

техники и технологий. Именно поэтому Рустам Минниханов во время своих визитов в Поднебесную посещает такие производства, как Shenzhen Hynovation Technologies (занимается проектированием и производством компонентов топливных элементов, электрохимических генераторов), BYD (производство автомобилей, аккумуляторов, электроники), и принимал у себя делегации Shanghai Launch Automotive Technology (транспортная инжиниринговая организация) и промышленных гигантов.

В правительстве Татарстана соглашаются, что сегодня в отношениях с Китаем республика гораздо чаще выступает покупателем. «Сейчас большой перевес, конечно же, идет в сторону импорта, но и по экспорту мы работаем очень плотно», — говорит господин Коробченко.

В экспортном пакете, как и прежде, основное место занимают каучуки, резина, нефтепродукты, но также представлено продовольствие.

По данным Минсельхозпрода Татарстана, на долю продуктов питания пришлось \$18,3 млн экспорта в Китай за 11 месяцев текущего года. Лидируют в поставках растительные масла — подсолнечное или сафлоровое (\$12,9 млн) и рапсовое (\$2,4 млн), а также замороженные части тушек и субпродукты кур (\$2,1 млн).

Кроме того, из Татарстана в Китай продают шоколад и прочие продукты с какао (\$0,5 млн), а также джемы, желе, мармелад из фруктов, ягод и орехов (\$0,2 млн).

Примечательно, что именно по продуктам питания Татарстан имеет положительный баланс в торговле с Китаем: импорт составляет лишь треть суммы экспорта — \$4,1 млн, из которых \$3,9 млн приходится на консервированные или приготовленные томаты.

КУРСОМ ОБУЧЕНИЯ КИТАЙСКОМУ Крупные поставщики из Татарстана, в числе которых ПАО «КамАЗ», ПАО «Татнефть», АО «Татспиртпром», уже имеют необходимые компетенции для выхода на рынок Китая. У них больше возможностей для продвижения на внешнем рынке благодаря участию в международных выставках и бизнес-миссиях, в том числе в составе делегаций во главе с раисом Рустамом Миннихановым.

Мелким и средним производителям помочь начать торговлю с Китаем, как и с другими странами, призваны АО «Российский экспортный центр» и подведомственный Минэкономки Татарстана Центр поддержки экспорта РТ. Они обещают начинающим экспортерам экспертную поддержку — бесплатно либо за счет софинансирования государства организуют субсидирование участия предпринимателей в крупнейших выставках и транспортировки их продукции на экспорт.

Также эти институты развития экспорта обучают новичков внешнеэкономической деятельности через вебинары, семинары и акселерационные программы, содействуют поиску покупателей, сопровождают экспортные контракты, помогают в международной сертификации продукции и оформлении товарного знака, размещении на международных маркетплейсах и в демонстрационно-дегустационном павильоне Российского экспортного центра в Китае.

Помощь компаниям Татарстана, желающим выйти на рынок Китая, также оказывает Генеральное консульство Китая в Татарстане и представительство республики, расположенное в Пекине, которые занимаются налаживанием взаимодействия между предприятиями Татарстана и КНР.

ТРАНСКАЗАНСКИЙ ЭКСПРЕСС В настоящее время для поставки товара из Татарстана в Китай есть два оптимальных маршрута, следует из данных АНО «Центр развития контейнерной логистики ПФО». Первый — железной дорогой до Владивостока, а оттуда морем в порты Китая. Второй — через порт Новороссийск и также морем до Китая.

Последний вариант предполагает до одного месяца пути, зато позволяет сэкономить на тарифе, если сроки доставки являются второстепенным фактором. Для первого варианта, занимающего 11 дней, организованы сервисы. Такие, например, как

Kazan Shuttle, регулярно отправляющий составы по направлению Казань — Владивосток. Проект реализует транспортная компания FESCO, которой власти Татарстана придали статус стратегического партнера по развитию интермодальных перевозок. Правительство региона в прошлом году заключило с компанией соглашение о сотрудничестве, в рамках которого «власти республики создают условия для наращивания уровня контейнеризации грузоперевозок, привлечения грузополучателей и грузоотправителей из соседних регионов».

Именно контейнерами удобнее всего отправлять товары: с учетом логистической системы Китая, а также более узкой колеи железнодорожных путей в Поднебесной — 1435 мм, тогда как в России и странах СНГ ширина достигает 1520 мм. По этой причине поезда из РФ не могут следовать в Китай.

Обеспечение грузопотоков международных транспортных коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг» настолько актуально для Татарстана, что Рустам Минниханов остановился на этой теме в своем недавнем послании Госсовету республики. Раис поручил правительству региона подготовить «предложения по формированию опорной сети узловых мультимодальных центров с упором на контейнерную обработку грузов, а также единой цифровой транспортно-логистической среды».

СОБРАЛИ ВСЕ ПОЛИМЕРЫ В марте 2023 года Особая экономическая зона «Алабуга» приступила к строительству в Тукаевском районе Татарстана крупнейшего в России логистического терминала имени Дэн Сяопина. Согласно проекту, он будет иметь шесть железнодорожных путей длиной 1,1 км каждый и складские помещения общей площадью 100 тыс. кв. м. Предполагается, что терминал будет способен обрабатывать до восьми контейнерных поездов в сутки.

Грузооборот составит 100 тыс. контейнеров, или 2,4 млн тонн грузов в год.

Терминал возводят как часть промпарка «Этилен 600», и он будет предназначен главным образом для нужд «Нижнекамскнефтехима». «Исторически “Нижнекамскнефтехим” вывозил миллионы тонн полимеров в Финляндию железнодорожными вагонами, где груз перемещали в контейнеры. Сейчас Финляндия закрылась. Нужно возить в Китай. Но с Китаем у нас разная ширина колеи, поэтому наши вагоны не смогут туда проехать. И нужны контейнеры, которые на границе перегружаются. Но из-за того, что исторически не было мощности по контейнеризации, с этим есть огромные проблемы, в Закамье контейнерные перевозки особо не развивались. Мы начали прорабатывать эту идею по поручению раиса Рустама Минниханова», — рассказал генеральный директор ОЭЗ «Алабуга» Тимур Шагивалеев (цитата по РБК).

Предполагается, что логистический комплекс в перспективе станет перевалочным терминалом для грузов, доставляемых не только автомобильным и железнодорожным, но и авиационным транспортом. Услугами логокомплекса будут пользоваться и другие поставщики.

В мае ОЭЗ «Алабуга» и ПАО «ТрансКонтейнер» подписали соглашение, согласно которому оказание терминальных услуг начнется уже 1 сентября 2024 года. Ожидаемый объем погрузки составит 600 ДФЭ в месяц, выгрузки — 1,2 тыс. ДФЭ. «Будет обеспечена возможность разгружать и растаривать сборные контейнеры на экспорт и импорт коммерции», — пояснил господин Шагивалеев. «Это очень логичная экономически обоснованная закольцовка: отсюда в Китай уходят полимеры в контейнерах, а в Татарстан прибывают запчасти для различных предприятий, e-commerce», — заключил господин Шагивалеев. ■

ИЛЬДАР САЛЯХОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ КОМПАНИИ «АГРОРОСТЭКСПОРТ», ПОСТАВЛЯЮЩЕЙ В КИТАЙ ЗЕРНО ИЗ ТАТАРСТАНА:

«В стране живет 1,5 млрд человек, которые потребляют товары и услуги. Спрос на продукцию из Татарстана огромный. Для того чтобы стать экспортером в эту страну, нужно пройти аккредитацию. Продукция должна соответствовать требованиям этой страны. Например, она не должна содержать ГМО. В помещении, где хранится зерно, необходимо обеспечить определенную температуру и влажность».

ИСКАНДЕР ХАБИБУЛЛИН, ДИРЕКТОР ТАТАРСТАНСКОЙ КОМПАНИИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ НАТУРАЛЬНОЙ КОСМЕТИКИ «МАСТЕРСКАЯ ОЛЕСИ МУСТАЕВОЙ»:

«Основной сложностью работы с Китаем стал не языковой барьер, а регистрация товарного знака и сертификация продукции — она обязательна. Сложность заключается в том, что некоторые применяемые в косметике компоненты в России и Китае отличаются. Не кардинально, но есть вещества, которые используются в Китае, но являются экзотическими у нас. Но мы, по сути, работаем с базовыми ингредиентами, поэтому, думаю, все сертификационные процедуры пройдем и получим необходимую документацию».



RAIS TATARSTAN.RU

РАИС ТАТАРСТАНА РУСТАМ МИННИХАНОВ НА КИТАЙСКОЙ ВЫСТАВКЕ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ