

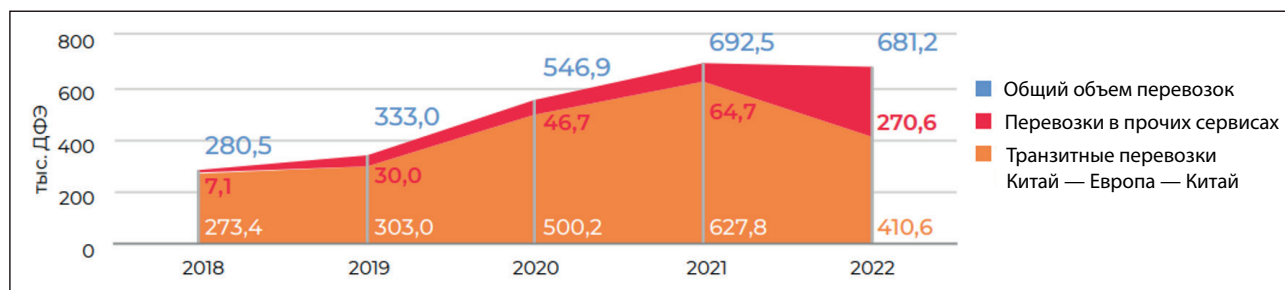
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СТРАН ЕАЭС В РАМКАХ КИТАЙСКО-ЕВРОПЕЙСКОЙ ТОРГОВЛИ

В вопросе сотрудничества КНР и стран ЕАЭС много внимания обычно уделяется железнодорожным (ж/д) грузовым перевозкам. Предполагается, что это перспективное направление, страны ЕАЭС потенциально могут неплохо зарабатывать на этом. Это связано с большими объемами торговли между КНР и Европой. Хотя стоит сделать оговорку, что речь идет о Беларуси, Казахстане и России. Через Армению и Кыргызстан эти пути не проходят.

В 2022 г. по евразийскому маршруту было перевезено товаров на сумму около 30 млрд дол. США. Это 3,2 % от годового оборота между КНР и Европой [2, с. 4]. Самым популярным видом транспорта в торговле между ними является морской: на него приходится 94 % грузооборота, на ж/д — 2,4 % [1, с. 7].

Можно заключить, что ж/д-перевозки по территории ЕАЭС обслуживают лишь небольшую долю торговли между КНР и Европой. Тем не менее, что является небольшим по меркам Китая или стран Европы, то является довольно существенным для стран ЕАЭС, особенно небольших.

До 2022 г. объем транзитных ж/д-перевозок рос, что отражено на рисунке 1.



Причиной особенно активного роста в 2020–2021 гг. стала нестабильность на рынке морских грузоперевозок. С начала 2022 г. цены на морские перевозки начинают нормализовываться, а в феврале начинаются военные действия на территории Украины [2]. Россия и ее соседи сталкиваются с санкционным давлением. Поэтому объем транзита между Китаем и Европой через ЕАЭС в 2022 г. существенно снижается — на 34,6 %.

Многое в развитии ж/д-перевозок зависит от инфраструктуры. Малоизвестная сторона этой проблемы — различная ширина ж/д-колеи. В странах ЕАЭС она составляет 1520 мм, в Европе и Китае — 1435 мм. Возникает, что называется, bottleneck, когда в целом инфраструктура способна быстро перевозить поезда, но на местах стыковки двух типов колеи возникают пробки, требующие дополнительных инфраструктурных решений. Конечно, прогресс в этой сфере есть. Например, в мае 2022 г. была введена в эксплуатацию вторая очередь терминала Dostyk TransTerminal в Казахстане. Мощность этого пункта была увеличена

вдвое: с 160 тыс. до 320 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств) в год. Новый терминал также планируется построить на железнодорожной станции «Свислочь» в Беларуси.

Выводы:

- с одной стороны, по ЕАЭС проходит малая доля торговли КНР и Европы, с другой — она может быть значительной с точки зрения получения дохода;
- с одной стороны, санкционное давление явно дает о себе знать, с другой — ценовая стабильность перевозок остается фактором их конкурентоспособности;
- инфраструктурные ограничения постепенно сменяются инфраструктурными решениями при прямом участии китайских инвестиций.

Источники

1. Автомобильные грузоперевозки из ЕС в Китай: текущее состояние и перспективы [Электронный ресурс] // Eurasian Rail Alliance Index. — Режим доступа: https://index1520.com/upload/medialibrary/4f4/sua3c3kp2m3xqazgebo520nscfvizzmn/ERAIAuto_RU.pdf. — Дата доступа: 01.03.2023.

2. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2022 году [Электронный ресурс] // Eurasian Rail Alliance Index. — Режим доступа: https://index1520.com/upload/medialibrary/ed9/lho5ubf1ojjipeqleuux09i4gy0iaesj/230228_OTLK_RU.pdf. — Дата доступа: 09.03.2023.