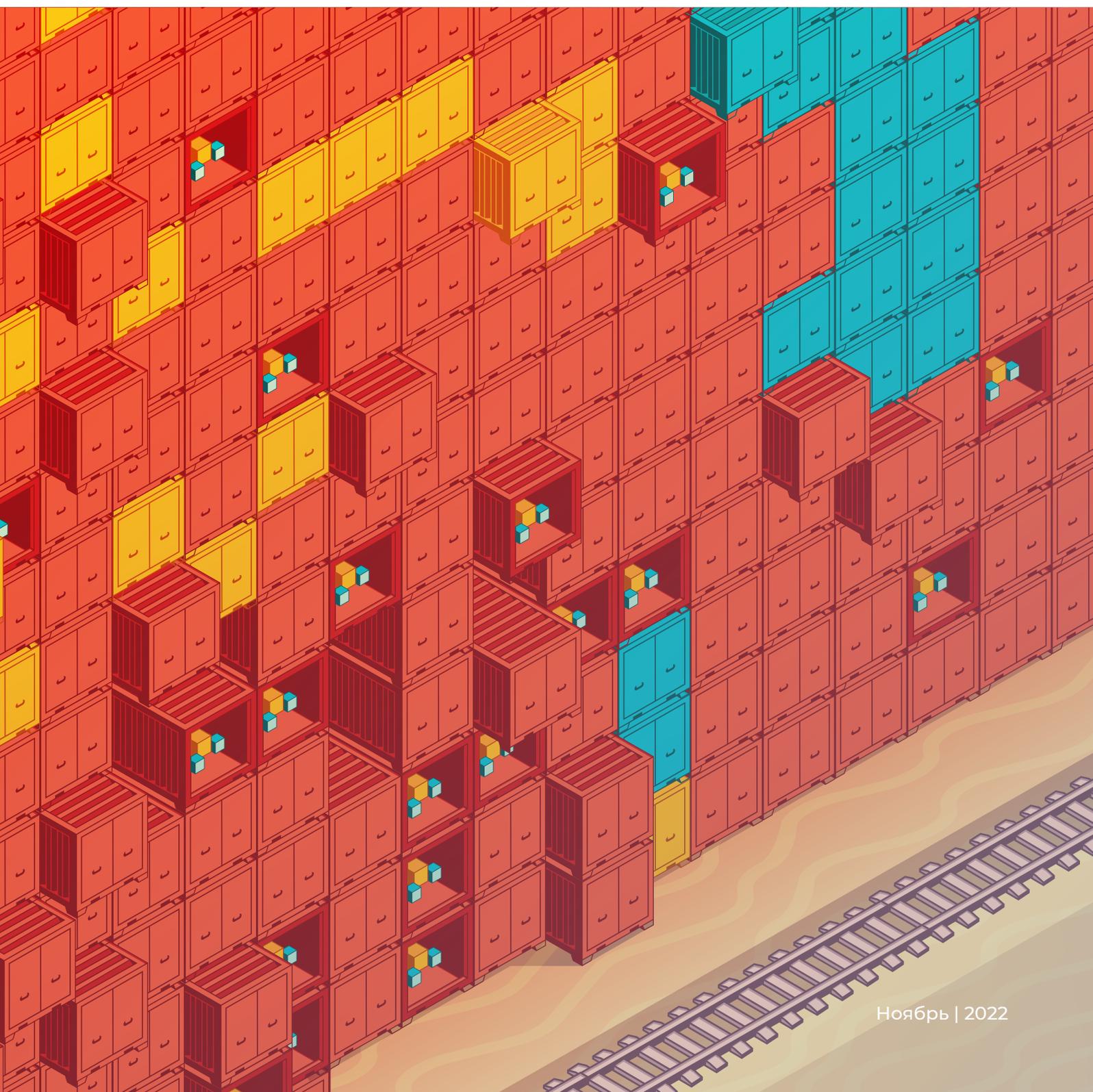


ЕВРАЗИЙСКИЙ Ж/Д МАРШРУТ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАСШИРЕНИЯ ЭКСПОРТА ИЗ РОССИИ В КИТАЙ



Оглавление

Введение..... 2

**Роль железнодорожных маршрутов
в экспорте товаров из России в Китай..... 3**

Текущий и перспективный грузопоток
через Евразийский ж/д маршрут.....10

Региональные стратегические приоритеты
российского экспорта.....13

**Долгосрочные тенденции и прогноз изменений
экспорта по железной дороге из России
в приоритетные регионы Китая.....15**

Значение нового железнодорожного маршрута
линии Бахты — Аягоз в расширении экспорта
России в Китай.....17

ВВЕДЕНИЕ

В 2022 году российская транспортная отрасль столкнулась с беспрецедентными вызовами в логистике: масштабная торговая перестройка в условиях санкционных ограничений потребовала срочных оперативных решений по созданию новых транспортных путей через дружественные и нейтральные страны. Поиски новых мультимодальных цепочек поставок и схем взаиморасчётов требуют нового уровня гибкости и новых логистических решений всех причастных экономических агентов. Наибольшие изменения ожидаются в грузообороте с крупнейшими торговыми партнёрами России — Евросоюзом и Китаем.

В разрезе видов транспорта наибольший санкционный удар пришёлся на авиа- и автосообщение. Железнодорожный и морской транспорт затронуты в меньшей степени, однако на рынках происходят существенные трансформации — скачки курса рубля, уход крупных западных перевозчиков, проблемы со страховками оказали своё влияние на стоимость транспортировки. При сохранении товарной структуры грузооборота внешней торговли России происходит существенное изменение её географии. Продукцию западных стран постепенно замещают товары из Азии. Так, отмечается рост импорта фармацевтических товаров и фармсырья из Индии и Китая, крупных мировых производителей и экспортёров данной продукции. Существенные изменения происходят на рынке автомобильных комплектующих: на фоне сворачивания программ поставок оригинальных запчастей в Россию закон о параллельном импорте открывает новые каналы поставок продукции из Турции, Южной Кореи, ОАЭ, Вьетнама.

Сложные маршруты доставки товаров через третьи страны увеличивают транспортное расстояние, сроки поставок, стоимость сопутствующих логистических услуг и транзакционные издержки в целом. Существенный рост транспортно-логистической составляющей затрат на экспорт и импорт необходимо нивелировать любыми доступными способами — как на уровне экономических агентов, так и в масштабах экономики страны. В этой связи комплексная оптимизация логистики на Большом евразийском пространстве обретает новую актуальность.

Поддержку переориентации экспортно-импортных потоков оказывает сокращение экономических связей с Европой и политика государства по развороту на Восток. Необходимость диверсификации транспортных коридоров ведёт к увеличению инвестиций государства в инфраструктурные проекты, нацеленные на повышение транспортной связанности с Китаем, а также с Индией («Север — Юг»). Согласно планам Министерства транспорта РФ, общий объём инвестиций в пограничную железнодорожную инфраструктуру в Казахстане, Монголии и Китае может составить до 30,8 млрд долл. до 2030 года.

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ В ЭКСПОРТЕ ТОВАРОВ ИЗ РОССИИ В КИТАЙ

Китай, являясь ведущей экономикой в мире в производственном отношении, уже сегодня выступает крупнейшим торговым партнёром России. Взаимодополняемость экономик стран, общая граница, масштабные транспортные проекты, а также сотрудничество в ключевых секторах определяют сегодня перспективы торговых отношений двух стран.

Значимость России как торгового партнёра Китая в последние десятилетия возростала в связи со стремительным экономическим и социальным развитием Китая и многократным увеличением спроса на закупку сырья, материалов и продовольствия на внешних рынках.

Россия стала крупнейшим поставщиком Китая по таким категориям импорта, как мороженая рыба — 29,6% в импорте Китая в 2021 году, удобрения — 28%, лесоматериалы — 16,7%, топливо (совокупно уголь, нефть, нефтепродукты и газ) — 13%. Таким образом, российские удобрения, лесоматериалы и продовольствие для Китая важны не меньше, чем сырьё. Также Россия лидирует на китайском импортном рынке в поставках асбеста, электроэнергии, гидроксида магния, гречки, газетной бумаги, семян льна, подсолнечного масла и других товаров.

В первой половине 2022 года под давлением санкций существенная часть экспортных торговых потоков России была переориентирована с Запада на Восток — в первую очередь на китайский рынок. За первое полугодие 2022 года Китай существенно нарастил импорт из России — на 48% по стоимости и на 57% по тоннажу. Наибольший рост поставок наблюдается по нефти: импорт увеличился на 55%, или на 10 млрд долл. США в стоимостном выражении и на 19,8 млн тонн в количественном.

В таблице ниже представлены товарные позиции по наибольшему абсолютному приросту импорта в Китай из России в 2022 году в физическом выражении. Самые значительные статьи импорта — уголь, нефть и нефтепродукты — лидируют и по величине прироста. Выделяются также и несырьевые товары: калийные удобрения, пиломатериалы, шпон, рыба, семена льна, орехи и многие другие. Помимо того, отмечается увеличение спроса Китая на поставки из России полуфабрикатов из нелегированной стали, синтетического каучука, мороженой рыбы, рапсового масла.

Таблица 1.

ИЗМЕНЕНИЕ СПРОСА КИТАЯ НА ИМПОРТ ТОВАРОВ ИЗ РОССИИ, ТОНН В 2022 ГОДУ

№	HS4	Товарная позиция	Импорт, тонн		Доля	Прирост 2022/2021	
			6 мес. 2021	6 мес. 2022		Абсолютный	Относительный
		Всего	91 667 458	144 102 792	100%	52 435 334	57%
1	2701	Каменный уголь	33 519 688	62 824 863	43,6%	29 305 175	87%
2	2709	Нефть	35 926 148	55 776 779	38,7%	19 850 631	55%
3	2702	Бурый уголь	428 139	3 601 906	2,5%	3 173 768	741%
4	2710	Нефтепродукты	166 367	1 079 601	0,7%	913 234	549%
5	3104	Калийные удобрения	998 549	1 866 078	1,3%	867 528	87%
6	7207	Полуфабрикаты нелегированной стали	271 766	957 656	0,7%	685 890	252%
7	2713	Нефтяной кокс, битум и прочие остатки нефтепереработки	560 945	1 238 304	0,9%	677 358	121%
8	2711	Природный газ и прочие углеводородные газы	338 084	970 406	0,7%	632 322	187%
9	4407	Пиломатериалы	3 823 503	4 230 582	2,9%	407 079	11%
10	0303	Мороженая рыба	205 301	403 704	0%	198 404	97%
11	1204	Семена льна	42 981	234 084	0%	191 103	445%
12	2503	Сера	41 001	227 241	0%	186 240	454%
13	2604	Никелевые руды и концентраты	343 784	526 438	0,4%	182 654	53%
14	4408	Шпон	74 626	197 949	0%	123 323	165%
15	0802	Орехи	58 650	166 267	0%	107 617	183%
		Прочее	14 867 926	9 800 933	6,8%	-5 066 993	-34%

Источник: China Customs

Очевидно, что в условиях интенсификации грузопотоков возрастает значение всей транспортной системы и её способности работать в условиях ежедневно меняющихся реалий. При этом задача диверсификации и повышения уровня добавленной стоимости экспорта России сохраняет свою актуальность. В этой связи структурные особенности грузопотоков и региональные аспекты торговли являются важнейшими составляющими анализа потенциала расширения экспорта России в Китай.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА РОССИИ В КИТАЙ ПО ТОВАРНЫМ ГРУППАМ, 2021 Г.

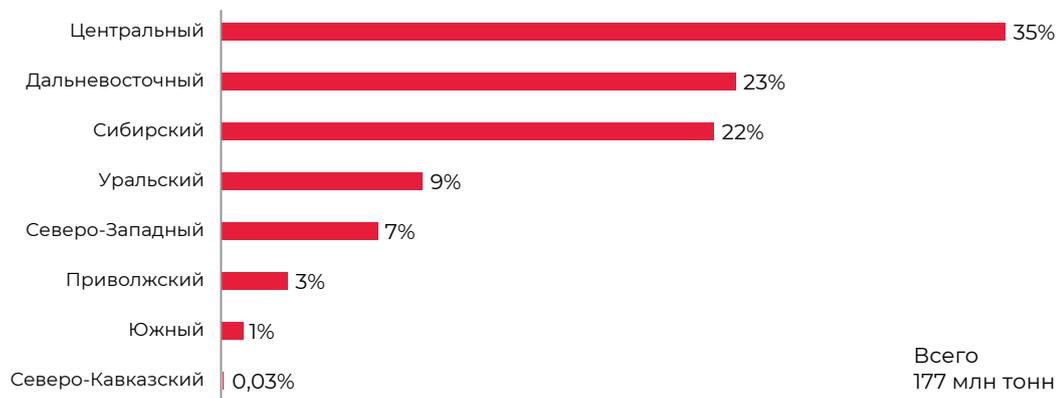


Источник: ФТС России

Китай является крупнейшим потребителем российских энергоресурсов. В структуре экспорта России в Китай топливо составляет почти 80%. Несмотря на колебания мировых цен на основные виды сырья, физический товаропоток российских энергоносителей в Китай (нефть, нефтепродукты, каменный и бурый уголь, газ) стабильно расширяется из года в год последние десятилетия. Если в 2002 году экспорт топлива (27-й группы ТН ВЭД) составлял 5,3 млн тонн, то в 2011 году — уже 36,1 млн тонн, а к 2021 году достиг 137,8 млн тонн.

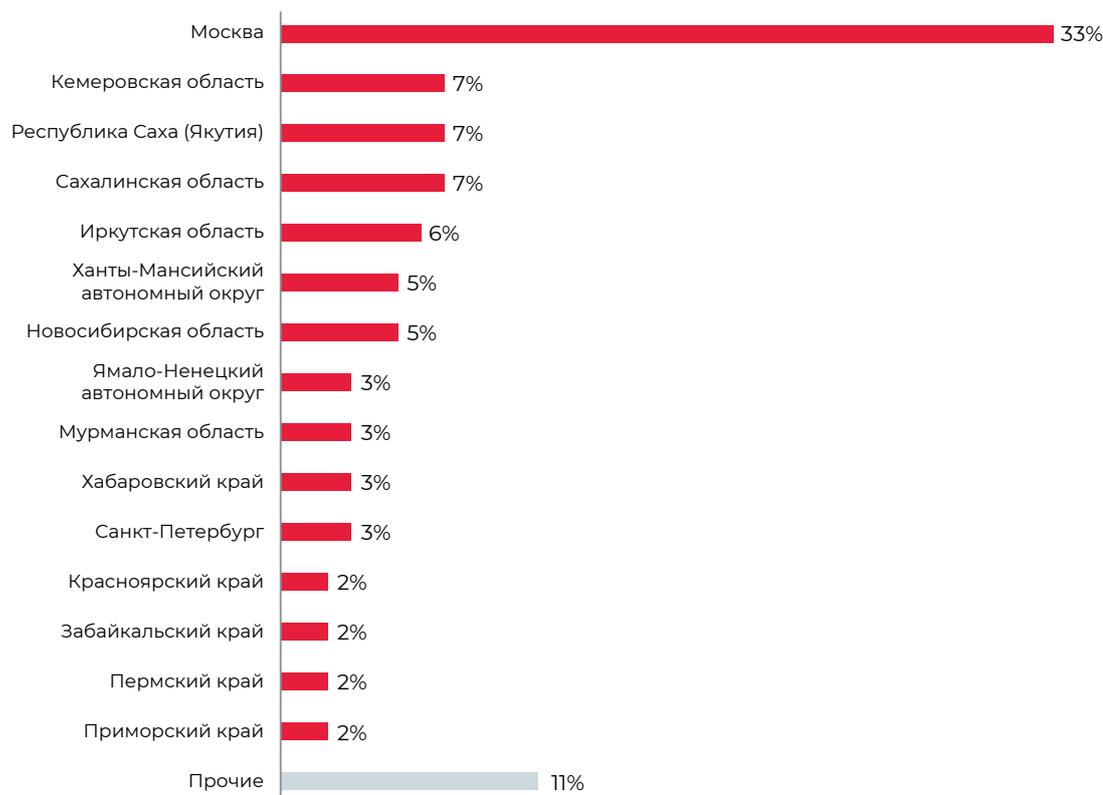
По статистике ФТС России, в региональном разрезе крупнейшим экспортёром выступает Москва — в силу особенностей географии регистрации компаний — экспортёров энергоносителей.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА РОССИИ В КИТАЙ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ОКРУГАМ, 2021 Г.



Источник: ФТС России

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА РОССИИ В КИТАЙ ПО РЕГИОНАМ, 2021 Г.



Источник: ФТС России

После Москвы по объёму физического экспорта в Китай лидируют крупнейшие регионы добычи и экспорта угля — Кемеровская область, Якутия, Сахалинская и Иркутская области.

Как видно на рисунке 4, со стороны Китая наибольший спрос на поставки продукции из России (по объёмам физического импорта) предъявляют провинции Северо-Востока (в особенности Хэйлунцзян), граничащие с Приморским краем, Забайкальским краем, Хабаровским краем и Амурской областью, а также Пекин, являющийся административным центром и местом регистрации многих крупных компаний-импортёров, и провинции Восточного побережья, располагающие развитой инфраструктурой морских портов.

Вышеперечисленные регионы в большей степени ориентированы на морской грузопоток из России, либо на северные евразийские ж/д маршруты, связанные с Транссибирской магистралью — через пограничные переходы Забайкальск или Наушки.

РЕГИОНЫ ЭКСПОРТА РОССИИ В КИТАЙ И ПРОВИНЦИИ ЕГО ИМПОРТА В КИТАЕ, 2021 Г., ТЫС. ТОНН



Источник: ФТС России; China Customs

ОСНОВНЫЕ КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРАЗИИ



Источник: ERAI

Основные экспортные маршруты из России в Китай:

- через Казахстан: Москва — Чунцин (Западный Китай) — от 12 суток;
- через Забайкальск: Москва, Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Иркутск — Сучжоу (Восточное побережье) — 16 суток;
- Москва — Владивосток — далее морем в порты Китая (Шанхай, Циндао, Далинь) — от 30 суток.

В апреле 2022 года завершено строительство трансграничного железнодорожного перехода через Амур на участке российско-китайской государственной границы, около посёлка Нижнеленинское (ЕАО) и города Тунцзян провинции Хэйлунцзян (КНР), который способен обеспечивать пропускную способность в восемь пар поездов в сутки длиной состава 72 вагона. В дальнейшем будет создана транспортная инфраструктура, обеспечивающая выход Транссибирской магистрали по существующей железнодорожной ветке Биробиджан — Ленинск через железнодорожный переход Нижнеленинское — Тунцзян на государственную железную дорогу Китая. Новый пограничный переход позволит экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, продукцию лесопереработки.

По данным Минвостокразвития, мост позволит сократить путь продукции дальневосточных предприятий до потребителей в КНР и Юго-Восточной Азии на 700 км. Также будет ликвидирована сезонность в работе существующих речных пограничных переходов, что повысит конкурентоспособность дальневосточной промышленности на рынках АТР. Грузооборот после ввода всех объектов составит до 20–24 млн тонн в год в обе стороны.

Разворот грузопотоков с северо-западных направлений на юг и восток ограничен недостаточным уровнем развитости инфраструктуры на новых направлениях. Для расширения торгового потока в Восточную Азию требуется больше погранпереходов, портовых мощностей, пропускных способностей железных и автомобильных дорог, а также сбалансированность грузопотока и оборота контейнеров.

Ключевой составляющей континентального сотрудничества на пространстве Евразии является реализация колоссального транспортного потенциала региона. Реконструкция древних маршрутов, связывающих экономически развитые страны Восточной Азии и Европу, — краеугольный камень внешнеэкономической стратегии Китая в форме инициативы «Один пояс, один путь». Создание обширной инфраструктуры на маршруте Экономического пояса Шёлкового пути от западных границ Китая через страны Центральной Азии в Европу позволит в значительной степени оптимизировать логистику на евразийском континенте, перераспределив и расширив существующие торговые потоки. Всё большее значение приобретает дальнейшее развитие инфраструктуры торговли, в частности железнодорожного транспортного сообщения между регионами экспорта России и соответствующими провинциями импорта в Китае.

Хотя сегодня основной экспортный железнодорожный грузопоток России ориентирован на северные маршруты (через Забайкальск, Наушки, погранпереходы на Дальнем Востоке), значительным потенциалом обладают маршруты евразийского ж/д маршрута (через Казахстан). По различным оценкам, доля грузопотока по данному направлению сегодня составляет не более 1% экспорта из России в Китай. Это обусловлено большой транзитной нагрузкой на действующие пограничные пункты Достык и Алтынколь со стороны грузопотока Китай — ЕС — Китай, а также общей конфигурацией экспортной логистики через Дальний Восток.

В своё время повышение пропускной способности ЖДПП Достык, а также создание в 2011 году ЖДПП Алтынколь были обусловлены стратегией развития железных дорог Казахстана по повышению роли страны как транзитного хаба в перевозке Китай — ЕС — Китай, в том числе используя Транскаспийский маршрут.

Недавнее [удвоение пропускной способности терминала Хоргос](#), сухого порта в составе железнодорожно-станционного комплекса Алтынколь, может сигнализировать о новом подходе к перегруженным казахстанско-китайским пограничным переходам. В контексте растущего из года в год торгового оборота Китая и ЕС даже малейшее увеличение пропускной способности железных дорог имеет большое значение.

Строительство нового пограничного перехода между Казахстаном и Китаем на ж/д ветке Бахты — Аягоз призвано повысить пропускную способность маршрутов Нового Шёлкового пути. Запуск ЖДПП Бахты запланирован на 2025 год, и он открывает новые возможности перераспределения и расширения российского экспорта в Китай. Расположение строящегося участка Карамай — Бахты — Аягоз севернее других погранпереходов Центрального Евразийского коридора обеспечивает более короткий и удобный выход к российским регионам Южной Сибири, Южного Урала, а также линии Транссибирской магистрали, в связи с чем возникают предпосылки к тому, что ЖДПП Бахты будет преимущественно ориентирован на грузооборот в сообщении Россия — Китай, тогда как остальные переходы коридора будут всецело заняты транзитом Китай — ЕС.

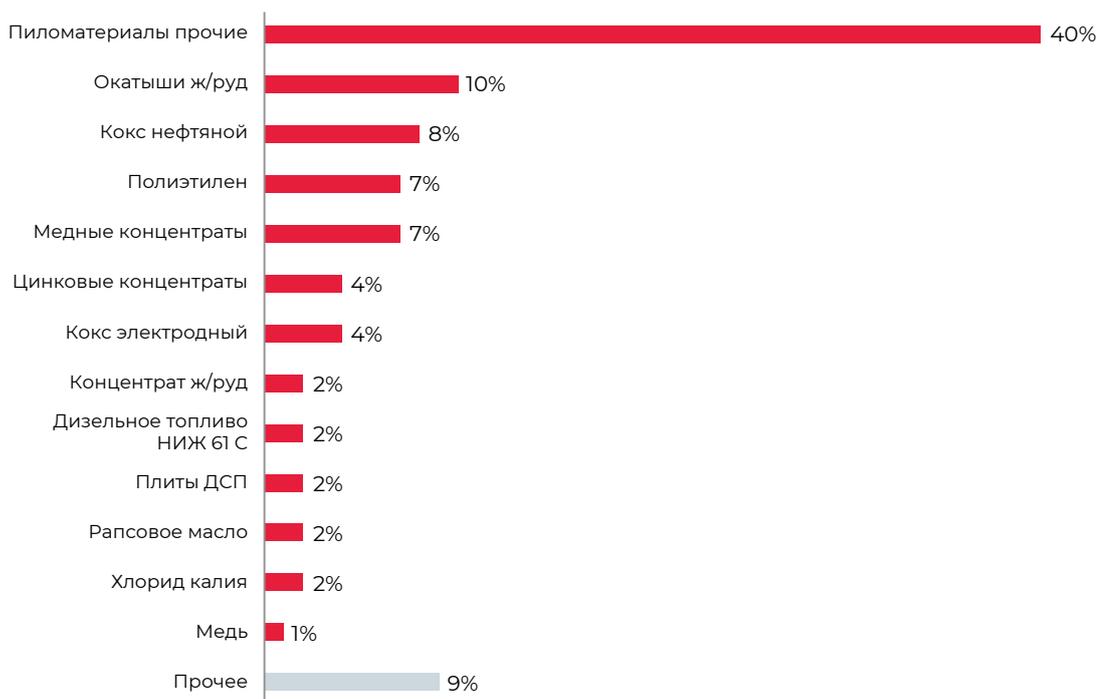
В свою очередь, крупнейший оператор железнодорожной сети Казахстана — АО «НК КТЖ» [отмечает](#), что потребность в третьем стыке обусловлена вынужденным сдерживанием как транзитного, так и отечественного товаропотока из Казахстана в Китай. Наибольший интерес новый ЖДПП представляет прежде всего для развития сельскохозяйственного экспорта в Китай из густонаселённых Аягозского и Урджарского районов Казахстана. По информации оператора, грузоотправители из России и Беларуси готовы обеспечить товаропоток через Казахстан в Китай объёмом до 20 млн тонн в год независимо от санкций.

Текущий и перспективный грузопоток через Евразийский ж/д маршрут

Учитывая загруженность существующих маршрутов европейским транзитом и географическое расположение нового пограничного перехода, высока вероятность того, что он перетянет на себя текущий грузопоток экспорта России в Китай по данному направлению. Как показано на рисунке 5, в настоящее время Центральный Евразийский коридор имеет два ЖДПП на территории Казахстана: Достык и Алтынколь. Обе станции ориентированы на дальнейшее движение грузов по южному и центральному Казахстану, в то время как перспективный ЖДПП будет ориентирован на движение через северные регионы Казахстана с выходом на территорию России в районе Семипалатинска или Петропавловска.

Достык является приоритетным переходом для большинства регионов, за исключением Воронежской области (поставки синтетического каучука), Краснодарского края (сельхозкомбайны) и Москвы (мясные субпродукты), ориентированных на Алтынколь, однако сами объёмы поставляемой продукции не столь значительны. Поэтому представляется целесообразным дальнейшее рассмотрение этих двух переходов в совокупности.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА РОССИИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 2020–2022 ГГ. ПО ГРУЗАМ



Источник: оценка авторов

Крупнейшие составляющие грузопотока через маршруты Казахстана в Китай за последние годы (2021, 2021, 2022) таковы:

- пиломатериалы из Красноярского края (порядка 21% всех поставок);
- железорудные окатыши из Курской области (только в 2020 г.);
- полиэтилен из Тюменской области;
- медные концентраты из Челябинской области;
- пиломатериалы из Иркутской области и Алтайского края;
- кокс электродный из Пермского края;
- нефтяной кокс из Татарстана;
- цинковые концентраты из Хакасии и др.

В текущем году общий прирост экспорта из РФ в КНР через данные пограничные переходы в физическом выражении составил +12% за первые семь месяцев по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По предварительным оценкам, по итогам 2022 года объём поставок достигнет 1 млн тонн. Этот объём отнюдь не является предельным — вышеприведённые и другие статьи экспорта существенно ограничены текущей пропускной способностью ЖДПП на границе Китая и Казахстана. На это указывает тот факт, что спрос, предъявляемый Китаем на данную продукцию, значительно превышает поставки России. Следует отметить, что индикатором спроса Китая является текущий объём импорта Китаем данной продукции из России (всеми маршрутами и видами транспорта). Кроме того, для более точной оценки прогнозируемого грузопотока экспорта из России в Китай через дополнительный ЖДПП Центрально-Евразийского коридора представляется целесообразным рассматривать спрос не всего Китая, а только тех его регионов, для которых новый маршрут оправдан логистикой.

Одной из тенденций внутреннего экономического развития Китая является перенос производственной и экономической активности с уже развитых прибрежных регионов на развивающиеся регионы Центрального и Западного Китая. Перемещение экономического «центра тяжести» будет способствовать росту товарооборота западных областей Китая с Россией, в связи с чем ЖДПП Бахты представляется более удобным выходом в наиболее промышленно развитые регионы Центральной России.

Для оценки потенциального грузопотока предлагается регионализация, представленная на карте ниже. В качестве приоритетных для нового маршрута регионов понимаются провинции Западного и Центрального Китая, а также Пекин.

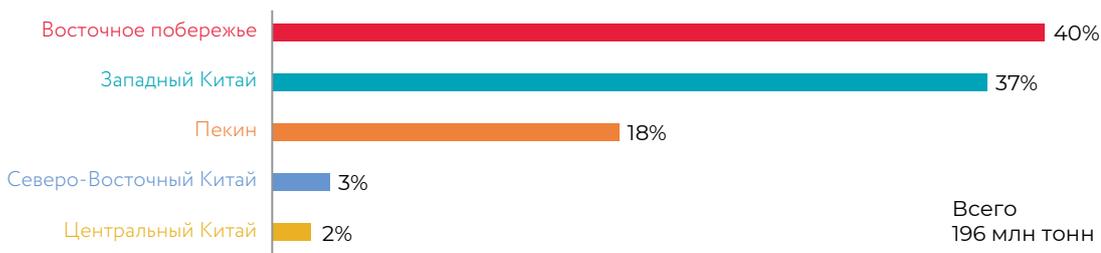
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕГИОНЫ КИТАЯ



Источник: составлено авторами

Из 196 млн тонн импорта Китая из России на приоритетные регионы (провинции Западного и Центрального Китая, а также Пекин) суммарно приходится 45 млн тонн. Из них товаров номенклатуры железнодорожного экспорта — 21 млн тонн. По предварительным оценкам, сегодня через Центральный Евразийский железнодорожный коридор поступает не более 4% данного объема.

ИМПОРТ КИТАЯ ИЗ РФ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ РЕГИОНАМ, 2021 Г., ТОНН



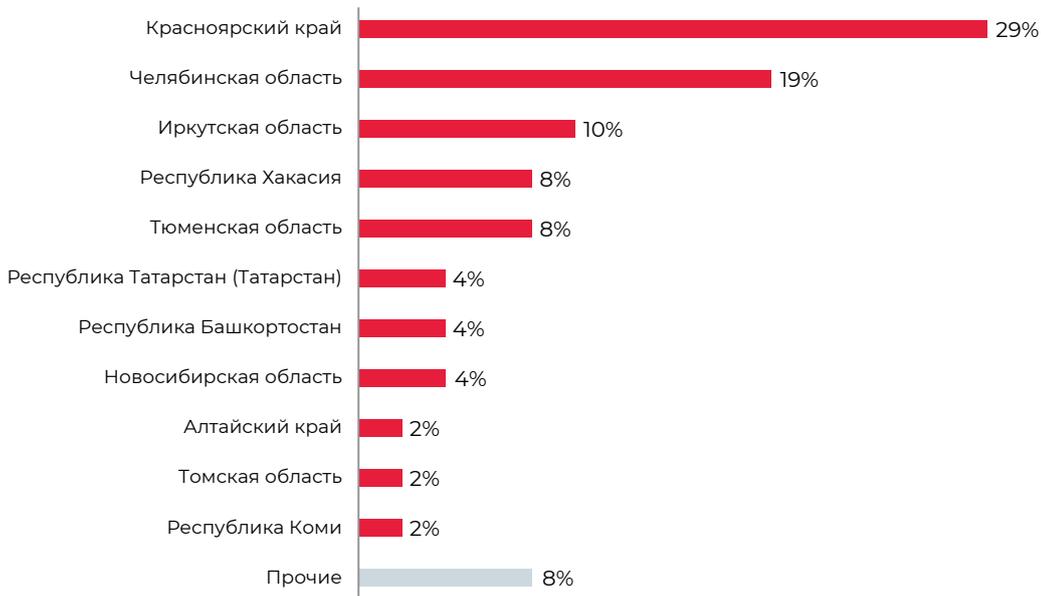
Источник: составлено авторами на основе данных China Customs

Хотя в импорте приоритетных регионов лидирует каменный уголь, номенклатура импорта Западного Китая является более диверсифицированной. Помимо угля, пиломатериалов, железной и медной руды, значительный грузопоток составляют такие позиции, как сульфатная целлюлоза, нефтяной кокс, битум и прочие остатки нефтепереработки, цинковые руды и концентраты, медь рафинированная. Все эти статьи экспорта выступают главными кандидатами для загрузки новых транспортных мощностей.

Региональные стратегические приоритеты российского экспорта

В текущей конфигурации логистики экспорта России в Китай крупнейшие пользователи Центрального Евразийского железнодорожного коридора — экспортёры Красноярского края, занимающие почти треть поставок по физическому грузопотоку. На втором месте Челябинская область, на третьем — Иркутская.

РЕГИОНЫ, ОРИЕНТИРОВАННЫЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ КАЗАХСТАНА, 2021 Г., ТОНН



Источник: оценка авторов

Анализ грузопотока через Казахстан в составе общего импорта приоритетных регионов Китая показал, что данный железнодорожный маршрут имеет наибольшее значение для поставок таких товаров, как пиломатериалы, полиэтилен, рафинированная медь. Вместе с тем ещё большую роль маршрут через Казахстан играет в логистике экспорта российских древесно-стружечных плит, полуцеллюлозы, торфа, полипропилена, фанеры, сульфитной целлюлозы, прочих деревянных изделий, бумаги и картона, подсолнечника, мучных кондитерских изделий, хлеба, фитингов из чёрных металлов, поскольку через него они идут не столько в приоритетные регионы Китая, сколько в более отдалённые провинции — Северо-Восточный Китай и прибрежные регионы.

ДОЛГОСРОЧНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПРОГНОЗ ИЗМЕНЕНИЙ ЭКСПОРТА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ИЗ РОССИИ В ПРИОРИТЕТНЫЕ РЕГИОНЫ КИТАЯ

Китай, являясь ведущей экономикой в мире, уже сегодня выступает крупнейшим торговым партнёром России. В феврале 2022 года по итогам российско-китайского саммита в Пекине была принята Дорожная карта по высококачественному развитию российско-китайской торговли товарами и услугами, которая стала важным базисом для полномасштабного расширения прямых хозяйственных связей российского бизнеса с китайскими импортёрами в условиях вынужденной переориентации российского экспортного потока с Запада на Восток.

В соответствии с Планом по увеличению объёма российского экспорта товаров и услуг в Китай, принятого в рамках данной Дорожной карты, к 2024 году он должен достичь 107 млрд долл. Рост достигнет 50% относительно уровня 2021 года, в котором экспорт товаров и услуг составил порядка 71,2 млрд долл. Для того чтобы План был реализован, Россия должна обеспечить рост общего экспорта товаров и услуг в Китай в среднем на 15% в год.

План предполагает следующую отраслевую динамику (относительно 2018 года):

- по энергетическим товарам — увеличение на 50% (в основном за счёт расширения поставок нефти и газа, включая СПГ);
- по агропродовольственным товарам — увеличение в 2,8 раза (за счёт расширения российских поставок зерновых, растительных масел, кормов, рыбы);
- по промышленным товарам — увеличение в 2,2 раза (металлы, летательные аппараты, турбореактивные двигатели, топливные элементы для АЭС, химическая продукция, пиломатериалы и т. д.).

Индикатором долгосрочных перспектив экспортного предложения России на рынок Китая служат его структурные изменения за последние десять лет. Для определения среднегодовой динамики по отраслям данные стоимостных объёмов экспорта России в Китай с 2012 года по 2021 год по товарным позициям железнодорожного экспорта России в Китай через Казахстан были агрегированы до уровня отраслей, для каждой из которых был рассчитан CAGR (англ. compound annual growth rate) — совокупный среднегодовой темп роста.

Таблица 2.

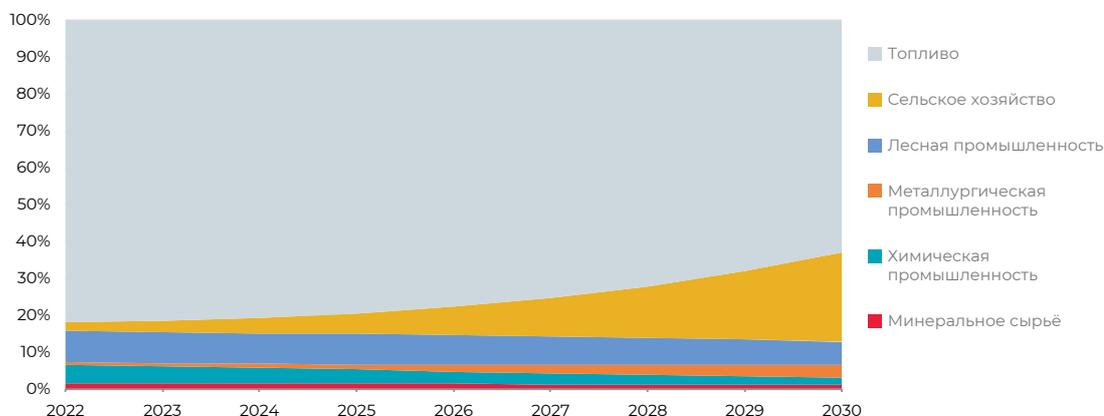
ТЕМПЫ ПРИРОСТА ЭКСПОРТА РОССИИ В КИТАЙ В ПОСЛЕДНИЕ 10 ЛЕТ

Отрасль	CAGR, 2012–2021 гг.
Всего	7%
Топливо	7%
Лесная промышленность	6%
Машиностроение	8%
Химическая промышленность	-2%
Минеральное сырьё	6%
Сельское хозяйство	50%
Металлургическая промышленность	33%

Источник: расчёты авторов на основе ФТС РФ

Полученные отраслевые темпы роста носят более умеренный характер, чем предусмотренные Планом: рост общего экспорта — 7%, топлива — также 7%. Исключение составляет продукция АПК, которая растёт в среднем на 50% в год, что превышает динамику, предусмотренную Планом. Это обусловлено тем, что в рамках данного исследования товарный охват ограничен номенклатурой, транспортируемой по железной дороге через Казахстан (по сельскому хозяйству это только 8 товарных групп из 24).

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ ИМПОРТНОГО СПРОСА КЛЮЧЕВЫХ РЕГИОНОВ КИТАЯ НА ТОВАРЫ, ПОСТАВЛЯЕМЫЕ ИЗ РОССИИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



Источник: расчёты авторов на основе данных ФТС России и Таможенной статистики Китая

Агрегация полученных объёмов импортного спроса до уровня отраслей позволяет увидеть важные структурные изменения, которые могут произойти в ближайшее десятилетие. К 2030 году топливо останется крупнейшей статьёй грузопотока России в ключевые регионы Китая, однако доля его в общей структуре поставок снизится — за счёт опережающих темпов роста экспорта российского продовольствия.

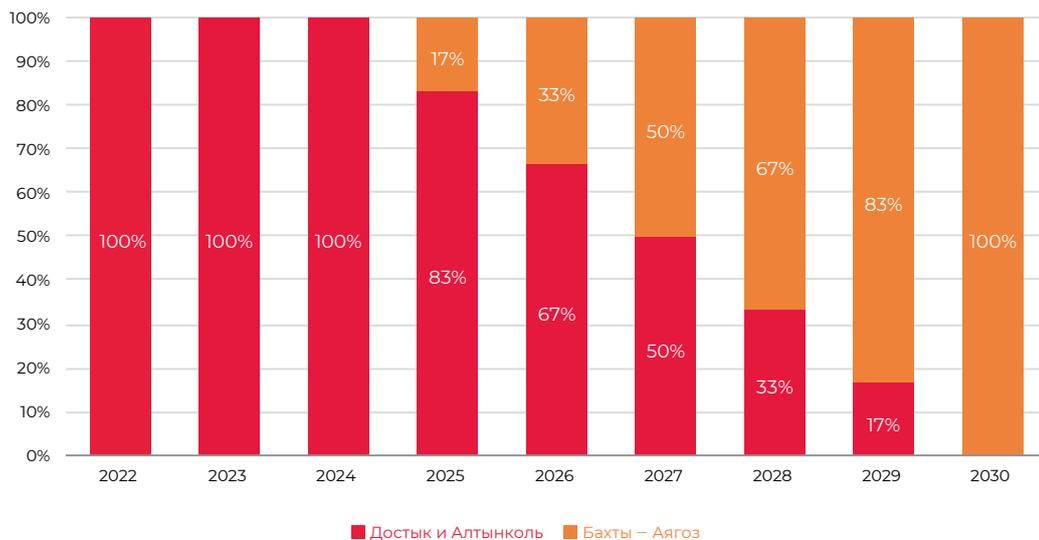
Значение нового железнодорожного маршрута линии Бахты — Аягоз в расширении экспорта России в Китай

Происходящая в режиме реального времени переориентация российских экспортных объёмов с Запада на Восток в связи с наложенными на Россию санкциями в большей степени осуществляется через дальневосточные железнодорожные маршруты. Создание и использование нового экспортного маршрута через Казахстан позволит диверсифицировать направления поставок в Китай и снизит нагрузку на инфраструктуру Дальнего Востока.

Открытие нового транспортного канала экспорта российской продукции в Китай через Казахстан также даёт возможность расширения его номенклатуры в соответствии с тенденциями спроса Китая. На данном маршруте это прежде всего нефть и уголь, однако, ввиду нецелесообразности их контейнеризации, интерес представляют товары, занимающие меньшую долю, но встречающие достаточно интенсивный спрос — полуфабрикаты из нелегированной стали, сера, никелевые руды и концентраты, а также продовольственные товары (мороженая рыба, орехи) и другие товары.

С точки зрения транспортной политики оптимальное распределение грузопотока через Казахстан представляется таким: значительная или полная переориентация российского экспорта в Китай с существующих железнодорожных маршрутов через Достык и Алтынколь на новый пограничный переход Бахты при обеспечении минимальной пропускной способности данного перехода в 3 млн тонн в год.

СТРУКТУРА ГРУЗОПОТОКА ЭКСПОРТА РОССИИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН ПО ПЕРЕХОДАМ



Источник: оценка авторов

Смена приоритетов во внешней торговле заставляет участников логистического рынка оперативно перестраивать цепочки поставок. Для ускорения диверсификации торговли и цепочек поставок в настоящий момент наиболее актуальным представляется строительство поддерживающей инфраструктуры. Мощности Транссибирской магистрали изначально не были предназначены для подобных объёмов грузов, переходивших прежде всего из портов Северо-Запада России, в связи с чем транспортная инфраструктура Дальнего Востока испытывает сложности с обработкой возросшего грузопотока.

Транспортный коридор через Россию и Казахстан — важнейшая часть китайской инициативы Экономического пояса Шёлкового пути. Что касается России, помимо расширения транзитного потока, локализации промышленности вдоль трансевразийских транспортных коридоров, повышения связанности регионов, развитие наземной транспортной инфраструктуры позволит значительно сократить сроки и стоимость доставки экспорта в Китай, в частности из центральных регионов и Западной Сибири.

Текущая номенклатура экспорта России в Китай через железнодорожные маршруты Казахстана обусловлена сложившейся конфигурацией логистики из регионов России и представлена преимущественно неэнергетическими товарами первичного сектора: пиломатериалы, железорудные окатыши, медные и цинковые концентраты, полиэтилен, кокс. Вместе с тем Китай предъявляет значительный спрос на более широкую номенклатуру товаров, в особенности на топливо и продовольствие. Поскольку в текущих международно-политических условиях усилия государства будут сосредоточены на диверсификации торговли России в пользу Китая и Индии, становится актуальной реализация потенциала новых маршрутов доставки товаров, в особенности по железной дороге.

Строительство нового пограничного перехода между Казахстаном и Китаем (железнодорожная линия Бахты — Аягоз) создаёт предпосылки к перенаправлению экспортного грузопотока из России в Китай и разгрузке ЖДПП Достык и Алтынколь для европейского транзита.

Новый маршрут может стать приоритетным способом доставки товаров из регионов Центральной России и Западной Сибири в регионы Западного и Центрального Китая. Анализ импорта приоритетных регионов Китая показал значительный потенциал увеличения поставок из России, который обеспечивается стабильным расширением спроса на товары номенклатуры железнодорожного экспорта России в Китай, в первую очередь сельского хозяйства и лесной промышленности.