

2021年上半年欧亚大陆的集装箱铁路运输



目录

摘要：保留并增加已达成的成就	2
概要	4
相互贸易与运输市场状况	5
经济恢复促进欧盟与中国之间的贸易	5
海运处于危机状态，空运恢复	6
2021年上半年欧亚大陆路线状况	8
主要运输指标与货物交流增长	8
货物基础多样化与功率满负荷趋势	10
扩大货运地域	12
欧亚大陆通道位置与代替路线	13
2021年下半年前景	15

摘要：保留并增加已达成的成就

2021年上半年336598个标准箱从中国到欧洲，从欧洲到中国通过欧亚大陆铁路过境路线而运输，比2020年上半年多了50%。与此同时路线地理不断扩展，其数量增加了59线。

2020年导致物流链打断，港口拥堵，海运价格急剧上升以及空运历史性下降的新冠大流行成为跨欧亚大陆铁路运输的加速增长动力。2021年不管一些悲观的意见，运输方式过度（即发货人开始用铁路运输来发货）还是继续。目前铁路运输，即1520毫米轨道的运输，保持稳定增长，与其它货物运输方式相比巩固竞争地位。

以创造记录货运价格为标志的海运市场情况以及提高欧亚大陆路线吞吐量，克服欧亚经济联盟三个国家领土内货物迅速运输的障碍的战略性工作有利于铁路运输。2021年靠近多斯泰克站“多斯泰克运输通道”有限责任公司新的货运中心**开始运行**。加里宁格勒州港口联运路线获得更大的发展。

运输安全作为发货人选择运输方式的最重要标准之一。目前数字化解决方案加上物流运输公司的努力帮助铁路建立中-欧-中路线运输的新安全和质量标准。例如，上半年新的项目**《警卫列车》**被启动；该项目目标在于通过使用智慧密封系统提高货物运输安全，就使欧亚大陆转路线对客户更有吸引力。

2021年上半年运输货物品种继续扩展。机械设备，计算机，电子机器，汽车设备等中国大陆专业制造的产品很久以来作为欧亚大陆路线的主要运输货物。目前100多种货物通过本路线而运输。货运交流结构更加多样化。

铁路得到的新竞争优势让其保持并提高获得成绩。欧亚大陆铁路路线以证明其稳定性。与此同时路线成绩的受益人不仅仅是物流运输公司，而是使用1520毫米轨道的区域。本路线发展吸引新投资并创造欧亚大陆空间的增长点。

概要

1. 欧亚大陆铁路转路线作为中 - 欧 - 中班列集装箱铁路转运输的主要运输动脉。2021年上半年欧亚大陆先占通过过境通道运输的标准箱的86,9%。
2. 上半年欧亚大陆铁路路线运输的货物量为33,66万标准箱,与去年同比增加了50%。每日火车平均班次以增加:从2020年的10,6班次到2021年的15,3班次,火车装载量提高到115标准箱。不过通行能力限制导致旅行时间一定的延长 - 到6,84日,比2020年长,跟以前指标比较近。
3. 机械设备,电子产品,汽车设备占货物量的46%。不过由于货物品种多样化这三种货物的比例利逐渐减少。
4. 通过路线发的空载集装箱比例减少到记录数字 - 6%,在欧 - 中班列内本比例下降到14%,路线运行期限内最好的指标。
5. 上半年本路线增加了59个新的路段,其中15个属于欧州-中国班列,44个属于中 - 欧班列。加里宁格勒运输枢纽联运发展引起特别的注意。
6. 欧盟经济恢复与中国经济发展促进相互贸易的增长。尽管货物交流持续的不平衡,及欧盟在欧洲-中国贸易的比较逆差,总体经济贸易情况有利于欧亚大陆铁路转运输。
7. 2021年上半年铁路运输再次确定为更加快,可靠的替代海运运输方式。2021年6月在中国南部港口失败背景下海运价格又打破了记录,达到7400美元/40英尺集装箱。
8. 空运稳定回复会面临2020年失去的运输能力的障碍。因此铁路运输可以在电子贸易领域做空运的竞争对手。

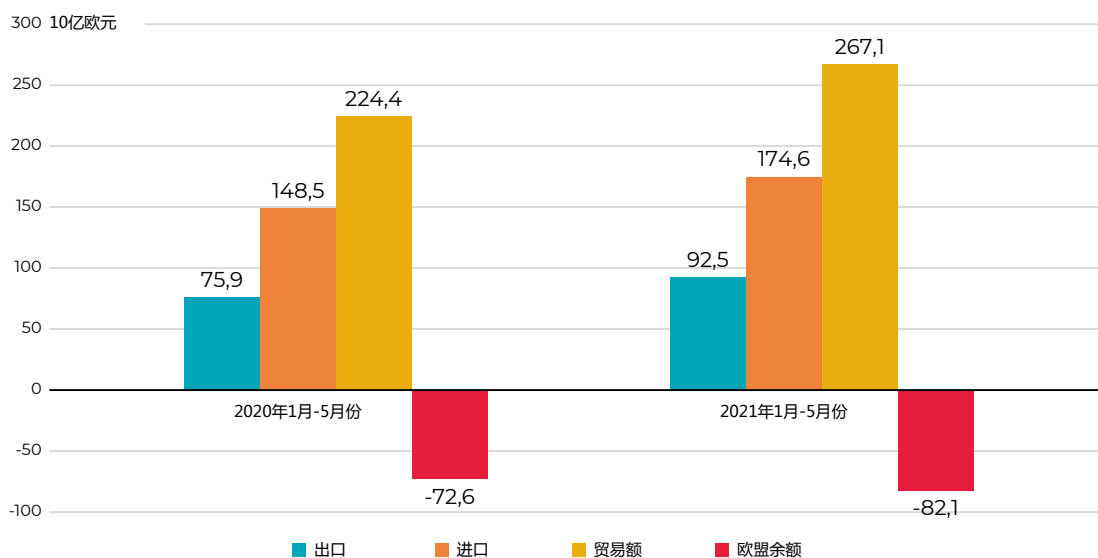
相互贸易与运输市场状况

经济恢复促进欧盟与中国之间的贸易

去年中国为保留国内生产总值的正增长率的唯一大经济国家 (+2,3%)。稳定经济情况并对冠型病毒传播时期经济特点的成功适应让中国2020年成为欧盟的主要贸易伙伴。目前两个经济体进入恢复, 增长阶段。

作为欧亚大陆转路线的基础的欧洲-中国双方贸易额在前5个月增长了19%，2021年5月份达到了2671亿欧元。与此同时，尽管到中国出口比进口超过增长(22%左右)，欧盟与中国贸易逆差增加到821亿欧元(+13%)。

2021年前5个月的欧盟与中国贸易额



来源: 欧洲统计局

以形成的条件证明欧亚大陆路线货物量有利的经贸情况。此外，欧盟到中国出口超过进口的增长有助于货物交流不平衡的一定解决。根据上半年业绩从欧洲到中国的载货集装箱量有明显的增长-80%。

据 ERAI 专家分析，德国与碧荷卢国家到中国的出口包含具有使用铁路运输高前途的一系列产品组。对德国来说，是木材加工，金属产品，汽车和食品的单独类别（婴儿食品，宠物食品）。对荷兰，比利时来说是半导体行业的设备与产品，药品。

—— 海运处于危机状态，空运恢复

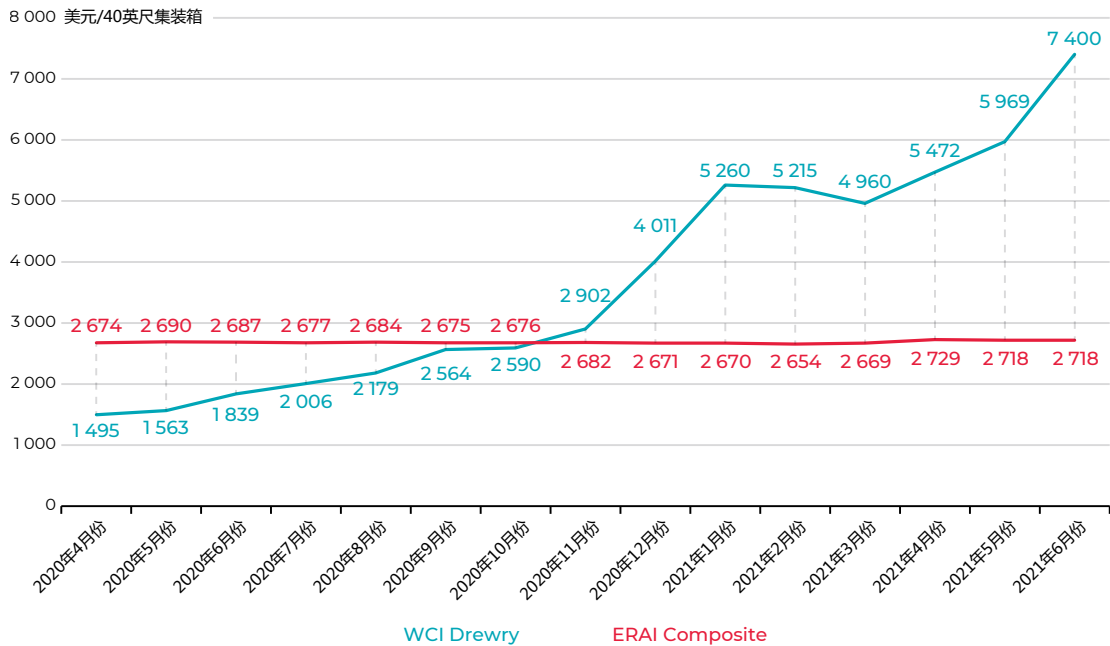
海运，空运等运输方式状况作为影响欧亚大陆路线运输增长的外来因素。冠型病毒危机时期内铁路运输确定为比海运更加快，可靠的运输方式选择。

目前海运物流危机作为向铁路运输快速过度的重要动力。据显示 40 英尺集装箱铁路运输价格的 ERAI 指数和显示海运价格的 WCI Drewry 动态，海运仍然处于危机状态。

在抗冠型病毒限制导致的物流障碍的背景下，从 2020 年 4 月份起集装箱海运运输价格开始持续增长。到 2020 年 10 月海运价格与欧亚大陆路线，中国-欧洲主要的铁路路线，集装箱铁路运输价格首次相等。11 月份 WCI Drewry 指数超过 ERAI Composite 指数：2902 美元/40 英尺集装箱比 2682 美元。2021 年 3 月份海运价格下降到 4960 美元/40 英尺集装箱，然后继续增长，2021 年 6 月份在中国南部情况的背景下价格又创造新的记录 - 7400 美元/40 英尺集装箱。

与此同时铁路运输由于大部分货物“从海流到轨道”面临增加巨额负荷。铁路运输稳定的价格成为明显的竞争优势并促进了上半年的向中-欧洲-中国铁路路线的快速过度。本时期内海运价格增长 390%，铁路运输价格只提高 2%。海运价格主要增长由西路线（及中国-欧洲方向）货运成本提高而导致的。

ERAI COMPOSITE, WCI DREWRY 指数动态



目前船东利用现状来提高利润，这个因素做为铁路运输的额外优势。根据Lloyd评价, 2021年上半年主要船东挣了162亿美元。与此同时，根据Drewry评价，2021年船东税前利润会达到记录型的**800亿美元**。

未来海运价格应该开始下降。不过，根据专家的评价, 在新危机不出现的条件下, 已发生的障碍效果要持续2-3个季度，

空运处于积极恢复状态。根据国际空运协会 (IATA) 数据，2021年第2季度以吨公里结算的空运运输量与2019年同比增长了8,4%。2021年春天做为市场恢复，迅速增长的时期。经济复苏和导致生产家加速补货的新经济循环做为关键因素。空运未来增长将取决于运输能力恢复速度；这些能力重要的部分由于2020年危机情况下公司减少支出而退役。

考虑到欧亚大陆铁路运输，空运状况会促进电子跨境贸易的发货人改用铁路的趋势。目前空运做为e-commerce的主要运输方式，不过更便宜，提货时间相比的代替性铁路运输越来越有竞争能力。

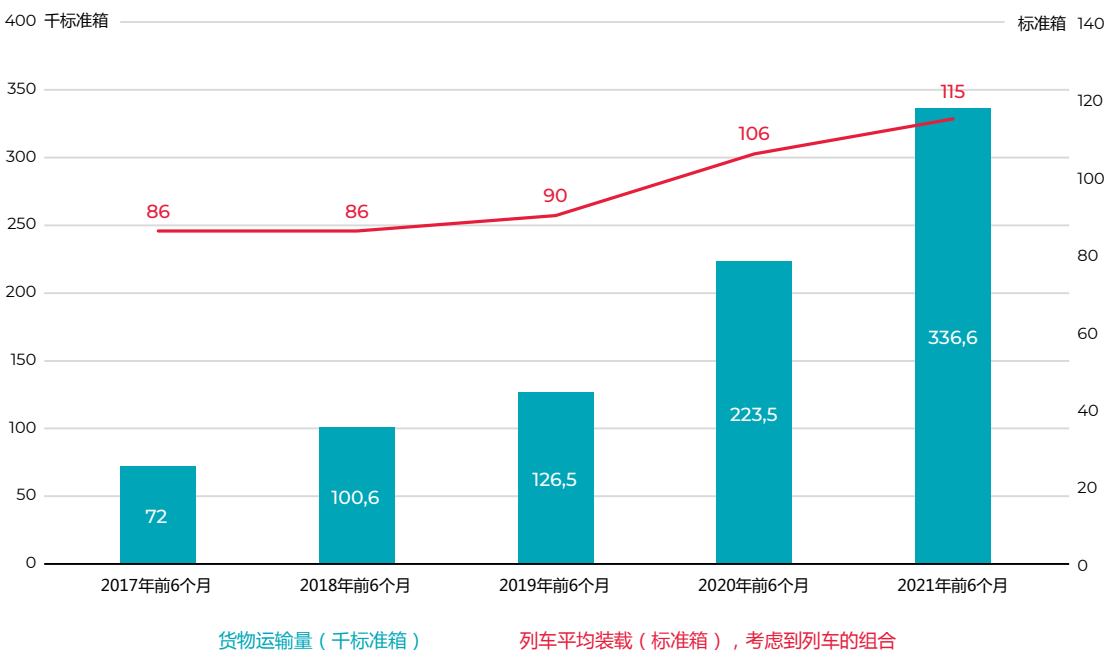
2021年上半年欧亚大陆路线状况

主要运输指标与货物交流增长

稳定价格，运输可靠性与其他因素效果创造了欧亚大陆路线新的铁路运输记录。根据上半年业绩，通过欧亚大陆路线运输的货物量达到33,66万标准箱，与去年同比增加50%并占全2020年运输总额的61,5%。上半年13,54万标准箱发往东方向。20,12万标准箱发往西方向。即集装箱的60%发到西路线，40% - 到东方向。

货物量增长提高导致牵引能力使用效率。按照半年对比，从2017年到2021年列车平均装载量增加60%左右；从86标准箱到115标准箱。这些统计数据证明，货物运输量那么明显的增长的原因不仅仅是外来因素而是提高路线运行效率的连续性的工作。

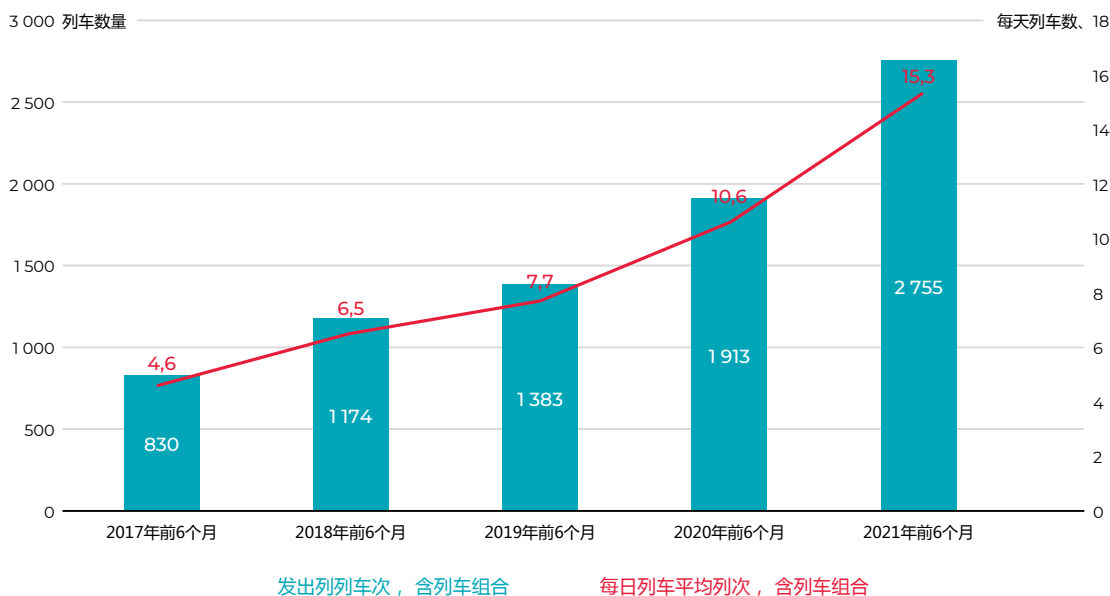
货物运输量和列车的装载



发出的列车数量(含列车的组合)在运输货物量增加的背景下持续增长。上半年发2755次列车,与2020年同比增加了44%,与2019年增加了99%。与此同时每日发的平均列列车次也有了增长:自2020年的10,6列次到2021年的15,3列次。

发货人对欧亚大陆路线运输的持续需求,增加的运输量引起基础设施,其长期吞吐量的问题。上半年为了增加吞吐量路线运营商启动了靠近多斯泰克站的将集装箱装到1520毫米轨道的“多斯泰克运输通道”有限责任伙伴公司新的货运中心。

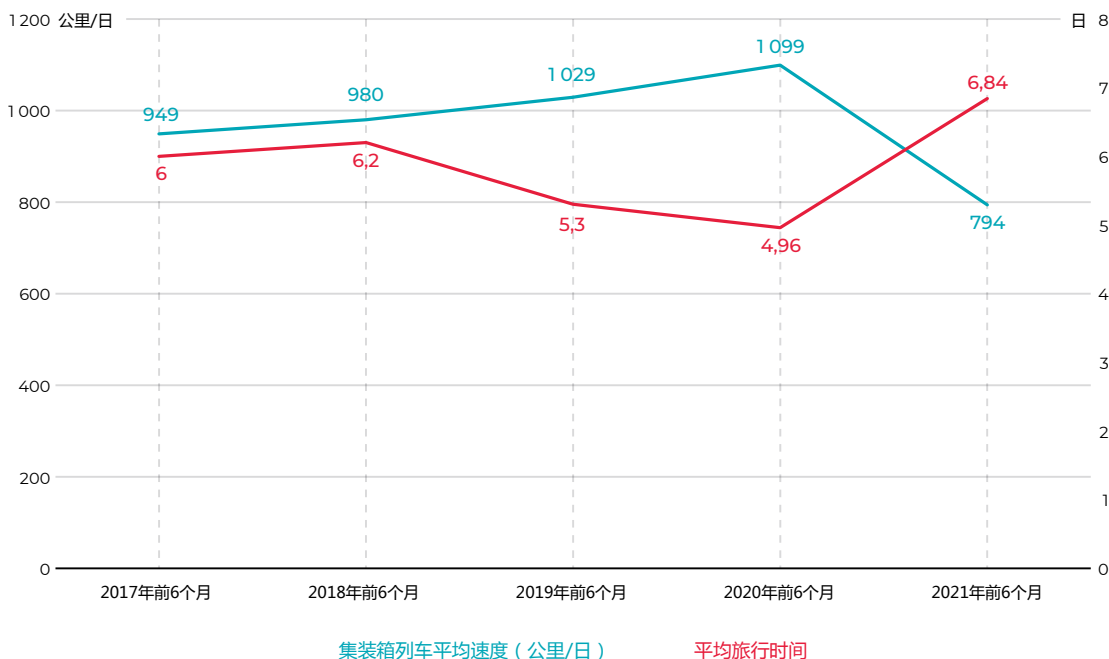
发送列车数



欧亚路线运输量迅速的增长导致使用1520毫米轨道铁路的基础设施的负荷相关增加以及集装箱列车平均速度的一定减少,平均旅行时间延长。上半年内列车速度为794公里/日,低于往年水平。集装箱列车从一条轨道转到另一条轨道地点的有限吞吐量作为关键因素。

平均旅行时间增加到6,84日,大大超过2020年上半年海运运输危机之前的指数(4,96日),稍微超过2017,2018年的指数(也是6日左右)。

速度与旅行时间



货物基础多样化与功率满负荷趋势

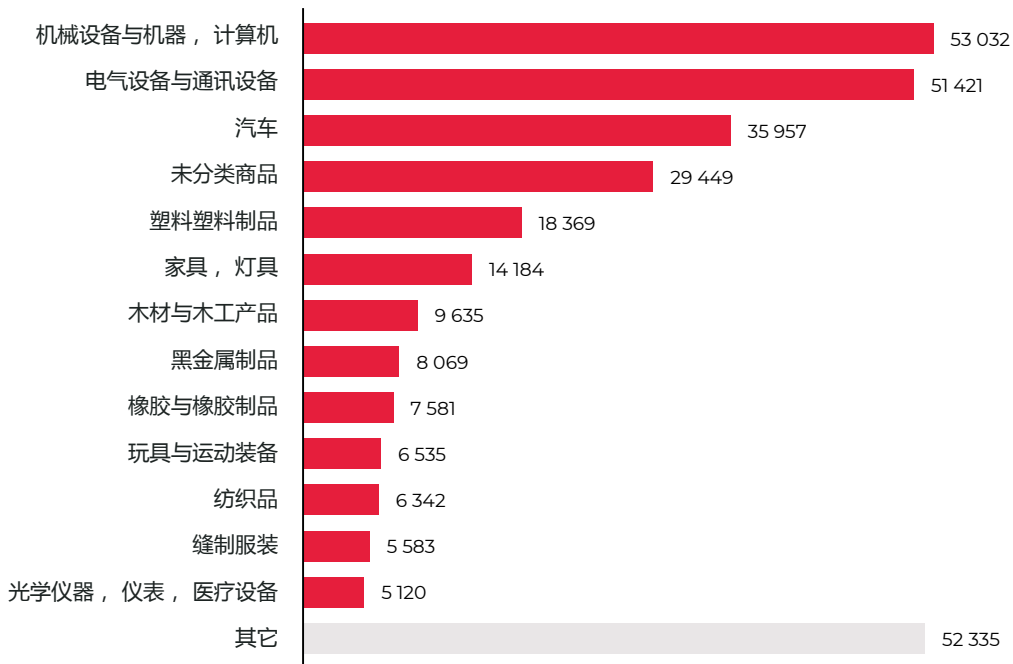
2021年上半年通过欧亚大陆线发出按照前连个数字属于海关编号86个类别的货物，这意味着不同行业发货人对欧亚大陆集装箱铁路运输比较感兴趣。

根据ERAI指数统计数据，经欧亚路线转运的主要货物是机械设备，机器与计算机(5,3万标准箱)，电器(5,1万标准箱)，汽车(3,6万标准箱)本路线比较早发展阶段内这种货物可以占货物总量的80%。目前其总比例为46%。

未分类商品(2,9万标准箱)之后，有塑料(1,8万标准箱)，家具与灯具(1,4万标准箱)，木材与木工产品(9千标准箱)，黑金属制品(8千标准箱)。

这些货物品种之内橡胶与橡胶制品有了最大的增长(+75%)。机械设备与机器，黑金属制品等货物类别也有了明显的增长(分别20%和21%)

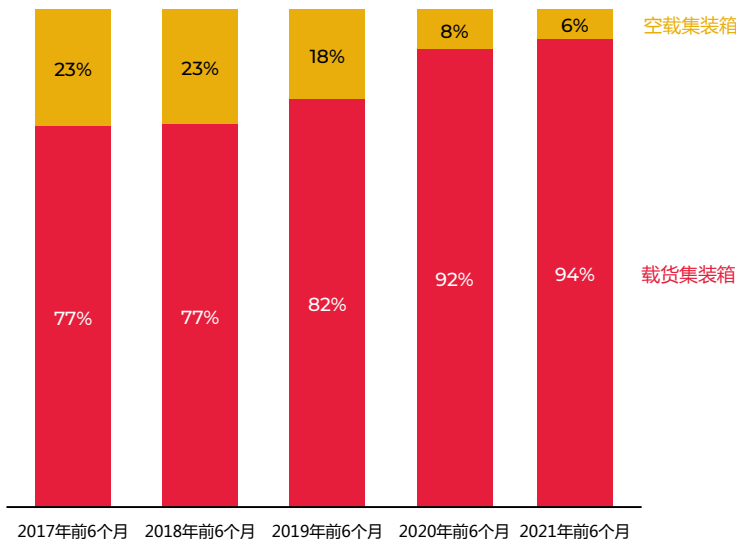
货物品种2021年上半年，标准箱



目前货物品种与2020年同比，要提出运输货物品种的多样化。机械设备在货物流内的比例从19%减少到17%，电器的比例 -从18%下降到17%。木材与木工产品，橡胶与橡胶制品（7千标准箱），运动装备（6千标准箱）提高了几个位置。

服从功率满负荷趋势，空载集装箱的比例上半年内继续下降。空载集装箱只占通过路线的集装箱总数的6%，这是一个新的记录。以前，2017-2018年空载集装箱的比例达到集装箱总数的四分之一左右。

欧洲-中国，中国-欧洲运输中空载集装箱与载货集装箱的比例



扩大货运地域

2021年欧亚大陆铁路转路线增加了29个新的地点，其中11个位于欧洲(菲利克斯托、威廉港、阿姆斯特丹、布斯托-阿尔西齐奥、伊明厄姆、卡托维兹、科林、弗雷德里西亚、巴黎、罗斯托克、舒沙里)，18个地点位于中国(东江、日照、兰州、徐州、霞园、武威、武山、胶州、青岛、烟台、邦达、新疆、大朗、东莞、济南、沈阳、鱼儿沟、太原)

交通网络一共有59个新的路线，其中15个属于欧洲-中国方向，44个属于中国-欧洲方向。ERAI指数代表的欧亚大陆路线随着其发展包括不断扩展的不同国家方向，地点和伙伴网。

西向主要路线是重庆-马拉舍维奇(2,5万多标准箱)，西安-马拉舍维奇(1万多标准箱)，西安-杜伊斯堡(1万多标准箱)，伊武-马拉舍维奇(1万多标准箱)，成都-蒂尔堡(1万多标准箱)。

东向起领先作用的路线如下：汉堡-郑州（1,5万多标准箱）、萨斯尼茨-西安（8千标准箱）、马拉舍维奇-重庆（8千标准箱）、根特-西安（8千标准箱）、杜伊斯堡-义乌（8千标准箱）

欧州-中国	#领先*路线	中国 - 欧州	#领先*路线
汉堡-郑州	1	重庆-马拉舍维奇	1
萨斯尼茨-西安	2	西安-马拉舍维奇	2
马拉舍维奇 - 重庆	3	西安-杜伊斯堡	3
根特 - 西安	4	义务-马拉舍维奇	4
杜伊斯堡 - 义乌	5	成都-蒂尔堡	5

*按货运量(标准箱)领先地位

加里宁格勒方向成为发货地域未来发展的最主要方向。欧洲货物通过加里宁格勒州港口到北欧(短海)：斯堪的纳维亚国家，德国港口。与DB Cargo, TE Bahnoperator, Mukran Port Terminals, 贝林特运输公司(德国)共同发展的联运转路线不但扩展运输方向，而且增加其货物基础。2021年上半年通过加里宁格勒州港口运输量为39958标准箱，与去年同比增加732%(4802标准箱)。

在欧亚大陆基础设施受到过大负荷时期内加里宁格勒方向成为调整铁路运输吞吐量,交通能力的关键通道。货运量明显的增长一方面证明，加里宁格勒成为关键中转站，另一方面指出，加里宁格勒路线不差于其它位于1520毫米轨道空间西部的关键通道。

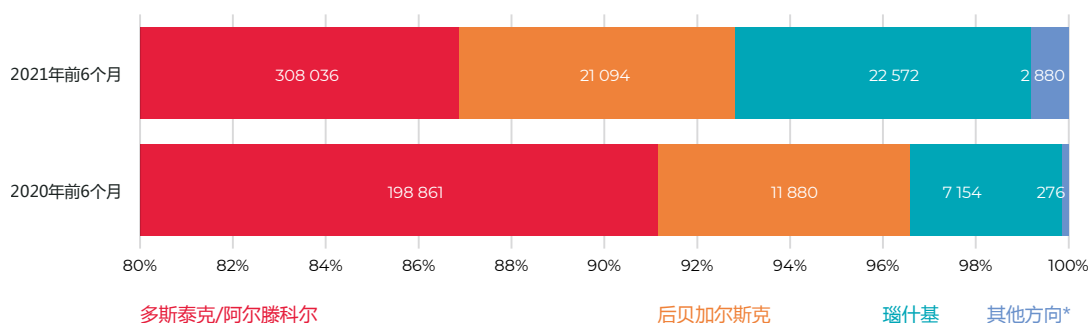
—— 欧亚大陆通道位置与代替路线

欧亚大陆铁路转路线作为中 - 欧 - 中班列集装箱铁路转运输的主要运输动脉。2021年上半年欧亚大陆先占通过过境通道运输的标准箱的86,9%。

与去年同比， 尽管54,9%的增长， 本路线的比例减少4,2%， 还是保留领先地位。由于低基础效果， 璘什基过境通道显示了明显的增长：从7千标准箱到2,25万标准箱(比例为6,4%)。后贝加尔斯克过境通道掌握第三位： 2021年上半年21万标准箱(比例为5,9%)， 增长为77,6%。

其它方向(即远东过境通道)总货输量为29千标准箱， 就是运输集装箱总数的0,8%。与此同时欧亚大陆路线在欧州-中国班列占最大的比例(87,3%)。

中-欧州-中国集装箱铁路运输主要路线的比例



*格罗杰科沃、符拉迪沃斯托克、纳霍德卡、卡梅绍瓦亚

考虑到货物基础不同， 东亚地理， 调整特点， 各个与相关通道相连的路线有自己的竞争优势。与此同时各个路线的加速发展提高欧亚大陆铁路运输与1520毫米空间的吸引力。

2021年下半年前景

2021年上半年通过欧亚路线运输的货物记录性数量再次更新不仅仅是市场状况(包括其它运输方式)导致的,而是多年来发展欧亚铁路运输的功夫与工作的结果。铁路运输竞争优势加上欧亚大陆路线可靠服务和与伙伴,发货人建立的关系作为2021年以来主要成功的因素。

据期待,下半年运行效率改善要成为新的路线竞争能力因素。由于对侵入或货物盗窃迅速反应体系要把货物安全与完整性提高到新的水平智慧密封系统作为有前景的方向。针对引用系统的**伙伴协调行动与技术解决方案要保证欧亚大陆路线以及集装箱铁路运输的另一个竞争优势。**

铁路运输环保越来越重要。下半年要进行的5年以来最大的应对气候变化国际环保峰会很可能要导致公路,海运,空运脱碳斗争的新阶段。欧盟水平的新管理以及将所有交通方式例如排除限额贸易系统的前景会增加物流运输公司的费用。铁路运输之外。

食品工业,农业产品等货物还保持比较大的发展前景。由于中国对某些类别货物的进口实行制裁限制,从跨欧亚铁路集装箱运输的分类来看,这一部分的货物目前还没有充分呈现。不过“制裁货物”还是良好的生长点;路线服务很稳定,去年成功的测试发送证明这一点。