0,78%	0,79%	14,11%

¹² Доли представлены в общем стоимостном объёме экспорта Дании.

Изделия прочие из пластмасс и прочих материалов	0,76%	0,72%	23,94%
Аппараты телефонные	0,76%	0,65%	34,42%
Металлоконструкции из чёрных металлов и их части	0,72%	0,73%	13,73%
Плиты, листы, плёнка и полосы или ленты из пластмасс, ёмкости для транспортировки товаров	0,68%	0,75%	4,76%
Сырьё пушно-меховое	0,67%	1,70%	-54,52%
Семена, плоды и споры для посева, растения	0,67%	0,66%	18,65%
Мебель для сидения	0,67%	0,49%	58,39%
Машины, оборудование для обработки материалов	0,62%	0,59%	20,54%
Оборудование для производства пищевых продуктов или напитков	0,61%	0,58%	22,76%
Машины для мойки и упаковки, печатные машины	0,57%	0,57%	14,88%
Мясо и субпродукты крупного рогатого скота	0,56%	0,62%	6,45%
Насосы, провода и кабели	0,56%	0,55%	17,52%
Аппаратура электрическая для коммутации или защиты электрических цепей; электронные интегральные схемы	0,54%	0,60%	3,72%
Продукты, используемые для кормления животных	0,53%	0,56%	9,86%
Валы трансмиссионные и кривошипы; корпуса подшипников и подшипники скольжения для валов; шестерни и зубчатые передачи; шариковые или роликовые винтовые передачи; коробки передач	0,52%	0,59%	3,82%
Изделия из дерева, бумаги и картона	0,50%	0,72%	-19,17%
Готовые или консервированные продукты из мяса, мясных субпродуктов или крови прочие	0,48%	0,50%	11,08%
Плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов	0,48%	0,34%	62,54%
Микрофоны, громкоговорители, наушники	0,47%	0,50%	7,71%
Холодильники, морозильники	0,45%	0,46%	14,69%
Плоский прокат из железа	0,42%	0,30%	63,57%
Катализаторы	0,38%	0,39%	12,68%
Осветительное оборудование	0,37%	0,46%	-7,00%
Трёхколёсные транспортные средства	0,35%	0,57%	-28,68%
Приборы и устройства для автоматического регулирования или управления	0,35%	0,41%	-1,13%
Вещества поверхностно-активные органические, моющие средства	0,35%	0,31%	29,89%
Регуляторы роста растений, средства дезинфицирующие	0,35%	0,25%	64,78%
Мучные изделия, мука тонкого помола и гранулы из мяса, субпродуктов, рыбы или ракообразных	0,34%	0,38%	5,29%
Электроэнергия	0,31%	0,22%	66,76%
Постельные принадлежности	0,30%	0,40%	-13,43%
Реагенты диагностические или лабораторные	0,30%	0,28%	25,60%
Части летательных аппаратов	0,27%	0,30%	2,96%
Пульты, панели, консоли, столы	0,27%	0,23%	37,02%
Вещества для производства литейных форм; продукты и препараты химической промышленности	0,24%	0,28%	-1,68%
Косметические средства	0,23%	0,19%	38,38%
Остальные	26,96%	36,20%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Товарная структура импорта Дании отличается от товарной структуры экспорта, однако по-прежнему значимую долю импорта составляют рыба, креветки и рыбный жир; нефть и нефтепродукты; одежда и обувь; лекарственные средства. На эти товары в 2019 г. пришлось более 16 % общего стоимостного объёма импорта. Наибольшая доля приходится на легковые автомобили, прицепы и их части — 6,65 % в 2019 г. Если в товарной структуре экспорта значимую долю составляла деревянная мебель, то в структуре импорта значимую часть составляют древесина и деревянные изделия, то есть товары более низкого передела, которые необходимы для производства готовой продукции. За последние пять лет в товарной структуре импорта не наблюдается очевидных изменений, что может свидетельствовать о постоянстве закупок и внутреннего производства.

Таблица 3

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА ДАНИИ¹³

Наименование товара	Доля в 2019 г.	Доля в 2015 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства для перевозки людей и их части, прицепы; принадлежности	6,65%	5,98%	26,34%
Нефть и нефтепродукты, нефтяной газ	5,68%	5,91%	9,16%
Одежда и обувь; пушно-меховое сырьё, сумки, пряжа	4,29%	4,70%	3,76%
Аппараты телефонные и телевизионная аппаратура; пульты, панели и консоли; звукозаписывающее и звуковое оборудование	3,89%	3,91%	13,19%
Лекарственные средства	3,39%	2,97%	29,83%
Рыба свежая и мороженая, ракообразные, жиры	2,70%	2,37%	29,97%
Плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов; моторные транспортные средства для перевозки грузов	2,64%	3,13%	-4,03%
Холодильники, морозильники и их части; посудомоечные машины и печатные машины, пылесосы	2,62%	2,89%	3,00%
Вычислительные машины и их блоки; другие электрические машины и аппаратура	2,39%	2,17%	24,84%
Древесина, лесоматериалы, деревянные изделия; бумага и картон и изделия из них; туалетная бумага, носовые платки	2,19%	2,03%	22,89%
Мебель для сидения и прочая; крепёжная арматура и фурнитура	1,97%	1,83%	22,53%
Прокат и полуфабрикаты из алюминия, железа и стали	1,92%	1,83%	19,38%
Металлоконструкции и изделия из чёрных металлов	1,86%	1,83%	15,61%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура; валы трансмиссионные и кривошипы; подшипники	1,85%	1,82%	15,51%
Машины и оборудование для сельского хозяйства; бульдозеры, самоходы; машины для подъёма и перемещения	1,78%	1,68%	20,53%
Реагенты диагностические или лабораторные, первичная химическая продукция, ферменты, моющие и чистящие средства	1,78%	1,91%	6,08%
Изделия из пластмасс	1,67%	1,72%	10,30%
Силовые и электрогенераторные установки; двигатели	1,42%	1,02%	57,84%
Центрифуги, насосы	1,40%	1,22%	30,92%
Мясо крупного рогатого скота, субпродукты из мяса и птицы, продукты животного происхождения	1,37%	1,46%	7,06%
Вина виноградные, соки, спиртовые напитки, добавки в напитки	1,31%	1,25%	18,94%

¹³ Доли представлены в общем стоимостном объёме импорта Дании.

Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели; аппаратура для коммутации, защиты или присоединения к цепям	1,27%	1,20%	20,48%
Приборы и устройства, применяемые в медицине, хирургии, стоматологии или ветеринарии; ортопедические приспособления	1,23%	1,15%	21,77%
Мучные и кондитерские изделия, кофе, пальмовое масло	1,19%	1,25%	8,18%
Мониторы и проекторы, микрофоны, громкоговорители, наушники	1,03%	1,08%	8,24%
Постельные принадлежности, консоли и оборудование для развлечений, посуда, спортивный инвентарь	1,02%	1,13%	2,73%
Человеческая и животная кровь для медицинских целей	0,93%	0,71%	49,88%
Провода, кабели, полупроводниковые приборы	0,81%	0,98%	-6,35%
Растения и удобрения для них; семена	0,81%	0,70%	30,17%
Лампы и осветительное оборудование; огнетушители, пульверизаторы	0,66%	0,75%	0,26%
Шины, изделия из резины, бетона и камня	0,65%	0,64%	16,71%
Измерительные или контрольные приборы	0,64%	0,58%	27,19%
Жмыхи и другие твёрдые отходы	0,62%	0,89%	-20,85%
Электроэнергия	0,59%	0,37%	82,51%
Машины, оборудование промышленное (включая для приготовления напитков) или лабораторное с нагревом	0,52%	0,45%	30,62%
Продукты, используемые для кормления животных	0,46%	0,48%	8,25%
Детские велосипеды, самокаты и аналогичные товары	0,40%	0,39%	17,06%
Сыры и творог	0,39%	0,36%	24,49%
Приборы и устройства для автоматического регулирования или управления, аккумуляторы	0,38%	0,38%	15,30%
Самолёты, вертолёты, шасси	0,38%	0,51%	-15,13%
Электронагревательное оборудование	0,38%	0,35%	22,39%
Пищевые продукты, в другом месте не поименованные или не включённые	0,37%	0,33%	26,82%
Косметические средства	0,35%	0,28%	43,13%
Овощи, продукты для приготовления соусов	0,31%	0,29%	21,46%
Схемы электронные интегральные	0,28%	0,24%	36,27%
Инструменты ручные пневматические, гидравлические	0,24%	0,22%	25,35%
Остальные	29,31%	30,69%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Выше уже отмечалось, что Китай является значимым торговым партнёром Дании, особенно в качестве поставщика. С целью определения потенциала расширения торговли между этими странами и выделения товарных позиций, с помощью которых этот потенциал может раскрыться, целесообразно проанализировать текущую товарную структуру торговли Дании и Китая.

По итогам 2019 г. товарную структуру экспорта Дании в основном составляли пищевая продукция (свинина, свиной жир и субпродукты), мороженая рыба, ракообразные; насосы, центрифуги; изделия из чёрных металлов. На эти товары приходилось более 40 % общего стоимостного объёма экспорта Дании. Необходимо отметить, что в 2015 г. значительная доля (13,93 % экспорта) приходилась на пушно-меховое сырьё, а за последние пять лет поставки этого товара в Китай сократились на 75,22 %. Несмотря на то, что структура общего экспорта Дании в третьи страны характеризуется значительной долей лекарственных средств, Дания экспортирует эту продукцию в Китай

только в небольших объёмах, а именно на сумму 5,71 млн долл. США в 2019 г. (0,15 % объёма экспорта Дании в Китай). Наибольший прирост за последние пять лет наблюдался в экспорте таких товаров, как свинина (более чем в два раза); мороженая рыба и ракообразные (почти в три раза); молоко, молочные сыворотки, сливки, творог и сыры (более чем в три раза); прочие изделия из пластмасс и чёрных металлов (более чем в два раза).

Таблица 4

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ДАНИИ В КИТАЙ

Наименование товара	Доля в 2019 г.	Доля в 2015 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Свинина, свиной жир, субпродукты крупного рогатого скота	24,74%	13,29%	118,87%
Мороженая рыба и ракообразные	9,26%	3,78%	187,89%
Насосы жидкостные и центрифуги; краны, клапаны, вентили	7,67%	5,36%	68,26%
Экстракт солодовый; готовые пищевые продукты из муки тонкого или грубого помола, крупы, крахмала	4,41%	2,93%	76,88%
Животная и человеческая кровь для медицинских целей; ферменты	3,88%	3,58%	27,69%
Реагенты диагностические или лабораторные, измерительные и контрольные приборы (расходомеры, манометры, тепломеры и т. д.)	3,56%	2,97%	40,81%
Машины, оборудование промышленное или лабораторное для обработки металла; прочие машины, имеющие индивидуальные функции	3,49%	2,78%	47,48%
Медицинские приборы и устройства, ортопедические приспособления	3,16%	2,93%	26,82%
Сырьё пушно-меховое	2,94%	13,93%	-75,22%
Котлы паровые или другие; пульта, консоли, столы, распределительные щиты, их части	2,66%	3,18%	-1,54%
Молоко, молочные сыворотки, сливки, творог и сыры	2,52%	0,98%	201,60%
Трансформаторы электрические, катушки индуктивности и дроссели; части электродвигателей	2,11%	3,16%	-21,64%
Части для грузоподъёмного оборудования, самолётов, вертолётов и космических аппаратов	1,21%	2,14%	-33,28%
Прочие изделия из пластмасс и чёрных металлов	1,20%	0,61%	131,58%
Инициаторы реакций, ускорители реакций и катализаторы, в другом месте не поименованные или не включённые	1,14%	1,06%	27,10%
Мучные и кондитерские изделия	0,94%	1,26%	-11,59%
Остальные	25,10%	36,07%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Основной продукцией, которую импортирует Дания из Китая, являются товары лёгкой промышленности, в частности мужская и женская одежда, ткани и пряжа, сумки и обувь. На эти товары в 2019 г. пришлось 20,31 % общего стоимостного объёма импорта Дании из Китая. Дания также предъявляет спрос на китайскую мебель и крепёжную арматуру; плавучие транспортные средства для перевозки грузов и людей. На эти товары в 2019 г. в совокупности пришлось более 11 % импорта из Китая. Как и другие страны, Дания импортирует из Китая в основном товары с высокой добавленной стоимостью. За 2015–2019 гг. увеличился объём импорта Дании из Китая двигателей и генераторов; валов, подшипников; жмыхов и кормов для животных; телевизионной аппаратуры и приборов для радиовещания и т. д.

Таблица 5

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА ДАНИИ ИЗ КИТАЯ

Наименование товара	Доля в 2019 г.	Доля в 2015 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Одежда и обувь, ткани и пряжа, сумки	20,31%	26,09%	-14,17%
Мебель для сидения и её части и другая мебель; крепёжная арматура и фурнитура	5,86%	6,16%	4,82%
Плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов	5,36%	—	—
Металлоконструкции и изделия из чёрных металлов (гайки, болты, кухонные принадлежности); формы для литейного производства	4,24%	3,66%	27,88%
Двигатели и генераторы электрические, их части; электрические трансформаторы	4,22%	2,30%	102,19%
Телефоны, микрофоны, громкоговорители, наушники	3,66%	3,13%	28,88%
Лампы и осветительное оборудование, фонари портативные; постельные принадлежности	3,57%	3,91%	0,88%
Краны, клапаны, вентили	2,76%	2,18%	39,67%
Вычислительные машины и их блоки; пульты, панели, консоли, столы, распределительные щиты	2,61%	2,79%	3,15%
Холодильники, морозильники, пылесосы, отопительные печи	2,21%	1,80%	35,46%
Провода и кабели, электрическая аппаратура для электрических цепей, полупроводники	2,14%	1,91%	23,54%
Изделия прочие из пластмасс и изделия из прочих материалов (для упаковки, хранения товаров; кухонная посуда)	1,97%	2,08%	4,46%
Трёхколёсные велосипеды, самокаты и прочие аналогичные детские изделия	1,67%	2,97%	-38,12%
Машины и механические устройства; машины для сельского хозяйства	1,34%	1,88%	-21,41%
Насосы	1,21%	1,19%	11,99%
Мониторы, проекторы, телевизионная аппаратура	1,17%	0,75%	72,76%
Изделия из бумаги и картона; изделия для праздника; снаряжение для кемпинга	1,06%	1,01%	15,17%
Электромагниты; постоянные магниты и изделия	1,04%	0,78%	46,53%
Жмыхи и другие твёрдые отходы; корма для животных	1,00%	0,29%	279,14%
Части и принадлежности моторных транспортных средств	1,00%	1,78%	-38,47%
Схемы печатные; аккумуляторы	0,88%	0,59%	63,77%
Спортивный инвентарь	0,82%	1,00%	-9,39%
Валы и кривошипы; корпуса подшипников и подшипники; шестерни и вариаторы скорости	0,80%	0,36%	145,38%

Машины, оборудование промышленное для обработки металлов; двигатели и силовые установки	0,79%	0,44%	96,43%
Аппаратура передающая для радиовещания или телевидения	0,61%	0,27%	146,91%
Ферменты	0,59%	0,50%	29,96%
Прочие изделия из алюминия	0,55%	0,46%	33,29%
Машины электрические и аппаратура, имеющие индивидуальные функции, в другом месте данной группы не поименованные или не включённые	0,51%	0,58%	-1,93%
Электронагреватели (фены, бигуди), водонагреватели и т. д.	0,50%	0,50%	10,91%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа	0,50%	0,17%	222,44%
Инструменты ручные пневматические, гидравлические или со встроенным электрическим или неэлектрическим двигателем	0,47%	0,54%	-5,87%
Расходомеры, манометры, тепломеры	0,46%	0,42%	19,11%
Медицинские приборы и устройства	0,35%	0,25%	50,14%
Готовые или консервированные ракообразные, моллюски и прочие водные беспозвоночные	0,30%	0,77%	-56,77%
Изделия из резины	0,30%	0,28%	16,30%
Части для подъёмного оборудования	0,30%	0,30%	11,11%
Мётлы, щётки	0,29%	0,26%	24,16%
Остальные	22,60%	25,63%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

В связи с тем, что Дания имеет отрицательный торговый баланс с Китаем, интересно отметить те товары, экспорт которых может быть увеличен, с учётом существующего спроса на эти товары со стороны Китая. Были отобраны яркие примеры товаров, экспорт которых Данией может полностью покрыть спрос Китая и на которые на текущий момент приходится незначительная доля в общем объёме экспорта Дании в Китай. Наибольшим потенциалом к расширению экспорта в Китай обладают лекарственные средства и электрогенераторные установки, в частности ветряные установки. Экспорт ветряных установок характеризуется специфичностью, так как они являются сложно транспортируемым товаром. Однако этот товар может быть пригоден для перевозки по железной дороге при транспортировке отдельными частями. Кроме того, железнодорожные перевозки по сравнению с морскими являются более надёжными для такого высокотехнологичного товара. Транспортировка лекарственных средств требует сохранения температурного режима на протяжении всего пути. Тем не менее, из-за затруднённой мировой логистики на фоне нового мирового кризиса, транспортировка лекарственных средств в Китай в рефрижераторных контейнерах является эффективным логистическим решением. Необходимо отметить, что Дания также способна покрыть спрос Китая на свежую рыбу (на 110,62 %), которая при определённых низких температурах может быть транспортирована в Китай по железной дороге. На данный момент Китай импортирует из Дании только замороженную рыбу. Экспорт холодильного и морозильного оборудования (покрытие спроса Китая на 195,99 %) и средств для регулирования роста растений (удобрений; покрытие на 358,82 %) также обладает потенциалом к расширению.

Таблица 6

ТОВАРЫ ЭКСПОРТА ДАНИИ, ОБЛАДАЮЩИЕ ПОТЕНЦИАЛОМ ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ ПОСТАВОК В КИТАЙ

Наименование товара	Покрытие спроса Китая экспортом Дании
Лекарственные средства для использования в терапевтических или профилактических целях	142,44%
Электрогенераторные установки и вращающиеся электрические преобразователи	288,31%
Гормоны, простагландины, тромбоксаны и лейкотриены, природные или синтезированные; их производные и структурные аналоги	292,36%
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей	329,18%
Приборы и устройства, применяемые в медицине, хирургии, стоматологии или ветеринарии	1 059,26%
Рыба свежая или охлаждённая	110,62%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели	134,83%
Мебель для сидения	580,71%
Машины, оборудование промышленное или лабораторное с электрическим или неэлектрическим нагревом для обработки материалов	261,91%
Оборудование для промышленного приготовления или производства пищевых продуктов или напитков	641,11%
Продукты, используемые для кормления животных	104,94%
Изделия прочие из чёрных металлов	1 794,11%
Готовые или консервированные продукты из мяса, мясных субпродуктов или крови прочие	1 042,53%
Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов	255,91%
Машины и устройства для подъёма, перемещения, погрузки или разгрузки (например, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги) прочие	288,06%
Холодильники, морозильники	195,99%
Лампы и осветительное оборудование	410,28%
Инсектициды, родентициды, фунгициды, гербициды, противовсходовые средства и регуляторы роста растений, средства дезинфицирующие и аналогичные им	358,82%

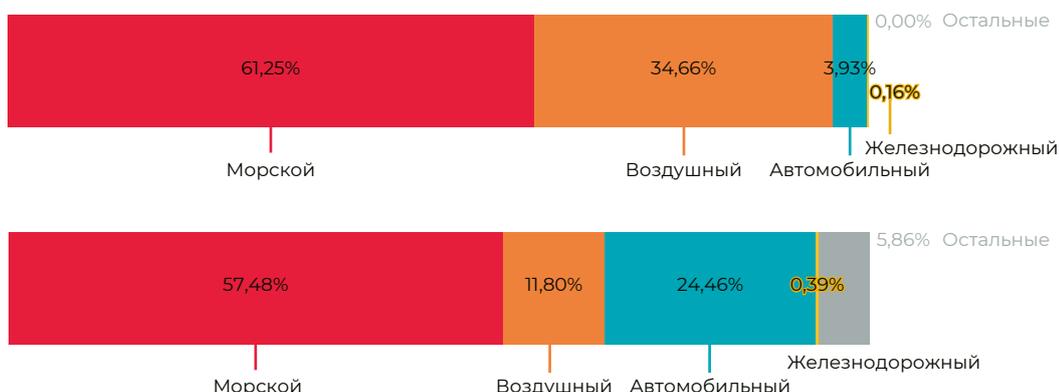
Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩАЯ ЭКСПОРТНЫЕ ПОСТАВКИ

Дания в основном экспортирует в Германию, Швецию, США, Норвегию, Великобританию и Китай. Логистика, обеспечивающая экспортно-импортные потоки с Китаем, в основном сосредоточена на морских перевозках, которые в 2019 г. составили 61,25 % общего стоимостного объема экспорта и 57,48 % общего стоимостного объема импорта. На железнодорожный транспорт в 2019 г. пришлось только 0,16 % экспорта и 0,39 % стоимостного объема импорта, однако за 2015–2019 гг. объем внешней торговли Дании с Китаем, опосредованной железной дорогой, увеличился: объем экспорта вырос почти в три раза, составив в 2019 г. 8,69 млн долл. США, в то время как объем импорта вырос в 41 раз, составив в 2019 г. 27,54 млн долл. США. Таким образом, по железной дороге Дания больше импортирует из Китая, чем экспортирует.

Рисунок 11

ТОРГОВЛЯ ДАНИИ С КИТАЕМ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА: СВЕРХУ — ЭКСПОРТ, СНИЗУ — ИМПОРТ



Источник: построено ITI по данным Eurostat

На текущий момент грузоотправители и грузополучатели в Дании отдают предпочтение морскому транспорту. Основными торговыми портами в Дании являются Орхус, Копенгаген, Фредерисия, Калуннборг; для сыпучих грузов — Эсбьерг. Большинство портов обслуживают несколько классов судов, включая сухогрузы, перевалочные, контейнерные. Порт Фредерисия имеет развитую железнодорожную сеть. Кроме того, до 2030 г. весь участок между Ольборгом и Фредерисией будет электрифицирован, а участок между Фредериксхавном и Ольборгом будет электрифицирован к 2025 г. В программе электрификации также заложена возможность электрификации участка между Хьёррингом и Хиртсхальсом. Важным звеном мультимодальных и железнодорожных перевозок в Дании является порт Таулов. Контейнерный порт Таулов расположен недалеко от станции Фредерисия, на которую приходится значительная часть железнодорожных перевозок Дании. Контейнерный порт Таулов является одним из трёх контейнерных портов, принадлежащих владельцу инфраструктуры Vanedanmark. Порт является частью сети TEN-T, а перекрёсток между восточной железной дорогой в направлении Копенгагена и северной железной дорогой в направлении региона Северная Дания расположен рядом с терминалом. DB Cargo Service Denmark управляет терминалом и, таким образом, арендует здания и инфраструктуру у Vanedanmark.

Грузовую транспортную логистику в стране в основном обеспечивают такие компании, как Airland Logistics, Damco, DFDS Logistics (транспортировка грузов с соблюдением температурного режима), DSV, EUROBULK Logistics, Freija, Frode Laursen, HPT (автомобильные перевозки), Inter Scan AS, Jeuro Denmark, OOCL (обслуживает датские порты Орхус, Копенгаген и Фредерисию), Scan Global¹⁴. Компания Jeuro Denmark изначально специализировалась на железнодорожных грузоперевозках по Транссибирской магистрали. Эта компания была основана в 1967 г. с целью обеспечения альтернативного маршрута из Японии и с Дальнего Востока в Европу. Сегодня деятельность этой компании диверсифицирована на ряд различных видов транспорта, и компания оказывает услуги по мультимодальным перевозкам¹⁵. Крупным датским логистическим оператором в сфере железнодорожных перевозок в Дании является H. Daugaard, который специализируется на перегрузке и транспортировке металлопродукции, изделий из бумаги и строительных материалов. Терминалы компании расположены недалеко от набережной Колдинг и Вайле, где ежегодно обрабатывается более 400 тыс. тонн грузов. Склад компании размером более 24 тыс. кв. м расположен в Namdrup¹⁶.

В целом, железнодорожная транспортная инфраструктура Дании состоит из железнодорожных путей Скандинавско-Средиземноморского транспортного коридора, который представляет собой важную транспортную ось Север — Юг для европейской экономики¹⁷. Коридор простирается от Финляндии и Швеции на севере до острова Мальта на юге, проходя через Данию, северную, южную и центральную части Германии, промышленные центры Северной Италии и южные итальянские порты. Трансграничное альпийское сообщение между Мюнхеном и Вероной на текущий момент представляет собой узкое место в коридоре, которое будет устранено с началом функционирования железнодорожного тоннеля Бреннер в 2026 г. Устранение этого узкого места имеет решающее значение для функционирования всего коридора, связывающего Северную и Южную Европу. Вместе с линией Готард — Монте-Ченери в Швейцарии и железнодорожным сообщением Лион — Турин тоннель Бреннер объединит сложную сеть высокопроизводительных железнодорожных линий. Вместе эти сети помогут достичь экологических целей, установленных ЕС, и обеспечить модальный переход от автомобильного к железнодорожному транспорту. Фемарнбельтский тоннель является ключевым компонентом основного маршрута между севером и югом Европы. Это трансграничное узкое место будет устранено путём строительства нового подводного железнодорожного/автодорожного тоннеля под проливом Фемарн-Бельт шириной 18 км между Рёдби в Дании и Путтгарденом в Германии. После завершения проекта в 2028 г. время в пути между Копенгагеном и Гамбургом будет сокращено примерно на один час, а для железнодорожных грузовых перевозок — примерно на два часа.

14 Источник: https://www.logisticsdenmark.com/Logistics_Denmark/

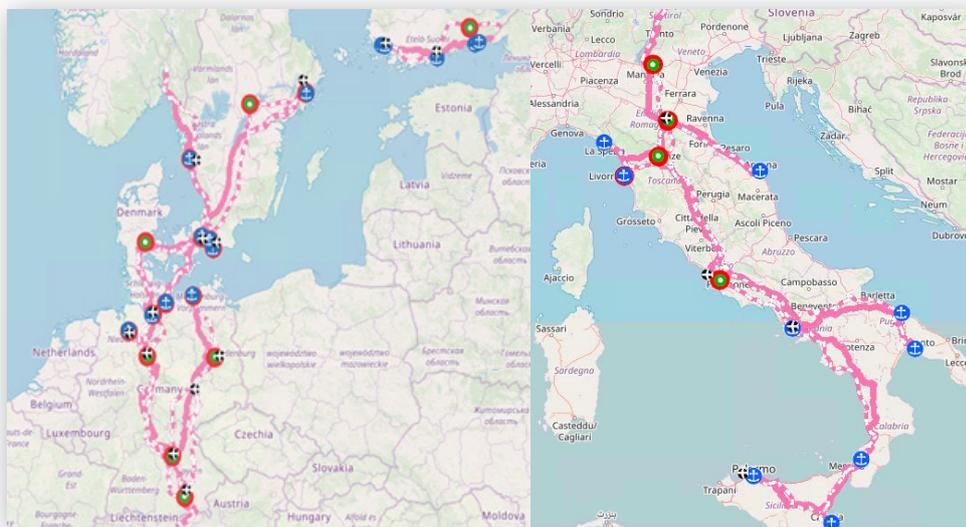
15 Источник: https://www.logisticsdenmark.com/Jeuro_logistics_Denmark/

16 Источник: <https://www.h-daugaard.dk/en/solutions/rail-transport/>

17 Источник: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en

Рисунок 12

СКАНДИНАВСКО-СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР



Источник: TENtec Interactive Map Viewer

В контексте железнодорожных перевозок Дания на сегодняшний день является «ступенькой» между Швецией и Германией. Железнодорожные пути, являющиеся частью Скандинавско-Средиземноморского транспортного коридора, на текущий момент не используются в полной мере из-за узких мест, о которых было сказано выше. Остальные железнодорожные линии в Дании в основном используются для пассажирских перевозок. Однако близость Дании к Германии и развитое железнодорожное сообщение между этими странами может служить для Дании преимуществом. Благодаря налаженному транспортному сообщению Германии с Китаем, Дания может расширить экспортно-импортные потоки с Китаем через Германию. Кроме того, устранение узких мест в Скандинавско-Средиземноморском транспортном коридоре будет способствовать развитию пропускной способности в сообщении с Италией — страной, являющейся транспортным хабом южной части Европы для железнодорожных перевозок с Китаем.

Наименьший объем железнодорожных грузоперевозок наблюдается в Северной Дании. В этом регионе в 2016 г. появилась новая концепция, которая побуждает большее количество компаний использовать сеть железных дорог в северном регионе для грузоперевозок. В 2017 г. DB Cargo Scandinavia запустил поезд, который перевозит грузы размером до одного контейнера на одну компанию¹⁸.

18 Источник: https://projekter.aau.dk/projekter/files/281248520/Speciale_af_Kim_Jakobsen.pdf

Таким образом, Дания является третьей по величине экономикой Скандинавии, уступая по объёму ВВП Швеции и Норвегии. На текущий момент в стране наблюдаются замедленные темпы экономического роста, но при этом объём внешней торговли и производства в целом продолжает расти. Дания является одним из крупнейших экспортёров лекарственных средств и ветряных установок в мире. Наряду с этим страна специализируется на производстве свинины, рыбы и ракообразных, женской и мужской одежды. На эти товарные группы также приходятся весомые доли в общем объёме экспорта Дании. В товарной структуре импорта Дании товарными позициями, лидирующими по объёму, являются легковые автомобили; телефонные аппараты; нефть, нефтепродукты и нефтяной газ; одежда, обувь, сумки и пряжа; лекарственные средства. Основными торговыми партнёрами Дании по объёму экспортированной продукции являются Швеция, Норвегия, Германия, Великобритания, Нидерланды и США. Китай в 2019 г. расположился на седьмой позиции. Наибольшую часть объёма импорта Дании составляют товары из Германии, Швеции, Нидерландов, Китая и Норвегии. Торговля страны с Китаем характеризуется постоянным отрицательным значением сальдо торгового баланса. Основные статьи экспорта Дании в Китай составляют свежая и охлаждённая свинина, свиной жир, субпродукты крупного рогатого скота; мороженая рыба и ракообразные; жидкостные насосы и центрифуги. Импорт в основном состоит из товаров лёгкой промышленности, мебели, изделий из чёрных металлов, а также товаров с высокой добавленной стоимостью: плавучих средств для перевозки пассажиров, двигателей, электрических генераторов и трансформаторов. Среди товаров, по которым Дания имеет нераскрытый потенциал к экспорту в Китай и которые тяготеют к контейнерным железнодорожным перевозкам, находятся лекарственные средства (товары под кодом 3004 Гармонизированной системы классификации); электрогенераторные установки, в частности ветряные установки (код 8502); гормоны, простагладины (код 2937); приборы и устройства, применяемые в медицине и хирургии (код 9018); готовые или консервированные продукты из мяса и мясных субпродуктов (код 1602); холодильники и морозильники (код 8418) и т. д.

На текущий момент структура торговли Дании с Китаем по видам транспорта демонстрирует развитость морской инфраструктуры и неразвитость железнодорожной, несмотря на активную модернизацию Скандинавско-Средиземноморского коридора, который соединяет северную часть Европы с южной. Дания является своего рода перевалочным пунктом между Швецией и Германией, однако благодаря налаженному транспортному сообщению между Германией, в частности между Дуйсбургом, и Китаем, Дания могла бы расширить свой объём экспорта. Ещё одним транспортным хабом железнодорожных перевозок между Европой и Китаем является Италия, через которую проходит основной транспортный коридор Дании.

— Норвегия

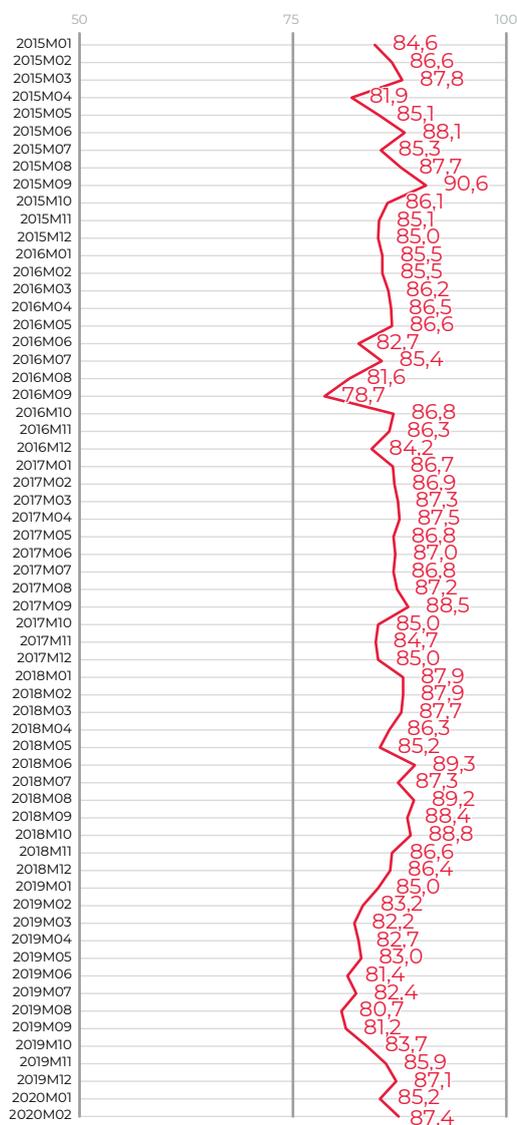
ЭКОНОМИКА И СТРУКТУРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

Норвежская экономика является второй по величине экономикой Скандинавии. Страна переживает третий год циклического подъёма. В целом за 2015–2019 гг. объём ВВП страны увеличился на 19,8 %, составив в 2019 г. 0,4 трлн долл. США. Текущий этап развития экономики характеризуется высокими темпами роста реальной заработной платы, что стимулирует частное потребление, а повышение конкурентоспособности способствует увеличению инвестиций частного сектора и расширению объёма экспорта. Уровень занятости в стране увеличивается, а зарегистрированный уровень безработицы снизился до уровня 2008 г. В то же время число работников-нерезидентов, получающих краткосрочные визы в Норвегию, также увеличилось. Ожидается, что «нефтяные» инвестиции с 2020 г. постепенно начнут сокращаться¹⁹. Большинство проектов разработки, запланированных на норвежском континентальном шельфе, останутся прибыльными даже при том, что цены на нефть и газ будут значительно ниже, чем раньше, благодаря снижению затрат и повышению эффективности нефтяной промышленности. Рост инвестиций также был зафиксирован и в обрабатывающей промышленности. Тем не менее, в отличие от динамики индекса в Дании, промышленность Норвегии не демонстрирует явного тренда к росту, она характеризуется волатильностью. Начиная с сентября 2019 г. значение индекса промышленного производства в Норвегии начинает увеличиваться, что говорит о стабилизации и росте производственного сектора страны.

19 Источник: <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1373230/FULLTEXT01.pdf>

Рисунок 13

ИНДЕКС ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА НОРВЕГИИ (2005=100) С ПОПРАВКОЙ НА ФАКТОР СЕЗОННОСТИ



Источник: построено ITI по данным Statistics Norway

Экономика Норвегии базируется в основном на сырьевом секторе, на добыче нефти и газа, но за 2015–2019 гг. валовая добавленная стоимость этой отрасли уменьшилась на 4,95 %. Вторым опорным сектором экономики является здравоохранение и социальная деятельность: в 2019 г. доля этого сектора составила 11,55 %. На обрабатывающую промышленность пришлось только 7,08 % в 2019 г. Согласно структуре обрабатывающей промышленности, основную часть совокупной добавленной стоимости обеспечивают машиностроение и приборостроение, а также производство продуктов питания, напитков и табака — на эти отрасли в совокупности в 2019 г. пришлось более 40 % общей добавленной стоимости обрабатывающей отрасли. На производство нефтепродуктов, химической и фармацевтической продукции, строительство кораблей, нефтяных платформ и модулей другого транспортного оборудования в 2019 г. пришлось по отдельности 11 % валовой добавленной стоимости обрабатывающей промышленности.

Рисунок 14

ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ НОРВЕГИИ ПО ОТРАСЛЯМ ЭКОНОМИКИ



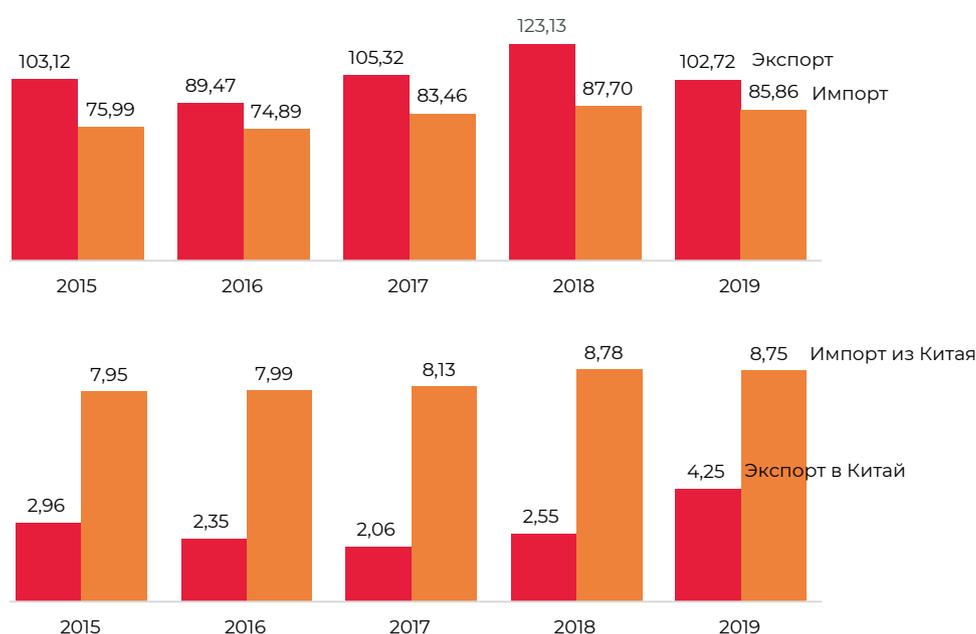
Источник: построено ITI по данным Statistics Norway

Объём внешней торговли Норвегии за 2015–2019 гг. увеличился на 3,85 %. Рост мог бы быть выше, если бы не резкий спад стоимостного объёма экспорта в 2019 г. на 16,58 % по сравнению с 2015 г. Географическую структуру экспорта Норвегии в основном составляют европейские страны. Китай является восьмым по величине импортёром норвежской продукции (4,13 % общего стоимостного объёма экспорта Норвегии в 2019 г.), уступая Великобритании, Германии, Нидерландам, Швеции, Франции, Дании и США. По итогам 2019 г. стоимостный объём экспорта Норвегии в Китай составил 4,25 млрд долл. США, что на 43,30 % больше, чем в 2015 г.

Общий импорт Норвегии за 2015–2019 гг. имеет явную тенденцию к росту, несмотря на спад в 2019 г. В географической структуре импорта Норвегии Китай занимает третье место с долей 10,18 % общего стоимостного объема импорта Норвегии, экспортировав в 2019 г. товаров на сумму 8,74 млрд долл. США. По этому показателю Китай уступает только Швеции и Германии. Норвегия, как и Дания, имеет отрицательный торговый баланс с Китаем, который в 2019 г. составил 4,5 млрд долл. США. Однако необходимо отметить значительный прирост объема экспорта Норвегии в Китай в 2019 г., который составил 66,32 % по сравнению с 2018 г. Таким образом, 2020 год может стать ещё одним годом роста экспорта Норвегии в Китай, если мировой кризис, вызванный пандемией коронавируса, не сыграет свою роль.

Рисунок 15

ДИНАМИКА ОБЪЁМА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ НОРВЕГИИ, МЛРД ДОЛЛ. США



Источник: построено ITI по данным ИТС

Товарная структура экспорта Норвегии не является диверсифицированной, так как более 70 % общего стоимостного объема составляют всего девять товаров. Наибольший удельный вес (более 30 %) имеют сырьевые энергетические товары, а именно сырая нефть, сырые нефтепродукты, нефтяные газы и прочие газообразные углеводороды. Однако за последние пять лет объем экспорта двух последних товаров уменьшился на 28,58 %. В структуре экспорта значительную статью составляет рыбная продукция, на которую в совокупности в 2019 г. пришлось 7,79 % общего экспорта Норвегии. На экспорт необработанного алюминия, никеля и соединений, содержащих функциональную карбоксимидную группу, в совокупности пришлось 4,59 % от общего объема. Таким образом, значительную часть экспорта Норвегии составляют сырьевые и пищевые товары, то есть продукция с низкой добавленной стоимостью.

Таблица 7

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА НОРВЕГИИ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Нефть сырая и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных минералов	25,18%	29,30%	13,16%
Газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие	29,67%	21,78%	-28,58%
Рыба свежая или охлаждённая	5,10%	7,21%	37,46%
Нефть и нефтепродукты, полученные из битуминозных пород, кроме сырых	4,94%	6,31%	24,05%
Алюминий необработанный	2,62%	2,85%	5,69%
Филе рыбное и прочее мясо рыбы (включая фарш), свежие, охлаждённые или мороженые	1,42%	2,06%	40,87%
Рыба мороженая, за исключением рыбного филе и прочего мяса рыбы товарной позиции 0304	1,26%	1,49%	14,92%
Никель необработанный	1,15%	1,28%	7,71%
Соединения, содержащие функциональную карбоксамидную группу; соединения угольной кислоты, содержащие функциональную амидную группу	0,82%	1,24%	47,79%
Остальные	27,82%	26,48%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Товарная структура импорта Норвегии является значительно более диверсифицированной, чем товарная структура экспорта. Наибольшая доля импорта приходится на легковые автомобили (7,88 %), нефть и нефтепродукты (5,67 %), металлоконструкции и изделия из чёрных металлов (4,79 %). Из продуктов питания Норвегия в основном импортирует хлеб, мучные и кондитерские изделия, соевые бобы, шоколад, виноградные вина, газированные и негазированные воды, рыбный жир. Наибольший прирост среди товаров, составляющих основу импорта страны, наблюдался у таких товаров, как электрогенераторные установки, реактивные двигатели (почти в четырнадцать раз), электроэнергия (в два раза), биодизель (в два раза), электродвигатели и электрогенераторы (в два раза), мотоциклы и велосипеды с установленным вспомогательным двигателем (в два раза). Из этого можно сделать вывод, что у страны возрос интерес к альтернативным источникам энергии, что вполне соответствует мировым трендам.

Таблица 8

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА НОРВЕГИИ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей; их части	7,42%	7,88%	19,48%
Нефть, нефтепродукты сырые и не сырые; нефтяной кокс и битум	3,80%	5,67%	68,24%
Металлоконструкции, трубы, трубки, профили и другие изделия из чёрных металлов и их части	4,32%	4,79%	24,81%
Штейн никелевый, агломераты оксидов никеля; искусственный корунд, оксид алюминия; гидроксид алюминия	2,75%	3,08%	26,21%
Одежда и обувь, сумки	3,29%	3,00%	2,60%
Моторные транспортные средства; круизные суда, паромы; яхты	2,47%	2,38%	8,29%
Моторные транспортные средства для перевозки грузов, прицепы	1,88%	2,31%	38,52%
Мебель для сидения и прочая	2,19%	2,01%	3,66%
Аппаратура для передачи или приёма голоса, изображений или других данных; вычислительные машины и их блоки; считывающие устройства, устройства для переноса данных; машины, имеющие индивидуальные функции	2,40%	1,87%	-12,50%
Лекарственные средства	1,70%	1,79%	18,35%
Вертолёты, самолёты, космические аппараты; их части	1,24%	1,72%	56,19%
Изделия из пластмасс	1,50%	1,46%	10,03%
Трансформаторы, катушки индуктивности и дроссели; электрическая аппаратура для коммутации или защиты электрических цепей; пульты, панели, консоли, столы, распределительные щиты	1,22%	1,33%	22,10%
Хлеб, мучные кондитерские изделия, шоколад; клейковина пшеничная	1,35%	1,32%	9,52%
Центрифуги, насосы	1,20%	1,24%	16,10%
Лесоматериалы, деревянные изделия; туалетная бумага и бумажные платки	1,35%	1,24%	3,12%
Мониторы и проекторы; аппаратура приёмная, микрофоны	0,93%	1,05%	27,01%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура для трубопроводов, котлов, резервуаров, цистерн, баков или аналогичных ёмкостей	1,12%	1,04%	5,03%
Тракторы, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги; автопогрузчики	0,87%	1,02%	32,38%
Электрогенераторные установки и вращающиеся электрические преобразователи; турбореактивные и турбовинтовые двигатели, газовые турбины	0,08%	0,98%	1297,35%
Приборы и устройства, применяемые в медицине, хирургии, стоматологии или ветеринарии; измерительные и контрольные приборы	0,80%	0,92%	30,06%
Пищевые продукты прочие; соевые бобы	0,99%	0,91%	3,37%
Руды и концентраты марганцевые и цинковые	0,48%	0,76%	77,03%
Алюминий необработанный и металлоконструкции из алюминия	0,68%	0,71%	17,14%
Электроды угольные, угольные щётки, угли для ламп или батареек и изделия из графита	0,81%	0,71%	-0,54%
Провода изолированные, кабели	0,73%	0,70%	8,95%
Человеческая и животная кровь для медицинских целей	0,51%	0,65%	44,20%

Электроэнергия	0,25%	0,65%	196,36%
Лампы и осветительное оборудование	0,69%	0,65%	5,62%
Машины, оборудование промышленное или лабораторное с нагревом для обработки материалов; печатные машины	0,70%	0,61%	-1,32%
Сборные строительные конструкции	0,59%	0,58%	11,65%
Вина виноградные натуральные	0,51%	0,50%	11,59%
Жиры, масла и их фракции, из рыбы или морских млекопитающих	0,52%	0,49%	5,24%
Машины посудомоечные; оборудование для заполнения, закупорки бутылок, банок и т. д.; оборудование для сортировки, грохочения, промывки, измельчения и т. д.	0,42%	0,47%	25,46%
Шины и покрышки пневматические резиновые новые	0,48%	0,45%	5,50%
Биодизель и его смеси	0,17%	0,44%	192,15%
Холодильники, морозильники	0,43%	0,42%	9,90%
Продукты, используемые для кормления животных	0,34%	0,42%	36,70%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа; реагенты	0,42%	0,41%	9,55%
Электронагреватели	0,38%	0,39%	15,36%
Приспособления ортопедические	0,28%	0,38%	51,49%
Приборы и инструменты геодезические, гидрографические, океанографические, гидрологические, метеорологические или геофизические	0,74%	0,37%	-43,22%
Косметические средства	0,37%	0,32%	-2,05%
Табачные экстракты и эссенции	0,26%	0,29%	25,04%
Установки для кондиционирования воздуха	0,26%	0,28%	20,24%
Продукты и препараты химической промышленности	0,27%	0,26%	9,45%
Аккумуляторы	0,15%	0,26%	89,62%
Приборы и аппаратура для измерения или контроля расхода, уровня, давления и т. д.	0,28%	0,26%	3,77%
Воды	0,19%	0,24%	46,43%
Двигатели и генераторы электрические; инструменты ручные пневматические, гидравлические или со встроенным электрическим или неэлектрическим двигателем	0,13%	0,23%	100,07%
Мотоциклы и велосипеды с установленным вспомогательным двигателем	0,13%	0,23%	100,07%
Вещества поверхностно-активные органические; поверхностно-активные средства, моющие средства	0,25%	0,22%	-1,77%
Валы трансмиссионные и кривошипы; корпуса подшипников и подшипники скольжения для валов; вариаторы скорости	0,27%	0,22%	-10,23%
Трёхколёсные велосипеды, самокаты	0,26%	0,21%	-7,97%
Основы матрацные; принадлежности постельные и аналогичные изделия мебелировки	0,24%	0,21%	-3,57%
Двигатели и силовые установки прочие	0,22%	0,20%	5,71%
Остальные	41,74%	36,81%	

Источник: рассчитано ИТІ по данным ИТС

В целом товарная структура экспорта Норвегии в Китай совпадает с товарной структурой экспорта Норвегии в третьи страны. Это означает, что поставки основных товарных групп Норвегии в Китай уже налажены. На две товарные группы, а именно сырую нефть и сырые нефтепродукты и химические соединения, в 2019 г. пришлось более половины общего стоимостного экспорта Норвегии в Китай. На экспорт рыбы в Китай в 2019 г. пришлось в совокупности более 10 %, причём за 2015–2019 гг. объём экспорта этого товара увеличился в четыре раза, составив в 2019 г. 0,18 млрд долл. США. Необходимо отметить, что Норвегия экспортирует в Китай рыбу не только в мороженом виде, но и в свежем, что предполагает быструю транспортировку. В 2015 г. в основную часть товарной структуры экспорта в Китай входили такие товары, как приборы и устройства для автоматического регулирования и управления; рафинированная медь и металлоконструкции из чёрных металлов; никель; турбореактивные и турбовинтовые двигатели; пульта, панели, консоли и т. д. По итогам 2019 г. эти товары не вошли в основную структуру экспорта из-за резкого роста доли экспорта сырой нефти и нефтепродуктов. Таким образом, при принятии решения о расширении экспорта Норвегии в Китай необходимо учитывать те товарные позиции, которые успешно поставлялись в эту азиатскую страну пять лет назад.

Товарная структура импорта Норвегии из Китая в очередной раз демонстрирует положение Китая в международной торговле, а именно его роль в качестве крупного поставщика высокотехнологичных товаров. Основную часть импорта по итогам 2019 г. составили телефонные аппараты, мониторы, проекторы, вычислительные машины, считывающие устройства: в совокупности на эти товары пришлось 30 % общего стоимостного объёма импорта Норвегии из Китая. Товары текстильной промышленности Китая удовлетворяют спрос Норвегии с долей 11,33 % общего импорта страны из Китая. Спрос Норвегии на некоторые китайские товары за последние пять лет увеличился; среди таких товаров — легковые автомобили, мотоциклы и велосипеды с двигателем (в три раза); пылесосы, морозильники и холодильники (в два раза); угольные электроды, угольные щётки и аккумуляторы (в два раза). В дополнение к этому, за последние пять лет Норвегия начала импортировать из Китая искусственный корунд, оксид алюминия, гидроксид алюминия, которые в 2019 г. составляли уже 0,41 % импорта Норвегии из Китая. Искусственный корунд используется для изготовления ювелирных изделий, а также для производства механических деталей (труб, стержней, подшипников), оптики, часовых кристаллов, и космических аппаратов, а также для производства лазерных компонентов.

Таблица 9

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА НОРВЕГИИ В КИТАЙ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Нефть сырая и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных минералов	—	35,43%	—
Соединения, содержащие функциональную карбоксамидную группу; соединения угольной кислоты, содержащие функциональную амидную группу	22,02%	22,62%	50,13%
Рыба мороженая	9,09%	9,97%	60,36%
Рыба свежая или охлаждённая	1,63%	4,57%	310,82%
Насосы жидкостные с расходомерами или без них; подъёмники жидкостей	3,73%	3,26%	27,88%
Никель необработанный	2,56%	2,81%	60,45%
Нефть и нефтепродукты, полученные из битуминозных пород, кроме сырых	1,84%	2,07%	64,28%
Газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие	2,06%	1,06%	-24,71%
Остальные	57,09%	18,22%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Таблица 10

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА НОРВЕГИИ ИЗ КИТАЯ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Аппараты телефонные; мониторы и проекторы	14,14%	16,17%	25,81%
Вычислительные машины и их блоки; считывающие устройства, машины для переноса данных на носители информации	12,70%	13,88%	20,26%
Одежда, обувь и сумки	13,36%	11,33%	-6,66%
Лампы и осветительное оборудование	2,99%	3,19%	17,29%
Мебель для сидения и прочая, её части	3,37%	2,68%	-12,46%
Микрофоны и подставки для них; громкоговорители; наушники	1,56%	2,58%	82,49%
Автомобили легковые, мотоциклы и велосипеды с двигателем	0,63%	1,74%	205,37%
Трансформаторы, катушки индуктивности и дроссели; аппаратура электрическая для коммутации или защиты электрических цепей	1,29%	1,38%	17,43%
Упаковочные материалы из пластмасс	1,28%	1,30%	11,58%
Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи	3,78%	1,22%	-64,60%
Трёхколёсные велосипеды, самокаты и аналогичные модели для детей	1,45%	1,15%	-12,53%
Пылесосы, холодильники и морозильники	0,51%	1,11%	141,87%
Электроды угольные, угольные щётки, угли для ламп или батареек и изделия из графита; аккумуляторы	0,59%	1,11%	107,63%
Консоли и оборудование для видеоигр, боулинга, настольных игр; изделия для праздников	1,13%	1,01%	-1,17%
Электронагреватели	0,83%	1,00%	31,30%
Инструменты ручные пневматические, гидравлические или со встроенным электрическим или неэлектрическим двигателем	0,95%	0,97%	12,29%
Машины печатные	1,39%	0,94%	-25,54%
Инвентарь и оборудование для занятий спортом	0,91%	0,91%	9,78%
Металлоконструкции из чёрных металлов; винты, болты, гайки, и аналогичные изделия из чёрных металлов	1,18%	0,76%	-28,58%
Провода изолированные, кабели	0,59%	0,75%	39,28%
Изделия прочие из чёрных металлов	0,55%	0,72%	43,23%
Шины и покрышки пневматические резиновые новые	0,48%	0,60%	39,46%
Аппаратура передающая для радиовещания или телевидения	0,58%	0,58%	10,23%
Водород, газы инертные и прочие неметаллы	0,69%	0,52%	-16,34%
Матрачные основы; постельные принадлежности	0,49%	0,52%	15,86%
Электрооборудование звуковое или визуальное сигнализационное	0,31%	0,48%	68,20%
Магний и изделия из него	0,35%	0,43%	34,77%
Искусственный корунд; оксид алюминия; гидроксид алюминия	—	0,41%	—
Машины электромеханические бытовые, кроме пылесосов	0,45%	0,38%	-6,56%
Остальные	31,48%	30,19%	

Источник: рассчитано ИТІ по данным ИТС

По сравнению с Данией Норвегия обладает небольшим количеством товаров, которые являются основными в товарной структуре экспорта страны в третьи страны, но ещё не экспортируются в Китай. Однако это количество можно разделить на две группы: те, которые за последние пять лет ещё ни разу не экспортировались в Китай, но по которым при этом Норвегия имеет возможность покрыть спрос Китая полностью; и те, экспорт которых имеет тенденцию к росту, но доля которых в общем объёме экспорта Норвегии в Китай остаётся незначительной. К первой группе товаров относятся готовые или консервированные ракообразные, моллюски и прочие водные беспозвоночные; руды и концентраты железные, включая обожжённый пирит; цинк необработанный; проволока алюминиевая. Наиболее перспективным для экспорта в Китай можно считать первый товар, так как Норвегия специализируется на производстве и экспорте рыбной продукции, ракообразных и других беспозвоночных. По итогам 2019 г. Китай нарастил объём импорта железной руды на 0,5 % по сравнению с предыдущим годом, при этом в декабре 2019 г. был зафиксирован рекордный объём импорта за весь год²⁰. В связи с этим норвежская руда и концентраты железа могут стать ещё одним источником покрытия китайского спроса. При экспорте алюминиевой проволоки необходимо учитывать тот факт, что Китай является одним из крупнейших в мире производителей алюминия, что влияет на его структуру спроса.

Таблица 11

ТОВАРЫ ЭКСПОРТА НОРВЕГИИ, ОБЛАДАЮЩИЕ ПОТЕНЦИАЛОМ ДЛЯ НАЧАЛА ПОСТАВОК В КИТАЙ

Наименование товара	Покрытие спроса Китая экспортом Норвегии
Масло соевое и его фракции, нерафинированные или рафинированные, но без изменения химического состава	3 565,84%
Части летательных аппаратов товарной позиции 8801 или 8802	1 672,97%
Рыба сушёная, солёная или в рассоле; рыба копчёная, не подвергнутая или подвергнутая тепловой обработке до или в процессе копчения; рыбная мука тонкого и грубого помола и гранулы из рыбы, пригодные для употребления в пищу	726,54%
Готовые или консервированные ракообразные, моллюски и прочие водные беспозвоночные	722,14%
Руды и концентраты железные, включая обожжённый пирит	278,95%
Алюминий необработанный	263,82%
Цинк необработанный	202,41%
Проволока алюминиевая	108,29%

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

20 Источник: <https://gmk.center/news/kitaj-narastil-import-zheleznoj-rudy-po-itogam-2019-goda/>

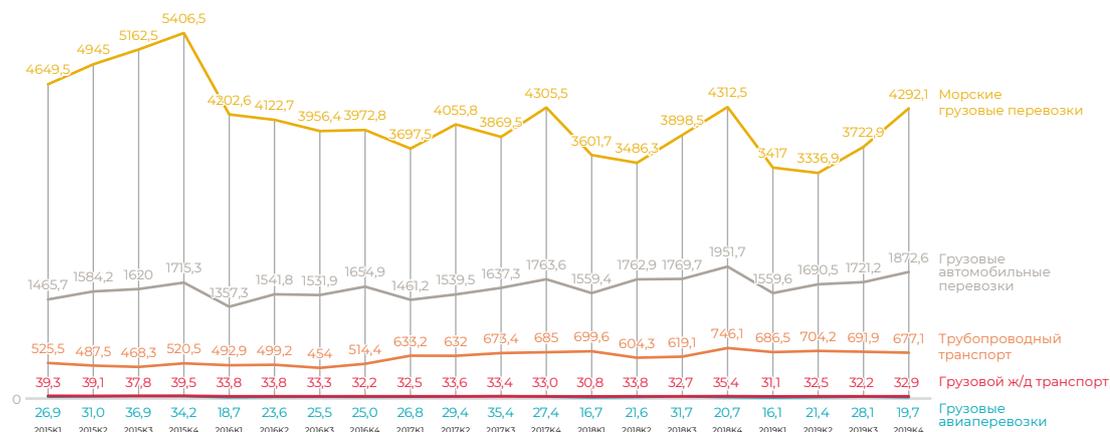
ГРУЗОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Транспортная инфраструктура Норвегии обусловлена низкой плотностью населения и протяжённой береговой линией. Традиционным видом транспорта страны является водный: индекс грузовых морских перевозок на конец 2019 г. составил 4,29 млрд долл. США, что в 130 раз больше, чем значение грузовых железнодорожных перевозок. Далее по объёму грузооборота за последние пять лет следуют автомобильный транспорт и трубопроводный транспорт. В отличие от других европейских и скандинавских стран, на трубопроводный транспорт в Норвегии приходится большая доля объёма грузооборота, чем на железнодорожный и воздушный виды транспорта. Это обусловлено тем, что при добыче нефти и природного газа на норвежском континентальном шельфе используются трубопроводы для транспортировки продукции на перерабатывающие заводы в материковой части Норвегии и в другие европейские страны. Все газопроводы эксплуатирует государственная компания Gassco.

Железнодорожный транспорт является четвёртым по загруженности видом транспорта, опережая только воздушный транспорт. Кроме того, за последние пять лет значение индекса железнодорожных грузоперевозок снизилось на 16,28 %.

Рисунок 16

ГРУЗОБОРОТ НОРВЕГИИ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, МЛН ДОЛЛ. США



Источник: построено ITI по данным Statistics Norway

Железнодорожная инфраструктура Норвегии состоит из 4 208 км железнодорожных путей, из которых 2 459 км электрифицированы при 15 кВ с переменным током 16,7 Гц; также сеть включает 269 км двухколейных путей и 69 км высокоскоростных линий с максимальной скоростью 210 км/ч²¹. Основная ветка дальнего сообщения уходит из Осло на запад, вдоль южного побережья в Ставангер и через горы в Берген; и на север в Ондалснес и через Тронхейм в Будё. Владельцем железнодорожной инфраструктуры является Национальное управление железных дорог Норвегии Jernbaneverket. CargoNet является крупнейшим норвежским железнодорожным грузовым оператором. Компания обслуживает широкую сеть железных дорог и логистических терминалов

21 Источник: <http://magazine.mafex.es/en/norway-the-largest-investment-in-its-history-in-a-modern-and-digital-railway/>

в таких городах, как Осло, Берген, Тронхейм, Нарвик, Му-и-Рана и др. Через дочернюю компанию RailCombi осуществляется управление терминалами, в которых производится загрузка и разгрузка поездов. Компания занимается мультимодальными перевозками через город Треллеборг (Швеция) в Германию.

Рисунок 17

ТЕРМИНАЛЫ CARGONET



Источник: CargoNet

Другим крупным транспортным железнодорожным оператором в Норвегии является DB Schenker. Это одна из крупнейших логистических компаний в мире, которая использует мультимодальные перевозки для доставки морепродуктов из Норвегии. Из северной части Норвегии морепродукты отправляются на грузовиках в Нарвик и Кируну, где они загружаются в поезд. По прибытии в Осло рыба сортируется для доставки на грузовиках в Европу и для авиаперевозок из Гардермоена на Дальний Восток и в США. По словам представителей компании, для норвежского экспорта крайне важно модернизировать железнодорожную инфраструктуру, так как спрос на норвежские морепродукты динамично растёт. На текущий момент поезд DB Schenker является самым быстрым в Северной Норвегии со средней скоростью 75 км/ч и максимальной скоростью 130 км/ч.

Ещё одним крупным транспортным оператором в Норвегии является компания NSB, которая также работает в Швеции и является одной из крупнейших компаний в странах Северной Европы. В апреле 2019 г. она была переименована в V Group. В число прочих операторов входят Ofoten Line; Hector Rail (Германия); Tågakeriet и Sporveien T-banen AS (Швеция); LKAB Malmtrafik; Co-Ahead Nordic (Великобритания); Flytoget AS, который обслуживает высокоскоростную линию Gardermoen²².

В середине 2019 г. голландская логистическая компания Samskip запустила новый сервис контейнерных перевозок, соединяющий несколько портов Норвегии с другими портами в Балтийском море. Эта линия открыла для грузоотправителей новые возможности для транспортировки товаров между странами Северной Европы. Линия включает порты Норвегии (Осло, Ставангер, Берген, Малёй, Олесунн, Холла), Дании (Орхус), Германии (Гамбург, Куксхафен), Польши (Гданьск) и Литвы (Клайпеда)²³. Таким образом, сервис соединяет несколько важных морских узлов Европы. Например, порты Гамбург и Гданьск имеют хорошо развитое железнодорожное сообщение с внутренними районами соответствующих стран, а также с третьими странами, в том числе с Китаем.

Также Норвегия соединена транспортной сетью с Италией, которая, в свою очередь, имеет налаженное транспортное сообщение с Китаем. Так, FREJA в Норвегии сотрудничает с Color Line Cargo для организации еженедельных отправок между Осло в Норвегии и Килем в Германии, которые дальше отправляются поездом из Килия в Верону (Италия)²⁴. Норвегия также имеет железнодорожное сообщение с Китаем через Нарвик. Нарвик — самая северная грузовая железнодорожная станция на побережье Норвежского моря, первоначально построенная для перевозки железной руды из Кируны в Швецию. В Хапаранде, на границе Швеции с Финляндией, норвежские контейнеры перегружаются, так как у этих двух стран разная ширина колеи. Из Финляндии грузы транспортируются в Россию из Коуволы, а затем поезда следуют по установленному железнодорожному грузовому маршруту через Санкт-Петербург и Москву в Казахстан и далее — в Китай.

Железнодорожная инфраструктура Норвегии не соответствует уровню технической оснащённости одной из ведущих экономик Европы, в связи с чем государство приняло решение о реализации стратегического плана развития железнодорожной инфраструктуры, предполагающего значительный объём инвестиций. Национальный транспортный план Норвегии на 2018–2029 гг. в настоящее время находится на стадии реализации. В рамках этой программы инвестиции в железнодорожный сектор подразумевают ежегодные расходы в размере 26,578 млрд крон (2,738 млрд евро). Основными целями плана являются сокращение выбросов парниковых газов, а также внедрение новых технологий, основанных на интеллектуальной транспортной системе (Intelligent Transport System). План развития железных дорог определяет ряд приоритетных инициатив на ближайшие годы, в том числе крупные инвестиции в сеть InterCity в восточных долинах, электрификацию линий Trønder и Meråker, новые маршруты между Бергеном и Воссом, а также линию Ringerike, которая также сократит время следования поездов в Берген.

22 Источник: <http://magazine.mafex.es/en/norway-the-largest-investment-in-its-history-in-a-modern-and-digital-railway/>

23 Источник: <https://www.railfreight.com/business/2019/08/23/new-multimodal-service-connects-norway-and-baltic-countries/>

24 Источник: <https://www.freja.com/freja-group/railway-to-and-from-italy-and-norway/>

Таким образом, экономика Норвегии на данный момент стабильно растёт, в основном благодаря росту инвестиций в добывающий сектор экономики, который обеспечивает значительную часть валовой добавленной стоимости страны. Обрабатывающая промышленность Норвегии в основном состоит из приборостроения и машиностроения, производства рыбной продукции, химической продукции, кораблестроения и строительства добывающего оборудования. Эти товары и составляют основу товарной структуры экспорта Норвегии. Товарная структура импорта является диверсифицированной и свидетельствует о спросе со стороны Норвегии на телефонные аппараты, мониторы и проекторы; вычислительные машины; считывающие устройства; одежду, обувь и сумки и т. д. То есть страна импортирует в основном товары высокой добавленной стоимости, чего нельзя сказать о товарной структуре экспорта. Торговыми партнёрами Норвегии в основном являются европейские страны, а также Китай, который занимает восьмое место по объёму импортированной продукции Норвегии и третье по объёму экспортированных товаров в Норвегию. Торговый баланс Норвегии с Китаем сохраняется отрицательным на протяжении последних пяти лет. В целом, объём внешней торговли Норвегии с Китаем за 2015–2019 гг. увеличился, при этом в 2019 г. был зафиксирован резкий рост объёма экспорта Норвегии в Китай.

Структуру экспорта Норвегии в Китай составляют в основном сырьевые энергетические товары и рыбная продукция, включая свежую и охлаждённую рыбу. Норвегия импортирует из Китая телефонные аппараты, мониторы и проекторы; вычислительные машины, считывающие устройства; одежду, обувь и сумки; лампы и осветительное оборудование; и т. д. Анализ показал, что Норвегия может покрыть спрос Китая по таким товарам, как соевое масло; части летательных аппаратов; сушёная и копчёная рыба; готовые или консервированные ракообразные, моллюски; руды и железные концентраты; алюминиевая проволока и необработанный алюминий и цинк. По этим товарам Норвегия имеет конкурентное преимущество при экспорте в Китай. На текущий момент со стороны Китая стабильно растёт спрос на норвежскую рыбу. Транспортная инфраструктура страны позволяет экспортировать этот товар в Китай по железной дороге через Германию (Гамбург), Италию (Верона) и через Швецию и Финляндию. Несмотря на это, основная часть транспортных экспортных операций продолжает осуществляться по морю.

На современном этапе железнодорожная инфраструктура Норвегии не соответствует среднеевропейскому уровню технической оснащённости, но благодаря государственной инициативе ситуация может измениться в среднесрочной перспективе. Это делает Норвегию привлекательным объектом для расширения номенклатуры перевозимых грузов и увеличения объёма грузооборота в целом по железной дороге между Европой и Китаем.

— Финляндия

ЭКОНОМИКА И СТРУКТУРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

Экономика Финляндии является четвертой по величине экономикой в регионе. Перспективы финской экономики остаются позитивными, несмотря на тревожные экономические события в мире. В 2017 г. экономика Финляндии выросла на 3,1 %, в 2018 г. рост замедлился до 1,7 %, а в 2019 г. составил 1,2 %. Экономический рост Финляндии поддерживается внутренним спросом, но рост частных инвестиций и потребления в 2020 г. по прогнозам Nordic Council of Ministers замедлится, так как экзогенные факторы отражаются в ожиданиях финских компаний и потребителей. Эксперты Nordic Council of Ministers ожидают, что в 2020 г. объём экспорта будет расти медленно²⁵. Торговая напряжённость между основными экономиками окажет влияние на мировую торговлю и косвенно на экспорт Финляндии. В 2020 -2021 гг. экономический рост ожидается ниже одного процента.

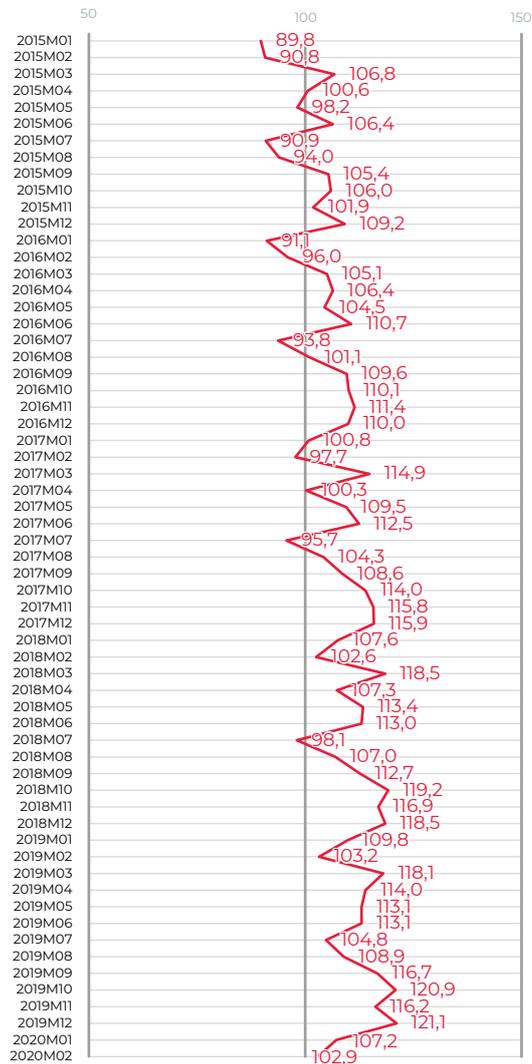
Значение индекса промышленного производства за 2015–2019 гг. увеличилось на 14,59 %. В конце 2019 г. наблюдался рост промышленного производства, но в начале 2020 г. произошёл спад. Оборот в производстве сократился на 0,4 % по сравнению с январём 2019 г. По данным Статистического управления Финляндии²⁶, оборот в обрабатывающей промышленности в феврале сократился на 4,2 % в годовом исчислении. Оборот в лесной промышленности снизился больше всего на фоне остальных отраслей — на 28,7 % в годовом исчислении. Оборот также сократился по сравнению с предыдущим годом в сфере поставок электроэнергии, газа, пара и кондиционирования воздуха на 9,2 %, а в химической промышленности — на 3,0 %. Самый значительный рост наблюдался в металлургической промышленности — на 10,3 % по сравнению с предыдущим годом.

25 Источник: <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1373230/FULLTEXT01.pdf>

26 Источник: https://www.stat.fi/til/tlv/2020/02/tlv_2020_02_2020-04-15_tie_001_en.html

Рисунок 18

ИНДЕКС ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ФИНЛЯНДИИ (2015=100)



Источник: построено ITI по данным Statistics Finland

Превалирующим сектором в экономике Финляндии является сектор услуг: в 2019 г. на него пришлось 41,65 % валовой добавленной стоимости национальной экономики. На промышленный сектор пришлось 9,94 %, что делает его третьим по величине сектором экономики после государственного сектора. За последние пять лет распределение валовой добавленной стоимости по секторам значительно не изменилось. Производственный сектор состоит из следующих отраслей: лесная промышленность (16,19 % валовой добавленной стоимости производственного сектора в 2019 г.), химическая промышленность (19,59 %), металлургия (45,15 %) и производство электротехнической и электронной продукции (19,07 %).

Рисунок 19

ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ ФИНЛЯНДИИ ПО ОТРАСЛЯМ ЭКОНОМИКИ



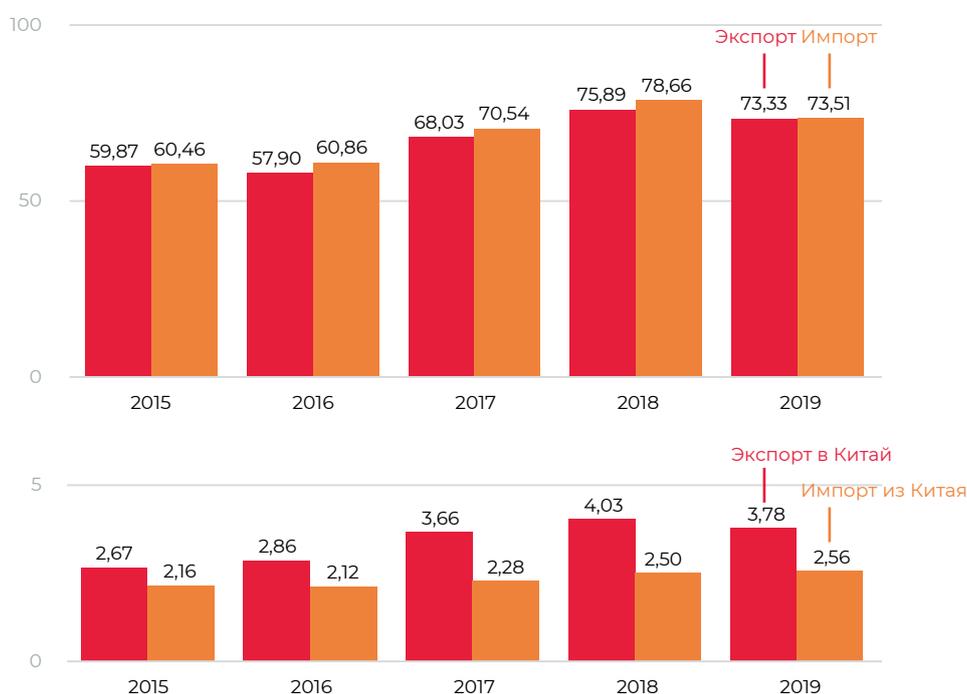
Источник: построено ITI по данным Statistics Finland

Объём внешней торговли Финляндии за последние пять лет значительно увеличился (на 20,03 %), при этом экспорт и импорт Финляндии в среднем росли одинаковыми темпами. Финляндия является нетто-импортёром, так как стоимостный объём импорта на протяжении 2015–2019 гг. превышал стоимостный объём экспорта в среднем на 1,8 млрд долл. США. По итогам 2019 г. объём импорта приблизился к объёму экспорта, сузив торговый баланс Финляндии до 0,18 млрд долл. США. Основными странами — импортёрами финской продукции являются Германия (15,19 % общего стоимостного объёма экспорта Финляндии в 2019 г.), Швеция (10,19 %), США (7,68 %), Нидерланды (6,25 %), Россия (5,80 %), Китай (5,58 %), Великобритания (4,16 %), Италия (3,77 %), Бельгия (3,28 %), Франция (3,09 %), Эстония (2,73 %), Норвегия (2,60 %), Польша (2,59 %), Япония (2,05 %). На эти страны в 2019 г. в совокупности пришлось около 75 % общего объёма экспорта Финляндии. Географическая структура импорта страны выглядит менее разнообразной: около 75 % общего стоимостного объёма импорта Финляндии в 2019 г. пришлось всего на десять стран, а именно Германию (18,09 %), Швецию (16,78 %), Россию (12,98 %), Нидерланды (7,55 %), Китай (3,62 %), Бельгию (3,40 %), Эстонию (3,33 %), Данию (3,25 %), Францию (3,22 %) и Италию (2,69 %).

Китай является ключевым торговым партнёром Финляндии, как в части импорта, так и в части экспорта. Необходимо отметить, что Финляндия имеет положительный торговый баланс с Китаем, который в 2019 г. составил 1,23 млрд долл. США, что означает превышение экспорта над импортом на 47,97 %. Объём экспорта Финляндии в Китай за 2015–2019 гг. увеличился на 41,94 %, в то время как прирост импорта был зафиксирован на уровне 18,57 %. Справедливо предположить, что Финляндия имеет налаженное торгово-грузовое сообщение с Китаем, которым пользуются и другие скандинавские страны, в связи с чем превышение экспорта Финляндии над импортом сохраняется за счёт экспорта других стран.

Рисунок 20

ДИНАМИКА ОБЪЁМА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ФИНЛЯНДИИ, МЛРД ДОЛЛ. США



Источник: построено ITI по данным ИТС

Товарную структуру экспорта Финляндии в основном составляют бумага и картон, лесоматериалы, оборудование для производства бумаги и картона, а также нефть, нефтепродукты и масла. На эти товарные группы в совокупности в 2019 г. пришлось 31,38 % общего стоимостного объёма экспорта. Значительную долю экспорта составляют легковые автомобили для перевозки людей (5,02 %). Необходимо отметить, что в основную часть товарной структуры экспорта не входит пищевая продукция. В отличие от других скандинавских стран, товарная структура Финляндии является стабильной, при этом за 2015–2019 гг. ни по одному товару не наблюдается резкий прирост или спад объёма (более 100 %).

Таблица 12

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ФИНЛЯНДИИ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Бумага и картон	12,93%	11,27%	14,96%
Нефть и нефтепродукты; масла и другие продукты высокотемпературной перегонки каменноугольной смолы	7,03%	9,04%	59,47%
Лесоматериалы, древесная целлюлоза	6,45%	6,58%	24,41%
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей	3,40%	5,02%	40,31%
Оборудование для производства массы из волокнистых целлюлозных материалов или для изготовления или отделки бумаги или картона; оборудование для обработки твёрдых минеральных ископаемых	4,16%	4,49%	20,06%
Прокат плоский из коррозионностойкой и легированной стали	5,04%	4,28%	3,82%
Приборы и устройства, применяемые в медицине, хирургии, стоматологии или ветеринарии; аппаратура, основанная на использовании рентгеновского, альфа-, бета- или гамма-излучения	2,71%	2,80%	10,88%
Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи	1,02%	2,70%	33,27%
Цинк и никель необработанный; рафинированная медь и сплавы из неё	2,65%	2,46%	5,80%
Тракторы и оборудование для сельского хозяйства; бульдозеры, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы и т. д.	1,91%	2,39%	14,97%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели; электрическая аппаратура для коммутации или защиты цепей	2,58%	2,24%	2,80%
Трубы и трубки прочие из чёрных металлов	0,01%	1,69%	29,61%
Двигатели и генераторы электрические (кроме электрогенераторных установок) их части	1,71%	1,41%	0,65%
Аппараты телефонные; прочая аналогичная аппаратура	1,07%	1,16%	5,33%
Полимеры этилена в первичных формах; полимеры пропилена или прочих олефинов в первичных формах	1,39%	1,07%	-0,88%
Моторные транспортные средства для перевозки грузов	0,86%	1,06%	6,41%
Фанера клееная, панели фанерованные и аналогичные материалы из слоистой древесины	1,09%	0,86%	-0,24%
Лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги	0,68%	0,74%	3,44%
Провода изолированные, кабели	0,62%	0,71%	3,69%
Лекарственные средства	1,22%	0,65%	-5,83%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура для трубопроводов, котлов, резервуаров, цистерн, баков или аналогичных ёмкостей	0,73%	0,65%	0,95%
Центрифуги; оборудование для фильтрования или очистки жидкостей или газов	0,43%	0,61%	4,54%
Штейн никелевый, агломераты оксидов никеля и другие промежуточные продукты металлургии никеля	0,03%	0,58%	9,78%
Измерительные или контрольные приборы, устройства и машины	0,40%	0,57%	4,39%

Шины и покрышки пневматические резиновые новые	0,68%	0,55%	0,02%
Электродвигательные установки и вращающиеся электрические преобразователи	0,86%	0,53%	-2,88%
Сырьё пушно-меховое	1,26%	0,49%	-9,18%
Валы трансмиссионные и кривошипы; корпуса подшипников и подшипники скольжения для валов; шестерни и зубчатые передачи; шариковые или роликовые винтовые передачи; коробки передач и другие вариаторы скорости, включая гидрот	1,05%	0,48%	-6,43%
Плиты, листы, плёнка и полосы или ленты, прочие, из пластмасс, непористые и неармированные, неслоистые, без подложки и не соединённые аналогичным способом с другими материалами	0,59%	0,47%	-0,18%
Схемы электронные интегральные	0,46%	0,45%	1,44%
Вычислительные машины и их блоки; машины для переноса данных	0,50%	0,44%	0,70%
Остальные	34,49%	31,56%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Товарная структура импорта Финляндии по сравнению со структурой экспорта является более разнообразной, так как она включает, помимо прочего, сырьевые энергетические товары, изделия из недрагоценных металлов, химическую продукцию, пищевые товары, продукцию лёгкой промышленности. Импорт сырой нефти и нефтепродуктов, легковых автомобилей в 2019 г. составил 17,89 % общего стоимостного объёма импорта Финляндии. Значимы также доли моторных транспортных средств для перевозки грузов (4,30 %), телефонных аппаратов и вычислительных машин, считывающих устройств (4,27%). Импорт изделий из пластмасс и металлоконструкций из чёрных металлов, а также руд, концентратов и лекарственных средств совокупно составил 7,62 % общего импорта. На остальные товары по отдельности пришлось менее 2 % импорта.

Таблица 13

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА ФИНЛЯНДИИ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Нефть сырая и нефтепродукты	11,73%	12,77%	34,21%
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей; прицепы	4,78%	5,12%	32,19%
Моторные транспортные средства для перевозки грузов и их части	3,08%	4,30%	72,00%
Аппараты телефонные; вычислительные машины и считывающие устройства	4,65%	4,27%	13,11%
Изделия из пластмасс и чёрных металлов	2,26%	2,67%	45,89%
Руды и концентраты медные, цинковые, железные, никелевые	2,93%	2,62%	10,15%
Лекарственные средства	3,15%	2,33%	-9,04%
Электроэнергия	1,29%	1,79%	70,18%
Штейн никелевый, агломераты оксидов никеля; сода, едкое кали, пероксиды натрия или калия	0,62%	1,74%	247,53%

Печатные машины, оборудование промышленное для обработки материалов, для сельского хозяйства, тракторы	1,96%	1,66%	4,42%
Хлеб, мучные кондитерские изделия, кофе и изделия с какао	1,59%	1,44%	11,93%
Бульдозеры, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, и их части	1,25%	1,43%	42,01%
Краны, клапаны, вентили; шариковые подшипники	1,48%	1,39%	16,19%
Провода изолированные, кабели; шины и покрышки	1,50%	1,37%	13,13%
Одежда, сырьё пушно-меховое	1,67%	1,29%	-4,31%
Двигатели и силовые установки прочие; электрические двигатели и генераторы; двигатели турбореактивные и турбовинтовые	1,15%	1,27%	37,08%
Схемы электронные интегральные	0,66%	1,24%	130,79%
Центрифуги, насосы	1,17%	1,21%	27,69%
Мебель для сидения и прочая	1,05%	1,15%	34,81%
Дизельные или полудизельные двигатели; двигатели внутреннего сгорания с искровым зажиганием	0,70%	1,10%	92,56%
Приборы и устройства, применяемые в медицине, хирургии, стоматологии или ветеринарии; аппаратура, основанная на использовании рентгеновского, альфа-, бета- или гамма-излучения,	1,06%	1,05%	22,95%
Полимеры этилена; полиацетали, полиэфиры простые прочие и смолы; моющие и чистящие средства	1,30%	1,05%	-0,20%
Древесина и древесная целлюлоза	1,03%	0,96%	14,26%
Холодильники, морозильники, установки для кондиционирования воздуха; машины посудомоечные; оборудование для мойки или сушки	0,90%	0,95%	29,35%
Прокат плоский из стали и медная проволока, алюминиевые листы, ферросплавы	0,97%	0,92%	17,29%
Аппаратура электрическая для коммутации или защиты электрических цепей; панели, консоли, столы, распределительные щиты	1,05%	0,90%	5,81%
Сыры и творог, виноградные вина	0,98%	0,82%	3,61%
Углеводороды ациклические и циклические	0,81%	0,75%	14,14%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели	0,84%	0,74%	8,71%
Животная и человеческая кровь для медицинских целей	0,66%	0,73%	36,08%
Приборы и устройства для автоматического регулирования или управления, для химического и химического анализа; измерительные приборы	0,65%	0,72%	37,63%
Рыба свежая или охлаждённая, животные и растительные жиры	0,71%	0,70%	21,73%
Мониторы и проекторы; аппаратура приёмная для телевизионной связи	0,55%	0,59%	31,21%
Уголь каменный; брикеты, окатыши и аналогичные виды твёрдого топлива, полученные из каменного угля	0,56%	0,56%	22,84%
Электронагреватели и аккумуляторы	0,49%	0,54%	36,77%
Лесоматериалы необработанные	0,50%	0,53%	29,29%
Вертолёты, самолёты, космические аппараты и космические ракеты-носители	0,91%	0,53%	-28,45%
Фитинги для труб, винты, болты, гайки из чёрных металлов	0,49%	0,48%	20,49%
Лампы и осветительное оборудование	0,51%	0,43%	3,02%
Продукты для кормления животных	0,34%	0,30%	11,69%
Приспособления ортопедические	0,29%	0,30%	26,87%

Инвентарь и оборудование для занятий физкультурой	0,25%	0,28%	40,88%
Микрофоны и подставки для них; громкоговорители	0,17%	0,27%	104,47%
Части летательных аппаратов	0,49%	0,27%	-31,62%
Лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги	0,23%	0,23%	22,97%
Оборудование электроосветительное или сигнализационное	0,16%	0,22%	69,92%
Инструменты ручные пневматические, гидравлические или со встроенным электрическим или неэлектрическим двигателем	0,28%	0,22%	-6,27%
Косметические средства	0,19%	0,20%	29,83%
Остальные	33,97%	31,62%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

В основном товарная структура экспорта Финляндии в третьи страны соответствует структуре экспорта в Китай: более 30 % экспорта в Китай в 2019 г. пришлось на целлюлозу и лесоматериалы, что делает Финляндию одним из ключевых поставщиков лесоматериалов для Китая. Финляндия также специализируется на экспорте в Китай никелевых руд и никелевых концентратов, при этом экспорт этих товаров за последние пять лет увеличился более чем в пять раз. В остальном Финляндия поставляет в Китай товары с высокой добавленной стоимостью. Наряду с никелевыми рудами прирост продемонстрировал экспорт приборов и аппаратуры для химического и физического анализа, медицинских приборов, измерительных и контрольных (в два раза), телефонных аппаратов (в два раза), центрифуг и другого оборудования для обработки жидкостей или газов (более чем в три раза). В 2015 г. 11,81 % общего экспорта в Китай приходилось на пушно-меховое сырьё, но по итогам 2019 г. объём экспорта этого товара сократился на 51,14 %.

Таблица 14

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ФИНЛЯНДИИ В КИТАЙ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Целлюлоза древесная, лесоматериалы	25,29%	33,36%	87,23%
Руды и никелевые концентраты, необработанный никель, ферросплавы, штейн никелевый, агломераты оксидов никеля	2,31%	9,35%	473,65%
Оборудование для производства целлюлозных материалов	3,58%	4,76%	88,76%
Сырьё пушно-меховое	11,81%	4,06%	-51,14%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа; медицинские приборы и устройства; измерительные или контрольные приборы	2,56%	3,91%	117,10%
Схемы электронные интегральные	3,51%	3,39%	36,85%
Аппараты телефонные, прочая аппаратура для обработки данных	1,45%	2,64%	157,27%
Части для подъёмной аппаратуры	3,81%	2,30%	-14,17%
Центрифуги, оборудование и устройства для фильтрования или очистки жидкостей или газов	0,69%	1,82%	271,32%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели	2,75%	1,50%	-22,70%
Машины и механические устройства, имеющие индивидуальные функции	1,43%	1,48%	47,47%

Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура для трубопроводов, котлов, резервуаров, цистерн и т. д.	2,18%	1,32%	-14,40%
Остальные	38,63%	30,12%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Товарная структура импорта Финляндии из Китая в основном состоит из электронного оборудования и устройств, одежды, обуви, сумок, изделий из драгоценных металлов и т.д. По итогам 2019 г. на импорт Финляндии из Китая одежды, обуви и сумок пришлось 10,21 % общего стоимостного объёма импорта Финляндии из Китая. Более 10 % импорта также пришлось в совокупности на трансформаторы, электрические преобразователи, катушки индуктивности, электросхемы; вычислительные машины, считывающие устройства и печатные машины. Наибольший прирост наблюдался в импорте радиовещательной и телевизионной аппаратуры, алюминиевой фольги, изделий из камня, измерительных или контрольных приборов и т.д.

Таблица 15

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА ФИНЛЯНДИИ ИЗ КИТАЯ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Одежда, обувь и сумки	11,90%	10,21%	1,75%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели; электронные схемы	5,27%	6,52%	46,52%
Вычислительные машины и их блоки; машины для переноса данных, печатные схемы	5,72%	4,06%	-15,69%
Изделия из чёрных металлов	2,73%	3,70%	60,72%
Оборудование электроосветительное или сигнализационное, портативные фонари; электронагреватели	2,13%	3,16%	75,54%
Аппараты телефонные	4,53%	3,05%	-20,28%
Провода изолированные, кабели; шины и покрышки	2,70%	2,85%	25,13%
Лампы и осветительное оборудование	3,26%	2,81%	2,41%
Инвентарь и оборудование для занятий физкультурой; трёхколёсные велосипеды, самокаты, куклы и аналогичные игрушки	2,56%	2,71%	25,46%
Мебель для сидения и прочая	2,67%	2,46%	9,02%
Изделия из пластмасс (включая покрытия для пола, закупорочные средства и средства для хранения)	1,73%	2,05%	40,74%
Аккумуляторы и электрическая аппаратура для коммутации или защиты электроцепей	1,16%	1,85%	88,95%
Моторные транспортные средства, их части; прицепы и полуприцепы	1,19%	1,79%	78,50%
Аппаратура, основанная на использовании рентгеновского, альфа-, бета- или гамма-излучения; приборы и устройства, применяемые в медицине, хирургии, стоматологии или ветеринарии	1,67%	1,76%	24,65%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура для трубопроводов	1,34%	1,53%	34,74%
Аппаратура передающая для радиовещания или телевидения	0,59%	1,38%	178,45%
Фольга алюминиевая, воски	0,77%	1,35%	107,55%
Насосы	0,92%	1,30%	67,85%
Двигатели и генераторы электрические, их части	1,00%	1,20%	41,84%

Диоды, транзисторы и аналогичные полупроводниковые приборы; электромагниты	0,78%	1,20%	82,23%
Изделия прочие из чёрных металлов	0,88%	1,15%	55,70%
Инструменты ручные пневматические, гидравлические или со встроенным электрическим или неэлектрическим двигателем	1,36%	1,10%	-3,60%
Изделия из камня, брусчатка, бордюрные камни	0,36%	1,09%	264,36%
Холодильники, морозильники, установки для кондиционирования воздуха,	0,73%	1,02%	66,99%
Измерительные или контрольные приборы	0,28%	0,90%	281,50%
Крепёжная арматура, фурнитура и аналогичные изделия из драгоценных металлов	1,04%	0,85%	-3,10%
Оборудование для обработки руд или других твёрдых минеральных ископаемых	0,41%	0,82%	136,25%
Микрофоны и подставки для них; громкоговорители; наушники; электрооборудование звуковое или визуальное сигнализационное	0,79%	0,77%	15,79%
Машины и аппараты для высокотемпературной пайки	0,64%	0,74%	37,56%
Двигатели и силовые установки прочие	0,40%	0,63%	85,74%
Валы трансмиссионные и кривошипы; подшипники; вариаторы скорости	0,56%	0,61%	29,58%
Замки, задвижки, ключи из драгоценных металлов	0,53%	0,56%	26,77%
Печи отопительные для приготовления пищи	0,60%	0,56%	11,91%
Опоки для металлургического производства	0,35%	0,44%	48,48%
Волокна синтетические	0,42%	0,43%	22,15%
Тали подъёмные и подъёмники; лебёдки и кабестаны; домкраты	0,43%	0,36%	-0,61%
Остальные	35,59%	31,00%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

По сравнению с Норвегией Финляндия имеет более высокий потенциал по расширению номенклатуры экспорта в Китай. На текущий момент существует много товаров, которые Финляндия экспортирует в третьи страны, но не экспортирует в Китай. Более того, большинство этих товаров могут перевозиться в контейнерах по налаженному железнодорожному сообщению с Китаем. В основном это товары, не являющиеся высокотехнологичной продукцией. Наибольший потенциал Финляндия имеет по таким товарам, как трубы и трубки диаметром более 406,4 мм; огнестрельное оружие; моторные транспортные средства; галька, гравий, щебень; крупа, мука. Экспорт Финляндии этих товаров может покрыть спрос Китая более чем в два раза.

Так как экспорт Китая в Финляндию меньше, чем импорт из Финляндии, интересно проанализировать товарную структуру экспорта Китая для определения аналогичным способом товаров, экспорт которых может покрыть спрос Финляндии. К таким товарам относятся в основном товары лёгкой промышленности; химическая продукция; а также продукты питания, а именно хлопчатобумажные ткани, трикотажные полотна, ткани из искусственных волокон; антибиотики; цитрусовые плоды; серная кислота; пальмовое масло; бобовые овощи; дыни, папайя; сигары, сигареты и сигариллы; этиловый спирт; фруктовые соки и т. д. Все эти товары на данный момент не экспортируются Китаем в Финляндию, но у Финляндии есть на них спрос.

Таблица 16

ТОВАРЫ ЭКСПОРТА ФИНЛЯНДИИ, ОБЛАДАЮЩИЕ ПОТЕНЦИАЛОМ ДЛЯ НАЧАЛА ПОСТАВОК В КИТАЙ

Наименование товара	Покрытие спроса Китая экспортом Финляндии
Трубы и трубки с круглым сечением, наружный диаметр которых более 406,4 мм, из чёрных металлов	2 499,22%
Спортивные ружья и винтовки, огнестрельное оружие, заряжаемое с дула, ракетницы	1 863,45%
Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более, включая водителя	620,44%
Галька, гравий, щебень или дроблёный камень, обычно используемые в качестве наполнителей бетона, балласта для шоссе и железнодородных путей или другого балласта, галька, а также валуны и кремневый гравий, термически обработанные или необработанные	293,04%
Крупа, мука грубого помола и гранулы из зерна злаков	247,48%
Солод, поджаренный или неподжаренный	205,46%
Колбасы и аналогичные продукты из мяса, мясных субпродуктов или крови, пищевые продукты, изготовленные на их основе	184,88%
Штейн медный; медь цементационная (медь осажденная)	164,39%
Дёготь древесный; масла, полученные из древесного дёгтя; креозот древесный; нефтяная древесная; пек растительный, пивоваренный и продукты на основе канифоли, смоляных кислот или растительного пека	147,41%
Порох	130,54%
Спички, кроме пиротехнических изделий товарной позиции 3604	122,86%
Тканые вручную гобелены типа гобеленов бельгийских, обьюссонских, бовэ и аналогичных гобеленов, вышитые иглой, готовые или неготовые	114,71%
Мел	108,51%
Кирпичи строительные, блоки для полов, камни керамические несущие или для заполнения балочных конструкций и аналогичные изделия из керамики	104,20%
Вермуты и виноградные натуральные вина прочие с добавлением растительных или ароматических веществ	100,22%

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

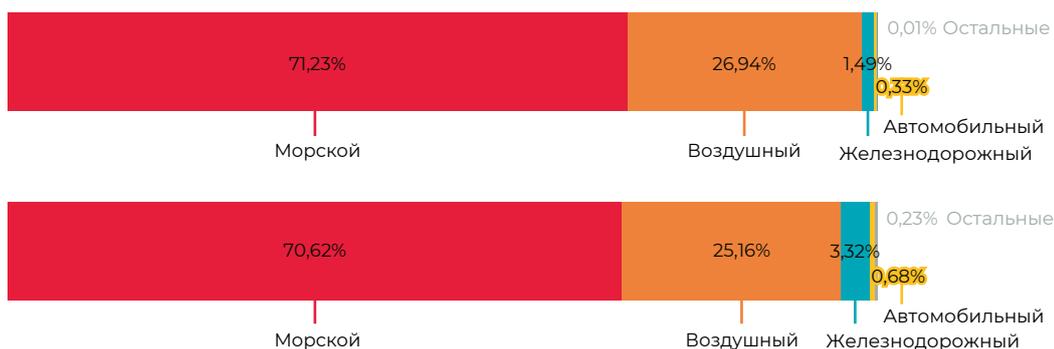
ГРУЗОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Финляндия имеет развитую железнодорожную сеть, но, несмотря на это, основные экспортно-импортные операции осуществляются по морю. В частности, экспорт в Китай опосредован морским транспортом на 71,23%, в то время как на железнодорожный транспорт приходится всего 1,49% (по данным за 2019 г.). Финляндия импортирует товары из Китая по железной дороге более активно: доля морского транспорта составила 70,62%, железнодорожного — 3,32%. Вторым наиболее распространённым видом грузовых перевозок из/в Финляндию в/из Китая являются авиаперевозки, на них приходится более 20% объёма взаимной торговли между странами.

Необходимо отметить тот факт, что за 2015–2019 гг. наиболее интенсивно развивающимся видом транспорта был железнодорожный: так, объём экспорта Финляндии в Китай, опосредованного железнодорожным транспортом, увеличился в пять раз, а объём импорта — более чем в 80 раз, что является рекордным показателем. В 2019 г. Финляндия импортировала товары из Китая по железной дороге на сумму 76,26 млн евро, в то время как в 2015 г. это значение равнялось только 0,92 млн евро.

Рисунок 21

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ФИНЛЯНДИИ С КИТАЕМ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА: СВЕРХУ — ЭКСПОРТ, СНИЗУ — ИМПОРТ



Источник: построено ITI по данным Eurostat

По состоянию на конец 2018 г., финская железнодорожная сеть состояла из 5 926 км железнодорожных путей, из которых 3 330 км — электрифицированные линии. Это включает 5 234 км однопутных железнодорожных дорог. Почти 200 млн евро ежегодно тратится на техническое обслуживание путей. Ширина колеи финской железнодорожной сети составляет 1 524 мм, что отличается от ширины колеи 1 435 мм, используемой в большинстве других европейских стран. Напряжение электрической железной дороги составляет 25 кВ, а частота — 50 Гц. Для большей части железнодорожной сети максимальный разрешённый вес составляет 22,5 тонны, но в некоторых частях допустима нагрузка в 25 тонн. Ограничение скорости для грузовых поездов составляет 120 км/ч. Финская железнодорожная сеть соединена со Швецией через Торнио, а с Россией — через Вайниккала, Иматранкоски, Ниирала и Вартиус²⁷. Пограничные железнодорожные переходы Вайниккала — Бусловская и Ниирала — Вяртсиля являются ключевыми в контексте железнодорожного сообщения между Финляндией и Китаем. Вайниккала — Бусловская является полностью электрифицированной станцией, но разного напряжения: 25 кВ переменного тока — 3 кВ постоянного тока. А вот в Ниирала — Вяртсиля, наоборот, электрификация отсутствует²⁸. При этом при переходе через эти погранпереходы нет необходимости в перестановке с одной колеи на другую, так как там проложена колея 1 520 мм. В основном, железнодорожные грузоперевозки из Финляндии в Китай осуществляются транзитом через Россию и Казахстан, а иногда сама Финляндия является страной транзита для других скандинавских стран. На данный момент регулярно отправляются поезда из терминала Вуосаари, который расположен недалеко от Хельсинки, в Хэфэй, на восток Китая. Контейнерные поезда следуют из Хэфэй (провинция Аньхой) в Европу через территорию Китая,

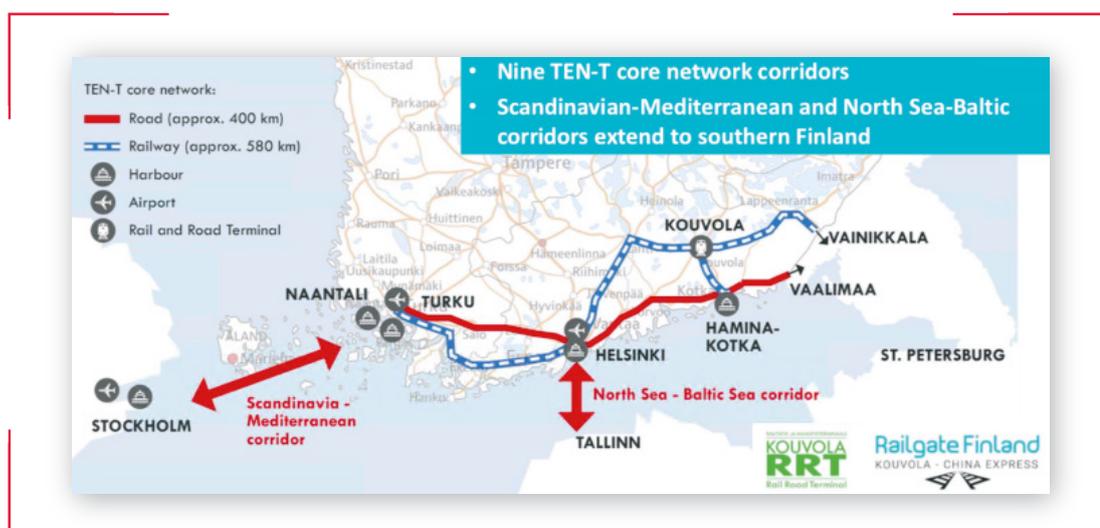
27 Источник: <https://vayla.fi/web/en/railway-network>

28 Источник: https://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_Finland#Railway_links_to_adjacent_countries

Казахстана, России и Финляндии²⁹. Маршрут пролегает через пограничные пункты Достык — Алашаньюкоу, Карталы и Вайниккала — Бусловская до станции Vuosaari в Финляндии. Рядом с Хельсинки также находится Railgate Finland в Коуволе, который станет крупнейшим терминалом в районе Техола-Кулласваара в Финляндии. Этот проект был запущен в 2015 г. и в настоящее время набирает обороты, поскольку он получил финансирование ЕС. Кроме того, с 2022 г. терминал в Коуволе сможет обслуживать поезда длиной от 800 до 1 100 метров. В 2019 г. из Коуволы в Китай было отправлено 2,09 тыс. тонн товаров³⁰. Кроме того, Коувола является пунктом назначения на Новом Шёлковом пути.

Рисунок 22

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ФИНЛЯНДИИ



Источник: TEN-T

Железнодорожная сеть Финляндии является составной частью Скандинавско-Средиземноморского транспортного коридора, о котором говорилось выше в разделе про Данию. Скандинавско-Средиземноморский коридор пересекает южное побережье Финляндии, от Турку-Наанталь к российской границе, через Хельсинки. Также важным транспортным коридором для Финляндии служит Северо-Балтийский коридор, который состоит из 5 947 км железных дорог, 4 029 км автомобильных дорог и 2 186 км внутренних водных путей и соединяет порты восточного побережья Балтийского моря с портами Северного моря, расположенными в Северной Германии, Бельгии и Нидерландах. Коридор начинается в Хельсинки, а затем проходит на юг через три страны Прибалтики и северо-восточную Польшу в Варшаву. Оттуда он следует по традиционному восточно-западному коридору через Лодзь, Познань и Берлин, продолжая путь к основным портам на побережье Северного моря на западе (Гамбург, Бремен, Бремерхафен, Амстердам, Роттердам, Моердийк и Антверпен). Коридор имеет ответвления в Вентспилс в Латвии, а также в Клайпеду и Вильнюс в Литве и в Тересполь на польско-белорусской границе.

29 Источник: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/05/08/finland-china-train-popular-enough-to-be-regular-trip/>

30 Источник: <https://index1520.com/statistics/?direction=east&view=list§ion=route&departure=KOUV&destination=CN&period=2019>

Оператором всей железнодорожной сети в Финляндии является государственная компания VR, а грузовых перевозок — дочерняя компания VR Transpoint. Обслуживание и строительство самой железнодорожной сети является обязанностью Финской железнодорожной администрации, которая входит в Финское транспортное агентство. Основными логистическими компаниями (помимо VR) в Финляндии являются CHS, Eliron Logistics, Polar Logistics, Tschudi Logistics, Freight One (скандинавский международный грузовой оператор, совместное предприятие VR и российской компании РГК), Fennia Rail, Nurminen Logistics (независимый оператор международных грузоперевозок между Финляндией и Россией), FinEst Link (грузоперевозки в Эстонию). Транспортная компания Varova организует грузоотправления в Китай совместно с китайской компанией Ensign Freight³¹.

По данным Statistics Finland, тремя крупнейшими портами в Финляндии по объёму экспортных и импортных грузов по итогам 2019 г. являются Килпилахти, Хамина-Котка и Хельсинки. На эти порты в совокупности пришлось 50,31 % общего объёма внешней торговли Финляндии, опосредованной морским транспортом. Рядом с портом Килпилахти расположена железнодорожная станция Sköldvik. Из этого порта в основном экспортируются товары, которые производятся в одноимённом городе недалеко от порта. Это нефтепродукты, продукция химической промышленности, в частности продукция компании Borealis Polymers Oy, пластмассы. Рядом расположены такие компании, как BEWI StyroChem EPS, Ashland Finland Oy.

Крупным портом в Финляндии является порт Хамина-Котка, который находится в ведении HaminaKotka Satama Oy, компании с ограниченной ответственностью, основанной в 2011 году и принадлежащей городам Котка (60 %) и Хамина (40 %). Он состоит из шести портов: Хамина, Муссало, Хиетанен, Хиетанен Этеля (Пуоланлайтури), Кантасатама, Сунила. Железнодорожная инфраструктура порта Хамина-Котка охватывает около 80 км железнодорожных линий. Железнодорожный транспорт обеспечивает эффективный сервис для регулярных перевозок больших объёмов грузов. Железнодорожные пути ведут прямо к терминалам и складам. При этом, поскольку Финляндия, Россия и страны СНГ имеют одинаковую колею, железнодорожные перевозки из порта Хамина-Котка осуществляются без перегрузки до границы с Китаем³².

На текущий момент также активно развивается инфраструктура порта Коккола, который является четвёртым по величине портом в Финляндии. В непосредственной близости от порта находится Индустриальный парк Коккола (ИПК). Эта крупная промышленная зона отличается самой большой концентрацией предприятий неорганической химии в Северной Европе³³. Основной поток товаров в порт и из порта осуществляется по железной дороге. В целом, 60 % от общего объёма грузов порта перевозится железнодорожным транспортом. Основная железная дорога Финляндии с севера на юг проходит через город Коккола, и порт подключён к этой основной линии.

Таким образом, несмотря на то, что Финляндия является наименьшей экономикой в скандинавском регионе, она является одной из стран Скандинавии, имеющих положительный торговый баланс с Китаем. Китай является шестым по величине импортёром финской продукции и пятым по объёму экспортированных товаров в Финляндию по итогам 2019 г. Производственный сектор Финляндии состоит в основном из металлургической промышленности, бумажно-целлюлозной и судостроительной, что отражается в товарной структуре экспорта в Китай. В частности, Финляндия в основном экспорти-

31 Источник: <https://varova.fi/en/services/railway-transport/>

32 Источник: <https://www.haminakotka.com/ru/node/129>

33 Источник: <https://portofkokkola.fi/ru/портовый-комплекс-из-трех-частей/ипк/>

рует древесную целлюлозу, лесоматериалы; никелевые руды и концентраты, необработанный никель и ферросплавы; оборудование для производства целлюлозных материалов; пушно-меховое сырьё. При этом наибольший прирост экспорта наблюдался у никелевых руд. Товарная структура импорта Финляндии из Китая выглядит более разнообразной, она включает одежду, обувь и сумки; электрооборудование; вычислительные машины и считывающие устройства; изделия из чёрных металлов; телефонные аппараты и т. д. На текущий момент существует много товаров, которые Финляндия экспортирует в третьи страны, но не экспортирует в Китай. Более того, большинство этих товаров могут перевозиться в контейнерах по налаженному железнодорожному сообщению с Китаем. В основном к этим товарам относятся трубы и трубки диаметром более 406,4 мм; огнестрельное оружие; моторные транспортные средства; галька, гравий, щебень; крупа, мука. Так как экспорт Китая в Финляндию меньше, чем импорт из Финляндии, то Китай также может увеличить свой объём экспорта в Финляндию за счёт таких товаров, как хлопчатобумажные ткани, трикотажные полотна, ткани из искусственных волокон; антибиотики; цитрусовые плоды; серная кислота; пальмовое масло; бобовые овощи; дыни, папайя; сигары, сигареты и сигариллы; этиловый спирт; фруктовые соки и т. д. Все эти товары на данный момент не экспортируются Китаем в Финляндию, но у Финляндии есть на них спрос.

Расширению экспорта благоприятствует развитая железнодорожная сеть в Финляндии. Доля железнодорожного транспорта в общем объёме внешней торговли на текущий момент незначительна по сравнению с другими видами транспорта, но объём торговли, опосредованной железнодорожным транспортом, ежегодно увеличивается интенсивными темпами. На текущий момент Финляндия является как точкой отправки грузов в Китай, так и транзитным пунктом для грузоотправителей из стран Скандинавии. Основные грузовые потоки по железной дороге между Финляндией и Китаем осуществляется через погранпереходы Вайниккала — Бусловская и Ниирала — Вяртсиля. Ещё одним преимуществом железнодорожной сети страны является тот факт, что ширина колеи железнодорожных линий здесь составляет 1 520 мм, что исключает необходимость перегрузки контейнеров при отправке грузов в Китай через Россию и Казахстан. Кроме того, Финляндия является участником двух международных транспортных коридоров, активно развиваемых ЕС, а именно Скандинавско-Средиземноморского и Северо-Балтийского коридоров.

В целом, структура экономики Финляндии в совокупности с развитой железнодорожной транспортной инфраструктурой делает страну ключевым звеном в развитии европейско-азиатского железнодорожного сообщения.

— Швеция

ЭКОНОМИКА И СТРУКТУРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

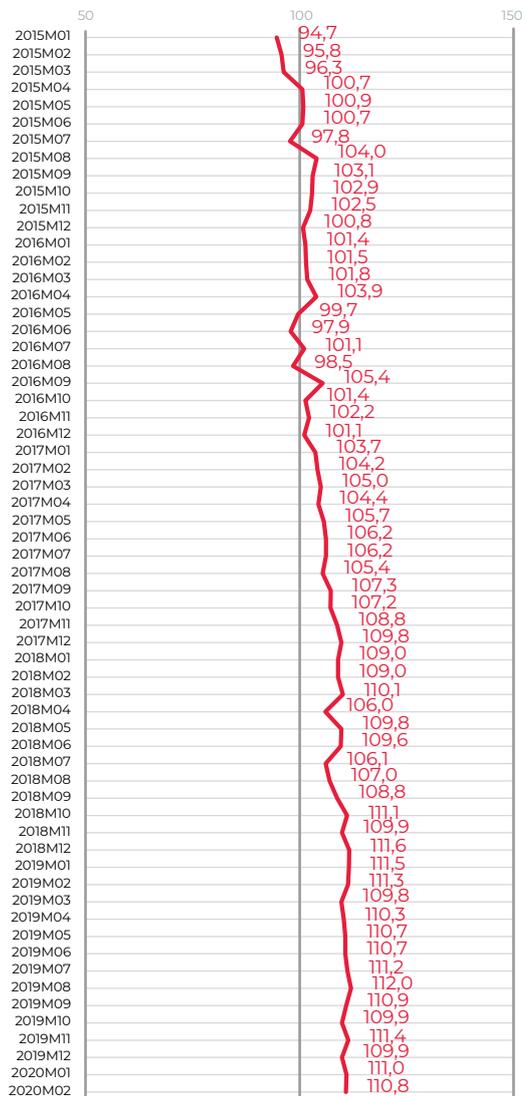
Экономика скандинавского региона в целом коррелирует с динамикой экономического развития наиболее сильной экономики в этом регионе. Такой экономикой является Швеция. Швеция является производственным центром Скандинавии. По итогам 2019 г. ВВП страны достиг отметки в 0,5 трлн долл. США, что на 6,8 % больше, чем в 2015 г. После нескольких лет высоких темпов роста в шведской экономике сейчас наблюдается замедление. Это связано с меньшими инвестициями в жильё, а также с меньшим вкладом государственного потребления и экспорта³⁴. В 2019 г. объём экспорта сохранил положительную тенденцию. В то же время сильное развитие внутреннего спроса способствовало быстрому росту импорта, что ослабило вклад чистого экспорта. В течение первой половины 2019 г. экспорт рос умеренными темпами. Некоторые показатели, такие как количество экспортных заказов в отрасли в соответствии с Обзором экономических тенденций NIER и Индексом менеджеров по закупкам, вместе с вялым глобальным спросом указывают на дальнейшее замедление экспорта в будущем.

Промышленность Швеции за 2015–2019 гг. имеет тенденцию к росту, несмотря на нестабильность развития. За этот период значение индекса промышленного производства увеличилось на 17 %. В целом, несмотря на пандемию коронавируса, сохраняющуюся с начала 2020 г., промышленность Швеции достаточно стабильна.

34 Источник: <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1373230/FULLTEXT01.pdf>

Рисунок 23

ИНДЕКС ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ШВЕЦИИ (2015=100) С ПОПРАВКОЙ НА ФАКТОР СЕЗОННОСТИ



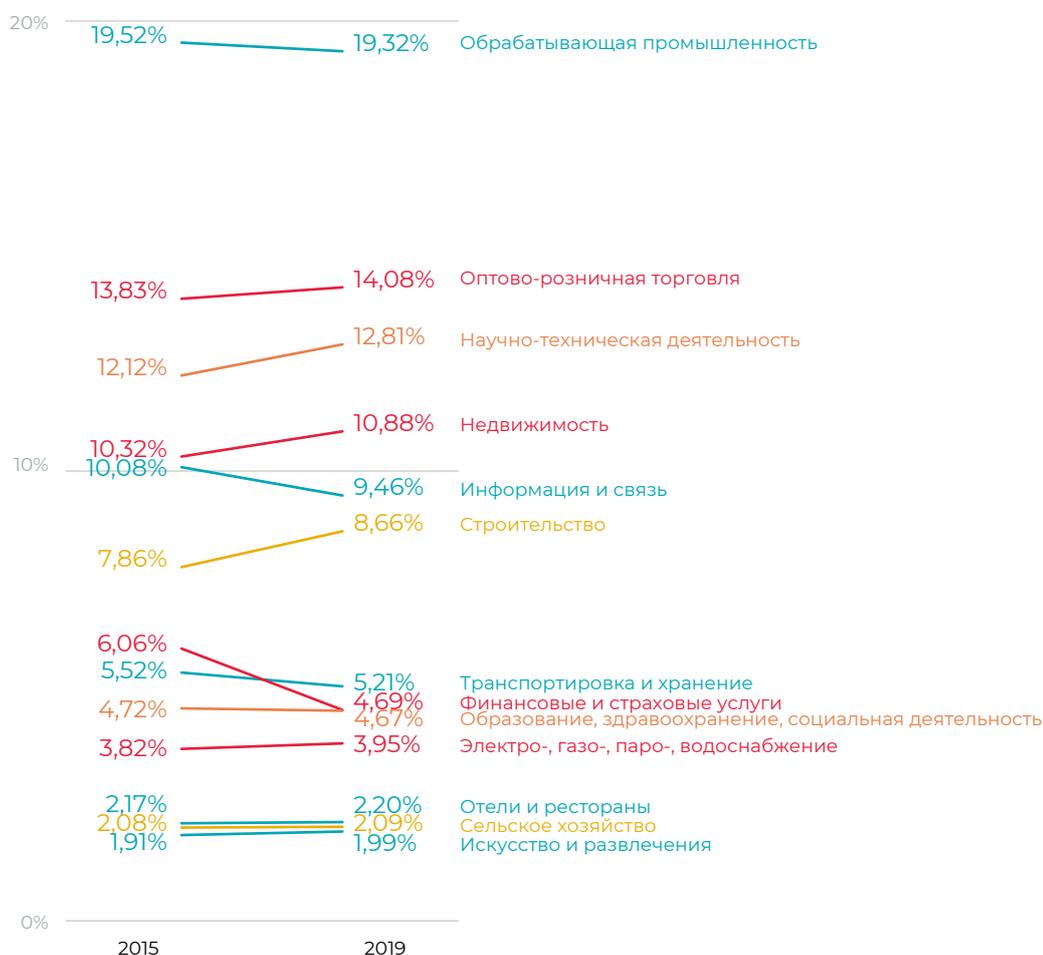
Источник: построено ИТИ по данным Statistics Sweden

Швеция обладает мощной обрабатывающей промышленностью, данная отрасль производит около 20 % общей добавленной стоимости экономики. На оптово-розничную торговлю, научно-техническую деятельность и недвижимость в 2019 г. пришлось 37,77 % валовой добавленной стоимости Швеции. На остальные отрасли пришлось менее 10 %. За 2015–2019 гг. не наблюдалось значительных изменений в структуре валовой добавленной стоимости экономики, за исключением спада валовой стоимости финансового и страхового сектора — на 9,18 %.

В обрабатывающей промышленности значительная часть добавленной стоимости приходится на производство автомобилей, прицепов и полуприцепов (17,4 % валовой добавленной стоимости обрабатывающей промышленности в 2019 г.); машин и оборудования (15,2 %); металлов и металлических изделий (14 %); кокса, очищенной нефти, химикатов и фармацевтической продукции (13,4 %) и древесины, изделий из дерева (10,7 %). На остальные отрасли приходится менее 10 % общей добавленной стоимости обрабатывающей промышленности.

Рисунок 24

ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ ШВЕЦИИ ПО ОТРАСЛЯМ ЭКОНОМИКИ



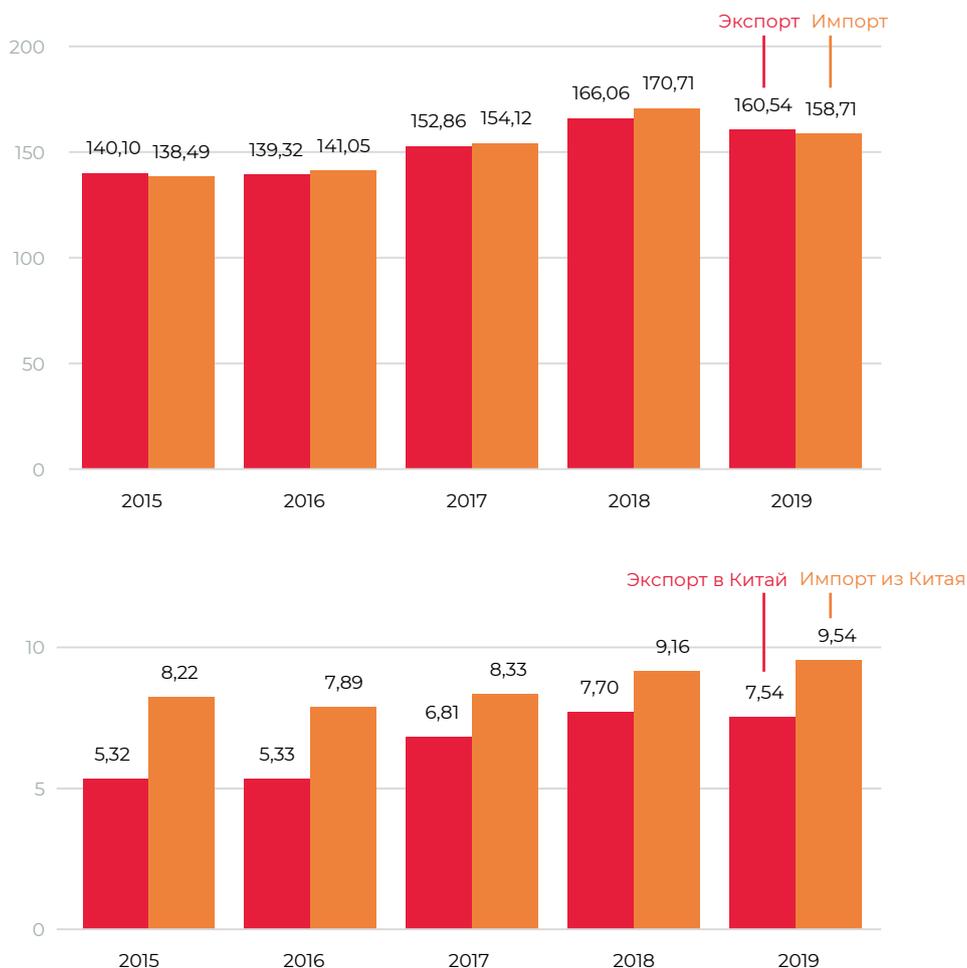
Источник: построено ITI по данным Statistics Finland

Объём внешней торговли Швеции по итогам 2019 г. составил 0,31 трлн долл. США, что на 15 % больше, чем в 2015 г. Торговый баланс страны не является стабильно отрицательным на протяжении всего рассматриваемого периода: в 2015 г. он был положительным и составил 1,61 млрд долл. США, а в 2019 г. — 1,83 млрд долл. США. В остальные годы он был отрицательным, то есть нельзя однозначно утверждать, что Швеция является нетто-импортёром. Объёмы импорта и экспорта за последние пять лет увеличивались равнозначными темпами, примерно на 3,6 % ежегодно. Основными импортёрами шведской продукции по итогам 2019 г. являются Норвегия (10,57 % общего стоимостного объёма экспорта Швеции), Германия (10,27 %), США (7,63 %), Финляндия

(7,05 %), Дания (6,91 %), Великобритания (5,28 %), Нидерланды (5,22 %) и Китай (4,69 %). На эти страны в совокупности пришлось около 60 % общего объёма экспорта Швеции. Обратный товарный поток в основном идёт из Германии, Нидерландов, Норвегии, Дании, Китая, Финляндии, Великобритании, Бельгии и Польши. При этом только 17,85 % общего стоимостного объёма импорта в 2019 г. пришлось на Германию. Импорт из всех перечисленных выше стран в совокупности составил 66,33 %. Такая товарная структура внешней торговли свидетельствует о том, что Китай является крупным торговым партнёром Швеции. Объём экспорта в эту страну за последние пять лет увеличился на 41,54 %, составив в 2019 г. 7,54 млрд долл. США. Объём импорта в последнем отчётном году был выше экспорта Швеции в Китай на 2,01 млрд. Импорт из Китая вырос на 16,06 % за 2015–2019 гг., что свидетельствует о том, что темпы прироста экспорта Швеции в Китай опережают темпы прироста импорта из Китая. Отрицательный баланс торговли с Китаем сохранялся на протяжении всего рассматриваемого периода, при этом из-за роста экспорта опережающими темпами существует тенденция к сокращению баланса.

Рисунок 25

ДИНАМИКА ОБЪЁМА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ШВЕЦИИ, МЛРД ДОЛЛ. США



Источник: построено ИТІ по данным ИТС

По сравнению с другими странами Скандинавии, которые были рассмотрены выше, Швеция обладает более диверсифицированной структурой экспорта. Основную часть экспорта составляют легковые автомобили, их части; кузова; дизельные или полудизельные двигатели; моторные транспортные средства для перевозки грузов и т. д. В 2019 г. на эти товары пришлось более 15 % общего стоимостного объёма экспорта Швеции. Также Швеция специализируется на производстве и экспорте лесоматериалов, бумаги и картона, лекарственных средств, доля которых в совокупности составила 12,14 %. Отличительный товар Швеции, который не присутствует в товарной структуре экспорта в других странах, — реакторы ядерные, оборудование и устройства для разделения изотопов (0,38 %). Наибольший прирост за последние пять лет продемонстрировали легковые автомобили, моторные средства и электроэнергия (прирост этого товара составил более 60 %). В целом, за 2015–2019 гг. товарная структура экспорта Швеции значительно не изменилась.

Таблица 17

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ШВЕЦИИ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей	4,68%	7,70%	64,38%
Лесоматериалы, древесная целлюлоза, бумага и картон	7,16%	6,37%	-11,01%
Лекарственные средства, гормоны, простагландины, тромбоксаны и лейкотриены	5,24%	5,77%	10,28%
Моторные транспортные средства для перевозки грузов и их части; кузова	4,92%	5,25%	6,79%
Нефть и нефтепродукты	5,36%	5,15%	-3,94%
Аппараты телефонные; прочая аппаратура для обработки данных; мониторы и проекторы; аппаратура приёмная для телевизионной связи; микрофоны, наушники	5,03%	3,84%	-23,62%
Рыба свежая или охлаждённая, филе	2,35%	2,55%	8,39%
Дизельные и полудизельные двигатели внутреннего сгорания с искровым зажиганием; силовые установки	2,63%	2,39%	-9,03%
Изделия из резины и чёрных металлов, металлокерамики	1,99%	2,09%	5,05%
Прокат плоский из стали и железа	1,85%	1,96%	5,76%
Железные руды и концентраты; нерафинированная медь	1,56%	1,94%	24,61%
Тракторы, автопогрузчики	1,87%	1,79%	-4,33%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа	1,58%	1,67%	5,58%
Машины, оборудование промышленное для обработки материалов; другие машины и механические устройства	1,37%	1,30%	-5,26%
Трансформаторы электрические; электронагреватели; аппарата для коммутации или защиты электрических цепей	1,51%	1,24%	-17,78%
Вычислительные машины и их блоки; считывающие устройства	1,03%	1,22%	18,24%
Центрифуги и насосы	1,22%	1,13%	-6,88%
Животная и человеческая кровь для медицинских целей	0,76%	1,13%	48,18%
Изделия из пластмасс (для упаковки товаров, обычные плиты, полосы и т. д.)	1,13%	1,10%	-2,60%
Машины посудомоечные; оборудование для мойки или сушки ёмкостей; холодильники и морозильники	0,98%	1,02%	4,14%
Электроэнергия	0,58%	0,98%	68,54%

Мебель прочая и её части	1,01%	0,91%	-9,84%
Машины и механизмы прочие для перемещения, планировки, профилирования, разработки, трамбования, и т. д.; лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги	0,77%	0,83%	8,78%
Двигатели турбореактивные и турбовинтовые, газовые турбины	0,63%	0,73%	16,81%
Валы трансмиссионные; вариаторы скорости; подшипники	0,80%	0,68%	-14,96%
Хлеб, мучные кондитерские изделия	0,60%	0,65%	6,99%
Проволока медная; прутки из стали	0,72%	0,61%	-14,18%
Полимеры этилена в первичных формах	0,73%	0,60%	-18,14%
Провода изолированные, кабели	0,71%	0,54%	-24,22%
Реагенты диагностические или лабораторные	0,46%	0,53%	14,89%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура для трубопроводов	0,50%	0,46%	-8,82%
Золото	0,45%	0,43%	-3,47%
Инструменты ручные пневматические, гидравлические или со встроенным электрическим или неэлектрическим двигателем	0,51%	0,42%	-17,97%
Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств	0,49%	0,39%	-21,31%
Приборы и устройства, применяемые в медицине	0,51%	0,38%	-25,29%
Реакторы ядерные; оборудование и устройства для разделения изотопов	0,50%	0,38%	-25,01%
Мебель для сидения	0,34%	0,35%	1,76%
Спирт этиловый; спиртовые настойки, ликёры и прочие спиртные напитки	0,38%	0,32%	-16,86%
Аппаратура передающая для радиовещания или телевидения	0,25%	0,30%	19,96%
Женские гигиенические прокладки и тампоны, детские пелёнки и подгузники	0,32%	0,29%	-9,22%
Остальные	34,53%	32,62%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Весомую долю в товарной структуре импорта Швеции составляет импорт сырой нефти и нефтепродуктов, нефтяных газов и биодизеля (10,46 % общего стоимостного объёма импорта Швеции в 2019 г.). Также страна импортирует в большом объёме легковые автомобили и другие моторные средства для перевозки людей, моторные средства для перевозки грузов, прицепы и полуприцепы; телефонные аппараты, мониторы и проекторы, телевизионную аппаратуру, наушники и микрофоны. В совокупности на эти товары пришлось 16,28 % импорта. Швеция импортирует также разнообразные товары металлургической промышленности, лёгкой промышленности, химической, пищевой и т. д.

Таблица 18

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА ШВЕЦИИ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Нефть сырая и нефтепродукты, нефтяные газы, биодизель	9,86%	10,46%	22,01%
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей	5,84%	5,72%	12,65%
Моторные транспортные средства для перевозки грузов; прицепы и полуприцепы	5,11%	5,40%	21,65%
Аппараты телефонные, мониторы и проекторы, телевизионная аппаратура, микрофоны, наушники, громкоговорители	6,03%	5,16%	-1,42%
Рыба свежая или охлаждённая, филе, сушёная	2,91%	3,06%	20,85%
Одежда, обувь и сумки	2,32%	2,51%	24,55%
Двигатели турбореактивные и турбовинтовые, другие двигатели и силовые установки, электрогенераторы	2,32%	2,50%	23,94%
Вычислительные машины и их блоки; считывающие устройства	2,33%	2,30%	13,56%
Лекарственные средства	1,90%	1,83%	10,63%
Элементы химические радиоактивные и изотопы радиоактивные; азотные гетероциклические соединения; полимеры этилена, пропилена, полиацетали, полиэфир	2,20%	1,73%	-9,67%
Мебель для сидения, постельные принадлежности	1,62%	1,62%	14,90%
Насосы, центрифуги	1,54%	1,58%	18,56%
Трансформаторы электрические; аппаратура электрическая для коммутации или защиты электрических цепей, аккумуляторы	1,45%	1,52%	20,40%
Изделия для транспортировки или упаковки товаров, трубки, шланги и фитинги, плиты, ленты из пластмасс	1,37%	1,46%	22,15%
Животная и человеческая кровь для медицинских целей	0,81%	1,10%	56,03%
Прокат плоский из железа, стали	0,63%	1,05%	91,56%
Изделия из чёрных металлов, ферросплавы	1,00%	1,03%	18,83%
Лампы и осветительное оборудование, электронагреватели	0,98%	0,88%	3,28%
Валы трансмиссионные и кривошипы; подшипники	0,81%	0,88%	25,80%
Шины и покрышки пневматические резиновые новые, изделия из резины	0,90%	0,86%	10,07%
Металлоконструкции и изделия из чёрных металлов	0,58%	0,84%	67,20%
Хлеб, мучные кондитерские изделия, шоколад, кофе	0,87%	0,83%	9,25%
Уголь каменный, медные руды и концентраты, никель	0,75%	0,81%	24,75%
Провода изолированные, кабели	0,70%	0,78%	27,75%
Плиты, листы, полосы или ленты алюминиевые, алюминий, отходы медные	0,77%	0,75%	12,49%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа, радиоаппаратура, приборы для автоматического регулирования	0,65%	0,74%	31,90%
Сыры и творог	0,72%	0,74%	19,32%
Пульты, панели, консоли, столы, распределительные щиты; электронные интегральные схемы	0,77%	0,72%	8,21%
Холодильники, морозильники, кондиционеры	0,67%	0,69%	19,23%
Лесоматериалы, изделия из дерева	0,56%	0,67%	35,77%
Приборы и устройства, применяемые в медицине	0,64%	0,63%	13,58%

Машины, оборудование промышленное для обработки материалов	0,71%	0,59%	-5,04%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура для трубопроводов, котлов, резервуаров, цистерн	0,53%	0,55%	18,34%
Приспособления ортопедические, инвентарь для занятий физкультурой	0,56%	0,54%	10,82%
Моющие и чистящие средства; косметические средства	0,51%	0,52%	17,62%
Вина виноградные натуральные	0,53%	0,51%	11,18%
Вертолёты, самолёты, космические аппараты	0,42%	0,46%	26,12%
Аппаратура передающая для радиовещания или телевидения	0,49%	0,45%	4,68%
Тракторы, машины для уборки или обмола сельскохозяйственных культур	0,46%	0,42%	5,65%
Машины и механические устройства, имеющие индивидуальные функции, в другом месте данной группы не поименованные или не включённые	0,40%	0,42%	19,54%
Машины печатные	0,52%	0,39%	-14,11%
Машины посудомоечные; оборудование для мойки или сушки ёмкостей	0,37%	0,31%	-1,64%
Оборудование электроосветительное или сигнализационное	0,25%	0,31%	40,15%
Электроэнергия	0,22%	0,29%	52,41%
Крепёжная арматура, фурнитура и аналогичные изделия из драгоценных металлов	0,26%	0,28%	24,34%
Бульдозеры, грейдеры, планировщики, скреперы и т. д.	0,26%	0,28%	24,77%
Углеводороды ациклические	0,35%	0,25%	-20,09%
Инструменты ручные пневматические, гидравлические или со встроенным электрическим или неэлектрическим двигателем	0,27%	0,24%	2,84%
Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более, включая водителя	0,13%	0,22%	100,66%
Остальные	33,16%	32,11%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Товарная структура экспорта Швеции в Китай является узкой по сравнению с товарной структурой экспорта в третьи страны. В наибольшей степени Китай проявляет спрос на лекарственные средства и легковые автомобили из Швеции. В 2019 г. их доля составила в совокупности 37,84 %. При этом за последние пять лет наблюдался значительный прирост объёма экспорта этих товаров в Китай. Наряду с этим значительный прирост в объёме экспорта также наблюдался у таких товаров, как центрифуги (более чем в три раза), моторные транспортные средства для перевозки грузов (более чем в пять раз), полимеры этилена (более чем в три раза), приборы и аппаратура для химического и физического анализа (более чем в три раза).

Таблица 19

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ШВЕЦИИ В КИТАЙ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Лекарственные средства	14,76%	23,69%	127,14%
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей; их части	10,07%	14,15%	98,89%
Бумага и картон, лесоматериалы, древесная целлюлоза	8,88%	7,14%	13,78%
Руды и концентраты железные; плоский прокат из стали	3,70%	4,36%	66,95%
Машины посудомоечные; оборудование для мойки или сушки ёмкостей; другие машины, имеющие индивидуальные функции	4,00%	3,23%	14,22%
Двигатели внутреннего сгорания с искровым зажиганием, с вращающимся или возвратно-поступательным движением поршня; дизели и полудизели	2,44%	2,80%	62,47%
Центрифуги	0,91%	2,43%	277,54%
Тракторы; машины и оборудование с электронагревом для обработки материалов	3,52%	2,07%	-16,62%
Моторные транспортные средства для перевозки грузов	0,50%	1,86%	423,93%
Полимеры этилена в первичных формах	0,52%	1,42%	286,56%
Подшипники шариковые или роликовые	1,56%	1,21%	9,33%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели	2,17%	1,18%	-22,85%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа	0,52%	1,13%	208,98%
Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств	1,12%	0,90%	14,45%
Аппараты телефонные	2,00%	0,83%	-41,54%
Гранулы и порошки из передельного и зеркального чугуна, чёрных металлов	0,86%	0,79%	29,13%
Остальные	42,47%	30,82%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Как и другие скандинавские страны, Швеция импортирует из Китая в основном одежду, сумки и обувь, а также товары с высокой добавленной стоимостью — электрооборудование. Несмотря на то, что Швеции выгоднее импортировать рыбу из соседних стран Скандинавии, страна импортирует рыбное филе из Китая с долей 0,43 % общего стоимостного объёма импорта из Китая. Примечательно то, что Швеция импортирует из Китая оборудование, которое не импортируют другие страны Скандинавии, а именно устройства для механотерапии; аппараты массажные; аппаратуру для психологических тестов для определения способностей; аппаратуру для озоновой, кислородной и аэрозольной терапии, искусственного дыхания и прочую терапевтическую дыхательную аппаратуру. За последние пять лет Швеция увеличила спрос на китайские легковые автомобили, металлоконструкции из чёрных металлов, двигатели и силовые установки, а также трансмиссионные валы и кривошипы.

Таблица 20

ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА ШВЕЦИИ ИЗ КИТАЯ

Наименование товара	Доля в 2015 г.	Доля в 2019 г.	Изменение за 2015–2019 гг.
Одежда, сумки, обувь	14,44%	11,83%	-4,92%
Аппараты телефонные, микрофоны, громкоговорители и наушники	9,54%	6,94%	-15,66%
Мебель для сидения и прочая	4,56%	4,52%	15,04%
Лампы и осветительное оборудование, электроосветительное и сигнализационное оборудование	4,56%	4,40%	11,86%
Металлоконструкции из чёрных металлов и их части; изделия из чёрных металлов	1,61%	4,03%	191,03%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи; электроаппаратура для электроцепей	3,46%	3,51%	17,89%
Аккумуляторы, электрогенераторы	1,85%	2,76%	72,84%
Вычислительные машины и их блоки; считывающие устройства	2,53%	2,66%	22,06%
Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов	—	2,66%	—
Изделия прочие из пластмасс и изделия из прочих материалов	1,78%	1,82%	18,82%
Основы матрацные; постельные и кухонные принадлежности, посуда	1,67%	1,64%	14,11%
Провода изолированные, кабели; диоды, транзисторы и аналогичные полупроводниковые приборы	1,44%	1,45%	17,28%
Инвентарь и оборудование для занятий физкультурой	1,53%	1,31%	-0,91%
Части и принадлежности моторных транспортных средств	0,95%	1,26%	53,66%
Трёхколёсные велосипеды, самокаты, куклы и т. д.	1,24%	1,26%	17,98%
Машины, оборудование промышленное или лабораторное с электронагревом для обработки материалов	1,04%	1,22%	35,72%
Машины и механические устройства, имеющие индивидуальные функции	0,91%	1,15%	46,35%
Двигатели и силовые установки прочие	0,12%	1,01%	907,58%
Валы трансмиссионные и кривошипы; подшипники и вариаторы скорости	0,31%	1,00%	271,14%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура; винты, болты, гайки из чёрных металлов	0,87%	0,99%	32,61%
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей; мотоциклы и велосипеды с двигателем	0,36%	0,84%	172,28%
Электрооборудование звуковое или визуальное сигнализационное	1,22%	0,74%	-29,67%
Холодильники, морозильники	0,65%	0,70%	24,22%
Насосы воздушные или вакуумные	0,41%	0,70%	97,08%
Аппаратура передающая для радиовещания или телевидения	0,68%	0,69%	17,83%
Крепёжная арматура, фурнитура и аналогичные изделия из драгоценных металлов	0,82%	0,69%	-1,54%
Инструменты ручные пневматические, гидравлические или со встроенным электрическим или неэлектрическим двигателем	0,87%	0,65%	-12,64%
Шины и покрышки пневматические резиновые новые	0,63%	0,65%	20,20%
Схемы печатные	0,73%	0,65%	2,38%

Устройства для механотерапии; аппараты массажные; аппаратура для психологических тестов для определения способностей; аппаратура для озоновой, кислородной и аэрозольной терапии, искусственного дыхания или прочая терапевтическая дыхательная аппаратура	0,51%	0,50%	14,40%
Электроды угольные, угольные щётки, угли для ламп или батареек и т. д.	0,44%	0,46%	21,58%
Мониторы и проекторы	0,51%	0,44%	-0,65%
Рыбное филе	0,51%	0,43%	-3,48%
Занавеси и внутренние шторы	0,34%	0,41%	37,67%
Кокс и полукокс из каменного угля, лигнита или торфа, агломерированные или неагломерированные; уголь ретортный	—	0,41%	—
Пылесосы	0,22%	0,39%	107,67%
Мётлы, щётки	0,46%	0,37%	-6,20%
Опоки для металлотейного производства; литейные поддоны; модели литейные; формы для литья металлов	0,44%	0,36%	-4,45%
Оборудование и товары для развлечений	0,15%	0,35%	174,34%
Изделия для праздников	0,35%	0,35%	15,70%
Части, предназначенные исключительно или в основном для аппаратуры товарных позиций 8525–8528	0,10%	0,34%	273,39%
Печи отопительные и печи для приготовления пищи	0,35%	0,34%	9,91%
Остальные	34,84%	31,15%	

Источник: рассчитано ITI по данным ИТС

Швеция обладает богатой базой товаров, имеющих потенциал для начала поставок в Китай. То есть существует множество товаров, которые на текущий момент Швеция не экспортирует в Китай, хотя имеет возможность покрыть спрос Китая полностью. Более того, большинство из этих товаров могут перевозиться в контейнерах железнодорожным транспортом. Так, например, Швеция способна покрыть спрос Китая на импорт железа и нелегированной стали в первичных формах более чем на 1 000 %. В число таких товаров входят не только товары с высокой добавленной стоимостью (реакторы ядерные, яхты и другие плавучие средства, буксиры и суда-толкачи), но и пищевые продукты, такие как пшеничная клейковина, виноградные выжимки, колбасы и аналогичные продукты из мяса и т. д.

Таблица 21

**ТОВАРЫ ЭКСПОРТА ШВЕЦИИ, ОБЛАДАЮЩИЕ ПОТЕНЦИАЛОМ
ДЛЯ НАЧАЛА ПОСТАВОК В КИТАЙ**

Наименование товара	Покрытие спроса Китая экспортом Швеции
Железо и нелегированная сталь в слитках или прочих первичных формах	1 639,23%
Колбасы и аналогичные продукты из мяса, мясных субпродуктов или крови, пищевые продукты, изготовленные на их основе	579,67%
Рамы деревянные для картин, фотографий, зеркал или аналогичных предметов	480,07%
Клейковина пшеничная, сухая или сырая	468,94%
Оружие прочее (например, пружинные, пневматические или газовые ружья и пистолеты, дубинки)	328,12%
Скипидар живичный, древесный или сульфатный и масла терпеновые прочие; дипентен неочищенный; скипидар сульфитный и пара-цимол неочищенный прочий; масло сосновое	236,01%
Реакторы ядерные; тепловыделяющие элементы (ТВЭЛы), необлучённые, для ядерных реакторов; оборудование и устройства для разделения изотопов	230,71%
Виноградные выжимки	217,30%
Ковры и прочие текстильные напольные покрытия из войлока, нетафтинговые или нефлокированные, готовые или неготовые	208,33%
Суда прочие, включая военные корабли и спасательные суда, кроме гребных лодок	181,41%
Лук репчатый, лук шалот, чеснок, лук-порей и прочие луковичные овощи, свежие или охлаждённые	170,48%
Фейерверки, ракеты сигнальные, дождевые ракеты, сигналы противотуманные и изделия пиротехнические прочие	160,92%
Известь негашёная, гашёная и гидравлическая	146,78%
Готовые или консервированные продукты из мяса, мясных субпродуктов или крови	131,89%
Яхты и прочие плавучие средства для отдыха или спорта; гребные лодки и каноэ	120,38%
Буксиры и суда-толкачи	112,99%
Галька, гравий, щебень или дроблёный камень	111,66%
Мясо и пищевые мясные субпродукты, солёные, в рассоле, сушёные или копчёные; пищевая мука тонкого и грубого помола из мяса или мясных субпродуктов	107,85%
Пыль, порошки и чешуйки цинковые	106,60%

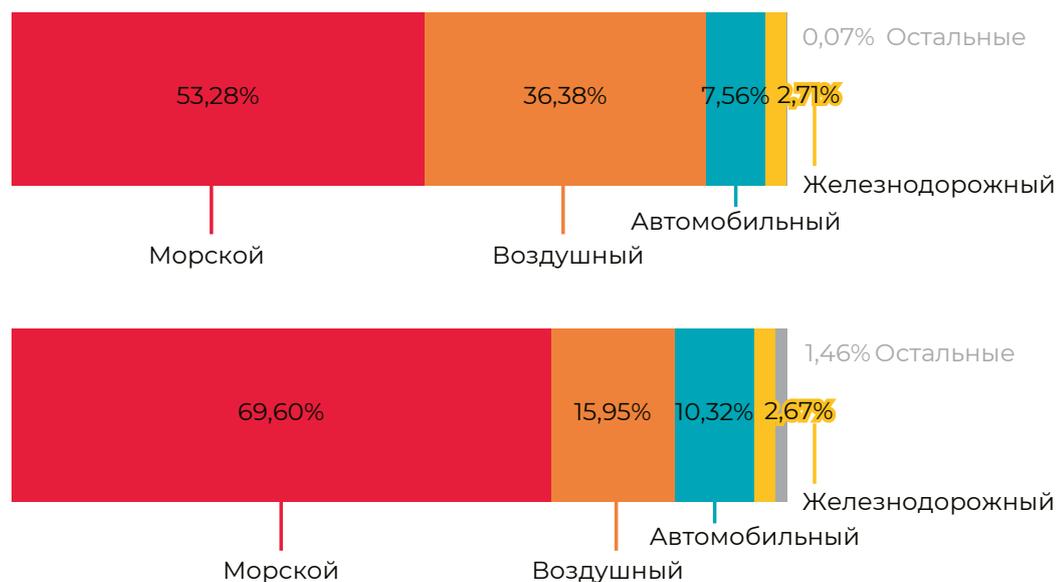
Источник: рассчитано ITI по данным ITC

ГРУЗОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Железнодорожная транспортная сеть в Швеции включает 13 000 км путей³⁵, что делает её 22-й по величине в мире. Из всей протяжённости железной дороги в Швеции 85 % линий являются электрифицированными³⁶. Тем не менее, статистика торговли Швеции с Китаем свидетельствует о том, что экспортно-импортные потоки товаров опосредованы железнодорожным транспортом только на 7,56 % (экспорт) и 1,46 % (импорт). Таким образом, по железной дороге Швеция больше экспортирует, чем импортирует товары из Китая. Наибольшая доля, как и в остальных скандинавских странах, приходится на морской транспорт. В 2019 г. на морской транспорт пришлось 53,28 % стоимостного объёма экспорта Швеции в Китай и 69,60 % стоимостного объёма импорта Швеции из Китая. Тем не менее, объём железнодорожных трансграничных грузоперевозок ежегодно растёт высокими темпами. За 2015–2019 гг. наибольший прирост среди всех видов перевозок наблюдался именно у железнодорожных: объём увеличился в 18 раз. При этом прирост стоимостного объёма торговли, опосредованной другими видами транспорта, составил только 17,33 %.

Рисунок 26

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ШВЕЦИИ С КИТАЕМ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В 2019 Г.: СВЕРХУ — ЭКСПОРТ, СНИЗУ — ИМПОРТ



Источник: построено ITI по данным Eurostat

35 Источник: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/ertms/countries/sweden_en

36 Источник: <https://www.ldz.lv/sites/default/files/Westerberg%20ASTOC%2011-09-2018.Final.pdf>

Единственный транспортный коридор, который включает шведскую железнодорожную сеть, — Скандинавско-Средиземноморский. Как определено в плане коридоров TEN-T, одна ветвь проходит из Мальмё вдоль побережья Северного моря в направлении Осло через Гётеборг, а другая ветвь простирается на северо-восток в сторону Стокгольма. Trafikverket (Транспортное управление Швеции) является правительственным агентством Швеции, отвечающим за государственную дорожную сеть и национальную железнодорожную сеть. Этот орган осуществляет на текущий момент ряд проектов по модернизации железнодорожной сети, например строительство новой двухпутной железной дороги длиной около 70 км для высокоскоростных поездов и скоростных региональных поездов между Хесслехольмом и Лундом. Этот проект является одним из звеньев новой высокоскоростной железнодорожной сети (320 км/ч) между Стокгольмом и Гётеборгом / Мальмё. Это ключ к соединению юга Швеции со Стокгольмом.

Планируется строительство линии «Северная Ботния», новой 270-километровой железнодорожной линии между Умео и Лулео. Линия «Северная Ботния» предназначена для укрепления железнодорожных грузовых перевозок в стране. Положительные эффекты будут значительными. Можно будет сократить транспортные расходы на грузовые перевозки на 30 %. Ожидается, что новая железнодорожная линия принесёт значительные климатические и экологические выгоды: например, выбросы CO₂, по оценкам, сократятся примерно на 80 000 тонн в год. В настоящее время Trafikverket работает над разработкой железнодорожных планов для участка между Умео и Скеллефтео. В 2018 г. началось строительство между Умео и Дова³⁷.

Также осуществляется проект по расширению железнодорожной линии Халльсберг — Дегерон протяжённостью 46 км, с целью увеличения пропускной способности грузовых поездов. Финансирование уже распланировано до 2029 г. На текущий момент на сайте государственного агентства опубликовано 15 проектов по строительству железнодорожных линий, и почти все проекты направлены на достижение цели увеличения пропускной способности грузовых железнодорожных перевозок.

Основным оператором железнодорожных грузоперевозок в Швеции является государственная компания Green Cargo. Компания оказывает услуги по железнодорожным, автомобильным или мультимодальным перевозкам, а также услуги по хранению грузов. В связи с широкой деятельностью компания управляет большим количеством интермодальных терминалов по всей стране. Терминалы находятся в таких крупных городах, как Гётеборг, Мальмё, Стокгольм, Скеллефтео, Сундсвалль и т. д. Например, в терминале Göteborg Norra в Гётеборге осуществляется перевалка негабаритных грузов из и в обычные железнодорожные вагоны и контейнеры, а также хранение грузов. Терминал является частью железнодорожной логистики Green Cargo, и два раза в день между терминалом и портом Гётеборга курсируют грузовые поезда³⁸.

Компания также осуществляет свою деятельность в Норвегии с помощью дочерних компаний Green Cargo Togdrift AS и Green Cargo Terminaljenester AS.

37 Источник: <https://www.trafikverket.se/startpage/projects/Railway-construction-projects/north-bothnia-line/>

38 Источник: <http://www.greencargo.com/en/our-services/freight-handling-services/transshipment-and-storage-at-terminals/>

Рисунок 27

РАСПОЛОЖЕНИЕ ТЕРМИНАЛОВ КОМПАНИИ GREEN CARGO В ШВЕЦИИ



Источник: Green Cargo

Другими крупными транспортными операторами являются CFL cargo Sverige AB (контейнерные перевозки Гётеборг — Карлстад, Боксхольм — Оскарсхамн, Охус — Гётеборгская гавань и Ваггерид — Гётеборг), Hector Rail AB (обслуживает поезда между Швецией и Германией для Van Dieren Maritime, расположенного в Нидерландах), Inlandsbanan AB (управляет грузовыми и туристическими поездами на линии Мора — Эстерсунд — Елливаре), Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB и MTAS совместно эксплуатируют грузовые поезда с железной рудой для LKAB из Кируны и Мальмберга в Нарвик в Норвегии и Лулео в Швеции), Tågakeriet i Bergslagen (эксплуатирует грузовые поезда для SJ на Kristinehamn-Hällefors / Persberg, Strömtorp-Bofors и Mariestad-Laxå), TX Logistik (немецкий оператор грузоперевозок) и др.³⁹

39 Источник: <http://www.railfaneurope.net/list/sweden.html>

Благодаря тесному сотрудничеству немецкими логистическими операторами и географической близостью Швеции и Германии между странами существует налаженное грузовое сообщение. Кроме того, в середине 2019 г. было объявлено, что Швеция откроет новое регулярное железнодорожно-паромное сообщение с немецким интермодальным узлом в Дуйсбурге. Две железнодорожные ветки будут обслуживаться DB Cargo Scandinavia, Kombiverkehr и Spedition Bode, а морская ветка будет выполняться паромным оператором TT-Line⁴⁰. Сервис ориентирован на перевозку контейнеров, съёмных кузовов и полуприцепов. Контейнеры из Швеции также могут быть доставлены в Людвигсхафен, Гамбург, Лион, Роттердам и Антверпен. Груз, направляющийся на север, может достигать Норвегии (Осло) или различных пунктов назначения в Северной Швеции (Сундсвалль, Умео, Лулео). Принимая во внимание паромное сообщение TT-Line, контейнеры и полуприцепы можно перевозить в другие морские порты Балтики: Росток в Германии, Свиноуйсьце в Польше и Клайпеду в Литве. Кроме того, существует прямое железнодорожное грузовое сообщение между Венло в Нидерландах и Швецией. Грузовой транспорт курсирует между голландским логистическим центром и скандинавскими городами Мальмё и Норрчёпинг. Поездка занимает 24 часа, а поезда отправляются три раза в неделю. На текущий момент для Швеции связующим звеном с Китаем выступает Финляндия. Город Хапаранда в Швеции действует как пункт сбора грузов местных компаний. Грузы перевозятся грузовиками или по железной дороге в Коуволу, а затем загружаются на поезда в Китай. Аналогичным образом, товары, поступающие из Китая, транспортируются из Коуволы в Хапаранду⁴¹. До самого города Хапаранда в Швеции грузы транспортируются по одноимённой железнодорожной линии, которая идёт от Хапаранды до Торнео. Линия является единственной шведской железной дорогой до финской границы. Однопутная линия используется исключительно грузовыми поездами.

Таким образом, Швеция является крупнейшей экономикой и производственным центром в Скандинавии. Экономика страны успешно развивается, однако в последнее время наблюдается замедление темпов экономического роста на фоне слабого роста экономики ЕС и в целом мировой экономики. Швеция обладает мощной обрабатывающей промышленностью и является крупным скандинавским производителем автомобилей, прицепов и полуприцепов, машин и оборудования, металлов и металлических изделий, кокса, очищенной нефти, химикатов и фармацевтической продукции, древесины, изделий из дерева. Это отражается в товарной структуре экспорта страны. Китай является ключевым импортёром шведской продукции и основным поставщиком товаров для Швеции, занимая восьмую позицию в географической структуре экспорта Швеции и пятую в географической структуре импорта страны. Швеция имеет нестабильное отрицательное сальдо торгового баланса с Китаем (в 2015 и 2019 гг. оно было положительным). Швеция в основном экспортирует в Китай лекарственные средства, легковые автомобили для перевозки людей, бумагу и картон, лесоматериалы, древесную целлюлозу, железные руды и прокат из стали. Большая часть товарной структуры импорта из Китая состоит из одежды, сумок и обуви; телефонных аппаратов, микрофонов и наушников; мебели и осветительного оборудования; металлоконструкций из чёрных металлов и изделий из них. Анализ потенциально перспективных товаров для экспорта в Китай по железной дороге показал, что Швеция может начать поставки в Китай таких товаров, как железо, сталь, колбасы, деревянные рамы, пшеничная клейковина, скипидар, галька, гравий, щебень, ядерные реакторы, виноградные выжимки, яхты и другие плавучие средства и т. д. Швеция способна покрыть спрос Китая по этим товарам.

40 Источник: <https://www.railfreight.com/intermodal/2019/12/13/new-multimodal-link-from-duisburg-to-sweden/>

41 Источник: <https://gbtimes.com/china-finland-cargo-train-link-extends-to-norway-and-sweden>

Швеция обладает развитой железнодорожной транспортной сетью, основным оператором которой является государственная компания Green Cargo. Терминальная сеть компании простирается по всей стране. Необходимо отметить, что Швеция имеет только один трансграничный железнодорожный переход с Финляндией, в шведском городе Хапаранда, через который на данный момент осуществляются железнодорожные грузоперевозки в финский город Коуволу, а оттуда по железной дороге в Китай через Россию и Казахстан. Благодаря регулярным грузовым отправлениям в Дуйсбург и Венло страна имеет возможность отправлять грузы через Нидерланды и Германию. Можно сделать вывод, что в контексте грузовых перевозок страна больше ориентирована на развитие мультимодального сообщения с другими не скандинавскими странами. А это значит, что железнодорожное транспортное сообщение со скандинавскими странами, в частности с Финляндией (ключевой страной в контексте железнодорожных грузоперевозок между Китаем и Скандинавией), ещё сохраняет нераскрытый потенциал.

ВЫВОД

Вывод

Скандинавия является привлекательным регионом с точки зрения модели экономики благодаря стабильному экономическому развитию, открытости экономики и влиятельному государственному сектору, который обеспечивает высокий уровень развития стран. На протяжении 2015–2019 гг. в целом наблюдается тенденция к росту стоимостного объёма ВВП, однако темпы развития экономики замедлились в 2017–2019 гг. во всех скандинавских странах, как и в целом в ЕС. Необходимо отметить, что в регионе развита внутрорегиональная торговля, о чём свидетельствует географическая структура внешней торговли Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции, однако страны больше стремятся наладить грузовое транспортное сообщение с крупными производственными европейскими центрами, такими как Германия, Нидерланды, Италия. Географическая структура экспорта и импорта стран Скандинавии также свидетельствует о значимости Китая как торгового партнёра региона. В целом, для Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции Китай является пятым по величине импортёром скандинавских товаров и третьим поставщиком товаров. При этом все скандинавские страны являются нетто-импортёрами китайской продукции, за исключением Финляндии, так как за последние пять лет торговый баланс этой страны с Китаем сохраняет положительное значение. Для Китая же, наоборот, скандинавские страны не являются ключевыми торговыми партнёрами.

Швеция является крупнейшей экономикой и производственным центром региона, о чём свидетельствует структура шведской экономики, где обрабатывающая промышленность обеспечивает значительную долю валовой добавленной стоимости страны. Страна является одним из крупнейших в ЕС производителей легковых автомобилей для перевозки людей; доля этого товара в её экспорте в Китай в 2019 г. составила значительную величину. Наряду с этим, страна экспортирует в Китай лекарственные средства, бумагу и картон, лесоматериалы, древесную целлюлозу, железные руды и прокат из стали. При этом страна обладает широкой номенклатурой товаров, которые на текущий момент не экспортируются в Китай, но у Китая существует на них спрос. Таким образом, Швеция имеет нераскрытый потенциал для экспорта в Китай железа, стали, колбас, деревянных рам, пшеничной клейковины, скипидара, гальки, гравия, щебня, ядерных реакторов, виноградных выжимок, яхт и другие плавучих средств. При этом Швеция имеет возможность поставлять товары в Китай по железной дороге через Финляндию, Германию, Нидерланды и балтийские страны.

Как было отмечено выше, Финляндия является единственной страной, экспорт которой в Китай больше импорта из Китая, несмотря на то что экономика Финляндии является наименьшей экономикой в скандинавском регионе. Финляндия в основном специализируется на производстве металлов и изделий из них; лесоматериалов, бумаги и картона; судов и других плавучих средств. Это отражено в структуре экспорта страны в Китай. Наибольшую долю составляют древесная целлюлоза, лесоматериалы; никелевые руды и концентраты, необработанный никель и ферросплавы; оборудование для производства целлюлозных материалов и пушно-меховое сырьё. На текущий момент существует много товаров, которые Финляндия экспортирует в третьи страны, но не экспортирует в Китай. Более того, большинство этих товаров могут перевозиться в контейнерах по налаженному железнодорожному сообщению с Китаем через погранпереходы с Россией Вайниккала — Бусловская и Ниирала — Вяртсиля. В основном к этим товарам относятся трубы и трубки диаметром более 406,4 мм; огнестрельное оружие; моторные транспортные средства; галька, гравий, щебень; крупа,

мука. Так как экспорт Китая в Финляндию меньше, чем импорт из Финляндии, то Китай также может увеличить свой объём экспорта в Финляндию за счёт таких товаров, как хлопчатобумажные ткани, трикотажные полотна, ткани из искусственных волокон; антибиотики; цитрусовые плоды; серная кислота; пальмовое масло; бобовые овощи; дыни, папайя; сигары, сигареты и сигариллы; этиловый спирт; фруктовые соки и т. д. Все эти товары на данный момент не экспортируются Китаем в Финляндию, но у Финляндии есть на них спрос. Несмотря на значительный прирост объёма внешней торговли Финляндии с Китаем, опосредованной железнодорожным транспортом, на этот вид транспорта приходится незначительная доля. Финляндия является ключевой страной в скандинавском регионе в контексте железнодорожных контейнерных перевозок между Северной Европой и Китаем, так как она имеет прямой сухопутный доступ к перевозкам через Россию и Казахстан.

Дания является третьей по величине экономикой Скандинавии, уступая по объёму ВВП Швеции и Норвегии. Дания является одним из крупнейших производителей и экспортёров лекарственных средств и ветряных установок в мире. Наряду с этим страна специализируется на производстве свинины, рыбы и ракообразных, женской и мужской одежды; однако основные товары, которые производит Дания, уже экспортируются в Китай. Среди товаров, по которым Дания имеет нераскрытый потенциал для экспорта в Китай и которые тяготеют к контейнерным железнодорожным перевозкам, находятся лекарственные средства (товары под кодом 3004 Гармонизированной системы классификации); электрогенераторные установки, в частности ветряные установки (код 8502); гормоны, простагладины (код 2937); приборы и устройства, применяемые в медицине и хирургии (код 9018); готовые или консервированные продукты из мяса и мясных субпродуктов (код 1602); холодильники и морозильники (код 8418) и т. д. На текущий момент грузоотправители в Дании отдают предпочтение морскому транспорту, но благодаря позиции страны в качестве «перевалочного пункта» между Германией и Швецией, страна могла бы воспользоваться развитым сообщением с этими странами и расширить мультимодальные грузоперевозки в Китай.

Несмотря на то, что Норвегия является на второй по величине экономикой региона, товарная структура экспорта страны в Китай характеризуется однообразностью. Это обусловлено специализацией страны на экспорте сырьевых энергетических продуктов. Структуру экспорта Норвегии в Китай составляют в основном сырьевые энергетические товары и рыбная продукция, включая свежую и охлаждённую рыбу. Анализ показал, что Норвегия может покрыть спрос Китая по таким товарам, как соевое масло; части летательных аппаратов; сушёная и копчёная рыба; готовые или консервированные ракообразные, моллюски; руды и железные концентраты; алюминиевая проволока и необработанный алюминий; цинк. При этом на текущий момент со стороны Китая стабильно растёт спрос на норвежскую рыбу. Транспортная инфраструктура страны позволяет экспортировать этот товар в Китай по железной дороге через Германию (Гамбург), Италию (Верона) и через Швецию и Финляндию. Несмотря на это, основная часть транспортных экспортных операций продолжает осуществляться по морю.

В целом, железнодорожная инфраструктура Скандинавии интегрирована в Скандинавско-Средиземноморский и Северо-Балтийский транспортные коридоры, развитие которых поддерживается Европейским союзом. Скандинавские страны успешно комбинируют развитую железнодорожную и морскую транспортную инфраструктуру, которая должна быть задействована для расширения грузоперевозок между Северной Европой и Китаем. Кроме того, учитывая экстенсивное развитие железнодорожной сети и стремление стран к сокращению выбросов парниковых газов, железнодорожные перевозки могут стать ключевым инструментом развития внешней торговли.

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index



www.index1520.com