



Стратегическое планирование

О торгово-экономических отношениях Китая и России. Перспективы развития прямых грузовых железнодорожных перевозок

А.А. ТИХОМИРОВ,
начальник центра
макроэкономики
и методологии прогно-
зирования АО «ИЭРТ»
tihomirov@iedt.ru

Р.В. МАРТЫШКИН,
к.псх.н., заместитель
начальника центра
макроэкономики и мето-
дологии прогнозирования
АО «ИЭРТ»
martyshkinrv@mail.ru

П.К. БОЧКО,
начальник отдела
конъюнктуры между-
народных рынков
АО «ИЭРТ»
bochko@iedt.ru

И.А. МИХАЛЕВ,
инженер отдела
международных проектов
АО «ИЭРТ»
MikhaleviA@iedt.ru

В прошедшем, 2022 г. внешнеторговые отношения России подверглись значительной трансформации под воздействием санкционных ограничений. Российские экспортеры и импортеры были вынуждены изменять географию своего присутствия на мировых и региональных товарных рынках, а транспортным компаниям пришлось в оперативном режиме прорабатывать новые варианты логистических цепочек поставок российских внешнеторговых грузов.

На этом фоне важно выделить сегменты мирового товарного рынка, где присутствие России является стратегически важной задачей в существующей геополитической обстановке, в среднесрочной и долгосрочной перспективах. Одно из основных направлений дальнейшего развития экономического и транспортного взаимодействия – это расширение маршрутной сети внешнеторговых перевозок со странами Восточной и Южной Азии, в том числе с основным торгово-экономическим партнером – Китаем.

Китай занимает второе место в мире по номинальному ВВП (18 трлн долл. США, по данным Всемирного банка на 2021 г.) и первое место в мире по ВВП по паритету покупательной способности (27 трлн долл.

США, по данным Всемирного банка на 2021 г.). В последние годы экономический рост затормозился ввиду объективных факторов, мешающих стабильному развитию.

По итогам 2022 г. объемы импорта Китая в натуральном выражении превысили показатели экспорта в 3,7 раза (рис. 1). При этом в номинальном выражении объемы китайского экспорта превышают импорт в 1,3 раза (3,5 трлн долл. США – экспорт; 2,6 трлн долл. США – импорт).

Так, в 2022 г. более 80% всего импорта Китая пришлось на сырье (49% – рудные грузы, 20% – на нефтяные грузы, 11% – на уголь), в то время как основной позицией экспорта традиционно являлась готовая продукция с высокой добавленной стоимостью (машины и оборудование – 18%, химикаты – 16%, промышленные товары – 14%).

Причинами ввоза колоссального количества сырьевых ресурсов являются стремление Китая поддерживать потребление товаров внутри страны, компенсировать нехватку собственных ресурсов, использующихся в промышленности, а также желание наращивать объемы производства определенных типов товаров, в том числе для усиления своей роли на мировых рынках и выхода на новые рынки сбыта (Африка и Южная Америка).



Рис. 1. Товарная структура внешней торговли Китая в 2022 г.
Источник: Главное таможенное управление КНР.

В товарной структуре взаимной торговли Китая с Россией в 2022 г. экспорт из России в Китай в натуральном выражении превышает импорт в 11,3 раза (рис. 2). При этом в стоимостном выражении объемы экспорта и импорта сопоставимы. Это объясняется структурой экономики и промышленности двух стран, что непосредственно сказывается на специфике товарной номенклатуры их взаимной торговли.

Более 80% экспорта России в Китай в 2022 г. составили сырьевые ресурсы (46,5% – нефтяные грузы, 35% – каменный уголь), в то время как основной позицией импорта из Китая являлась готовая продукция (машины и оборудование – 32%; химикаты и сода – 20%; промышленные товары – 12%; прочие грузы – 22%).

С учетом преобладания рудных и топливно-энергетических грузов в импорте Китая в целом и экспорте России в Китай в частности стоит более подробно рассмотреть географию перевозок данных номенклатурных позиций.



Рис. 2. Товарная структура взаимной торговли России и Китая в 2022 г.

Источник: оценка авторов на основании таможенной статистики КНР.

Более половины ежегодного объема импорта Китая – это рудное сырье. Почти три четверти поставок осуществляются из Австралии (771 млн т в 2022 г.) и Бразилии (228 млн т в 2022 г.). Также в списке экспортеров присутствуют страны Африки, Южной Азии и Латинской Америки. Необходимо отметить, что в Бразилии и странах Африки добыча рудного сырья осуществляется компаниями с китайским капиталом.

Россия занимает одиннадцатое место с объемом около 10 млн т в год.

Поставки в Китай в 2022 г. осуществлялись со следующих российских горно-обогатительных комбинатов (ГОКов): Ковдорского ГОКа в Мурманской области; Быстринского ГОКа в Забайкальском крае; Кимкано-Сутарского ГОКа в Еврейской автономной области; с предприятий из региона Курской магнитной аномалии. Перевозки осуществлялись как в прямом железнодорожном сообщении через железнодорожные пункты пропуска на российско-китайской границе, так и в мультимодальном сообщении через российские морские порты Мурманск, Усть-Луга, Новороссийск.

В структуре импорта нефтяных грузов в Китай в 2022 г. Россия занимала первое место (93 млн т), импорта каменного угля – второе (68 млн т). При этом если нефтяные грузы поступают в Китай из России в значительной степени с использованием трубопроводного транспорта, то уголь в полном объеме перевозится железнодорожным транспортом так же, как и рудные грузы в прямом сухопутном сообщении через железнодорожные пункты пропуска или с дальнейшей перевалкой в морских портах России. Основными конкурентами России на рынке угля в Китае в 2022 г. являлись Индонезия (170,7 млн т) и Монголия (31,1 млн т).

В контексте дальнейшего взаимодействия с китайскими партнерами необходимо отметить, что наибольшим потенциалом наращивания массовых

перевозок в Китай из России по железной дороге обладают грузы горно-металлургического комплекса, главным образом рудные грузы и уголь. Стоит более детально рассмотреть основные регионы потребления данных номенклатурных позиций на территории Китая, так как география потребления продукции в Китае и, как следствие, используемые маршруты перевозок грузов оказывают значительное влияние на маржинальность экспортных поставок для грузоотправителей.

Основными районами сосредоточения промышленного производства в Китае традиционно являются провинции, расположенные на побережье Желтого и Южно-Китайского морей. В условиях проводимой западными странами санкционной политики в отношении России важную роль в сохранении экспортного потенциала страны в складывающихся макроэкономических условиях приобретают морские порты. Порты Северо-Западных регионов России, до недавнего времени обеспечивающие экспорт российского угля главным образом в страны Европейского союза, в настоящее время наращивают перевалку угля в адрес покупателей в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока [1]. Этому способствует сложившаяся в конце 2022 г. ценовая конъюнктура (стоимость угля на международных товарных рынках). Так, по заключенным среднесрочным и долгосрочным контрактам российские компании успешно экспортируют уголь в условиях ценовой нестабильности второго квартала 2023 г. По мнению отраслевых экспертов, экспорт и добыча угля в России по итогам 2023 г. может увеличиться на 3-5% относительно показателей 2022 г. [2].

За пять месяцев 2023 г. экспорт угля в российские порты по сети железных дорог ОАО «РЖД» составил около 80 млн т, из которых через Северо-Западные морские порты перевезено более 25 млн т, через морские порты Дальнего Востока – более 40 млн т, через морские порты Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов – 14 млн т.

Прирост объемов экспорта угля в зависимости от морских бассейнов составил от 5 до 7% к аналогичному периоду 2022 г. [3].

На рисунке 3 представлены схемы расположения предприятий – потребителей руды и каменного угля: металлургических комбинатов и угольных электростанций. На провинции, граничащие с Россией (*провинции: автономный район Внутренняя Монголия, Цзилинь, Хэйлуцзян*) и в первую очередь тяготеющие к поставкам рудных грузов и угля из России в прямом железнодорожном сообщении, приходится около 6% установленных мощностей предприятий по производству железа (23 из 359 предприятий) и 13% мощностей угольных электростанций (472 из 3092 электростанций).

В автономный район Внутренняя Монголия объем импорта рудных грузов в 2022 г. составил 15,2 млн т. Основным поставщиком руды в этот регион, несмотря на географическую удаленность, является Австралия, экспортировавшая в 2022 г. во Внутреннюю Монголию 8,9 млн т руды (59% от общего объема поставок).



Рис. 3. Схема расположения металлургических предприятий и угольных электростанций на территории Китая

Источник: Global Steel Plant Tracker, Global Energy Monitor, March 2023 release.

Россия занимала лишь 5-е место – 0,4 млн т, или 3% от общего объема поставок. Импорт угля осуществлялся в 2022 году только из Монголии и России, при этом доля Монголии составила 93%, России – 7%.

В провинцию Цзилинь основными поставщиками руды в 2022 г. являлись Австралия и Россия, направившие 148 и 98 тыс. т соответственно, при общем объеме в 518 тыс. т. Доля Австралии и России составляла 29% и 19% соответственно. Россия являлась основным поставщиком каменного угля в провинцию Цзилинь, направив 5,6 млн т, или 95% от общего объема импорта.

В провинции Хэйлунцзян первое место по поставкам руды в 2022 г. занимала Россия, направив 4,6 млн т с долей 43% от общего объема поставок. На втором месте с минимальным отставанием разместилась Австралия, поставив 4,5 млн т. Общий объем импорта руды в данную провинцию составил 10,8 млн т.

В 2022 году Россия была единственной страной, поставлявшей каменный уголь в провинцию Хэйлунцзян. Объем поставок составил 3,4 млн т.

Положительным фактором для дальнейшего наращивания объемов железнодорожных перевозок между Россией и Китаем является наличие сопредельной транспортной инфраструктуры. Необходимо отметить, что в стратегических документах Китая по развитию транспортной инфраструктуры на горизонте до 2035 г. зафиксированы планы по развитию железных дорог в провинциях, сопредельных с Россией.

Основу стратегического планирования в Китайской Народной Республике составляют пятилетние планы социально-экономического развития страны. В настоящее время в КНР действует 14-й пятилетний национальный план социально-экономического развития КНР до 2025 г. и на перспективу до 2035 г.

Основными документами стратегического планирования в области транспорта Китая являются Комплексный план построения национальной трехмерной транспортной сети до 2035 г. и План развития современной комплексной транспортной системы на 14-ю пятилетку.

Стратегические направления развития железнодорожного транспорта на национальном уровне закреплены Среднесрочным и долгосрочным планом развития железнодорожной сети КНР до 2025 г. и на перспективу до 2030 г. (далее – План).

Планом на период до 2030 г. предусматривается строительство новых железнодорожных линий от существующей железнодорожной инфраструктуры КНР в направлении границы с Россией:

- 1) линии Хайлар – Хэйшанью (район поселка городского типа Приаргунск Забайкальского края);
- 2) линии Моэрдаога – Шивэй (район с. Олочи Забайкальского края);
- 3) линия Юэяху – Луогухэ (район с. Покровка Забайкальского края);
- 4) линия Пангу – Ляньчжэнь (район с. Джалинда Амурской области);
- 5) линия Танванхэ – Цзяинь (район с. Сагибово Амурской области);
- 6) линия Хулинь – Цисян (район г. Лесозаводск Приморского края);
- 7) линия Мишань – Бамяньтун (район с. Турий Рог Приморского края).

Кроме того, в Плане на период до 2030 г. отмечается ряд проектов модернизации существующих железнодорожных линий в направлении границы с Россией:

- 1) реконструкция железнодорожной линии Харбин – Суйхуа – Бэйань – Хэйхэ;
- 2) электрификация железнодорожной линии Суйхуа – Тиели – Цзямусы;
- 3) электрификация железнодорожной линии Цзямусы – Тунцзян – Фуюань;
- 4) реконструкция и повышение пропускной способности железнодорожной линии Чанчунь – Тумэнь;
- 5) реконструкция и повышение пропускной способности железнодорожной линии Шэньян – Цзилинь;

- б) повышение пропускной способности железнодорожной линии Тумэнь – Хуньчунь.

Схема с перспективными проектами развития железнодорожной инфраструктуры Китая приведена на рисунке 4.

Вместе с тем, по результатам достигнутых в 2022 г. договоренностей в рамках саммита ШОС в Узбекистане [4], развитие международных транспортных коридоров является одним из первоочередных направлений взаимодействия России с Китаем и Монголией. Значительным потенциалом развития обладают направления, связывающие Восточный полигон сети ОАО «РЖД» и сопредельные государства [5]:

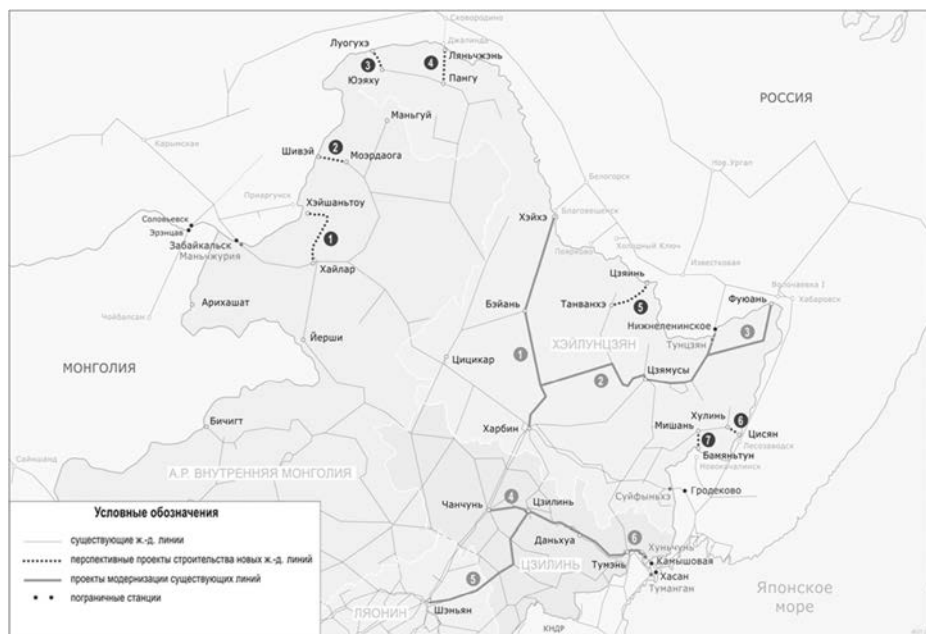
- Россия – Монголия – Китай через существующий ЖДПП Наушки, Соловьевск;
- Россия – Китай через существующие ЖДПП Забайкальск, Гродеково, Махалино;
- Россия – Китай через новые железнодорожные переходы Джалинда (Россия) – Мохэ (Китай), Благовещенск (Россия) – Хэйхэ (Китай), Лесозаводск (Россия) – Хулинь (Китай), Приаргунск (Россия) – Хайлар (Китай);

Региональные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации активно включаются в проработку данных проектов. Так, потенциальный железнодорожный переход в Китай в районе села Джалинда Амурской области в перспективе может стать трансграничным коридором для обеспечения торгово-экономических связей России с Китаем [6].

По результатам совещания Президента Российской Федерации В.В. Путина по вопросам развития дальневосточных городов утвержден ряд поручений, в числе которых ускорение реконструкции железнодорожной станции Забайкальска, а также синхронизация сроков строительства железнодорожной ветки Чойбалсан – Бичигт (на территории Монголии) со сроками развития железнодорожной станции Соловьевск и железнодорожного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации Соловьевск [6].

Дополнительным направлением возможного развития прямых железнодорожных перевозок является перспективный маршрут через новый железнодорожный пункт пропуска Бахты на границе Казахстана и Китая. В настоящее время выполняется технико-экономическое обоснование строительства железнодорожной линии Аягос – Бахты и соответствующего пограничного перехода на казахстанско-китайской границе. По предварительной оценке, новая инфраструктура позволит пропускать до 20 млн т грузов в год [8].

На территории России также активно строится и модернизируется железнодорожная инфраструктура. Так, в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры [9] реализуется ряд



Проекты строительства железнодорожных линий

- 1 Хайлар – Хэйшаньтоу;
- 2 Моэрдаога – Шивэй;
- 3 Юэяху – Луогухэ;
- 4 Пангу – Ляньчжэнь;
- 5 Танванхэ – Цзяньян;
- 6 Хулинь – Цисянь;
- 7 Мишань – Баньянтун.

Проекты модернизации существующих железнодорожных линий

- 1 Реконструкция железнодорожной линии Харбин – Суйхуа – Байань – Хэйхэ;
- 2 Электрификация железнодорожной линии Суйхуа – Тиэли – Цзямусы;
- 3 Электрификация железнодорожной линии Цзямусы – Тунцзян – Фуцзянь;
- 4 Реконструкция и повышение пропускной способности железнодорожной линии Ханчунь – Тумэнь;
- 5 Реконструкция и повышение пропускной способности железнодорожной линии Шэньян – Цзилинь;
- 6 Повышение пропускной способности железнодорожной линии Тумэнь – Хунчунь.

Рис. 4. Перспективные проекты строительства новых железнодорожных линий и модернизации существующей инфраструктуры КНР в направлении границы с Россией

Источник: Среднесрочный и долгосрочный план развития железнодорожной сети КНР до 2025 г. и на перспективу до 2030 г.

инвестиционных комплексных проектов развития железнодорожной инфраструктуры в Северо-Западном, Южном и Восточном регионах страны (рис. 5):

- согласно проекту «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» суммарная провозная способность участков на подходах к портам **Северо-Западного** бассейна составит **156,2 млн т** в 2025 г.;
- согласно проекту «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» суммарная провоз-

ная способность железнодорожной инфраструктуры Азово-Черноморского полигона увеличится до **131 млн т** по итогам 2025 г.;

- согласно проекту «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (второй этап) провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей увеличится до 180 млн т к 2025 г.



Рис. 5. Проекты развития железнодорожной инфраструктуры России на период до 2025 г.

Можно отметить, что Россия имеет достаточный потенциал грузовой базы для наращивания объемов поставок рудных грузов и угля в приграничные провинции Китая для металлургического сектора промышленности, прежде всего за счет частичного замещения поставок из Австралии, Индонезии и Монголии.

В частности, Кимкано-Сутарский горно-обогатительный комбинат, расположенный в Облученском районе Еврейской автономной области, к 2035 г. планирует нарастить экспортные поставки до 4,4 млн т, что почти в два раза превышает уровень 2022 г. Производственная мощность первой очереди комбината составляет 10 млн т в год по исходной руде и 3,2 млн т железорудного концентрата с 65%-ным содержанием железа.

Планы развития Быстринского ГОКа в Забайкальском крае предусматривают рост объемов экспорта железорудного концентрата до 2,1 млн т в 2032–2033 гг. с нынешнего уровня 1,3 млн т.

Главным и неоспоримым конкурентным преимуществом российского железорудного сырья на рынке северных провинций Китая по отношению к австралийскому является географическая близость добывающих

и горно-обогатительных предприятий, что минимизирует логистические издержки, сокращая тем самым конечную стоимость сырья для китайских металлургических предприятий.

Перспективы наращивания поставок энергетического угля будут возможны по мере реализации планов Китая по строительству новых угольных электростанций.

Для полноценной реализации экспортного потенциала потребуется синхронизировать развитие железнодорожной инфраструктуры России, Монголии и Китая, а также обеспечить конкурентоспособные условия перевозок на всем маршруте следования от мест добычи руды и угля до конечных точек потребления в Китае.

Библиографический список

1. Тихомиров А.А. Основные предпосылки сохранения объемов экспорта угля через морские порты Северо-Запада России / А.А. Тихомиров, Р.В. Мартышкин // Вестник транспорта. – 2022. – № 12. – С. 12–13. – EDN KDHJWC.
2. Уголь въехал в тупик // Ведомости. – 2023. – 23 июня. – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/06/23/981881-eksport-uglya-cherez-porti-severo-zapada-i-yuga-stal-nerentabelnim>
3. Погрузка экспортных грузов в порты на сети ОАО «РЖД» выросла на 4,1% в январе – мае. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=284703>
4. Путин: Россия, Китай и Монголия разделяют подходы по многим вопросам мировой повестки. – URL: <https://tass.ru/politika/15763159>
5. Тихомиров А. Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры и логистики на Дальнем Востоке / А. Тихомиров, Е. Дмитриева // Логистика. – 2022. – № 10 (191). – С. 35–37. – DOI:10.54959/22197222_2022_10_35. – EDN NTAMFH.
6. Глава Приамурья заявил, что ж/д переход Джалинда – Мохэ решит вопрос поставок угля в Китай. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17555797>
7. Перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития дальневосточных городов, состоявшегося 14 марта 2023 г. – URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/71112>.
8. Фонд технического содействия ЕАБР предоставил финансирование для разработки ТЭО строительства железнодорожной линии Аягос — Бахты в Казахстане. – URL: <https://eabr.org/press/releases/fond-tekhnicheskogo-sodeystviya-eabr-predostavil-finansirovanie-dlya-razrabotki-teo-stroitelstva-zhe/>

9. Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. – URL: <http://government.ru/docs/34297/>

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, внешняя торговля, пункты пропуска, стратегическое развитие

К сведению**С начала курсирования «городской поезд» в Тамбовской области перевез свыше 50 тыс. пассажиров**

С августа 2022 года в рамках проекта «Городской поезд» рельсовые автобусы РА-1 перевезли по ежедневному маршруту Тамбов – Котовск – Тамбов более 50 тыс. пассажиров. Пассажиропоток составил более 3,7 тыс. человек в месяц.

Напомним: на участке полностью обновлена инфраструктура, благоустроены территории, прилегающие к железнодорожным путям, введен в эксплуатацию новый остановочный пункт Радужный.

Рельсовые автобусы делают остановки на станции Цна и остановочных пунктах 3 км, 4 км, Тамбов-2 и Трегуляй. Расписание пригородных поездов увязано с графиком движения городского общественного транспорта.

Преимущества этого вида городского транспорта – независимость от автодорожной и метеорологической ситуации, доступность, скорость и комфорт.