

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА КНР

DOI: 10.48647/ICCA.2024.65.50.021

С.Л. Сазонов, Фу Яньцзе

КРИЗИС НА КРАСНОМ МОРЕ: ВЛИЯНИЕ НА КИТАЙ, МИРОВУЮ ТОРГОВЛЮ И СУДОХОДСТВО

Аннотация. В конце 2023 г. и начале 2024 г. возрастающая напряженность в Красном море, вызванная непрекращающимися атаками военизированными подразделениями хуситов на грузовые суда ведущих международных морских перевозчиков, стала оказывать заметное влияние на экономику Китая. Будучи мировой «фабрикой товаров» и ведущим глобальным экспортером, Китай в значительной степени зависит от успешной деятельности своего контейнерного флота, который обеспечивает перевозку около 95 % объема внешне-торгового оборота страны.

Вследствие непрекращающихся атак хуситов самый короткий и быстрый морской маршрут между Европой и Азией через Красное море и Суэцкий канал оказался фактически заблокированным. Китай, как и другие ведущие мировые грузоотправители, теперь вынужден направлять свои контейнеровозы и сухогрузы по длинному маршруту вдоль африканского континента через мыс Доброй Надежды. Это приводит к дополнительным расходам, увеличению протяженности морской транспортировки до 10 тыс. км и задержкам в доставке до десяти дней. С начала 2024 г. альтернативой морским перевозкам по маршруту Китай—Европа стал евразийский железнодорожный транзит, который по стоимости лишь немного превосходит морские перевозки, тем более что эта разница сокращается после вынужденного выбора более протяженного африканского маршрута. Таяние

льда в арктических морях постепенно формирует другую относительно новую альтернативу глобальным судоходным транзитным каналам в лице российского Северного морского пути. При активизации российско-китайского сотрудничества по освоению «Ледового Шелкового пути», возможно ускорение развития российской арктической инфраструктуры, что будет способствовать не только общему росту экономики российского приарктического региона, но и приведет к глобальным изменениям структуры мировой торговли и судоходства.

Ключевые слова: Китай, Красное море, хуситы, судоходство, внешняя торговля, альтернативные маршруты, евразийский транзит, Северный морской путь.

Авторы: *Сазонов Сергей Леонидович*, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир» Института Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский просп., 32). ORCID: 0000-0002-8889-7072.
E-mail: sazonovch50@mail.ru

Фу Яньцзе (КНР), аспирант, Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский просп., 32).

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

S.L. Sazonov

The crisis in the Red Sea: the impact on China, world trade, shipping and navigation

Abstract. In late 2023 and early 2024, rising tensions in the Red Sea, caused by ongoing attacks by Houthi militias on shipping cargo ships belonging to leading international carriers, began to have a noticeable impact on the Chinese economy. As the world's "commodity factory" and a leading global exporter, China relies heavily on the success of its container fleet, which carries about 95 % of the country's trade volume.

Due to the incessant attacks by the Houthis, the shortest and fastest sea route between Europe and Asia through the Red Sea and the Suez Canal was effectively blocked. China, like other leading global shippers, is now forced to route its container ships and bulk carriers along the route down by the African continent through the Cape of Good Hope. This leads to additional costs, an increase in the length of sea transportation to 10 thousand km and delays in delivery of up to ten days. Since the beginning of 2024, an alternative to sea transportation on the China-Europe route has become the Eurasian rail transit, which is only slightly more expensive than sea transportation, especially since this difference is reduced due to the forced choice of the longer African route. Melting ice in the Arctic seas is gradually forming another relatively new alternative to global shipping transit channels. The alternative is the Russian Northern Sea Route. With

the intensification of Russian-Chinese cooperation on the development of the “Ice Silk Road”, it would be possible to accelerate the development of the Russian Arctic infrastructure, which will contribute not only to the overall economic growth of the Russian Arctic region, but will also lead to global changes in the structure of the world trade and shipping.

Keywords: China, Red Sea, Houthis, shipping and navigation, foreign trade, alternative routes, Eurasian transit, Northern Sea Route.

Authors: Sergey L. SAZONOV, Ph.D (Economics), Leading Research Fellow, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-8889-7072.

E-mail: sazonovch50@mail.ru;

FU Yanjie (PRC), postgraduate student, Institute of China and Contemporary Asia (address: 32, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117997, Russian Federation).

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

18 декабря 2023 г. ополченцы-хуситы¹ атаковали два корабля в Красном море с помощью дронов, там же 24 декабря 2023 г. нефтяные танкеры *Blaamanen* под норвежским флагом и *Saibaba* под индийским флагом подверглись атаке беспилотниками. Кроме того, хуситы захватили грузовое судно *Galaxy Leader*, на борту которого находились более 20 членов экипажа. Всего, согласно неполным международным статистическим данным, с ноября 2023 г. по февраль 2024 г. в Красном море было атаковано не менее 30 судов общей вместимостью 1,9 млн т².

Это вызвало серьезную обеспокоенность в отношении безопасности транзита нефти, зерна и других товаров по этому важному глобальному торговому маршруту, а также привело к росту стоимости страхования и доставки товаров через Красное море³. Нападения хуситов на контейнеровозы *Maersk Gibraltar* и *MSC Palatium III* в Красном море и Баб-эль-Мандабском проливе 14 и 15 декабря 2023 г. повлияли на глобальное судоходство через Суэцкий канал⁴,

¹ Движение «Ансар Алла», чье кредо и девиз — «Аллах велик, смерть Америке, смерть Израилу, проклятие иудеям, победа за исламом».

² Safety advantage of China-Europe freight trains. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202402/05/WS65c02e65a3104efcbdae9a59.html> (accessed: 08.02.2024).

³ Hu Weijia. Importance of diversified Eurasian trade routes puts spotlight on BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304101.shtml> (accessed: 20.12.2023).

⁴ Суэцкий канал, соединяющий Красное и Средиземное моря, является ключевым водным путем в мировой торговле, который коммерческие суда используют для прохо-

поскольку это самый короткий и быстрый морской путь между Европой и Азией¹.

Хуситская группировка пообещала не допускать прохода через Красное море всех торговых судов, направляющихся в Израиль, до тех пор, пока не закончится военный конфликт в секторе Газа². Все это вызвало сильное беспокойство многих транснациональных компаний, в том числе китайских, вступивших в самый загруженный экспортный сезон³.

Последствия кризиса на Красном море, даже краткосрочные, уже значительны, особенно учитывая, что ведущие мировые морские компании-перевозчики, включая французскую транспортную группу *CMA CGM*, швейцарскую *Mediterranean Shipping Company (MSC)*, датскую *Moller-Maersk Group*, тайваньскую *Evergreen Marine* и немецкую *Hapag-Lloyd AG*, а также китайские судоходные гиганты — *COSCO* и *Orient Overseas Container Line*, практически приостановили транзитные перевозки в регионе⁴.

ждения между азиатскими и европейскими портами. Значение канала подчеркивается данными *Clarksons*, исследовательской и консалтинговой компанией по морским перевозкам. По данным компании за 2022 г., по каналу было перевезено 45 % мировых мощностей контейнерных перевозок, пропущено 60 % судов, перевозящих автомобили, и 11 % нефтяных танкеров (Zhao Wei. Red Sea tensions during Israeli-Palestinian conflict and the solution. URL: https://www.bjreview.com/World/202401/t20240122_800354865.html (accessed: 23.01.2024).

¹ Йеменские хуситы поставили под угрозу около 15 % объема мировой торговли. По данным Управления энергетической информации США, в 2023 г. через пролив Баб-эль-Мандеб проходило 12 % общего объема мировой морской торговли нефтью, а также около 10 % СПГ (8,8 млн баррелей и 4,2 млрд куб. м в день соответственно), перевозилось около 40 % товаров в торговле между Азией и Европой. Ежегодно через Баб-эль-Мандебский пролив проходило около 17 тыс. судов, часть из которых направляется в Средиземное море через Суэцкий канал (Red Sea crisis tests resilience of vehicle supplies. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304281.shtml> (accessed: 28.12.2023).

² Yin Yeping. Red Sea attacks intensify, major global shippers avoid Suez Canal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303862.shtml?id=11> (accessed: 18.12.2023).

³ Yang Sheng. If US can clear way for 'cease-fire in Gaza', Red Sea problem would be solved. If US can clear way for humanitarian aid to Gaza, 'joint patrol would not be necessary'. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303922.shtml?id=11> (accessed: 19.12.2023).

⁴ В конце 2023 г. международное морское судоходство Китая пострадало из-за сбоев в работе основных каналов — Панамского и Суэцкого, которые вызвали рост затрат на транзит. Проблемы с транзитом через Суэцкий канал были вызваны заявлением йеменского движения хуситов о том, что оно будет атаковать все корабли, направляющиеся в Израиль, независимо от национальности, и предостережением всех международных судоходных компаний от сотрудничества с израильскими портами. Кроме того, поскольку расстояние по прямой от Суэцкого канала до сектора Газа составляет менее 200 км и вследствие продолжающегося израильско-палестинского конфликта, многие китайские грузовые суда решили обойти Суэцкий канал, который является важным морским маршрутом, соединяющим Китай с рынком стран ЕС. Панамский канал, еще

При этом стоит иметь в виду, что эти семь гигантов владеют примерно 80 % объема мирового рынка морских перевозок. Некоторые другие судоходные компании объявили о приостановке обслуживания таких портов, как Хайфа, Ашдод и Джидда (*Haifa, Ashdod, Jeddah*). О решении приостановить перевозки нефтепродуктов танкерами по Красному морю объявили и две крупнейшие нефтяные компании — английская *British Petroleum* и норвежская *Equinor*.

Китайские эксперты полагают, что ситуация на Красном море окажет гораздо большее влияние на мировое судоходство, чем авария на Суэцком канале в марте 2021 г., когда севший на мель контейнеровоз *Ever Given* заблокировал канал¹.

Из-за возникших проблем с безопасностью мировые грузоотправители перенаправили из Красного моря грузы на сумму около 120 млрд долл. 20 декабря 2023 г. более 120 контейнеровозов огибали африканский континент около мыса Доброй Надежды по более протяженному маршруту вместо того, чтобы пересекать Красное море и Суэцкий канал. Это привело к дополнительным расходам, увеличению протяженности морской транспортировки с 7 тыс. до 10 тыс. км и задержкам на срок от семи до десяти дней².

В третьей декаде декабря 2023 г. выросли тарифы на морские перевозки³. Так, ставка фрахта 40-футового контейнера при перевозках

один торговый маршрут, по которому многие товары из Китая попадают на рынок США, пострадал от самой сильной за всю историю засухи. По сообщению агентства *Bloomberg*, из-за засухи уровень воды в Панамском канале упал на 1,8 м ниже нормы, и администрация канала была вынуждена ограничить количество проходящих судов. Так, в начале 2024 г. ежедневно по каналу могло проходить лишь 24 судна, тогда как до засухи проходило около 38 судов. Китай является вторым по величине пользователем Панамского канала — в 2022 г. на его долю приходилось 21,4 % общего объема грузовых перевозок по каналу, а в конце 2023 г. десятки китайских контейнеровозов, перевозивших подарки и праздничные товары к Рождеству, при проходе через канал испытывали задержку до четырех недель. Китайские судоходные компании сталкивались с задержками доставки и дополнительными расходами, возникшими в результате нарушения работы двух каналов. Например, грузы, направляющиеся на восточное побережье США через Панамский канал, в конце 2023 г. разгружались в портах Лос-Анджелеса, Лонг-Бич и других местах западного побережья США и переправлялись на восточное побережье автомобильным или железнодорожным транспортом, что приводило к более высоким транспортным расходам (China's international marine shipping affected by disruption from major canals, cost surge among delays. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303367.shtml> (accessed: 29.12.2023).

¹ China-Europe cargo trains may offer alternative if Red Sea tensions worsen. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304007.shtml> (accessed: 30.12.2023).

² Carriers actively make preparations for surge in rail transport demand. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304089.shtml> (accessed: 27.12.2023).

³ На утренней биржевой сессии 18 декабря 2020 г. в Китае стоимость акций морских перевозчиков выросла на 4,72 %, что стало максимумом роста как на Шэньчжэнь-

на Ближний Восток и в Европу¹ увеличилась примерно на 600—800 долл. и варьировалась от 2,4 тыс. до 2,5 тыс. долл.

Если ситуация в Красном море не изменится к лучшему в ближайшее время, то стоимость фрахта в 2024 г. продолжит расти². Например, 25 декабря 2023 г. морской перевозчик компания *MSC* объявила об изменении ставок фрахта. С 1 января 2024 г. (даты отгрузки) и до дальнейшего уведомления компания *MSC* будет взимать дополнительную плату в размере 1 тыс. долл. за 20-футовый контейнер и 1,5 тыс. долл. за 40-футовый контейнер при всех перевозках из Северной Европы на Индийский субконтинент³, а французская судоходная компания *CMA CGM* с 15 января 2024 г. увеличила тариф за обслуживание 40-футового контейнера для всех видов грузовых перевозок из Азии в Средиземноморье, подняв его с 3 тыс. до 6 тыс. долл.⁴

Согласно данным Шанхайской судоходной биржи (*Shanghai Shipping Exchange*), 7 января 2024 г. ставка фрахта для стандартного контейнера при отправке из порта Шанхай в основные европейские порты составляла 2871 долл., что на 210,38 % превысило ставку аналогичного фрахта 8 декабря 2023 г.⁵

Также оправдались опасения по поводу дефицита товаров: согласно анализу, опубликованному на отраслевом портале *Baltic*

ской, так и на Шанхайской фондовых биржах, а акции компаний *Ningbo Ocean Shipping Co. u China Master Logistics Co* достигли верхнего предела и закрылись на уровне дневного лимита в 10 % (Yin Yeping. Red Sea attacks intensify, major global shippers avoid Suez Canal. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303862.shtml?id=11> (accessed: 21.12.2023).

¹ По данным Шанхайской биржи контейнерного судоходства (*China Containerized Freight Index/CCFI*), в декабре 2023 г. индекс цен на экспортные контейнерные перевозки Китая вырос на 2,3 % в месячном исчислении и составил 874,88. Показания по европейскому сервису возглавили рост с месячным увеличением на 6,8 %, за ним следовал сервис Австралии/Новой Зеландии, который вырос на 5,6 % по сравнению с предыдущим месяцем. CCFI отслеживает спотовые и договорные ставки фрахта из китайских контейнерных портов на 12 маршрутах доставки по всему миру на основе данных 22 международных перевозчиков, а индекс был установлен 1 января 1998 г. на уровне 1000 (China's export container shipping price index up in December 2023. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/14/content_116939280.htm (accessed: 25.12.2023).

² US-led coalition in the Red Sea only 'band-aid solution'; an immediate cease-fire in urgent need to avoid spillovers. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303992.shtml> (accessed: 07.01.2024).

³ Red Sea crisis tests resilience of vehicle supplies. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304281.shtml> (accessed: 09.01.2024).

⁴ Container shortage adds to export costs. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/23/content_116958675.htm (accessed: 26.01.2024).

⁵ Yin Yeping. As Red Sea tensions linger, companies rising ship rates, turning to China-Europe freight train as alternative. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304937.shtml> (accessed: 18.01.2024).

Exchange 11 января 2024 г., незадолго до китайского (лунного) Нового года, который пришелся на середину февраля 2024 г., в Азию прибило на 780 тыс. стандартных контейнеров меньше, чем ожидалось¹.

По сообщению судоходной биржи Шанхая, по состоянию на 20 января 2024 г. количество контейнеровозов в Красном море по сравнению с 15 декабря 2023 г. сократилось на 70 %, что уже нанесло сильнейший удар по рентабельности контейнерных перевозок, проходящих через Красное море². В январе 2024 г. ставки фрахта морской перевозки между Шанхаем и восточным побережьем США практически удвоились: стоимость 40-футового контейнера, отправленного из Шанхая на западное побережье США, в конце декабря 2023 г. составляла 2 тыс. долл., а 25 января 2024 г. она возросла до 3,9 тыс. долл.³

По данным Шанхайского международного института судоходства (*Shanghai International Shipping Institute*), на восточном побережье ставка подскочила с 3,6 тыс. долл. до примерно 6 тыс. долл., что привело к перегруженности контейнеров⁴. В результате в январе 2024 г. растущий объем морских грузов стал перенаправляться на грузовой вектор железнодорожного маршрута Китай—Европа⁵. В первую очередь это

¹ Red Sea crisis evokes memories of container shortages, but Chinese suppliers feel limited impact. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1305355.shtml> (accessed: 22.01.2024).

² Impact of Red Sea tension on Persian Gulf shipping gradually diminishing as booking prices decline: Shanghai Shipping Exchange. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1305748.shtml?id=1> (accessed: 21.01.2024).

³ Red Sea crisis mounts pressure on Asia trade. Intensified strikes disrupt shipments, lead to freight rate spikes, experts say. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202401/31/WS65b9822ea3104efcbdae8c26.html> (accessed: 14.01.2024).

⁴ Yin Yeping. China-US freight rates rise amid Red Sea crisis. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1305513.shtml> (accessed: 24.01.2024).

⁵ Китайские грузоперевозчики отмечают, что грузовые поезда Китай—Европа в рамках инициативы «Пояс и путь» приобретают все большее влияние в межконтинентальной торговле на фоне напряженности в районе Красного моря, поскольку в поездах существует высокий спрос на грузовые места. 30 января 2024 г. президент компании *Shanghai EPU Supply Chain Management Co.* отмечал, что объем экспорта грузовыми поездами Китай—Европа, которыми управляет его компания, в январе 2024 г. увеличился примерно на 30 % по сравнению с предыдущим месяцем, а объем импорта увеличился примерно на 45 %. Юань Сяоцзюнь, генеральный менеджер Сианьской компании по строительству и эксплуатации порта свободной торговли в пров. Шэньси (*Yuan Xiaojun, general manager of Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co*) — оператора регулярных грузовых поездов Китай—Европа, рассказал, что бронирование грузовых мест в поездах в сторону Европы в январе 2024 г. удвоился по сравнению с предыдущим месяцем. Он отметил, что «ускорение развития евразийской транспортной сети обеспечит снижение зависимости от морского транспорта и повышение стабильности и эффективности международной логистики» (Tao Mingyang, Yin Yeping. China-Europe freight trains under BRI stabilize transport amid Red Sea tensions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1306453.shtml> (accessed: 24.01.2024).

касалось товаров с высокой добавленной стоимостью и малого объема, таких как компьютеры, смартфоны, автозапчасти и высококачественные электронные компоненты¹.

Поскольку Красное море является ключевым маршрутом для торговли между Китаем, странами ЮВА и ЕС, то все стороны страдают от ухудшения ситуации с безопасностью в регионе. Например, с начала конфликта на Красном море и к апрелю 2024 г. стоимость морской транспортировки контейнеров из портов Республики Корея в европейские порты возросла на 250 %².

До начала кризиса около 60 % объема китайского экспорта в Европу осуществлялось по Красному морю, однако в первом квартале 2024 г., когда 90 % контейнеровозов из Китая были вынуждены перенаправить маршрут через мыс Доброй Надежды, время доставки грузов в страны ЕС увеличилось на 12 дней³. Такое изменение маршрута резко увеличило и стоимость перевозки. Так, в марте 2024 г. стоимость доставки контейнера из Иу (пров. Чжэцзян)⁴ в Европу выросла более чем вдвое по сравнению с декабрем 2023 г.

Кризис на Красном море влияет на мировую торговлю, при этом издержки растут, поскольку ожидается, что с немалыми сложностями столкнется и экспорт продукции автомобильной промышленности. По словам китайских аналитиков, кризис проверяет устойчивость цепочки поставок автомобилей, особенно электромобилей (ЭМ), которые являются ключевой позицией в торговле между Китаем и Европой. Китай экспортирует ЭМ в европейские страны, и электромоби-

¹ China-Europe freight services in high demand. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/17/content_116946235.htm (accessed: 20.01.2024).

² Infographic: China-Europe Railway Express, a transport stabilizer amid Red Sea Crisis. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0315/c90000-20145482.html> (accessed: 17.03.2024).

³ Xing Yi. Red Sea crisis puts rail link in spotlight. Envoy hails China-Europe train services, highlights role of Belt and Road Initiative. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202403/14/WS65f2504aa31082fc043bc914.html> (accessed: 23.03.2024).

⁴ Китайский город Иу, также известный как «мировой супермаркет», за десятилетия превратился в ключевой центр производства и оптовой торговли мелкими товарами, предлагающий почти 2,1 млн видов продукции, причем в городе работают более 6 тыс. торговых компаний из более чем 100 стран (Merchants at «world's supermarket» embrace new changes in new year. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0223/c90000-20136619.html> (accessed: 26.02.2024)). Согласно данным таможенного управления Иу, в 2023 г. общая стоимость внешней торговли города достигла 566,05 млрд юаней (около 79,65 млрд долл.), что на 18,2 % больше, чем в 2022 г., причем стоимость экспорта впервые превысила отметку в 500 млрд юаней (World's supermarket' sees bright prospects in 2024. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202403/04/WS65e52342a31082fc043ba594.html> (accessed: 06.03.2024)).

ли доставляются в основном на судах типа РО-РО¹, следующих транзитом по Красному морю.

Согласно данным Европейской ассоциации автопроизводителей (*European Automobile Manufacturers' Association*), в 2022 г. Европейский союз импортировал более 500 тыс. китайских автомобилей, из которых около 63 % были ЭМ. По словам Цуй Дуншу, генерального секретаря Китайской ассоциации легковых автомобилей (*Cui Dongshu, secretary-general of the China Passenger Car Association*), «ожидаются последствия для автомобильной промышленности Китая, в первую очередь из-за более высоких затрат на доставку»².

Поскольку израильско-палестинский конфликт распространился на акваторию Красного моря, нарушая жизненно важные морские пути и глобальные цепочки поставок, пристальное внимание теперь оказывается евразийскому континентальному железнодорожному маршруту, который доказал свою позитивную роль в качестве надежного торгового пути, способствующего устойчивости глобальных цепочек поставок. Так, железнодорожный экспресс Китай—Европа стал «спасательным кругом» для торговли между Китаем и ЕС в этот критический момент.

Растущая популярность грузовых поездов Китай—Европа обусловлена их безопасностью, надежностью и устойчивостью к сбоям, и в отличие от морских маршрутов, которые подвержены пиратским нападениям, неблагоприятным погодным условиям и последствиям геополитической напряженности, континентальный путь грузового транзита по маршруту Китай—Европа предлагает более быструю, более безопасную и стабильную альтернативу, особенно привлекательную для предприятий, которым необходимо перевозить дорогостоящие товары и грузы. Кроме того, в силу кризиса на Красном море перевозка грузовыми поездами Китай—Европа стала весьма рентабельной. Согласно отчету Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, опубликованному в феврале 2024 г., с ноября 2023 г. стоимость доставки контейнера из Шанхая в Европу морским транспортом увеличилась примерно в три раза. Но железнодорожные перевозки из китайского муниципалитета Чунцин в Евро-

¹ Суда типа “РО-РО” (ролкеры) — суда с горизонтальным способом грузообработки. Служат для перевозки грузов, находящихся в контейнерах, поддонах или так называемых трейлерах-автоприцепах, а также автомашин и колесной техники // Морской справочник. URL: <https://maritimeforum.net/data/spravochnik/suda-tipa-ro-ro.html> (дата обращения: 22.06.2024).

² China-Europe Railway Express sees rapid growth amid changing global logistics. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202403/1308637.shtml> (accessed: 25.03.2024).

пу стали примерно на 30 % дешевле морских перевозок, а за десять лет эксплуатационные расходы грузовых поездов Китай—Европа снизились более чем на 30 % по сравнению с их первоначальными эксплуатационными затратами.

Тем не менее евразийский железнодорожный маршрут, соединяющий 120 китайских городов с 219 городами в 25 европейских странах, не конкурирует с морским судоходством, а, скорее, дополняет его, и оба вида транспорта работают вместе, чтобы обеспечить бесперебойность товаропотока, способствуя глобальной экономической стабильности в текущих сложных условиях¹.

В марте 2024 г. газета *Financial Times* со ссылкой на немецкую *DHL* сообщила, что спрос на перевозку грузов по российскому железнодорожному маршруту подскочил примерно на 40 % с тех пор, как контейнеровозы начали выбирать более длинный маршрут через мыс Доброй Надежды с декабря 2023 г. При этом логистическая компания *RailGate Europe* сообщила об увеличении запросов на евразийские железнодорожные перевозки в марте 2024 г. на 20—25 %, а нидерландский железнодорожный перевозчик *Rail Bridge Cargo* отметил рост на 31 % объема грузового железнодорожного транзита через Россию по сравнению с мартом 2023 г.

По словам руководства компании *DHL*, лидера международной экспресс-доставки грузов, «количество заказов увеличилось с начала ситуации на Красном море примерно на 40 %, причем подавляющее количество грузов проходит через Россию»². Так, за первые два месяца 2024 г. количество грузовых поездов Китай—Европа, курсирующих из пров. Гуандун, достигло нового максимума — 166, что на 5 % выше показателя за аналогичный период 2023 г., причем из общего количества поездов число составов, перевозивших экспортные товары, увеличилось на 12,5 %, что также составило новый максимум за указанный период.

Грузовым поездам Китай—Европа из пров. Гуандун в Европу обычно требуется от 12 до 18 дней, чтобы достичь места назначения, в то время как судам, затронутым турбулентностью на Красном море и следующим через мыс Доброй Надежды, требуется более месяца. Таможенное управление пров. Гуандун укрепляет координацию с крупными КПП, такими как китайско-казахстанские Алашанькоу—Дос-

¹ Xinhua Commentary: China-Europe rail route stabilizes global supply chains amid turmoil. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0310/c90000-20143215.html> (accessed: 25.03.2024).

² Powell Jonathan. Demand for rail transport surges amid Red Sea crisis. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202403/11/WS65ee5d10a31082fc043bbcd8.html> (accessed: 25.03.2024).

тык и Хоргос—Алтынколь и китайско-российским КПП Маньчжоули—Забайкальск¹.

По сравнению с 2015 г., когда между Китаем и странами Европы проследовало 815 железнодорожных составов, в 2023 г. количество грузовых поездов, прошедших по маршруту Китай—Европа, возросло до 17 тыс. ед. Они перевезли 19 тыс. контейнеров с грузами общей стоимостью 75 млрд долл.²

По данным компании *China State Railway Group*, с 2011 по 2024 г. более 85 тыс. рейсов Китай—Европа доставили более 5,5 млн контейнеров на сумму 260 млрд долл. в 219 городов 25 стран Европы³. Тем не менее, по признанию главы Китайской федерации логистики и закупок Кан Шучуня (*Kang Shuchun, a director of the China Federation of Logistics and Purchasing*), «использование грузовых поездов Китай—Европа является вариантом, но они ходят реже, и при этом себестоимость транспортировки грузов железнодорожным транспортом подразумевает более высокие затраты по сравнению с судами. Фундаментального решения кризиса на Красном море на данный момент не существует, поскольку на долю евразийских железнодорожных перевозок приходится менее 7 % объема морских перевозок⁴ и очень сложно увеличить эту цифру хотя бы на один процентный пункт»⁵.

В условиях текущего кризиса морской транспортировки актуализируется вопрос о коммерческой ценности также и арктического морского маршрута. По признанию китайских специалистов, «Ледовый Шелковый путь» (совпадающей с российским Северным морским путем) протяженностью около 5,6 тыс. км способен сократить почти вдвое время транспортировки грузов между Европой и Восточной Азией (на 8—25 дней) по сравнению с южным морским путем

¹ China-Europe freight trains hit record high in Guangdong. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0320/c90000-20147011.html> (accessed: 25.03.2024).

² Infographic: China-Europe Railway Express, a transport stabilizer amid Red Sea Crisis. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0315/c90000-20145482.html> (accessed: 25.03.2024).

³ China-Europe Railway Express sees rapid growth amid changing global logistics. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202403/1308637.shtml> (accessed: 25.03.2024).

⁴ С 2011 г. по 2023 г. объем внешнеторговых грузов, перевезённых по железнодорожному транзитному маршруту Китай—Европа, в общем объеме внешнеторговых грузов, перевезённых сухоходными компаниями по этому маршруту, вырос с 0,3 до 6 % (Infographic: China-Europe Railway Express, a transport stabilizer amid Red Sea Crisis. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0315/c90000-20145482.html> (accessed: 17.03.2024).

⁵ Yin Yeping. As Red Sea tensions linger, companies rising ship rates, turning to China-Europe freight train as alternative. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304937.shtml> (accessed: 25.03.2024).

через Красное море и Суэцкий канал, а расход топлива сократить на 20—25 %¹.

«Ледовый Шелковый путь» — это та сфера, где Китай и Россия имеют огромный потенциал сотрудничества, которое и необходимо развивать. Причем за проход по российскому Северному морскому пути сборы не взимаются и там отсутствуют ограничения по тоннажу, осадке и размерам, которые применяются при проходе судов через Панамский и Суэцкий каналы.

Следует отметить, что освоение арктического транзитного маршрута будет способствовать не только общему росту экономики российского приарктического региона, но и приведет к глобальным изменениям структуры мировой торговли и судоходства. Хотя арктический морской маршрут, евразийский железнодорожный грузовой маршрут Китай-Европа и различные схемы и мероприятия, направленные на улучшение транспортного сообщения, требуют значительных объемов инвестиций, преимущества диверсификации торговых путей недооценивать нельзя².

Библиографический список

Сазонов С.Л. КНР: инфраструктура транспорта, инновации, проект «Пояса и пути». М.: Институт Дальнего Востока РАН, 2022. 408 с.

References

Sazonov, S. (2022). KNR: infrastruktura transporta, innovatsii, proekt «poyasa i puti» [China: transport infrastructure, innovations, «Belt and Road» project]. *Moscow: Institut Dalnego Vostoka RAN [Institute of the Far Eastern Studies, RAS]: 408 p.* (In Russian).

* * *

Zhang Chun (2024). Red Sea Crisis, *Contemporary World*, 1: 13—26.

¹ China-Europe freight train guarantor of global supply chain stability. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2024-01/24/content_116961638.htm (accessed: 25.03.2024).

² Hu Weijia...