

DOI: 10.24412/2618-6888-2021-26-387-395

Ван Цзинвэй, С.Л. Сазонов

ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КИТАЯ НА ЕВРОАЗИАТСКОМ ТРАНЗИТНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В УСЛОВИЯХ COVID-19

Аннотация. В начале 2020 г. пандемия коронавируса оказала самое негативное влияние на мировую экономику. В западных странах вследствие снижения деловой активности резко сократился спрос на китайские товары, что привело к сокращению количества рейсов грузоперевозчиков. Однако в третьем квартале 2020 г. вслед за Китаем многие страны стали ослаблять карантинные меры и по мере оживления отложенного спроса, резкого наращивания объемов китайского экспорта произошел резкий рост спотовых ставок транспортных тарифов и морского фрахта и возникновение острого дефицита контейнеров. К началу 2021 г. на фоне увеличения объемов транзита из КНР в страны Европы, возникла проблема доставки порожних контейнеров обратно в Китай, а стоимость транспортировки из КНР достигла по ряду направлений 12-летнего максимума. По мнению китайских экспертов в области логистики, введенные правительством КНР меры льготной тарифной политики, поощрение национальных производителей к значительному наращиванию объемов контейнерных перевозок, а китайских грузоперевозчиков — к возврату пустых контейнеров из зарубежных терминалов, вкупе с намечающимся оживлением мировой торговли позволят восстано-

вить глобальные цепочки поставок и увеличить объемы спроса на международный транзит в среднесрочной перспективе.

В силу экономических процессов, вызванных пандемией, мировой транспортный рынок столкнулся с необычным явлением. Эпидемия COVID-19, как это ни парадоксально, стимулировала рост объемов континентального евразийского железнодорожного транзитного контейнерооборота, который был обусловлен объективными потребностями европейского рынка в объемах и скорости доставки грузов в условиях снижения объемов мировой торговли, обеспечивающейся морскими перевозками. Дефицит контейнеров, породивший драматичный рост стоимости фрахта, нивелировал главное преимущество международной морской перевозки грузов, а именно — низкую стоимость транзита. В связи с этим возникает вопрос: стоит ли ожидать нового взлета железнодорожной отрасли в Китае и в странах-транзитерах сухопутных грузов?

Ключевые слова: Китай, пандемия, контейнеры, транзит, глобальные цепочки поставок, мировая экономика, евразийские континентальные железнодорожные перевозки.

Авторы: Ван Цзинвэй (КНР), аспирант Института Дальнего Востока РАН. E-mail: wjw07@yandex.ru

Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Китая Института Дальнего Востока РАН.
ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru.

Wang Jingwei, Sazonov S. L.

Features of China's railway transport in the Eurasian transit space in the context of COVID-19

Abstract. At the beginning of 2020, the outbreak of the coronavirus pandemic had the most negative impact on the global economy. In Western countries, due to the decline in business activity, the demand for Chinese goods has sharply decreased, what has led to a reduction in the volumes of container transportation what affected vast majority of global transit deliveries as well as timeliness of transport schedules. However, in the third quarter of 2020 many countries (following China) began to ease quarantine measures. Due to the deferred demand's restoration as well as to a sharp increase in Chinese exports' terms, world transit routes were not ready for a large-scale increase in traffic volumes, what provoked a sharp increase in spot rates of transportation tariffs and sea freight and an

acute shortage of containers. By early 2021, on the background of increasing transit volumes from China to the countries of Europe and the United States, appeared the problem of delivering empty containers back to China, and the cost of transportation from China reached in some directions a 12-year high. According to Chinese logistics experts, the preferential tariff policy measures, introduced by the Chinese government, will encourage national producers to significant increase of container volumes and sea cargo carriers to return empty containers from foreign terminals. Together with the emerging revival of world trade, it will help to restore global supply chains and increase the volume of demand for international land and sea transit in the medium term.

Due to the economic processes caused by the pandemic, the global transport market has faced with an unusual phenomenon. The 2020 COVID-19 epidemic, paradoxically, has stimulated the growth of the continental Eurasian railway transit container's turnover in accordance with objective needs of the European market concerning volumes and speed of cargo delivery. The shortage of containers, which gave rise to a dramatic increase in the cost of freight, has leveled the main advantage of international sea cargo transportation, namely, the low cost of transit. In this regard, the question arises: is it worth expecting a new take-off of the railway industry in China and in the transit countries of land cargo?

Keywords: China, pandemic, containers, transit, global supply chains, world economy, Eurasian continental rail transport.

Authors: WANG Jingwei (PRC), postgraduate student, the Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences,
E-mail: wjw07@yandex.ru

Sergey L. SAZONOV, Ph.D. (Economics), Leading Research Fellow, Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences.
ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru

Разразившаяся в 2020 г. эпидемия COVID-19, как это ни парадоксально, стимулировала рост объемов континентального евразийского железнодорожного транзитного контейнерооборота, который был обусловлен объективными потребностями европейского рынка в объемах и скорости доставки грузов в условиях снижения объемов мировой торговли, обеспечивающейся морскими перевозками. Дефицит контейнеров, породивший драматичный рост стоимости фрахта, нивелировал главное преимущество международной морской перевозки грузов, а именно — низкую стоимость транзита.

Вследствие того, что из-за эпидемии коронавируса большое количество товаров, ранее перевезившихся в страны Евросоюза морским и воздушным транспортом, было перемещено на грузовой евразийский транзитный маршрут «Китай—Европа», в 2020 г. между КНР и странами Европы курсировало 12,4 тыс. грузовых поездов (ежемесячно отправлялось более 1 тыс. составов), которые перевезли 1,14 млн стандартных контейнеров¹ (на 50 % и 56 % больше по сравнению с 2019 г. соответственно). И в начале 2021 г. 22 евразийских железнодорожных маршрута соединяли 31 город КНР с 29 городами 13 стран ЕС [China—Europe freight...]. Трансазиатский железнодорожный маршрут Юйсинью (Чунцин—СУАР—страны Европы), который является первым из маршрутов грузоперевозок по маршруту «Китай—Европа» в рамках реализации инициативы «Пояс и путь» (веденный в эксплуатацию в марте 2011 г. и обеспечивавший в период 2015—2020 гг. более 70 % объема железнодорожных транзитных грузоперевозок в направлении «КНР—Европа»), по итогам 2020 г. продемонстрировал резкое увеличение количества проследовавших грузовых поездов — 2603 (на 73 % больше по сравнению с 2019 г.). Согласно данным оператора железнодорожных транзитных перевозок логистической компании *Yuxinou Logistics* (местного оператора грузоперевозок), в период 2020 г. китайские поезда обеспечили транспортировку товаров на общую сумму более 90 млрд юаней (более 14 млрд долл.), что превысило на 65 % объем перевозки грузов по евразийскому маршруту в 2019 г. За период с момента ввода в эксплуатацию маршрута Юйсинью по нему прошло более 7 тыс. грузовых поездов, что обеспечило ему первое место в Китае по этому показателю [Charting...]. Согласно данным Китайской железнодорожной корпорации, в феврале 2021 г. индекс контейнерных грузовых перевозок КНР достиг показателя 1863,84 пункта, что примерно на 1000 пунктов выше по сравнению со средним показателем, обновленным в мае 2020 г. [China-Europe freight...].

¹ В начале февраля 2021 г. председатель правления ОАО «РЖД» О. Белозеров заявил, что в 2020 г. транзитом через Белоруссию в сообщении «Китай — Европа — Китай» было перевезено более 550 тыс. контейнеров, что на 60 % превысило показатель 2019 г.

В 2020 г. через КПП Забайкальск—Маньчжоули прошло в общей сложности 3548 трансграничных грузовых поездов (35,1 % больше по сравнению с 2019 г.), которые перевезли 324 310 двадцатифутовых контейнеров с товарами. На КПП было обработано 1758 входящих поездов (59 % больше, чем в 2019 г.), а количество отправляемых поездов выросло на 17,7 % до 1790. В 2020 г. количество составов, проследовавших через КПП Суйфэньхэ—Гродеково, составило 217 ед., что на 77.9 % больше по сравнению с 2019 г. [Manzhouli...]. Таким образом, количество поездов, которые пересекли китайско-российскую границу, составило 30 % от общего количества поездов, курсирующих по основному евразийскому маршруту, а зоны сбора груза главным образом были сосредоточены в прибрежных районах на юго-востоке Китая и охватывали 60 городов, в том числе Тяньцзинь, Чаншу, Гуанчжоу, Сучжоу, Чжэнчжоу, Чунцин и т. д., откуда поезда по 60 маршрутам направлялись в западном направлении в 28 городов 13 европейских стран [NE China...].

В 2020 г. через два КПП в СУАР КНР (Алашанькоу и Хоргос) в направлении «Китай—Европа» в обе стороны проследовало 9679 грузовых поездов: количество поездов, прошедших через КПП Алашанькоу—Достык¹ достигло 5027, а через КПП Хоргос—Алтынколь — 4652 (на 41,8 % и 37 % больше, чем в 2019 г., соответственно). В 2020 г. Китайская железнодорожная корпорация увеличила пропускную способность пунктов Алашанькоу и Хоргос и благодаря оптимизации перегрузочной работы, лучшей координации между железнодорожными, таможенными², пограничными органами, а

¹ В 2020 г. на КПП Алашанькоу были созданы специальные окна обслуживания грузовых поездов, которые за счет внедрения платформ цифровых счетов и системы управления перевозками обеспечивали таможенное оформление круглосуточно и без выходных [Inland...].

² Согласно данным Главного таможенного управления КНР, в 2020 г. общее время таможенного оформления экспортных товаров в Китае составило 1,78 часа, а время таможенной очистки импортных товаров составило 34,91 часа, что почти на 2 часа меньше показателя 2019 г. В 2020 г. Китай продолжил оптимизацию своих таможенных процедур, сократив количество сертификатов, необходимых для таможенного оформления, до 41 с 86 в 2019 г., большинство из которых можно было подать онлайн. В 2020 г. китайские таможенные службы также сократили общий объем взимаемых сборов на приграничных КПП на 16 млрд юаней [China's...].

также казахстанскими властями время, необходимое поездам для прохождения границы, было сокращено с 10 часов до менее чем одного часа. В среднем каждое КПП обслуживало от 18 до 20 грузовых поездов ежедневно. В начале 2021 г. через КПП Алашанькоу—Достык проходило 22 маршрута в 13 европейских стран, а 16 маршрутов пролегали через КПП Хоргос—Алтынколь в 10 азиатских стран [China-Europe freight...]. Согласно данным Китайской железнодорожной корпорации (КЖК), индекс транзитных контейнерных грузовых перевозок Китая в середине января 2021 г. достиг 1863,84 пункта, что было примерно на 1 тыс. пунктов выше по сравнению с показателем, обнародованным в мае 2020 г. [Increasing...].

В начале 2021 г. руководство КЖК объявило, что в 2020 г. была завершена модернизация площадки въездных и выездных операций КПП Эрэн-Хото, а количество линий пограничного досмотра со стандартной железнодорожной колеей увеличилось с одной до трех. Это позволило значительно увеличить пропускную способность сухопутного порта при пограничной проверке, приемке, смене колесных пар и отправлении грузов. Железнодорожный КПП Эрэн-Хото соединяет самый короткий маршрут через РФ между Восточным Китаем и Европой и отвечает за пограничный контроль, организацию и погрузку по маршруту «Китай—страны Европы». Ранее на КПП, когда существовала лишь одна линия стандартной колеи и некоторые монгольские поезда, завершившие выгрузку, должны были стоять в очереди под загрузку, продолжительность ожидания только увеличивалась. Это негативно сказывалось на эффективности грузооборота по железнодорожному маршруту «Китай—Европа» в связи с постоянным ростом спроса на железнодорожные перевозки по этому направлению. После модернизации КПП и преобразования площадки въездных и выездных операций, количество линий пограничного досмотра со стандартной железнодорожной колеей было увеличено до трех, что позволило ускорить обработку поездов, следующих в двух направлениях. Интенсивность обработки прибывающих и отправляющихся составов возросла с 12 до 18 поездов в день. В 2020 г. через КПП Эрэн-Хото прошло в общей сложности 2379 транзитных грузовых поездов в направлении «Китай—Европа», а количество обработанных контейнеров достигло 355 193 (рост на 53,3 % и на 32 %

по сравнению с 2019 г. соответственно). Объем внешнеторговых грузов, проходящих через КПП Эрэн-Хото увеличился на 9,8 % по сравнению с 2019 г. и достиг 16,1572 млн т (в 2019 г. этот объем составил 14,71 млн т) [Erenhot...].

За первые два месяца 2021 г. из г. Иу¹ в европейские города было отправлено более 200 грузовых поездов по маршруту «Китай—Европа», что демонстрирует беспрецедентное увеличение объема транспортировок на 336 % по сравнению с аналогичным показателем 2020 г. По сообщениям руководства компании *T. H. I. Group (Shanghai) Ltd*, «из-за быстрорастущего спроса на логистику в марте 2021 г. объем заказов на континентальные перевозки Китай—Европа выросли на 80—100 %». Кроме того, грузовые поезда были забронированы до такой степени, что многие железнодорожные операторы в КНР даже ввели систему лотереи для распределения поездов и контейнеров между грузоотправителями [Wang Ying, Zhong Nan, Shi Baoyin].

Библиографический список

Busy port in Ningbo. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1218733.shtml> (accessed: 04.03.2021).

Charting the success of China-Europe freight trains in 2020. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/28/WS6011ebc3a31024ad0baa587f.html> (accessed: 28.01.2021).

China-Europe freight train number via Xinjiang port hits new high. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202012/31/WS5fed708ba31024ad0ba9fd94.html> (accessed: 31.12.2020).

China-Europe freight train steady pillar for cross-border transport in hard times. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1217717.shtml> (accessed: 28.03.2021).

China-Europe freight trains serve as lifeline for int'l trade amid pandemic. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0320/c90000-9830885.html> (accessed: 20.03.2021).

¹ В 2014 г. было открыт маршрут транзитных перевозок по маршруту из г. Иу (расположенного в провинции Чжэцзян крупнейшего в КНР центра оптовой торговли товарами) в страны Европы через Мадрид. К началу 2021 г. по этому маршруту, который составы преодолевают за 10 дней, проследовало более 2,9 тыс. грузовых поездов, обеспечив доставку более 240 тыс. контейнеров [China-Europe freight trains serve as lifeline for int'l trade amid pandemic]. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0320/c90000-9830885.html>.

China-Europe freight trains via Xinjiang hit record high in 2020. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/04/WS5ff2d304a31024ad0baa059b.html> (accessed: 04.01.2021).

China's customs clearance efficiency rises in 2020. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-01/31/content_77173976.htm (accessed: 31.01.2021).

Erenhot handles over 6,000 China-Europe freight trains. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-02/22/content_77235355.htm (accessed: 22.02.2021).

Increasing container throughput signals China's strong foreign trade vitality. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0219/c90000-9819999.html> (accessed: 19.02.2021).

Inland Alashankou port sees nearly 1,000 China-Europe freight trains by March, 2021. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0315/c90000-9828894.html> (accessed: 15.03.2021).

Manzhouli sees rising number of China-Europe freight trains. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-01/07/content_77088159.htm (accessed: 07.01.2021).

NE China ports bustling with China-Europe freight trains. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202102/27/WS603a44ffa31024ad0baab8f0.html> (accessed: 27.02.2021).

Wang Ying, Zhong Nan, Shi Baoyin. Suez jam may spur freight train option. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/30/WS60627875a31024ad0bab265a.html> (accessed: 30.03.2021).

Zhao Huanxin. IMF: 'Firmer' global economy could use China-US teamwork. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/31/WS6063e853a31024ad0bab2c66.html> (accessed: 31.03.2021).

Zhao Ping. China's growth gives impetus to global economy. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/08/WS60458071a31024ad0baad860.html> (accessed: 08.03.2021).

References

Busy port in Ningbo. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1218733.shtml> (accessed: 04 March, 2021).

Charting the success of China-Europe freight trains in 2020. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/28/WS6011ebc3a31024ad0baa587f.html> (accessed: 28 January, 2021).

China-Europe freight train number via Xinjiang port hits new high. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202012/31/WS5fed708ba31024ad0ba9fd94.html> (accessed: 31 December, 2020).

China-Europe freight train steady pillar for cross-border transport in hard times. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1217717.shtml> (accessed: 28 March, 2021).

China-Europe freight trains serve as lifeline for int'l trade amid pandemic. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0320/c90000-9830885.html> (accessed: 20 March, 2021).

China-Europe freight trains via Xinjiang hit record high in 2020. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/04/WS5ff2d304a31024ad0baa059b.html> (accessed: 4 January, 2021).

China's customs clearance efficiency rises in 2020. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-01/31/content_77173976.htm (accessed: 31 January, 2021).

Chu Daye, Xie Jun (2021). China's exports to the US may jump about 20 % in 2021: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1217612.shtml> (accessed: 26 March, 2021).

Erenhot handles over 6,000 China-Europe freight trains. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-02/22/content_77235355.htm (accessed: 22 February, 2021).

Increasing container throughput signals China's strong foreign trade vitality. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0219/c90000-9819999.html> (accessed: 19 February, 2021).

Inland Alashankou port sees nearly 1,000 China-Europe freight trains by March, 2021. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0315/c90000-9828894.html> (accessed: 15 March, 2021).

Manzhouli sees rising number of China-Europe freight trains. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-01/07/content_77088159.htm (accessed: 7 January, 2021).

NE China ports bustling with China-Europe freight trains. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202102/27/WS603a44ffa31024ad0baab8f0.html> (accessed: 27 February, 2021).

Wang Ying (2021). Container shortage weighs on China shippers. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS60652310a31024ad0bab2f2b.html> (accessed: 1 April, 2021).

Wang Ying, Zhong Nan, Shi Baoyin (2021). Suez jam may spur freight train option. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/30/WS60627875a31024ad0bab265a.html> (accessed: 30 March, 2021).

Zhao Huanxin (2021). IMF: 'Firmer' global economy could use China-US teamwork. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/31/WS6063e853a31024ad0bab2c66.html> (accessed: 31 March, 2021).

Zhao Ping (2021). China's growth gives impetus to global economy. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/08/WS60458071a31024ad0baad860.html> (accessed: 8 March, 2021).