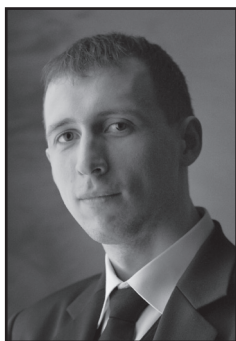


Тенденции транзита: от морского к сухопутному?



Кирилл ЧУМЛЯКОВ

Cyril S. CHUMLYAKOV

Международный транзит как своеобразная форма экспорта транспортных услуг имеет особое значение для России. Приоритетным направлением является развитие международных хозяйственных связей между странами Европы и Азии, имеющих тенденцию дальнейшего роста. Автор исследует конкурентное пространство транзитных перевозок. Комплексный анализ различных трендов и вариантов долгосрочных прогнозов позволил определить потенциальные объемы грузопотоков по сухопутным коридорам РФ, в данный момент направленных по морским маршрутам в обход ее территории. Обоснована растущая роль железнодорожного транспорта в обеспечении внешнеэкономических связей и развитии международной торговли, актуализирована необходимость в создании новых наземных транспортных коридоров.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, стратегия развития, мировая торговля, международные транзитные перевозки, транспортные коридоры, морские маршруты, сухопутные маршруты, прогноз, возможные альтернативы.

Чумляков Кирилл Станиславович — кандидат технических наук, доцент кафедры «Экономика, организация и управление производством» Тюменского государственного нефтегазового университета, Тюмень, Россия.

Растущее значения Азиатско-Тихоокеанского региона в глобальной экономике играет главную роль в продолжающейся структурной перестройке — наблюдается сдвиг центра мировой экономики и политики в восточные, юго-восточные районы континента и Индию. Геополитическое и геоэкономическое положение России с учетом этих обстоятельств становится серьезным стимулом к переориентации ее внешнеполитической и внешнеэкономической стратегии на рынки Азии, хотя при этом столь же важным остается и сохранение традиционных всесторонних связей с Европой. То есть проблема — в построении правильной национальной стратегии, способной обеспечить стране дополнительные конкурентные возможности.

В целом современное развитие можно охарактеризовать как новый этап в сфере мировой торговли. Глобальная международная интеграция предполагает использование технически совершенного и экономически выгодного способа перемещения грузов. Курс на контейнеризацию транзитных грузопотоков требует изменений не только в материально-технической базе транспорта, но и в организации и коммерческой практике перевозок. Способствовать укреплению евроазиатских

связей во многом будет переход к мультимодальной системе, обеспечивающей тесное взаимодействие различных видов транспорта, объединенных в логистические цепи.

Сейчас в интересах Российской Федерации в большей степени, чем когда бы то ни было, необходимо строить стратегию национального развития с учетом макротенденций в области международных отношений и мировой торговли. Сложившиеся направления поиска нуждаются в концептуальных решениях — выявлению новых подходов к формированию международных транспортных коридоров, оптимизации грузовых и пассажирских потоков в условиях их перманентного роста. Комплексный анализ ретроспективных трендов и вариантов долгосрочных прогнозов развития мировой торговли позволил определить потенциальные объемы грузопотоков по сухопутным коридорам через РФ, идущих сегодня по морским маршрутам в обход России. Представляется важным понять и оценить под этим углом зрения основные тенденции транзитных перевозок между Европой и Азией, найти России подобающую роль в системе по-новому складывающихся хозяйственных связей.

Если взять международные мультимодальные перевозки, то стоит сознавать, что интеграция смежных видов транспорта повлекла за собой увеличение объемов перевозок в целом, а также появление трех географически близких векторов грузопотоков на широтных направлениях — евроазиатском, трансатлантическом и транстихоокеанском. Соотношения ежегодных приростов объема грузоперевозок (в %) по этим транспортным направлениям на период до 2015 года представлены на рис. 1 (рассчитано по статистике ВТО на основе ретроспективных трендов).

Продолжающийся мировой финансовый и экономический кризис определенно внесет некоторые коррективы в прогнозную оценку потенциальных объемов грузоперевозок. В условиях последних лет наблюдается определенный спад темпов при росте этих объемов. Негативные тенденции на финансовых рынках способствуют снижению и мирового контейнерного оборота и ограничивают возможности дальнейшей контейнеризации. Однако даже при незначительном сокращении объемов взаимной торговли, учитывая экспортоориентированный характер экономики Китая и других стран АТР, а также реали-

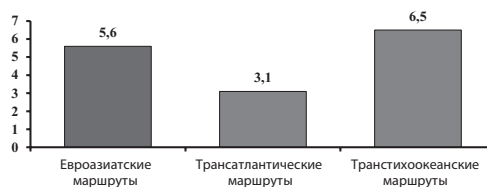


Рис. 1. Ежегодные приросты грузоперевозок по основным транспортным маршрутам до 2015 года.

Pic. 1. Annual increase in freight traffic on major transport routes until 2015.

зацию ряда антикризисных мер в Европе и США, экспорт на платежеспособные рынки развитых стран Европы и в будущем будет традиционно расти.

Главным образом взаимная торговля осуществляется посредством поставок готовой продукции, перевозимой в контейнерах. На рис. 2 приведена динамика роста контейнерных перевозок по основным мировым торговым направлениям (рассчитано по статистике ВТО).

В то же время в связи с присоединением России к ВТО ожидается увеличение экспортно-импортного потока товаров и рост объемов контейнерных перевозок с участием российских транспортных компаний в сообщении между странами АТР и Европой. Следовательно, даже в условиях существующего кризиса можно говорить об огромном транзитном потенциале РФ, прежде всего в евроазиатском направлении.

Рост контейнеризации в РФ стал следствием как увеличения потребительского спроса, развития экспортно-импортных отношений и роста международной торговли в целом, так и маркетинговой политики со стороны операторов, предлагающих комплексные транспортные услуги и полное сопровождение грузов. Контейнерная перевозка считается наиболее оптимальной для мультимодальных схем, в которых присутствует большое количество перегрузок.

Относительно высокие темпы роста контейнеризации в РФ прогнозируются и в дальнейшем, чему будут способствовать развитие портовой инфраструктуры, реконструкция подходов к портам и контейнерным терминалам, внедрение новых современных логистических технологий.

Сегодняшний товарооборот между Европой и Азией составляет порядка \$600 млрд в год, на долю России приходится менее 1%



Таблица 1 / Table 1
Контейнерооборот крупнейших портов
мира по итогам 2011 года
Container turnover of the largest ports in the
world in 2011

Порты Ports	Контейнерообо- рот, млн ДФЭ Container turnover, million TEUs
Шанхай/ Shanghai	31,74
Сингапур/ Singapore	29,93
Гонконг/ Hong Kong	24,40
Шэньчжень/ Shenzhen	23,50
Пусан/ Pusan	16,15
Нинбо/ Ningbo	15,00
Гуанжоу/ Guangzhou	14,50
Циндао/ Qingdao	13,00
Дубай/ Dubai	12,80
Роттердам/ Rotterdam	11,90
Тяньцзинь/ Tianjin	11,50
Все порты России/ All ports of Russia	4,63

товарооборота, при транзитном потенциале в 10–15% данного рынка [5]. Почти весь имеющийся объем взаимной торговли между странами Европы и АТР доставляется морским транспортом через Суэцкий канал, что обусловлено технологическими причинами, которые следует учитывать при создании эффективных сухопутных транспортных коридоров.

В глобальном транзите морским транспортом в направлении Азия — Европа в 2010 году было перевезено 11,7 млн ДФЭ, а к 2020 году прогнозируется двукратное превышение этого объема. Рост морских контейнерных перевозок во многом обусловлен опережающими показателями развития морехозяйственного комплекса по сравнению с мировым хозяйством. В таблице 1 приведены сведения об обороте контейнеров в крупнейших портах мира за 2011 год (сформированы на основании официальных данных) [1,4,7,8].

Страны АТР в настоящее время являются крупнейшими мировыми импортёрами и экспортёрами. Более 20% мирового контейнерного оборота сосредоточено в морских портах Китая. Как видно из таблицы 1, пока российские порты зачастую проигрывают конкуренцию за собственный трафик своим коллегам. Однако в соответствии со стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [6]

потребность страны в перевозках внешне-торговых грузов морским транспортом в перспективе будет возрастать, среднегодовой прирост грузопотоков составит 3%.

Об этом свидетельствует и статистика. По данным Ассоциации морских торговых портов России (АСОП), грузооборот в 2013 году увеличился на 3,9% по сравнению с 2012 годом и зафиксирован на уровне 589,0 млн т [1]. Объем перевалки сухогрузов вырос на 1,6% — до 255,7 млн т (см. рис. 2), в том числе: угля — 101,1 млн т (+13,3%), грузов в контейнерах — 44,4 млн т (+4,1%), минеральных удобрений — 12,9 млн т (+24,0%), руды — 7,4 млн т (+2,8%). В то же время сократились объемы перевалки: черных металлов до 22,0 млн т (–14,0%), зерна — до 18,3 млн т (–23,4%), лесных грузов — до 4,4 млн т (–25,9%). Объем перевалки наливных грузов составил 333,3 млн т (+5,7%), в том числе сырой нефти — 207,5 млн т (+4,6%).

Надо отметить, что крупнейшие российские контейнерные терминалы работали в 2013 году с превышением показателей перевалки предыдущего года. Экспортных грузов перегружено 460,1 млн т, (+ 2,8%), импортных — 48,4 млн т (+7,3%), транзитных — 44,5 млн т (+4,6%), каботажных — 36,0 млн т (+13,2%) [1]. Кроме того, существующий потенциал портов, как российских, так и европейских, остается недостаточным, некоторые из них приближаются к своей максимальной возможной пропускной способности. Наблюдается беспокоящая многих неопределенность на рынке морских перевозок.

Ввиду перегруженности портов возникают транспортные заторы на подходах к ним, имеются и проблемы в припортовых и прибрежных водах, где есть ограничения в проходе судов из-за недостаточной глубины акватории и как следствие — торговый дисбаланс загруженных и отгруженных контейнеров. Для поглощения избыточности мирового тоннажа снижаются ходовые скорости судов. С другой стороны, происходит постоянное увеличение скорости перевозок на железнодорожном, автомобильном, авиационном транспорте.

В сложившихся условиях поиск новых альтернативных сухопутных маршрутов между Европой и Азией был бы весьма актуален. Неоспоримым преимуществом сухопутного транзитного пути, проходящего через территорию РФ, являются сроки доставки груза.

Причем этот факт следует оценивать с учетом динамичного развития западных и центральных провинций Китая, где ожидается значительное увеличение объемов производства экспортоориентированных товаров, тяготеющих к транспортировке в страны Европы именно по сухопутным маршрутам.

На данный момент наиболее приоритетным направлением для реализации транзитного потенциала РФ видится развитие железнодорожных коридоров, у которых в наличии более совершенная и развитая система коммуникаций в сравнении с портовой инфраструктурой.

Очевидна выгода варианта, предполагающего приспособить Транссибирскую магистраль под международные транзитные перевозки. Такой адаптации поможет создание новых, параллельно проходящих железнодорожных маршрутов. Обратить внимание следует и на вовлечение в сферу экспортно-импортных перевозок Байкало-Амурской магистрали, Северо-Сибирской магистрали и других действующих и проектируемых участков трасс (Приобье — Агириш, Нижневартовск — Сургут — Салым — Ханты-Мансийск и т. д.), а также портов Архангельска, Ванино и Сабетта.

Масштабная диверсификация существующих маршрутов и инфраструктуры как железнодорожной, так и портовой позволит эффективнее осуществлять транспортировку груза. Дальнейшая проработка вариантов прохождения новых трасс окончательно определит альтернативные маршруты транспортного коридора между Европой и Азией, а наличие другой параллельно расположенной транспортной артерии будет способствовать становлению конкурентоспособной транспортной сети, ее интеграции в сферу международных транзитных перевозок.

Подводя итог, отметим, что морской транспорт сегодня является доминирующим для евроазиатских торговых потоков, однако своевременное и стратегически обоснованное развитие внутренних сухопутных маршрутов обеспечит РФ дополнительные эффективные и конкурентоспособные транспортные возможности. Создание и оптимизация таких маршрутов может стать действенным инструментом экономического роста и технического прогресса предприятий транспортной сферы России.

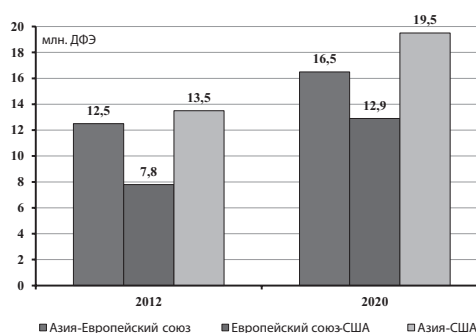


Рис. 2. Динамика роста контейнерных перевозок по основным торговым направлениям.

Pic. 2. Dynamics of growth of container traffic on the main trade routes.

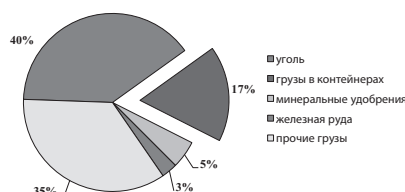


Рис. 3. Структура объемов перевалки сухогрузов в 2013 году.

Pic. 3. Structure of transshipment of dry cargo in 2013.

ЛИТЕРАТУРА

1. Грузооборот морских портов России за 2013 год // Ассоциации морских торговых портов России. URL: <http://www.morport.com/rus/news/document1487.shtml> (дата обращения 13.02.2014).
2. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов // Организация Объединенных Наций. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conv_transport.shtml (дата обращения 12.02.2014).
3. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: Учебник. — 4-е изд., перераб. и доп. — СПб.: Модуль, 2009. — 634 с.
4. Отчёт по торговле и развитию. Статистический справочник [Электронный ресурс] // Секретариат Конференции ООН по торговле и развитию, 2012. URL: http://www.unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2012_ru.pdf (дата обращения 23.10.2013).
5. Преимущества и опасности быстрого роста // Российский центр исследования АТЭС. URL: <http://www.apec-center.ru/trends/35/874/show/> (дата обращения: 23.10.2013).
6. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации / Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf (дата обращения 21.11.2013).
7. CEIC China Database. URL: <http://www.ceicdata.com/China.html> (дата обращения: 8.02.2014).
8. WTO Secretariat, Press release, PRESS/658, Geneva, April 12, 2012, p.20.

