

Distr.: General
30 August 2013
Russian
Original: English and Russian

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**

Группа экспертов по евро-азиатским
транспортным связям

Восьмая сессия

Женева, 9 сентября 2013 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Группа экспертов ЕЭК ООН по ЕАТС:

Административные мероприятия (план работы)

Финансирование транспортной инфраструктуры

Транспортные связи между Европой и Азией, новые возможности

Записка секретариата

Данный документ был подготовлен секретариатом по случаю совместного семинара (Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта, Транс-Европейская автомагистраль, Транс-Европейская железная дорога и Евро-Азиатские транспортные связи) на тему «Финансирование транспортной инфраструктуры». Главной целью данного документа является предоставление информации и анализа ситуации на сегодняшний день в области грузовых перевозок между Европой и Азией. Проанализировав затраченное время и стоимость грузовых перевозок, появится возможность предложить новые транспортные решения.

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ, НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

1. ВВЕДЕНИЕ

Один из старейших торговых путей в мире, сухопутный маршрут между Европой и Азией, не используется в полной мере для крупномасштабной межконтинентальной торговли. Морской транспорт, в настоящее время, занимает ведущее место в межконтинентальных перевозках; международные компании морских перевозок значительно расширили свои возможности с целью удовлетворить растущий спрос со стороны промышленных компаний, которые отправляют все больше контейнеров из Азии в Европу. Несмотря на то, что большинство перевозок осуществляется морским транспортом, создание эффективных и скоординированных сухопутных путей предоставит достойную и надежную альтернативу для решения транспортных проблем между Азией и Европой.

На сегодняшний день, множество транснациональных компаний открыли заводы по производству в Китае в поисках дешевой рабочей силы и растущего рынка. Однако часто получается, что заводы расположены тысячи километров от побережья. Европа является одним из крупнейших рынков для китайских товаров. Тем не менее, авиаперевозка ценных товаров из Чунцина или других внутренних китайских городов в Европу является дорогостоящей, в то время как морская перевозка занимает много времени (около 40 дней). Примером является завод по производству ноутбуков Hewlett-Packard (HP), открытый в Чунцине. Чунцин – один из крупнейших и наиболее динамично развивающихся городов мира, в то время как товары, произведенные там, по-прежнему экспортируются в основном морским путем. Стоит отметить, что одна только перевозка контейнеров из Чунцина до китайского порта занимает около 3 дней.¹ Существует и альтернативный железнодорожный путь для грузовых перевозок между Китаем и Европой, который успешно используется HP. Начиная с 2011 года и до сих пор, HP транспортировал 2 566 контейнеров, 5 миллионов изделий HP по железнодорожному пути длиной в 11 179 километров. Данная железная дорога берет начало в Чунцине, проходит через Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу и доходит до Дуйсбурга в Германии.² Согласно подтверждению HP, компания планирует перевозить больше

¹ Weiler, B. (2012). *Via Containerzug auf alternativer Transportroute zwischen China und Europa*, Pressemitteilung DB Schenker.

² Roberts, D., Meyer, H. and Tschampa, D. (2012). *The Silk Railroad of China-Europe Trade*. Bloomberg Businessweek, Global Economics.

товаров железнодорожным путем и уменьшить, таким образом, авиа и морские перевозки.³

НР Трансазиатская железная дорога, июль 2013 года.

Отдел прессы, www.hp.com/go/newsroom

Первое испытание железнодорожного транспорта было произведено в марте 2011 года, и, после 10 тестовых прогонов и испытаний по оптимизации, новый железнодорожный путь был запущен в марте 2012 года. Поезд выезжает из Чунцина, проезжает через Казахстан, Россию и Беларусь и завершает путь в Западной Европе. Данный путь, впервые разработанный НР, уменьшает время транзита между Азией и Европой на 30 %, по сравнению с транзитом по морю, который занимает 32 дня при подсчете от прибрежных городов.

Железнодорожная транспортировка имеет конкурентное преимущество для НР, так как она намного быстрее, чем морская и дешевле, чем авиа. Тем не менее, существуют некоторые вопросы с Трансазиатской железной дорогой. Во-первых, необходимо защищать продукцию зимой и максимально продлевать время использования железнодорожного транспорта. На сегодняшний день, поезд оперативен 9 месяцев в году, однако НР работает над «зимней» стратегией, которая позволит поездам перевозить продукцию круглый год. Как только данный план будет осуществлен, а он запланирован на конец 2013 года, некоторые партии груза, которые ранее перевозились морским или авиа транспортом, можно будет доставлять поездом. Еще одним вопросом является координация железнодорожных путей, которые находятся на территории сразу нескольких государств, так как национальные железные дороги обычно находятся в ведении национальных правительств с разными законодательствами и приоритетами. Для решения данного вопроса, необходима совместная и скоординированная работа логистических компаний и государственных структур.

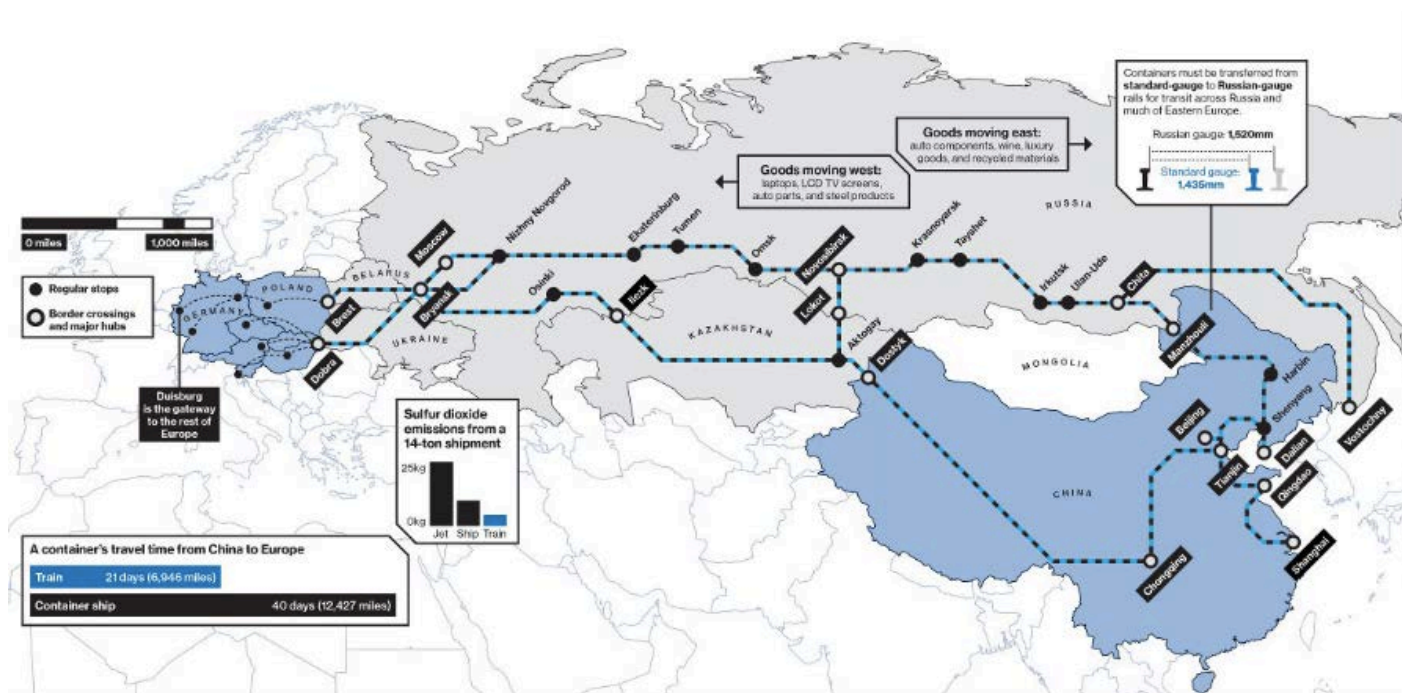
Стоимость железнодорожных грузовых перевозок выше, чем на морские перевозки, однако основным преимуществом железнодорожного транспорта является время транспортировки.⁴ Железнодорожная транспортировка от терминала до терминала получается примерно в два раза быстрее, чем перевозка на грузовом судне. Использование железнодорожного транспорта также выгодно при транспортировке тяжелой и быстро портящейся продукции, так как затраты намного ниже, чем при авиа

³ http://www.bloomberg.com/video/a-look-at-hp-s-modern-day-silk-road-gbnpU_u2RmStkYkzvGBIZg.html

⁴ Euro-Asian Transport Linkages, Phase II, Expert Group Report (2012). Доступно по: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf. (Просмотрено 28/08/2013).

перевозке (Приложение 1). Два железнодорожных пути используется для обмена товарами в зависимости от назначения: северный маршрут по Транссибирской магистрали, через северную Монголию и южный маршрут через Казахстан (Рисунок 1.1). Путь в 10 000 – 12 000 километров занимает 20 – 23 дня. Успех развития альтернативных транспортных маршрутов зависит от межправительственного сотрудничества, а также от устранения физических и нефизических барьеров для способствования эффективному и прозрачному процессу пересечения границ.⁵

Рисунок 1.1 – Альтернатива Транссибирской магистрали, из Чунцина, Китай в Дуйсбург, Германия.



Источник: <http://www.businessweek.com/articles/2012-12-20/the-new-silk-road> (Просмотрено 28/08/2013).

Данный документ состоит из следующих разделов: Раздел 2 посвящен изучению существующих транспортных связей между Европой и Азией, уделяя особое внимание странам, не имеющим выхода к морю. Задачей 3-его Раздела является выявление альтернативных подходов к грузовым наземным перевозкам. Наконец, в 4-ом Разделе мы подводим итоги о необходимости регионального сотрудничества.

⁵ Lampe, K. And Stölzle, W. (2012). *Voies de transport pour les échanges Asie-Europe: sommes-nous armés pour l'avenir ?* La vie économique. Revue de politique économique 9-2012., pp. 31-35.

2. КАК ГОСУДАРСТВА, НЕ УМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ, СТАНОВЯТСЯ СОЕДИНЯЮЩИМ ЗВЕНОМ ДЛЯ НАЗЕМНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Страны Центральной Азии всегда служили своего рода мостом для основных торговых путей между Европой и Азией. Евро-азиатская торговля была на протяжении веков основой экономики Центральной Азии. Шелковый путь принес богатство и процветание в регион. Нарушение транспортного сообщения на древних торговых путях повлекло за собой стагнацию и снижение экономического роста с длительными негативными последствиями для региона. Со временем, ряд коммерческих городов потеряли свою популярность, которую они имели во времена Шелкового пути, или вовсе исчезли.

На сегодняшний день, 80% мировой торговли проходит через 30 наиболее загруженных и загрязненных портов. Таким образом, физическая отдаленность от основных морских торговых путей не позволяет странам, не имеющим выхода к морю, экономически развиваться.⁶ Поскольку любая страна открыта для наземного транспорта, воссоздание древнего Шелкового пути для международной торговли является вполне оправданной альтернативой для евроазиатской торговли (Приложение 1). Успех создания «сердца» торговля в Центральной Азии во многом зависит от привлекательной возможности стран региона, цель которых переманить часть евроазиатских контейнерных перевозок за счет создания альтернативных и конкурентоспособных интермодальных транспортно-логистических сетей по всей Евразии.⁷

После мирового экономического кризиса (2008-2009 годов), всемирная торговля снова возобновилась в полном масштабе. Наиболее высокий объем экспорта был

⁶ International Road Transport Union Report (2012). Доступно по: <http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/E-0308%20AR-2013%20ru.pdf>. (Просмотрено 28/08/2013).

⁷ Ziyadov, T. (2011). *Strategic Assessment of Euro-Asian Trade and Transportation. Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia*. Доступно по: https://www.wikileaks.org/gifiles/attach/37/37202_Azerbaijan%20as%20a%20Regional%20Hub%20in%20Central%20Eurasia_TZiyadov_new.pdf. (Просмотрено 28/08/2013).

зарегистрирован в развивающихся странах и в Содружестве Независимых Государств (СНГ) (Таблица 2.1).⁸

Таблица 2.1 – Внутри- и межрегиональная торговля товарами, 2011 год

(в миллиардах долларов и процентах)							
	Куда						
	Северная Америка	Европа	СНГ	Африка	Средний Восток	Азия	Мир
Откуда							
Общая стоимость							
Мир	2 923	6 881	530	538	672	5 133	17 816
Европа	480	4 667	234	199	194	639	6612
Содружество Независимых Государств (СНГ)	43	409	154	12	24	117	789
Азия	906	922	110	152	242	2 926	5 538
Доля региональных торговых потоков в общем объеме товарного экспорта каждого региона							
Мир	16,4	38,6	3,0	3,0	3,8	28,8	100
Европа	7,3	70,6	3,5	3,0	2,9	9,7	100
Содружество Независимых Государств (СНГ)	5,5	51,8	19,5	1,6	3,0	14,8	100
Азия	16,4	16,7	2,0	2,8	4,4	52,8	100
Доля экспорта каждого региона в мировом товарном экспорте в регион							
Мир	100	100	100	100	100	100	100
Европа	16,4	67,8	44,2	37,1	28,9	12,4	37,1
Содружество Независимых Государств (СНГ)	1,5	5,9	29,1	2,3	3,5	2,3	4,4
Азия	31,0	13,4	20,8	28,3	36,0	57,0	31,1
Доля региональных торговых потоков в мировом товарном экспорте							
Мир	16,4	38,6	3,0	3,0	3,8	28,8	100
Европа	2,7	26,2	1,3	1,1	1,1	3,6	37,1
Содружество Независимых Государств (СНГ)	0,2	2,3	0,9	0,1	0,1	0,7	4,4
Азия	5,1	5,2	0,6	0,9	1,4	16,4	31,1

⁸ ВТО, Статистики по международной торговле, 2012 год. Доступно по: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its12_world_trade_dev_e.pdf. (Просмотрено 28/08/2013).

Источник: ВТО, Статистики по международной торговле, 2012 год. Доступно по: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its2012_e.pdf. (Просмотрено 28/08/2013).

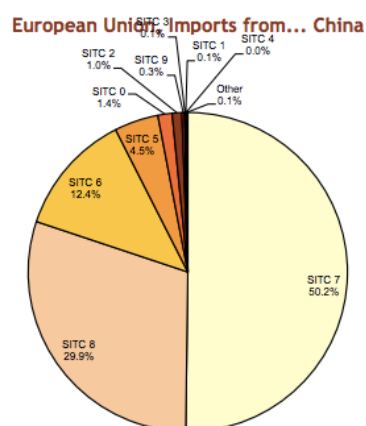
За последние годы, наблюдается увеличение покупательной способности растущего среднего класса в Азии. В частности, спрос существенно увеличился на текстиль, предметы роскоши и автомобили. Все это объясняет, почему торговый дисбаланс между Азией и Европой снизился. Торговля между Европой и Азией, в частности между Европой и Китаем, возобновилась с новой силой после 2008 года, несколько лет спустя мирового финансового кризиса (Пример Китая: Рисунок 2.1 и 2.2).

Торговля между Европейским союзом (ЕС) и Китаем увеличилась, в основном, в последние годы. Китай на сегодняшний день является основным источником импорта в страны ЕС и также становится одним из самых быстрорастущих рынков для экспорта европейских товаров. Вступление Китая в ВТО в 2001 году стало важным событием для евроазиатской торговли. В частности, правительство КНР приняло ряд важных реформ и либерализовало часть экономики. Несмотря на то, что Китай успешно выполнил ряд обязательств в рамках ВТО, многие вопросы остаются нерешенными, в частности дискриминация по отношению к иностранным компаниям, государственное вмешательство в экономику и неравный доступ к субсидиям.⁹

⁹ EU Ambassador Pangratis' statement of 12 June 2012 at China's WTO TPRM. Доступно по: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/june/tradoc_149542.pdf (Просмотрено 28/08/2013).

Рисунок 2.1 – Торговля по наименованию товаров между Европой и Китаем, 2012 год; импорт стран ЕС из Китая

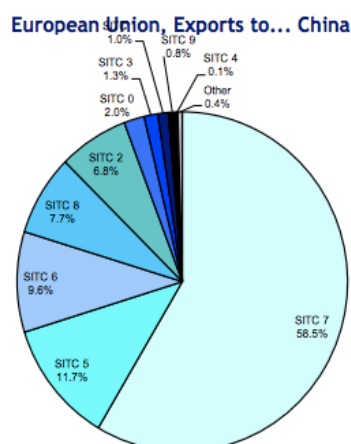
European Union, Imports from... China				Share of total EU Imports
SITC Codes	SITC Sections	Value (Millions of euro)	Share of Total (%)	
TOTAL		289,915	100.0%	16.2%
SITC 7	Machinery and transport equipment	145,561	50.2%	32.2%
SITC 8	Miscellaneous manufactured articles	86,715	29.9%	39.6%
SITC 6	Manufactured goods classified chiefly by material	35,976	12.4%	21.4%
SITC 5	Chemicals and related prod, n.e.s.	12,931	4.5%	8.0%
SITC 0	Food and live animals	4,166	1.4%	4.9%
SITC 2	Crude materials, inedible, except fuels	2,832	1.0%	4.0%
SITC 9	Commodities and transactions n.c.e.	760	0.3%	1.0%
SITC 3	Mineral fuels, lubricants and related materials	315	0.1%	0.1%
SITC 1	Beverages and tobacco	158	0.1%	2.1%
SITC 4	Animal and vegetable oils, fats and waxes	74	0.0%	0.8%



Источник: Основано на данных Евростат. Доступно по: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf. (Просмотрено 28/08/2013).

Рисунок 2.2 – Торговля по наименованию товаров между Европой и Китаем, 2012 год; экспорт стран ЕС в Китай

European Union, Exports to... China				Share of total EU Exports
SITC Codes	SITC Sections	Value (millions of euro)	Share of Total (%)	
TOTAL		143,874	100.0%	8.5%
SITC 7	Machinery and transport equipment	84,150	58.5%	11.9%
SITC 5	Chemicals and related prod, n.e.s.	16,840	11.7%	6.1%
SITC 6	Manufactured goods classified chiefly by material	13,754	9.6%	6.7%
SITC 8	Miscellaneous manufactured articles	11,089	7.7%	6.3%
SITC 2	Crude materials, inedible, except fuels	9,830	6.8%	22.9%
SITC 0	Food and live animals	2,871	2.0%	4.1%
SITC 3	Mineral fuels, lubricants and related materials	1,917	1.3%	1.5%
SITC 1	Beverages and tobacco	1,488	1.0%	5.1%
SITC 9	Commodities and transactions n.c.e.	1,135	0.8%	2.3%
SITC 4	Animal and vegetable oils, fats and waxes	182	0.1%	3.9%



Источник: Основано на данных Евростат. Доступно по: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf. (Просмотрено 28/08/2013).

Таблица 2.2 – Торговля между ЕС и Китаем по видам транспорта в 2012 году
(в €и %)

	Целое	Процент
<i>ЕС-27</i>	€ 434,5 миллиарда	100%
<i>По морю</i>	€ 268 миллиарда	62%
<i>По воздуху</i>	€ 99,8 миллиарда	23%
<i>Железнодорожной</i>	€ 1,7 миллиарда	0,4%
<i>Автомобильной</i>	€ 31 миллиарда	7%
<i>Другое*</i>	€ 34 миллиарда	7,6%

*Другое** (Неизвестное, Почта, Внутренние водные пути)

Источник: Основано на данных Евростат. Доступно по:
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/mainxtnet.do>. (Просмотрено 28/08/2013).

За последние годы, торговый оборот, выраженный в стоимости, между ЕС и Китаем увеличился втрое, со 101 миллиарда € в 2000 году он поднялся до 297 миллиардов € в 2009 году и превысил 434,5 миллиарда € в 2012 году, согласно последним данным Евростата (Таблица 2.2). С точки зрения объема, в 2012 году в общей сложности 90,6 миллионов тонн товаров были обменены между ЕС и Китаем (Таблица 2.3). Основная часть экспорта и импорта была перевезена морским путем. Общая стоимость товаров, перевезенных морским путем между ЕС и Китаем, составила 268 миллиардов € из 434,5 миллиардов в 2012 году, что составляет 62% от общего объема.

Таблица 2.3 – Объем торговли между ЕС и Китаем по видам транспорта (в тоннах)

Экспорт в Китай	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>ЕС-27</i>	21 441,020	23 274,661	26 165,257	33 074,129	32 763,233	39 613,680	40 798,054
<i>По морю</i>	19 111,954	20 728,822	24 619,995	31 248,911	30 964,818	37 950,799	39 356,811
<i>По воздуху</i>	288,120	318,785	340,441	341,111	569,419	608,815	530,548
<i>Железной дорогой</i>	209,788	191,385	133,802	261,741	194,569	122,269	83,205
<i>Автомобильной</i>	1 328,491	1 632,918	984,050	1 068,382	981,353	873,584	706,580
<i>Другое*</i>	502,667	402,751	86,969	153,984	53,074	58,213	120,910
Импорт из Китая	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>ЕС-27</i>	59 785,557	77 151,711	67 184,012	45 118,355	53 586,490	57 031,662	49 835,647
<i>По морю</i>	50 805,154	68 217,326	59 297,255	39 191,688	47 669,628	50 039,458	43 394,055
<i>По воздуху</i>	879,138	1 098,632	900,961	810,505	1 087,719	1 016,595	914,957
<i>Железной дорогой</i>	378,733	519,226	452,855	275,426	347,114	331,099	248,403
<i>Автомобильной</i>	3 172,514	3 408,525	3 119,978	2 229,522	3 138,398	3 182,665	2 524,283
<i>Другое*</i>	4 550,018	3 908,002	3 412,963	2 611,214	1 343,631	2 461,845	2 753,949
ИТОГО	81 226,577	100 426,372	93 349,269	78 192,484	86 349,723	96 645,342	90 633,701

*Другое** (Неизвестное, Почта, Внутренние водные пути)

Источник: Основано на данных Евростат. Доступно по: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/mainxtnet.do>. (Просмотрено 28/08/2013).

Несмотря на выгодные ставки морских транспортных перевозок, тарифы на железнодорожные грузоперевозки становятся все более и более конкурентоспособными и ниже, чем воздушно-морские фрахтовые тарифы. Авиа грузоперевозки возможно и являются самым быстрым методом доставки товаров между Китаем и Европой, они также и самые дорогие. Стоимость комбинированной перевозки морским и воздушным транспортом выходит на 50% дешевле по сравнению с обычной авиаперевозкой, и время в пути составляет примерно 10-12 суток.¹⁰ Тарифы на морские перевозки почти на 50% ниже, чем на железнодорожные, хоть морской транспорт и занимают больше времени, поставки являются более надежными. Тем не менее, недавно проведенное сравнительное исследование по девяти маршрутам, как морским, так и железнодорожным, заставило многие страны переоценить потенциал железнодорожного транспорта с точки зрения оптимизации расходов и времени (Таблица 2.4).¹¹

¹⁰ Bauer, K. (2008). *Is there a Market for a Container Train China-Western Europe?* Railway Market – CEE Review N 1.

¹¹ SNCF Connections No 5 Октябрь - Ноябрь 2011 года, р. 34. Доступно по: http://www.connections.sncf.com/images/stories/Mag/05/eMagazineSNCF_fr_05.swf (Просмотрено 28/08/2013).

Таблица 2.4 – Время доставки (в днях) и стоимость (в евро) для перевозки контейнера по девяти маршрутам через Евразию, морским и железнодорожным транспортом

<i>Пути</i>	Железная дорога		Море	
	<i>Стоимость</i>	<i>Время</i>	<i>Стоимость</i>	<i>Время</i>
Краснодар (Россия) - Калининград (Россия)	1 153	2,9	3 652	9,4
Хабаровск (Россия) - Потсдам (Германия)	5 037	14,2	4 723	24,5
Уссурийск (Россия) - Киев (Украина)	4 235	12	4 548	19,3
Шанхай (Китай) - Варшава (Польша)	6 461	18,6	4 564	23,7
Ханчжоу (Китай) - Калуга (Россия)	3 408	11,5	4 906	26
Морварид (Иран) - Пушкин (Россия)	4 621	10,6	2 394	15,6
Алматы (Казахстан) - Истанбул (Турция)	4 252	10,4	3 594	28
Ташкент (Узбекистан) - Варна (Болгария)	4 299	6,9	5 459	22
Везуль (Франция) - Калуга (Россия)	1 523	4,2	4 556	6,8

Источник: Основано на данных SNCF

SNCF Connections No 5 Октябрь - Ноябрь 2011 года, р. 34. Доступно по: http://www.connections.sncf.com/images/stories/Mag/05/eMagazineSNCF_fr_05.swf (Просмотрено 29/08/2013).

В пяти из девяти случаев, проанализированных в Таблице 2.4, железнодорожный транспорт имеет преимущество над морским с точки зрения затрат и времени в пути. К тому же во всех девяти случаях морской транспорт уступает железнодорожному по времени в пути. Сравнительное исследование евро-азиатских наземных транспортных сообщений с существующими морскими путями показало, что евро-азиатский железнодорожный транспорт и его сочетание с морским и автотранспортом является конкурентоспособной альтернативой для грузовых перевозок. Создание эффективного

управления транспортными маршрутами, взаимовыгодное сотрудничество на правительственном уровне и своевременная реакция транспортных компаний на потребности рынка, вот, что является залогом успеха в создании необходимых условий для эффективных и долгосрочных железнодорожных путей по маршрутам ЕАТС.

Транспортные издержки являются барьером, который может уменьшить торговый оборот. Чем дороже перевозки, тем меньше торговый поток, аналогичная зависимость при повышенных пошлинах на ввозимые товары. Стоимость транспортных перевозок имеет ключевое значение для конкурентоспособности компаний на мировом рынке. Высокие транспортные издержки не позволяют странам, не имеющим выхода к морю, достойно конкурировать на мировом рынке. Результатом является то, что данные страны торгуют меньше и находятся за пределами мировой экономики.¹²

Железнодорожный транспорт из Китая и Азиатско-Тихоокеанского региона имеет все необходимое для того, чтобы выступить достойной альтернативой комбинированной перевозке морским и авиатранспортом, в том случае, если будут снижены тарифы и предоставлен надежный и эффективный сервис. Надежность и сроки поставки являются ключевыми вопросами в железнодорожном транспорте, поскольку железнодорожные пути сообщения зачастую пересекают несколько стран, где различны законодательства и ширина колеи.

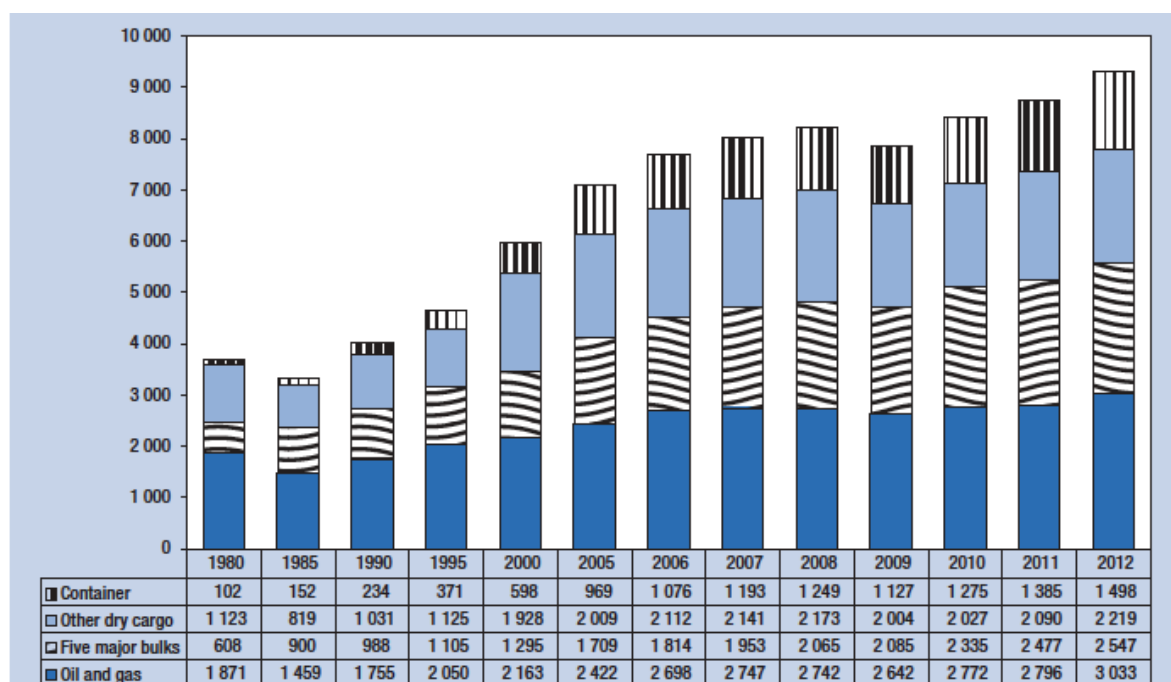
3. ОСНОВНЫЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ МОРСКИЕ ПУТИ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Мировая морская торговля осталась неизменной в 2011 году, и выросла на 4% по сравнению с 2010 годом, достигнув рекордный объем в 8,7 миллиардов тонн (Рисунок 3.1). Данный объем обусловлен быстрым ростом количества грузовых судов. Географически, Азия закрепила свою ведущую позицию в качестве экспортера и продолжает лидировать в области морских перевозок, доля погруженных азиатских товаров составляет 39%, а выгруженных превышает 56% (Рисунок 3.2).¹³ Количество выгруженного груза намного выше ввиду того, что значительную часть азиатской торговли составляет реэкспорт.

¹² The way to the Ocean. Transit corridors servicing the trade of landlocked developing countries. Transport and Trade Facilitation, Series N 4. UNCTAD.

¹³ United Nations Conference on Trade and Development (2012). Review of Maritime Transport. Доступно по: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf. (Просмотрено 28/08/2013).

Рисунок 3.1 – Международные морские перевозки по типу груза в отдельные годы
(Миллионы погруженных тонн)



Источник: ЮНКТАД *Review of Maritime Transport*. Классификация для 2006-2012 годов по типам сухого груза основана на научном исследовании Clarkson Research Services *Shipping review and Outlook*. Информация за 2012 основана на прогнозах Clarkson Research Services *Shipping Review and Outlook*, весна 2012 года. Доступно по: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf. (Просмотрено 29/08/2013).

Рост, которые наблюдается в секторе морских перевозок, в основном сконцентрирован в главных морских портах Европы и Азии, отчасти из-за увеличения размера судов.¹⁴ Тем не менее, появляется проблема перезагруженности морских портов, в частности вопрос доступа к ним по суше. В данной ситуации, дальнейшая диверсификация и открытие новых путей для транспортных перевозок между Европой и Азией, кажутся оправданными.¹⁵

¹⁴ <http://www.joc.com/sites/default/files/u48783/pdf/Top50-container-2012.pdf>. (Просмотрено 28/08/2013).

¹⁵ Transport Links between Europe and Asia. European Conference of Ministers of Transport (2006).

Таблица 3.1 – Топ-20 портов, упорядоченных по увеличению роста в процентах (1000 в двадцатифутовом эквиваленте, TEU)

Место	Порт	Страна	2002 год	2011 год	Рост за 10 лет в % (2002/2011)
1	Нинбо	Китай	1,860	15,220	818%
2	Гуанчжоу	Китай	2,180	14,250	654%
3	Тяньцзинь	Китай	2,410	11,500	477%
4	Далянь	Китай	1,352	6,351	470%
5	Кингдао	Китай	3,410	13,020	382%
6	Кснамен	Китай	1,750	6,461	369%
7	Шанхай	Китай	8,610	31,700	368%
8	Дубай	ОАЭ	4,194	13,000	310%
9	Шеньчжэнь	China	7,614	22,570	296%
10	Танджунг Пелепас	Малайзия	2,660	7,500	282%
11	Порт Кланг	Малайзия	4,533	9,603	212%
12	Роттердам	Нидерланды	6,506	11,876	183%
13	Антверпен	Бельгия	4,777	8,664	181%
14	Сингапур	Сингапур	16,800	29,937	178%
15	Пусан	Корея	9,453	16,140	171%
16	Гамбург	Германия	5,374	9,040	168%
17	Лонг-Бич	США	4,526	6,100	135%
18	Лос-Анджелес	США	6,106	7,940	130%
19	Гонконг	Китай (Гонконг)	19,144	24,400	127%
20	Каошунг	Тайвань, Провинция Китайской Республики	8,493	9,636	113%
ИТОГО:			121,752	274,908	226%
Доля в процентах:			40%	51,6%	
Всего в мире:			276,553	532,736	193%

1) Источник: "Containerisation International Yearbook 2012", "2012-Container Management"

2) Выделенные порты достигли более 200%-ого роста за 10 лет

3) Мировые показатели за 2011 год предоставлены ЮНКТАД "Review of Maritime Transport 2012"

Источник:

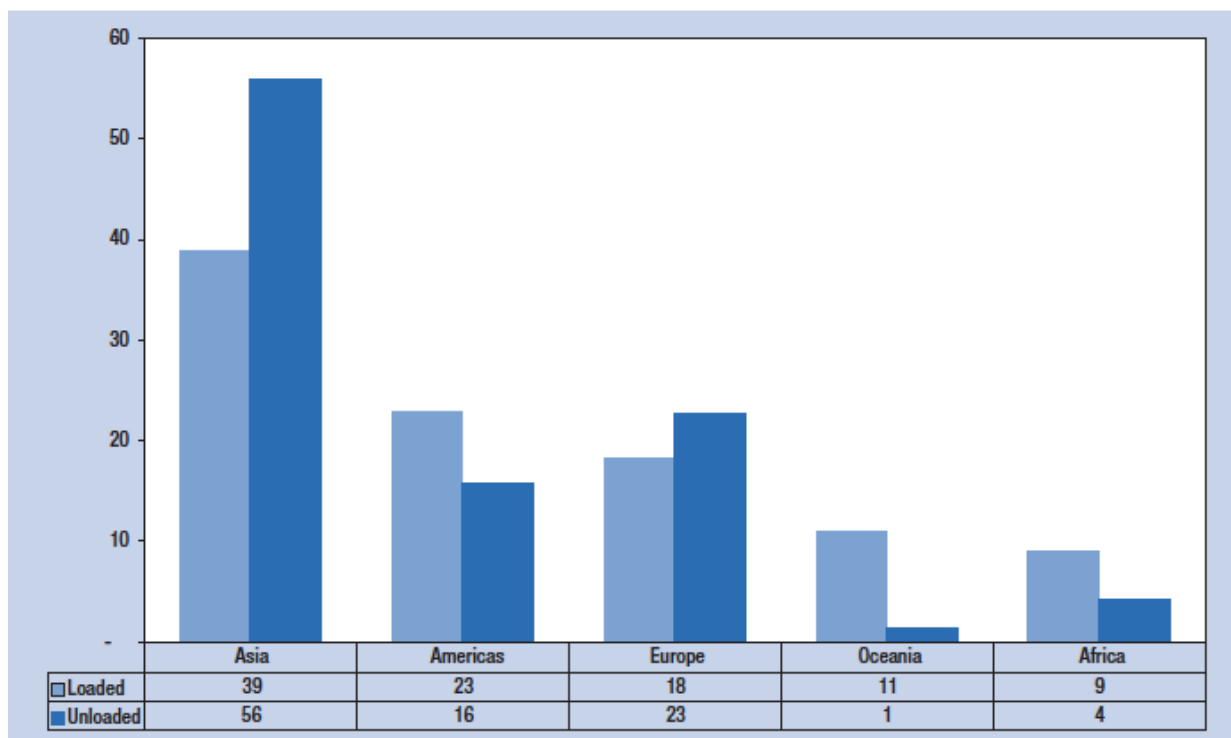
<http://www.iaphworldports.org/LinkClick.aspx?fileticket=ZsGh4Ku0SSE%3D&tabid=4879>

(Просмотрено 29/08/2013).

Европейские традиционные порты, такие как Роттердам, Гамбург, Антверпен, Бремен, Валенсия, являются ключевым звеном для эффективной перевозки громоздких грузов между Европой и другими континентами. Более двух третей от всего объема европейского внешнего торгового оборота проходит через данные порты (Таблица 3.1). Европейскую портовую систему нельзя рассматривать как однородный комплекс портов. Существуют крупные порты, а также различного рода средние и малые порты, каждый с

особыми характеристиками и спецификами рынка.¹⁶ Ежегодный рост мировой торговли требует развития инфраструктуры морских портов или строительство альтернативных транспортных маршрутов. Железнодорожные маршруты в настоящее время не пользуются широкой популярностью и страдают от нехватки инвестиций, разных национальных стандартов и правовых систем.

Рисунок 3.2 – Мировые морские перевозки по регионам, 2011 год (в процентном соотношении и в тоннах)



Источник: Информация собрана секретариатом ЮНКТАД согласно сведениям, предоставленным странами и их правительствами, портами и прочими специализированными сайтами.

Доступно по: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf. (Просмотрено 29/08/2013).

При общей пропускной способности в 95,2 миллиона TEU в 2012 году, европейская портовая система получила статус самой загруженной в мире. Рост был особенно заметен в период с 2005 по 2007 год, со средним годовым приростом в 10,5%. Однако экономический кризис, начавшийся в 2008 году, остановил стремительный рост. Общий объем перевезенных контейнеров через европейские порты увеличился с 90,7 миллионов

¹⁶ Notteboom, T. (2013). *Recent traffic dynamics in the European container port system*. Port Technology international, Issue 58, 2013. Доступно по: http://www.porteconomics.eu/component/docman/doc_download/544-pti-2013-issue-58-european-container-port-system-notteboom.html. (Просмотрено 28/08/2013).

TEU в 2008 году до 95,2 миллионов TEU в 2012 году, таким образом, средний годовой прирост составил 1,26%. Около 68% от общего количества контейнеров прошли через 15 крупнейших европейских портов (Таблица 3.2). Почти одна треть всех контейнеров проходит через 3 ведущих порта: Роттердам, Гамбург и Антверпен.

Таблица 3.2 – Топ-15 крупнейших контейнерных портов в Европейском Союзе (1000 в двадцатифутовом эквиваленте, TEU)

2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	R
6275 Rotterdam	9287 Rotterdam	10784 Rotterdam	9743 Rotterdam	11147 Rotterdam	11877 Rotterdam	11900	1
4248 Hamburg	8088 Hamburg	9737 Antwerp	7310 Antwerp	8468 Hamburg	9014 Hamburg	8864	2
4082 Antwerp	6488 Antwerp	8664 Hamburg	7008 Hamburg	7896 Antwerp	8664 Antwerp	8635	3
2793 Bremen	3736 Bremen	5448 Bremen	4565 Bremen	4888 Bremen	5915 Bremen	6115	4
2752 Gioia Tauro	3161 Valencia	3597 Valencia	3654 Valencia	4207 Valencia	4327 Valencia	4470	5
2653 Algeciras	2937 Gioia Tauro	3468 Algeciras	3043 Felixstowe	3415 Algeciras	3603 Algeciras	4071	6
2009 Felixstowe	2700 Algeciras	3324 Felixstowe (*)	3021 Gioia Tauro	2851 Felixstowe	3249 Felixstowe (*)	3200	7
1501 Le Havre	2287 Felixstowe (*)	3200 Gioia Tauro	2857 Algeciras	2807 Marsaxlokk	2360 Piraeus	2734	8
1465 Valencia	2100 Barcelona	2569 Marsaxlokk	2330 Zeebrugge	2499 Gioia Tauro	2338 Gioia Tauro	2721	9
1388 Barcelona	2096 Le Havre	2502 Zeebrugge	2328 Marsaxlokk	2370 Le Havre	2215 Marsaxlokk	2540	10
1310 Genoa	1625 Marsaxlokk	2337 Le Havre	2234 Le Havre	2358 Zeebrugge	2207 Le Havre	2304	11
1161 Piraeus	1450 Zeebrugge	2210 Barcelona	1801 Barcelona	1931 Barcelona	2014 Genoa	2065	12
1064 Marsaxlokk	1408 Genoa	1767 Southampton (*)	1600 Genoa	1759 Genoa	1847 Zeebrugge	1953	13
1033 Southampton	1395 Southampton (*)	1710 Genoa	1534 Southampton	1566 Piraeus	1680 Barcelona	1750	14
965 Zeebrugge	1309 Constanza	1380 La spezia	1046 La spezia	1285 Southampton	1588 Southampton (*)	1600	15
34698 TOP 15	50067 TOP 15	62697 TOP 15	54072 TOP 15	59447 TOP 15	62898 TOP 15	64922	
51000 TOTAL Europe	73729 TOTAL Europe	90710 TOTAL Europe	78011 TOTAL Europe	86485 TOTAL Europe	92677 TOTAL Europe (est.)	95220	
12.3% Share R'dam	12.6% Share R'dam	11.9% Share R'dam	12.5% Share R'dam	12.9% Share R'dam	12.8% Share R'dam	12.5%	
28.6% Share top 3	32.4% Share top 3	32.2% Share top 3	30.8% Share top 3	31.8% Share top 3	31.9% Share top 3	30.9%	
57.2% Share top 10	58.2% Share top 10	58.8% Share top 10	58.8% Share top 10	58.4% Share top 10	57.8% Share top 10	58.0%	
68.0% Share top 15	67.9% Share top 15	69.1% Share top 15	69.3% Share top 15	68.7% Share top 15	67.9% Share top 15	68.2%	

Источник: Основано на статистических данных, предоставленных администрациями портов. Доступно по: http://www.porteconomics.eu/component/docman/doc_download/544-pti-2013-issue-58-european-container-port-system-notteboom.html. (Просмотрено 29/08/2013).

Интенсивность трафика в северных европейских портах является результатом многовековой исторической торговли между Европой и Азией. Северное море является наиболее используемым каналом обмена товаров, что привело к росту производства, высокой концентрации населения и ВВП в Европе вокруг Бенилюкса, Франции, Германии и Великобритании. В отличие от северных, порты Восточной Европы и Средиземноморья меньше размером и сконцентрированы на торговле в меньшем географическом пространстве.

Географическое и геоэкономическое положение стран Евразии дает им стратегическую роль в создании транзитных маршрутов для грузоперевозок. По оценкам аналитиков, общий транзитный потенциал региона составляет около 220 миллионов тонн и ожидается, что он увеличится до 400 миллионов к 2020 году.

Существует три основных транспортных коридора Восток-Запад, которые соединяют Азию с Европой через Центральную Азию: центральный коридор (ТРАСЕКА), проходящий через Южный Кавказ; северный коридор (Транс-Евразийский

экспресс, Транссибирская магистраль и железная дорога Транс-Казахстан), проходящий через Россию и Центральную Азию; и южный коридор, который проходит через Иран. Проекты по строительству или модернизации транспортной инфраструктуры требуют крупных капиталовложений. Торговые барьеры, возникающие на пересечении границ, создают взаимную зависимость стран друг от друга в области международной торговли и транспортировки товаров. Таким образом, страны региона должны выявить приоритеты для согласованных действий с целью максимизации транзитного потенциала и поддержки интеграции. Транспортный потенциал транс-азиатской железнодорожной системы пока не используется в полную мощность (Таблица 3.3).

Таблица 3.3 – Транзитный потенциал государств-членов ЕврАзЭС (в миллионах тонн)

	2006	Использовано в 2006	2020
Беларусь	100	50 (50%)	150
Казахстан	36	10 (28%)	100
Кыргызстан	3.8	1.9 (50%)	6.5
Россия	80	54 (68%)	150
Таджикистан	0.2	0.18 (90%)	0.5
потенциал стран ЕврАзЭС	220	115.8 (51%)	470

Источник: Интеграционный комитет ЕврАзЭС.

Vinokurov, E., Jadrallyev, M. and Shcherbanin, Y. (2009). *The EurAsEC Transport Corridors. Sector Report*. Almaty: Eurasian Development Bank.

Согласно оценке интеграционного комитета ЕврАзЭС, страны-участницы сообщества не используют в полной мере свой транзитный потенциал. Как ожидается уже с 2006 года, спрос на транзит через страны Евразии удвоится к 2020 году. В данной ситуации наиболее актуальным вопросом является, сможет ли ЕврАзЭС использовать такую возможность должным образом. По этой причине, правительства стран приняли целый ряд национальных программ по развитию транспортной инфраструктуры, направленных на решение наиболее насущных проблем транспортного сектора. Основные направления по развитию включают в себя строительство новых и ремонт существующих национальных автомобильных и железных дорог, улучшение технических возможностей и открытие интермодальных логистических центров.

Любая страна, стремящаяся реализовать в полной мере свой транзитный потенциал, должна иметь понятную и развитую инвестиционную политику, которая отвечает всем требованиям, необходимым для обеспечения эффективного функционирования всех транспортных коридоров (Таблица 3.4).

«Национальная железнодорожная компания «Казахстан Темир Жолы» («НК «КТЖ») подтвердила проект строительства дополнительных железнодорожных путей, чтобы справиться с возросшим трафиком. Казахстан прогнозирует, что железнодорожные грузовые перевозки должны вырасти к 2020 году с 2,5 до 7,5 миллионов 40-футовых контейнеров, транспортируемых их Китая в Европу. Строительство железнодорожной линии «Жетыген-Коргас» является одним из крупнейших проектов транспортной отрасли Республики Казахстан. Магистраль имеет важное стратегическое значение, поскольку с ее вводом открывается второй железнодорожный переход между Казахстаном и Китаем. Строительство новой железной дороги «Жетыген-Коргас» стало важным шагом в формировании кратчайшего железнодорожного направления от границы Китая до южных регионов Казахстана, стран Центральной Азии и порта Актау. Реализация проекта обеспечит решение следующих важнейших стратегических задач:

- Расширение возможностей реализации экспортного потенциала страны;
- Создание второго транзитного сухопутного сообщения в направлении Европа-Азия по территории Республики Казахстан;
- Значительное сокращение расстояния перевозок экспортно-импортных грузов.

Таблица 3.4 – Участие государств-членов ЕврАзЭС в проектах транспортной инфраструктуры до 2020 года

Страны ЕврАзЭС	Количество инвестиционных проектов	Примерная стоимость проектов (в миллиардах \$)
Беларусь	4	1,5
Казахстан	5	8,7
Кыргызстан	2	0,42
Россия	56	40,52
Таджикистан	2	0,62
ВСЕГО:	69	51,76

Источник: Интеграционный комитет ЕврАзЭС.

Vinokurov, E., Jadrallyev, M. and Shcherbanin, Y. (2009). *The EurAsEC Transport Corridors. Sector Report*. Almaty: Eurasian Development Bank.

4. ВЫВОДЫ

Несмотря на доминирование морских путей, железнодорожные пути могут служить достойной и эффективной альтернативой. Однако возможности, качество и своевременность железнодорожных перевозок лимитированы существующей инфраструктурой. Сложные процедуры пересечения границ, различные правовые системы, все это остается слабым местом в конкурентоспособности железнодорожных перевозок между Европой и Азией. Физические и нефизические барьеры не позволяют предоставлять качественные железнодорожные услуги в России, в других странах СНГ и некоторых балтийских странах. Инфраструктурные ограничения (разная ширина колеи), а также нефизические барьеры провоцируют потерю времени и увеличивают расходы. Именно по этой причине существует необходимость сотрудничества на правительственном уровне с целью гармонизации стандартов и законодательств. Физические и нефизические барьеры снижают эффективность евро-азиатских автотранспортных сообщений. Существуют некоторые технические и эксплуатационные приемы для повышения эффективности автомобильного транспорта, но многие из них не используются универсально:

- Долгие таможенные процедуры в пунктах пересечения границ;
- Выборочная проверка транспорта, при которой необходимо открывать запечатанные контейнеры;
- Разные транзитные тарифы в странах СНГ;
- Разные визовые требования к водителям.

Для создания эффективных наземных путей сообщения между Европой и Азией, необходимо решить ряд вопросов. Они могут быть преодолены только путем принятия соответствующих политических решений касательно развития транспортной инфраструктуры, необходимо также устранить физические и нефизические барьеры, поддерживая стабильное межправительственное сотрудничество. Среди многих нерешенных вопросов, которые требуют более тесного межгосударственного сотрудничества в области автомобильных и железнодорожных транспортных перевозок между Европой и Азией, должное внимание стоит уделить:

- Устаревшему подвижному составу, нехватке вагонов, контейнеров и локомотивов;
- Несоответствие существующих технологий международным стандартам качества;
- Неэффективности рабочего процесса в пунктах пересечения границ;

- Недостаточному развитию логистических и коммуникационных центров, а также дорожных служб;

- Недостаточной пропускной способности грузовых машин и

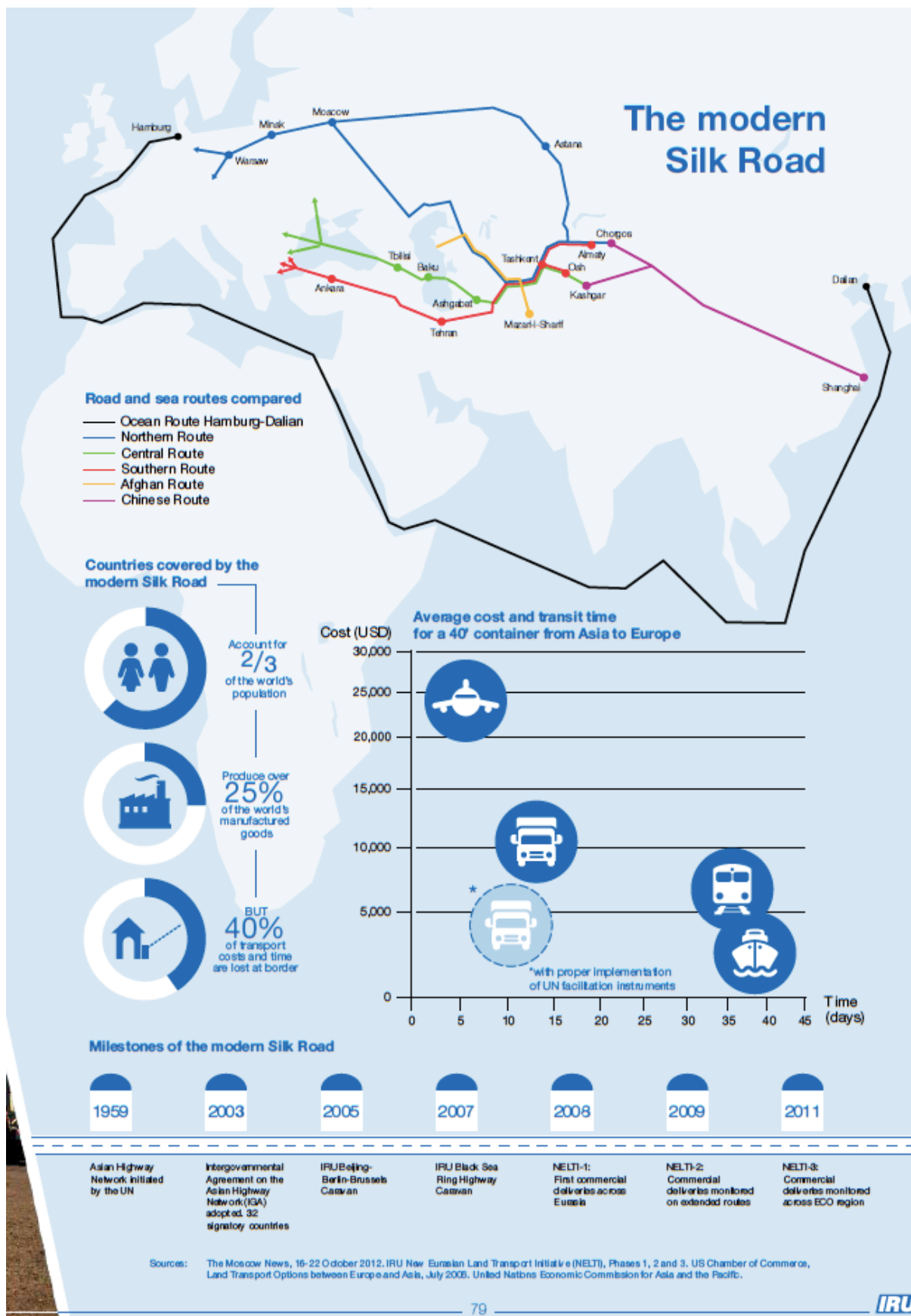
- Различной ширине колеи.

Существует множество физических препятствий при железнодорожных перевозках на длительные расстояния из Азии в Европу. Тем не менее, железнодорожный транспорт является достойной альтернативой морским перевозкам, как это уже было отмечено на втором этапе ЕАТС II (2012 год).¹⁷ Экономический анализ показал, что в ряде случаев, сухопутные транспортные сообщения могут служить эффективной альтернативой морскому транспорту, существенно улучшив доступность в разные точки страны и разгрузив при этом постоянно увеличивающийся морской трафик.

Железнодорожный транспорт по евро-азиатским маршрутам имеет серьезный потенциал, чтобы стать более конкурентоспособным с точки зрения времени в пути и тарифов. Для удовлетворения спроса, транспортные операторы должны ускорить сроки поставки и качество обслуживания, в то время как правительства стран и инвесторы должны модернизировать инфраструктуру и гармонизировать национальные законодательства. В будущем появится серьезная конкуренция между различными видами транспорта для грузоперевозок. Решения выбрать именно железнодорожные грузовые перевозки между Европой и Азией будет зависеть от времени в пути, стоимости, правового контекста, типа погрузки и экологических соображений.

¹⁷ Euro-Asian Transport Linkages, Phase II, Expert Group Report (2012). Доступно по: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf. (Просмотрено 28/08/2013), *op. cit.*

Приложение 1 – Современный шелковый путь



Источник: International Road Transport Union Report, 2012. Доступно по: <http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/E-0308%20AR-2013%20en.pdf>. (Просмотрено 29/08/2013).