

## ЭКСПОРТ ПРОМЫШЛЕННЫХ ТОВАРОВ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА В КИТАЙ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ: С МОРЯ НА РЕЛЬСЫ?



---

# Оглавление

---

<b>Основные отрасли промышленности Европейского союза, продукция которых тяготеет к ж/д перевозкам: текущие тенденции, прогнозы развития</b>	<b>2</b>
Пищевая промышленность	7
Химическая промышленность	9
Автомобильная промышленность	11
Производство машин и оборудования	12
Производство компьютерной, электронной и оптической аппаратуры, электрооборудования	14
<b>Переориентация на ж/д транспорт в структуре экспорта ЕС в Китай</b>	<b>16</b>
<b>Потенциал расширения ж/д перевозок из Европейского союза в Китай в условиях пандемии</b>	<b>25</b>
<b>Заключение</b>	<b>28</b>

---

**ОСНОВНЫЕ ОТРАСЛИ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА,  
ПРОДУКЦИЯ КОТОРЫХ  
ТЯГОТЕЕТ К Ж/Д  
ПЕРЕВОЗКАМ: ТЕКУЩИЕ  
ТЕНДЕНЦИИ, ПРОГНОЗЫ  
РАЗВИТИЯ**

# — Переориентация на ж/д транспорт в структуре экспорта ЕС в Китай

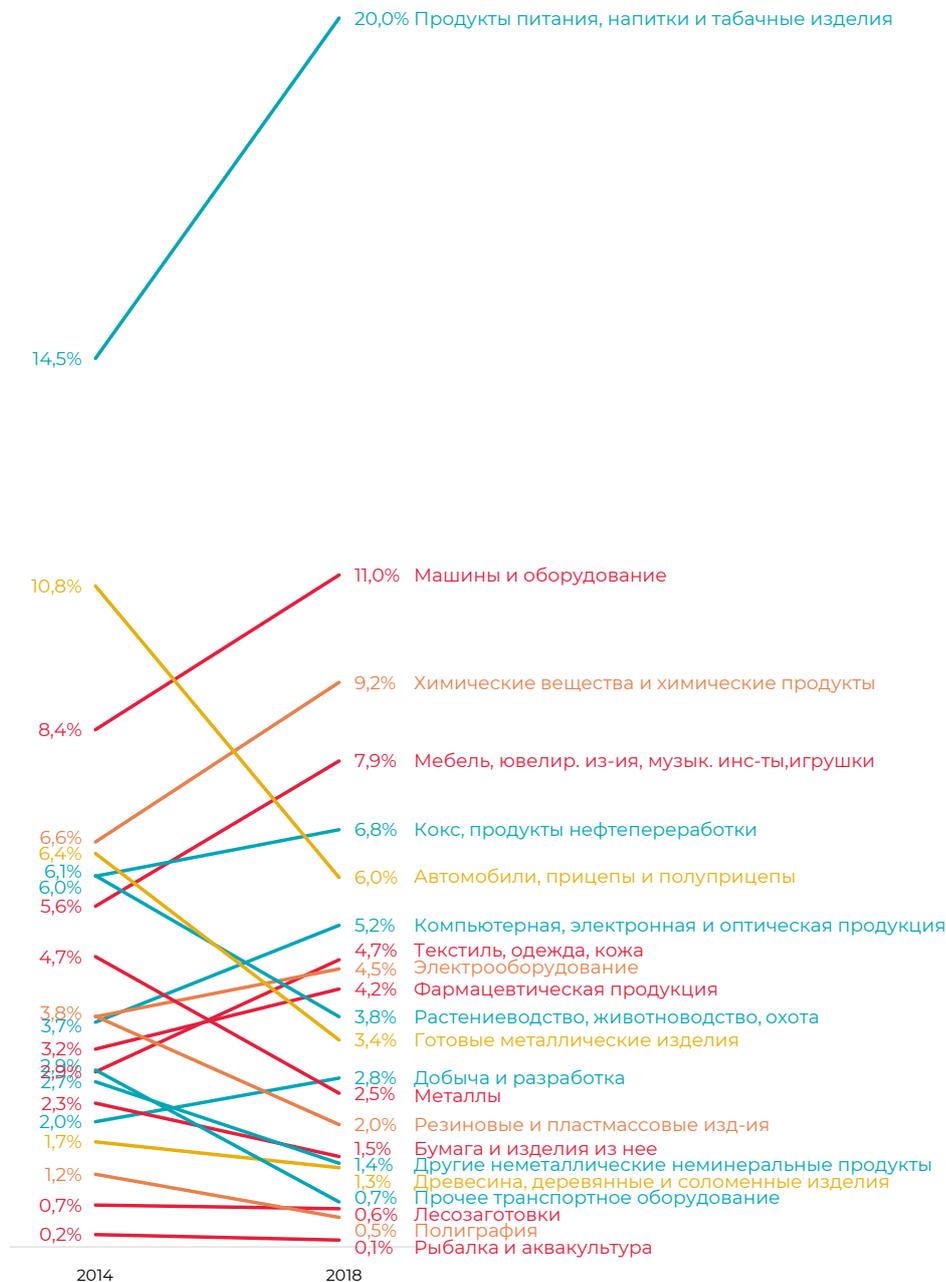
Европейский союз (ЕС) является одной из крупнейших экономик мира с точки зрения промышленного производства. Номинальный валовой внутренний продукт (ВВП) ЕС в 2019 г. оценивался в 18,29 трлн долл. США. ЕС специализируется в первую очередь на производстве готовой продукции: основными отраслями промышленного производства в ЕС являются производство продуктов питания, напитков, табачных изделий, а также производство машин и оборудования. На указанные отрасли в 2018 г.<sup>1</sup> совокупно пришлось более 30 % общего стоимостного объема промышленного производства. Значимыми драйверами роста промышленного производства в ЕС также выступают такие отрасли, как производство химических веществ; производство мебели, ювелирных изделий, музыкальных инструментов и игрушек; производство кокса и продуктов нефтепереработки; производство автомобилей; производство компьютерной, электронной и оптической продукции. Совокупный стоимостный объем произведённой продукции в этих отраслях в 2018 г. составил более 35,18 % общего объема промышленного производства. В целом отраслевая структура ВВП ЕС в 2018 г. не изменилась с 2014 г., за исключением значительного снижения доли автомобильной промышленности с 10,77 % до 6,02 %. Наибольшее увеличение доли в ВВП ЕС за 2014–2018 гг. отмечается у отрасли производства продуктов питания и табачных изделий: на 5,54 п. п.

Большинство товаров, производимых в основных отраслях ЕС, может перевозиться по железной дороге в контейнерах, за исключением скоропортящихся товаров, нефти, газа, некоторых товарных позиций животноводства, крупногабаритных машин и оборудования, транспортных средств. Однако, в соответствии с последними тенденциями в развитии железнодорожного транспортного сообщения и с учётом сокращения сроков доставки, некоторую скоропортящуюся продукцию также стало целесообразно и выгодно перевозить по железной дороге. Кроме того, стал возможен экспорт по железной дороге нефти и газа, нефтепродуктов, но в небольших объемах (в отдельных тарах).

<sup>1</sup> На текущий момент в базе данных Eurostat отсутствуют полные статистические данные за 2019 г., в связи с чем в анализ были включены данные за 2018 г.

Рисунок 1.

## СТРУКТУРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЕС, 2014 И 2018 ГГ.



Источник: построено ИТІ по данным Eurostat

В 2020 г. европейская экономика вступила в самую глубокую рецессию со времён Второй мировой войны. Согласно прогнозам, экономика ЕС в 2020 г. упадёт на 8,3 %, а в 2021 г. вырастет на 5,8 %<sup>2</sup>. С целью борьбы с новой коронавирусной инфекцией во всём мире были введены сдерживающие меры, которые затруднили нормальное функционирование многих отраслей, в том числе и отраслей промышленности ЕС. В целом, показатели промышленного производства свидетельствуют о том, что в разгар кризиса производственные мощности еврозоны были недозагружены на 25–30 %. При этом воздействие

2 Источник: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ipi32\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ipi32_en.pdf)

COVID-19 на отрасли промышленности характеризовалось асимметричностью: так, наибольший спад деловой активности наблюдался в сфере торговли, транспорта, гостиничного и ресторанного бизнеса, а также в сфере искусства, развлечений и других видов услуг (–6,8 % в квартальном исчислении). Иными словами, сфера услуг оказалась наиболее подверженной негативному воздействию пандемии. Сельское хозяйство, лесное хозяйство и рыболовство, а также финансовая и страховая деятельность, напротив, продемонстрировали наименьшее снижение (на 0,8 %).

Несмотря на то, что к концу второго квартала 2020 г. карантинные ограничения были сняты, экономические последствия пандемии во втором квартале 2020 г. проявились более явно по сравнению с первым кварталом, так как именно во втором квартале период простаивания производственных площадок был более продолжительным. Объем промышленного производства в апреле 2020 г. снизился на 17,1 %<sup>3</sup>, причём снижение имело место практически во всех отраслях промышленности: только некоторым отраслям удалось нарастить объем производства в апреле.

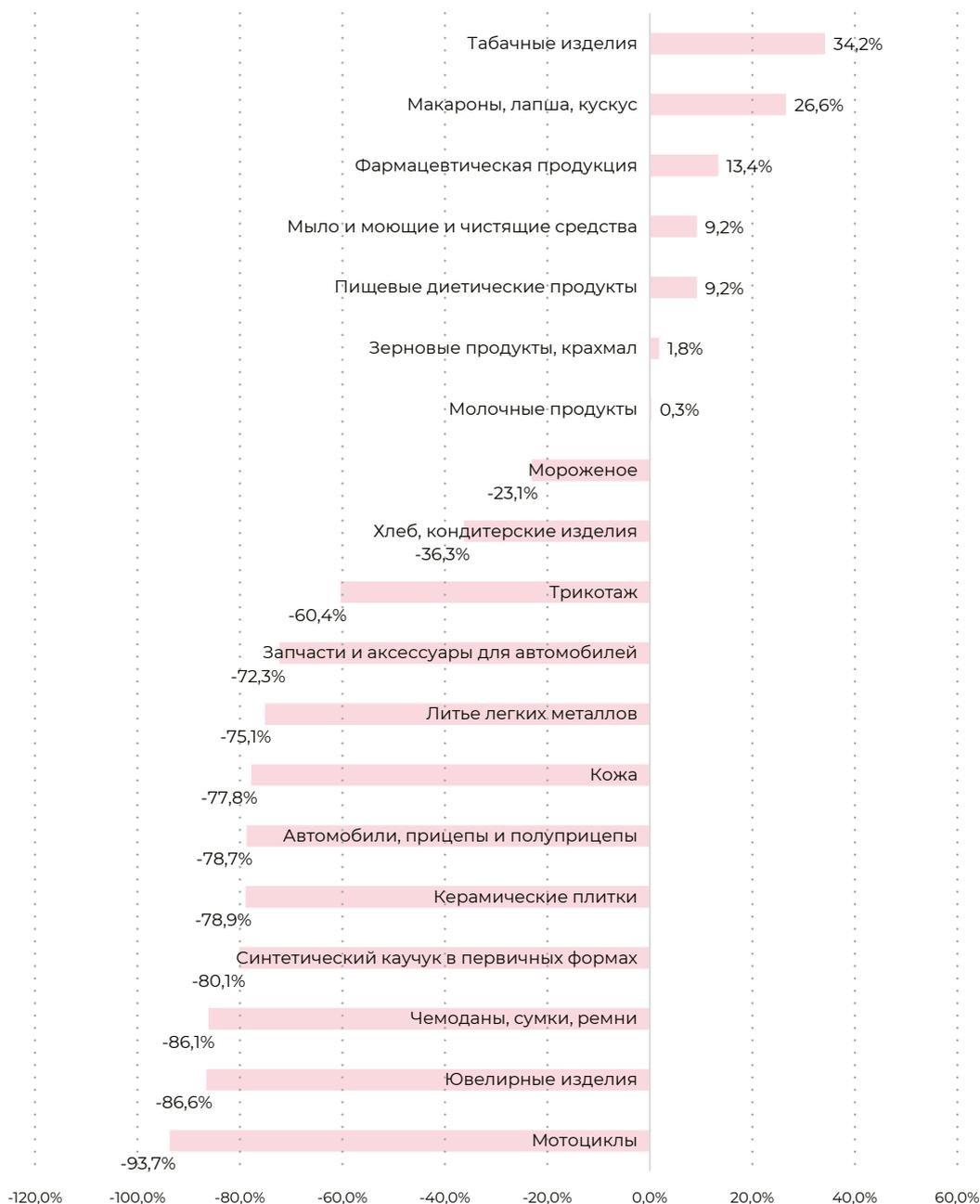
Наиболее сильно пострадали такие отрасли, как производство автомобилей, прицепов и полуприцепов (спад около 78 %), производство кожи и сопутствующих товаров (спад около 60 %), производство одежды (спад около 40 %). Производство компьютерной, электронной и оптической аппаратуры сократилось в апреле на 16,3 % по сравнению с апрелем 2019 г. В остальных отраслях отмечается снижение объемов производства на 15–25 %. Наибольший прирост производства наблюдается в таких отраслях промышленности, как производство фармацевтической продукции (на 13,36 %); мыла, моющих и чистящих средств (на 9,17 %). Некоторые отрасли пищевой промышленности также продемонстрировали рост объема производства, в частности производство табачных изделий (на 34,20 %), пищевых и диетических продуктов (на 9,17 %), макарон, лапши, кускуса (на 26,55 %), зерновых продуктов и крахмала (на 1,82 %) и молочных продуктов (на 0,29 %).

---

3 Источник: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ipi32\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ipi32_en.pdf)

Рисунок 2.

### ИЗМЕНЕНИЕ ИНДЕКСА ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В АПРЕЛЕ 2020 Г. ПО СРАВНЕНИЮ С АПРЕЛЕМ 2019 Г.: НАИБОЛЕЕ И НАИМЕНЕЕ ПОСТРАДАВШИЕ ОТРАСЛИ



Источник: построено ITI по данным Eurostat

Далее приводится анализ воздействия пандемии COVID-19 на промышленность ЕС в разрезе отдельных отраслей.

## — Пищевая промышленность

По итогам первого квартала 2020 г. производство пищевой промышленности увеличилось на 0,4 % по сравнению с четвертым кварталом 2019 г. В целом по всем странам ЕС в первом квартале 2020 г. сохранилась тенденция к росту, кроме Чехии (спад на 0,4 % по сравнению с первым кварталом 2019 г.), Франции (спад 1,1 %), Германии (спад 1,8 %) и Испании (спад 3,9 %). Наибольший прирост объёма производства продемонстрировали такие страны — члены ЕС, как Болгария (5,5 %), Эстония (5,0 %), Венгрия (8,6 %), Литва (6,4 %), Польша (4,2 %). По остальным странам был зафиксирован прирост на уровне до 4 %. Ожидается, что в 2020 г. пищевая промышленность ЕС продолжит расти, так как пик пандемии уже пройден, и сейчас всё больший спрос предъявляется со стороны ресторанного бизнеса, который на текущий момент находится в процессе восстановления.

Пищевая промышленность ЕС является не только крупнейшей отраслью европейской экономики, но и крупным экспортёром. Стоимостный объём экспорта продукции пищевой промышленности ЕС составляет около 110 млрд евро, импорта — 74 млрд евро. Пищевая промышленность обеспечивает более 1,6 млн рабочих мест по всей цепочке создания стоимости. Основные экспортные рынки для европейской пищевой продукции — США, Китай, Швейцария, Япония и Россия. По итогам первого квартала 2020 г. экспорт продукции пищевой промышленности ЕС увеличился на 4,1 % по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, а импорт — на 1,2 %. Наибольший вклад в общую положительную динамику внёс прирост экспорта таких товаров, как мясо и мясные продукты (20,5 %), молочная продукция (5,6 %), мучные изделия (5,3 %), безалкогольные напитки и минеральная вода (6,8 %). Противоположная тенденция в 2020 г. наблюдалась в экспорте таких товаров, как виноградное вино (-7,2 %), какао, шоколад (-1,6 %), алкогольные напитки (-8,0 %) и т. д.

Рисунок 3.

### ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЁМА ЭКСПОРТА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ПИЩЕВОЙ ПРОДУКЦИИ ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2020 Г. ПО СРАВНЕНИЮ С ПЕРВЫМ КВАРТАЛОМ 2019 Г.



Источник: FoodDrinkEurope, Economic Bulletin Q1 2020

Крупными производителями этой отрасли являются следующие компании: ADM, CARGILL, COCA-COLA, DANONE, DSM, DUPONT, FERRERO, GBfoods, GENERAL MILLS, KELLOGG, Kerry Group, MARS, McCAIN, Mondelez International, NESTLÉ, PEPSICO, ROQUETTE, SÜDZUCKER, TATE & LYLE, The Kraft Heinz Company, ÜLKER YILDIZ HOLDING, UNILEVER и т. д.

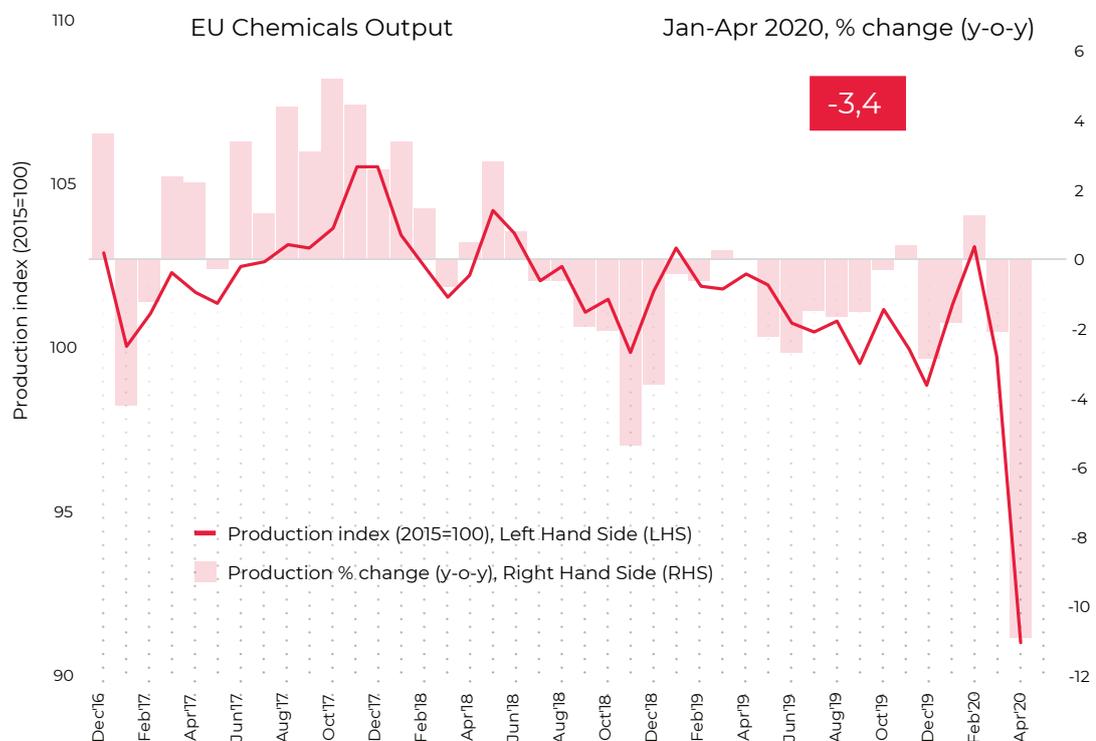
## Химическая промышленность

На фоне вспышки COVID-19 в Европе объём химического производства в ЕС с января по апрель 2020 г. снизился на 3,4 %<sup>4</sup> по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. В лучшем случае объём производства в отрасли начнёт расти невысокими темпами в 2021 г., если во второй половине 2020 г. не наступит вторая волна пандемии, а в худшем случае в динамике объёма производства в 2021 г. будет зафиксировано второе падение. Статистические данные свидетельствуют о том, что химическая промышленность в Италии и Франции пострадала от кризиса сильнее, чем в других странах: в первом квартале 2020 г. в этих странах отмечается спад на 10 % по сравнению с первым кварталом 2019 г. Далее следуют Бельгия с падением более чем на 8 %, Нидерланды и Испания (снижение на 5 %). Германия, тем временем, оставалась на уровне прошлого года (-0,6 %).

Несмотря на то, что общее производство сократилось, объём производства в некоторых отраслях химической промышленности, обеспечивавших функционирование основных цепочек поставок во время вспышки COVID-19, оставался стабильным или демонстрировал рост в первой половине 2020 г. К ним относятся, в частности, производство дезинфицирующих средств, диагностических тестов, защитных средств, масок, перчаток, медицинских халатов, медикаментов.

Рисунок 4.

### ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ИНДЕКСА ПРОИЗВОДСТВА ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ЕС



Источник: Cefic

4 Источник: <https://cefic.org/app/uploads/2020/07/Cefic-Chemicals-Quarterly-Report-July-2020.pdf>

Общий стоимостный объем реализованной продукции химической промышленности (на внутреннем и внешнем рынках) за первые три месяца 2020 г. составил 129,6 млрд евро, что на 2,1 % ниже уровня первого квартала 2019 г. При этом объем экспорта химической продукции ЕС увеличился на 3,7 % (до 46,7 млрд евро) по сравнению с первым кварталом 2019 г. Объем экспорта химических веществ из ЕС в Китай вырос на 1,9% (до 3,7 млрд евро) по сравнению с первым кварталом 2019 г.

**Рисунок 5.**

**ОБЪЁМ ЭКСПОРТА ХИМИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ ИЗ ЕС В ЯНВАРЕ — МАРТЕ 2020 ПО СРАВНЕНИЮ С ЯНВАРЁМ — МАРТОМ 2019 Г., МЛН ЕВРО**

Extra-EU exports (Delta, 'euro million)	Basic inorganics	Petro-chemicals	Polymers	Specialty chemicals	Consumer chemicals	Chemicals
USA	-74	2115	4	-340	40	1727
Russia	21	32	19	99	26	197
China	39	-264	135	48	105	68
Japan	6	29	-6	16	-5	37
India	21	10	19	6	-10	36
Brazil	-21	7	1	24	-11	-5
Middle East	35	45	-3	-64	-51	-37
Africa	10	-147	12	-20	-13	-138
South Korea	-140	7	-13	-40	-2	-188
Rest of Europe	7	-178	-291	58	-8	-421
Extra-EU	-56	1910	-157	-122	79	1652

Источник: Cefic

Крупнейшими производителями химической продукции по объёму выручки в первом квартале 2020 г. являются следующие компании: BASF (Германия), LyondellBasell Industries (Нидерланды), Linde (Германия), Air Liquide (Франция), Umicore (Бельгия), Evonik Industries (Германия), Brenntag (Германия), Covestro (Германия), Yara International (Норвегия), Solvay (Бельгия), Akzo Nobel (Нидерланды), Koninklijke (Нидерланды)<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Источник: <https://www.statista.com/statistics/443135/top-chemical-companies-in-europe-by-turnover/>



В мае 2020 г. в целом по отрасли производство увеличилось более чем в два раза, но ещё остаётся ниже докризисного уровня. Несмотря на начавшийся рост производства, почти все компании-производители ожидают снижение выручки по итогам года на 20 % и более, некоторые производители прогнозируют убытки. Это повлияет на доходы от налогов во всех государствах — членах ЕС. Большинство дилеров в ЕС также были закрыты на несколько недель, что привело к падению продаж автомобилей до исторического минимума во всех сегментах. В связи с этим Европейская ассоциация производителей (ACEA) радикально пересмотрела свой прогноз на 2020 г. Ассоциация ожидает, что продажи автомобилей в ЕС в 2020 г. упадут более чем на 3 млн единиц (с 12,8 млн единиц в 2019 г.).<sup>7</sup> После первой волны кризиса в период с середины марта по май 2020 г. рынок ЕС сократился на 41,5 %.

Крупнейшими представителями автомобильной промышленности ЕС являются следующие компании: Magna Steyr, Edran, Impéria, Kaipan, Tatra, Zenvo, Electric Raceabout, Citroën, DS Automobiles, Peugeot, Renault, NAMCO, RCH, Mercedes-Benz, Burton, Carver, Donkervoort, Spyker Cars, Waaijbergen, Arrinera, Fiat Poland, FSC, Koenigsegg, NEVS, Uniti, Volvo, VAG, Abarth, Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati, Aspid, Beulas, Comarth, Hurtan, Irizar, Mazel и т. д.

## Производство машин и оборудования

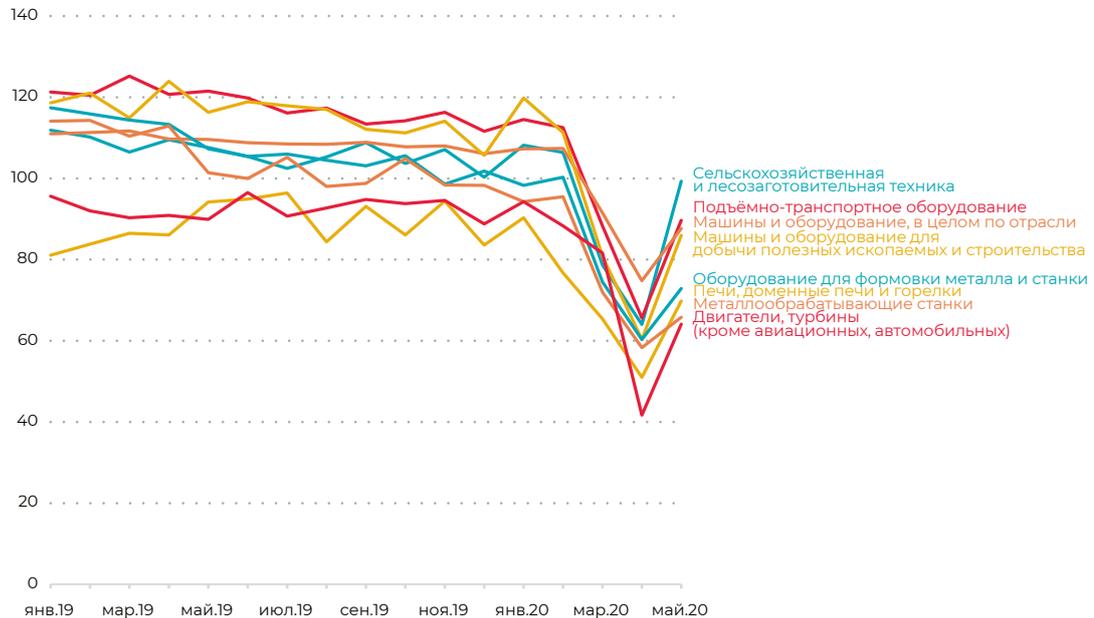
Отрасль машиностроения и производства оборудования в ЕС почти полностью сосредоточена на производстве средств производства и их поставках в другие отрасли экономики ЕС, в частности сельскохозяйственные и строительные отрасли. В связи с этим спрос на машины и оборудование, как правило, следует инвестиционным циклам, преимущественно в рамках ЕС, а также мировой экономики. Однако недавний спад производственной активности был связан не с объёмом инвестиций, а со вспышкой COVID-19. В апреле 2020 г. значение индекса промышленного производства машин и оборудования опустилось до рекордно низкого уровня за последние несколько лет — до 74,3 пункта, что на 34,9 пункта ниже уровня апреля 2019 г. В мае 2020 г. индекс увеличился до отметки в 87,7 пункта, однако это по-прежнему ниже докризисного уровня.

Отрасли машиностроения и производства оборудования по-разному реагировали на кризис, обусловленный пандемией COVID-19. Так, наиболее подверженной влиянию пандемии оказалась отрасль по производству турбин и двигателей (кроме авиационных и автомобильных): в апреле 2020 г. индекс промышленного производства снизился на 54,13 % по сравнению с уровнем апреля 2019 г. и составил 41,7 пункта. В мае 2020 г. значение индекса увеличилось до 64,1, но это по-прежнему остаётся наименьшим значением по всей отрасли. Производители сельскохозяйственной и лесозаготовительной техники в апреле 2020 г. также столкнулись с некоторыми ограничениями, вследствие которых им пришлось резко уменьшить объём производства (индекс снизился на 41,55 % по сравнению с апрелем 2019 г.). Однако в отличие от производства турбин и двигателей производство этого вида техники восстановилось уже в мае 2020 г. Наименее подверженным негативным последствиям пандемии COVID-19 оказалось машиностроение для производства пластмасс и резины.

<sup>7</sup> Источник: <https://www.acea.be/press-releases/article/eu-car-sales-forecast-2020-record-drop-of-25-expected-this-year-says-acea>

Рисунок 7.

### ДИНАМИКА ИНДЕКСА ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ (В ЦЕЛОМ ПО ОТРАСЛИ И ПО НАИБОЛЕЕ ПОСТРАДАВШИМ ПОДОТРАСЛЯМ)



Источник: построено ITI по данным Eurostat

По данным Ассоциации машиностроительной промышленности, 49 % машиностроительных компаний, опрошенных в середине марта 2020 г., сообщили о сильном падении спроса. К середине апреля это число возросло до 77 %, и 89 % респондентов отметили наличие негативных последствий распространения COVID-19<sup>8</sup>. Однако для машиностроения дно спада уже пройдено, и производители постепенно наращивают свои мощности. Продолжительность периода восстановления будет зависеть от тенденций в других отраслях, которые являются основными потребителями продукции машиностроения и оборудования.

Крупными игроками отрасли машиностроения в ЕС являются: Air Tec System, Alpos, Atlas Machinery (UK) Ltd, Atlas Teamwork, AWM Germany, Bari, Berstorff, Brüel & Kjaer Vibro GmbH, Carrier Europe, Ciancaleoni, Cidiesse Engineering, Colosio, Cometo, Conveyors, Crofton Pallets, CV Italia, Danley Engineering Ltd, Dimeco, Durotherm, Emil Bucher GmbH & Co. KG, ERA Technology, ExxonMobil, FERM, Gleason, GSBI, Heller, Helvar, HMP, Immunotech, a.s., IMPULS JSC, INDEX-Werke GmbH, Jacob White Packaging Ltd., Kohler Maschinenbau GmbH, Mafell Germany.

8 Источник: <https://www.mckinsey.com/industries/advanced-electronics/our-insights/beyond-covid-19-rapid-steps-that-can-help-machinery-and-industrial-automation-companies-recover>

## — Производство компьютерной, электронной и оптической аппаратуры, электрооборудования

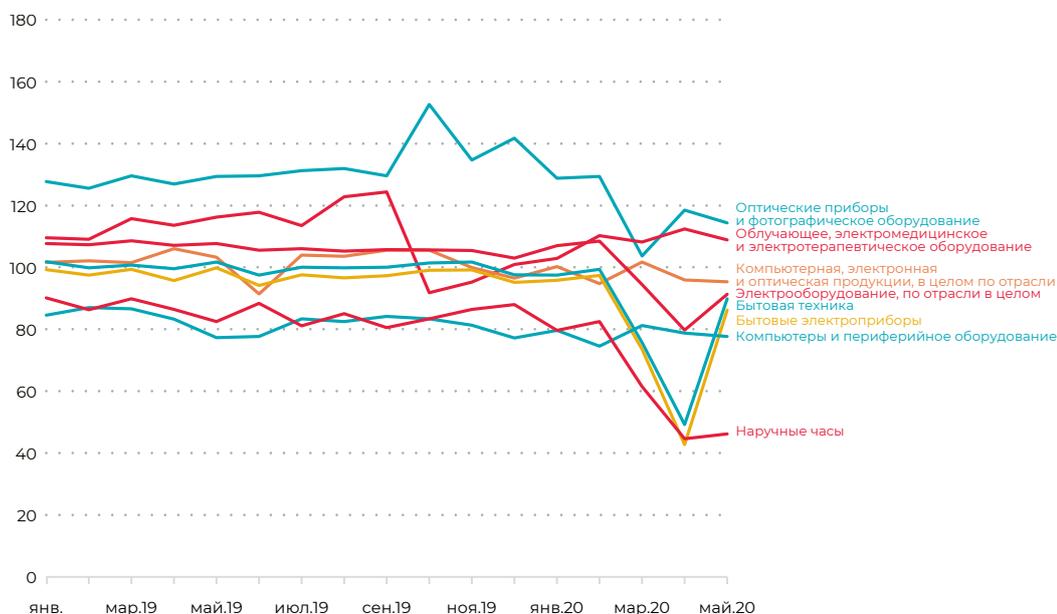
Отрасль компьютерной, электронной и оптической аппаратуры включает в себя три основные подотрасли: офисное оборудование и компьютеры; аудио-, видео- и телекоммуникационное оборудование; медицинские, оптические приборы. Отрасль в целом характеризуется коротким жизненным циклом, острой глобальной конкуренцией и сильным акцентом на НИОКР. В этой отрасли также высока степень глобального сотрудничества, которое организовано с целью создания цепочек добавленной стоимости. Производство медицинских и оптических приборов в ЕС является своего рода исключением из этого правила, так как значительная часть трудоёмкого производства этой подотрасли базируется в ЕС.

По сравнению с отраслью машиностроения и производства оборудования динамика индекса промышленного производства компьютерной, электронной и оптической продукции характеризуется асимметрией спада в разрезе по подотраслям: для некоторых подотраслей дно спада пришлось на апрель 2020 г., а для некоторых — на май 2020 г. Наибольший спад в апреле 2020 г. был зафиксирован в производстве наручных часов (на 48,38 % по сравнению с апрелем 2019 г.), наименьший — в производстве облучающего, электро-медицинского, электротерапевтического оборудования (на 1,06 %, однако в мае 2020 г. темп спада увеличился до 6,28 % по сравнению с маем 2019 г.). В апреле 2020 г. также снизилось производство компьютеров и периферийного оборудования (на 5,40 % по сравнению с апрелем 2019 г.), но восстановилось уже в мае 2020 г. В целом по отрасли наименьшее значение индекса промышленного производства в 2020 г. пришлось на май (на 7,74 % меньше, чем в мае 2019 г.).

Производство электрооборудования в целом в большей степени снизилось в апреле 2020 г. (на 25,58 % по сравнению с апрелем 2019 г.), а в мае 2020 г. восстановилось почти до уровня января 2020 г. Отрасль производства электрооборудования включает в себя производство электродвигателей, генераторов, трансформаторов и электrorаспределительной и контрольной аппаратуры; производство аккумуляторов, электромонтажных устройств, кабелей, электроосветительного оборудования, бытовых электроприборов и т. д. Наиболее пострадавшими от пандемии COVID-19 подотраслями оказались производство бытовой техники и бытовых электроприборов: в апреле 2020 г. производство в среднем снизилось на 52,94 % по сравнению с апрелем 2019 г. Однако уже в мае 2020 г. производство увеличилось вдвое.

Рисунок 8.

### ДИНАМИКА ИНДЕКСА ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА КОМПЬЮТЕРНОЙ, ЭЛЕКТРОННОЙ И ОПТИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ, ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ (В ЦЕЛОМ ПО ОТРАСЛИ, ПО НАИБОЛЕЕ И НАИМЕНЕЕ ПОСТРАДАВШИМ ПОДОТРАСЛЯМ)



Источник: построено ITI по данным Eurostat

Отрасль по производству компьютерной, электронной и оптической продукции, электрооборудования в целом продемонстрировала относительную стабильность во время пандемии, за исключением отдельных подотраслей, спрос на которые является более эластичным к непредвиденным событиям, таким как пандемия. Вероятно, в статистических данных за июнь 2020 г. будут отражены тенденции роста производства в этих отраслях по сравнению с предыдущими периодами 2020 г.

Основными европейскими производителями в этих отраслях являются Kano, Zollner, Videoton, Scanzil, Asteelflash, Neways, All Circuits, Éolane, Lacroix Electronics, BMK Group, Leesys, Fideltronik, TQ-Group, Melecs, Elemaster, Katek, Fielmann, Bruker Optics Inc., Eschenbach Optik GmbH + Co KG, Gestione SILO S.r.l., SCHNEIDER GmbH & Co. KG, Adept Power Solutions, Bridgwater Electronics Ltd, Backer Elektro CZ a.s и т. д.

Таким образом, кризис, обусловленный COVID-19, в разной степени отразился на отраслях промышленности ЕС. В наибольшей степени от негативных последствий пандемии пострадали производство ювелирных изделий, мотоциклов, автомобилей, запчастей, автомобильных аксессуаров, лёгких металлов, керамических плит, трикотажных изделий, кожи, сумок, ремней и чемоданов и т. д. В наименьшей степени кризис сказался на производстве табачных изделий, фармацевтической продукции, товаров бакалеи, мыла и других моющих и чистящих средств. В целом, уже в мае 2020 г. в некоторых отраслях промышленности наблюдается улучшение производственных показателей.

---

**ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ  
НА Ж/Д ТРАНСПОРТ  
В СТРУКТУРЕ ЭКСПОРТА  
ЕС В КИТАЙ**

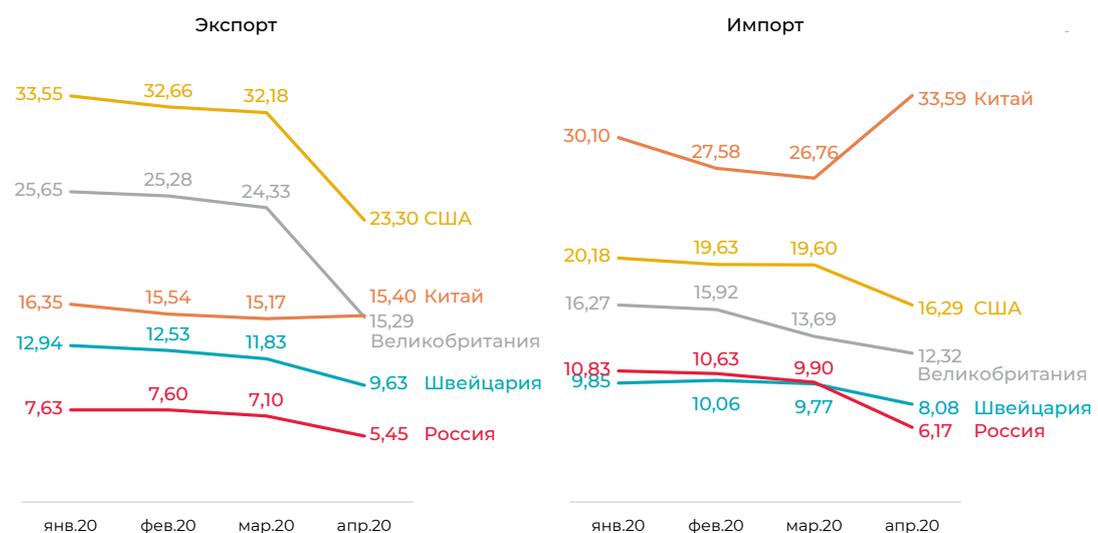
## Переориентация на ж/д транспорт в структуре экспорта ЕС в Китай

Меры, принятые государствами — членами ЕС для предотвращения распространения пандемии COVID-19, которая началась в середине марта 2020 г., вступили в полную силу в апреле. Китай, на территории которого впервые был обнаружен вирус, ввёл первые ограничительные меры с середины января 2020 г., и поэтому статистические данные начала 2020 г. уже показывают существенное влияние распространения пандемии COVID-19 на международную торговлю товарами.

С учётом сезонных колебаний объём взаимной торговли ЕС с Китаем снизился с 46,5 млрд евро в январе 2020 г. до 43 млрд евро в феврале 2020 г. В марте 2020 г. негативная тенденция сохранилась, и объём взаимной торговли достиг отметки в 41,9 млрд евро, но уже в мае 2020 г. восстановился до 49,0 млрд евро, что выше уровня января 2020 г. Это увеличение было обусловлено резким ростом импорта из Китая: на 4,9 млрд евро (16,73 %) по сравнению с апрелем 2020 г. Структурно прирост был обусловлен ростом импорта готовых текстильных изделий, таких как защитные, хирургические и одноразовые маски, халаты и т. д. В апреле 2020 г. снизился объём импорта ЕС из всех крупных стран-поставщиков, за исключением Китая (+12 % по сравнению с январём 2020 г.). Экспорт ЕС в пять основных стран — торговых партнёров также снизился, при этом наибольшее сокращение экспорта было зафиксировано в Великобританию (на 40 %), а наименьшее — в Китай (на 6 %). В апреле 2020 г. объём экспорта ЕС в Китай составил 15,4 млрд евро, импорт — 33,59 млрд евро.

Рисунок 9.

### ОБЪЁМ ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС С ПЯТЬЮ КРУПНЕЙШИМИ ТОРГОВЫМИ ПАРТНЁРАМИ С УЧЁТОМ СЕЗОННЫХ КОЛЕБАНИЙ, МЛРД ЕВРО



Источник: построено ITI по данным Eurostat

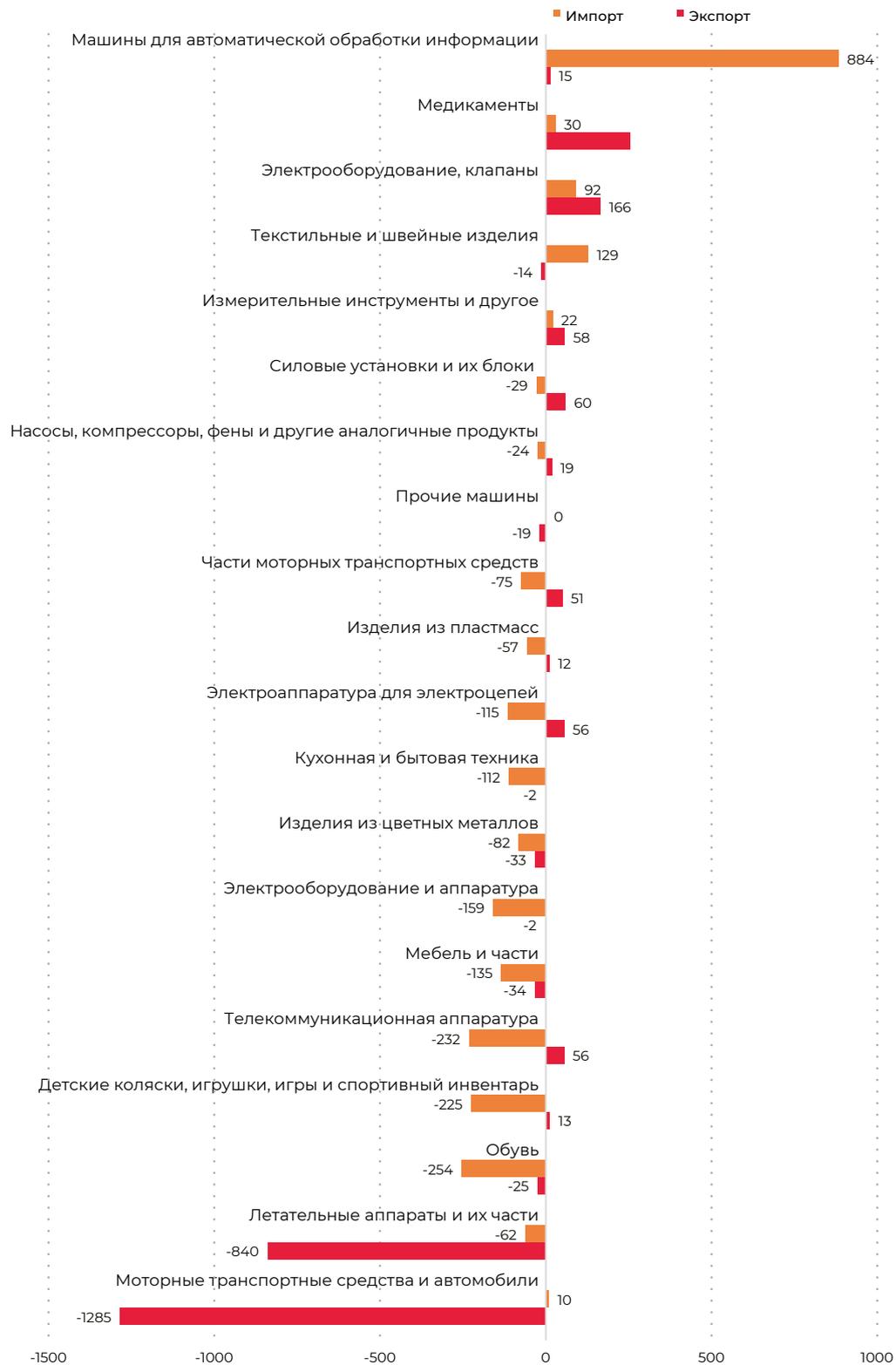
Несмотря на общую положительную тенденцию во взаимной торговле ЕС и КНР в апреле 2020 г., динамика торговли в рамках отдельных отраслей имела различный характер. Так, по двум основным товарным группам в экспорте ЕС в Китай (моторные транспортные средства и самолёты и их принадлежности) имел место резкий спад: на 1 285 млн евро, или 71 %, и на 840 млн евро, или на 89 %, соответственно. Незначительный спад имел место в экспорте текстиля, товаров машиностроения, металлов, мебели, обуви и т. д. Одновременно отмечается прирост экспорта таких товаров, как медикаменты и электростабилизаторы, клапаны (на 256 млн евро и на 166 млн евро).

Наибольший прирост спроса со стороны ЕС отмечается в сегменте китайских машин для автоматической обработки информации и их блоков: прирост экспорта этих товаров в апреле 2020 г. составил 883 млн евро, или 33 % к предыдущему году. Импорт текстильных изделий и тканей также вырос (на 129 млн евро, или 36 %). В то же время по итогам апреля 2020 г. имел место спад импорта из Китая игрушек, детских колясок и спортивного инвентаря; телекоммуникационного оборудования; обуви.

На товары, составляющие основу экспорта из ЕС в Китай по железной дороге, приходится в совокупности более 60 % общего стоимостного объёма экспорта в Китай посредством железнодорожного транспорта. В апреле 2020 г. по большинству таких товаров наблюдается прирост объёма экспорта по сравнению с 2019 г. Это свидетельствует о том, что грузопоток по железной дороге из ЕС в Китай в целом стабильно увеличивается, а также о том, что пандемия не стала для участников железнодорожного логистического рынка серьёзным препятствием при отправке европейских товаров в Китай. Единственная товарная группа, в которой был зафиксирован спад экспорта (почти в два раза), — это легковые автомобили.

Рисунок 10.

### ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЁМА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС С КИТАЕМ В АПРЕЛЕ 2020 Г. ПО СРАВНЕНИЮ С АПРЕЛЕМ 2019 Г., МЛН ЕВРО



Источник: Eurostat

Таблица 1.

**ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЁМА ЭКСПОРТА ИЗ ЕС В КИТАЙ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ  
ОСНОВНЫХ ГРУПП ТОВАРОВ В АПРЕЛЕ 2020 Г. ПО СРАВНЕНИЮ  
С АПРЕЛЕМ 2019 Г.**

Наименование товара	Изменение апр. 2020 г./ апр. 2019 г.
Части и принадлежности моторных транспортных средств	172,39%
Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства	-79,76%
Лекарственные средства	48,67%
Экстракт солодовый; готовые пищевые продукты из муки тонкого или грубого помола, крупы, крахмала или солодового экстракта	1,67%
Подшипники шариковые или роликовые	1584,01%
Пульты, панели, консоли, столы, распределительные щиты и основания для электрической аппаратуры прочие, оборудованные двумя или более устройствами товарной позиции 8535 или 8536, для управления или распределения электрического тока, в том числе включающие	179,59%
Счётчики числа оборотов, счётчики количества продукции, таксометры, счётчики пройденного расстояния в милях, и т. д.	4298,23%
Аппаратура электрическая для коммутации или защиты электрических цепей	157,44%
Краны, клапаны, вентили и аналогичная арматура для трубопроводов, котлов, резервуаров, цистерн, баков или аналогичных ёмкостей, включая редуцирующие и терморегулируемые клапаны	123,39%
Валы трансмиссионные и кривошипы; корпуса подшипников и подшипники скольжения для валов; шестерни и зубчатые передачи; шариковые или роликовые винтовые передачи; коробки передач и другие вариаторы скорости	56,35%
Насосы жидкостные с расходомерами или без них; подъёмники жидкостей	11,52%
Насосы воздушные или вакуумные, воздушные или газовые компрессоры и вентиляторы; вентиляционные или рециркуляционные вытяжные колпаки или шкафы с вентилятором	68,09%
Машины и механические устройства	29,50%
Двигатели и силовые установки прочие	177,83%
Косметические средства или средства для макияжа и средства для ухода за кожей	2628,81%
Трансформаторы электрические, статические электрические преобразователи, катушки индуктивности и дроссели	150,33%
Двигатели и генераторы электрические	69,41%
Центрифуги, оборудование и устройства для фильтрования или очистки жидкостей или газов	124,48%
Машины посудомоечные; оборудование для мойки или сушки бутылок или других ёмкостей; оборудование для заполнения, закупорки бутылок, банок, закрывания ящиков, мешков или других ёмкостей, для опечатывания их или этикетирования; оборудование для герметичной упаковки	716,37%
Приборы и аппаратура для физического или химического анализа; приборы и аппаратура для измерения или контроля вязкости, пористости, расширения, поверхностного натяжения	1110,56%
Оборудование для обработки резины или пластмасс или для производства продукции из этих материалов, в другом месте данной группы не поименованное или не включённое	91,47%
Машины и устройства для подъёма, перемещения, погрузки или разгрузки	3,25%
Приборы и аппаратура для измерения или контроля расхода, уровня, давления или других переменных характеристик жидкостей или газов	1264,65%

Источник: рассчитано ITI по данным Eurostat

Статистические данные структуры экспорта ЕС в Китай в 2020 г. по видам транспорта свидетельствуют о переориентации грузов с одних видов транспорта на другие. Так, в 2020 г. наблюдается нехарактерный рост «железнодорожного» экспорта из ЕС в Китай отдельных товарных групп (См. Таблицу 2) до объёмов, ранее не характерных для ж/д транспорта. Одновременно сокращается объём экспорта этих товарных групп посредством других видов транспорта. Подробный попозиционный анализ экспорта из ЕС в КНР посредством различных видов транспорта показывает перераспределение экспортного потока из ЕС в КНР с одних видов транспорта на другие.

В частности, объём экспорта из ЕС в КНР моторных транспортных средств посредством морского транспорта сократился на 61,61 млн евро за январь — апрель 2020 г. При этом объём железнодорожного экспорта этой товарной группы за январь — апрель 2020 г. вырос до 21,78 млн евро. Иными словами, около 35,3 % величины спада экспорта морским и воздушным транспортом перешло на железнодорожный транспорт, а 1,1 % — на автомобильный. Логично предположить, что экспорт частей и принадлежностей моторных транспортных средств на сумму 39,83 млн евро (разница между сократившимся объёмом экспорта данной продукции и абсолютным приростом экспорта по другим видам транспорта) сократился, что может означать сокращение спроса со стороны Китая на эту величину. В будущем, вероятно, экспорт этих товаров увеличится в части перевозок морским транспортом (так как при нормальных условиях основная часть этих товаров транспортируется по морю), при условии, что пропускная способность морской инфраструктуры восстановится в ближайшее время. В этом контексте также важно отметить, что воздушные пассажирские перевозки косвенно влияют на объём экспорта товаров ЕС в Китай, так как значительная часть грузов перевозится в нижней части фюзеляжа самолётов. Существует также вероятность, что грузоотправители будут диверсифицировать свои цепочки поставок и начнут отдавать предпочтение более надёжным видам перевозок, в связи с чем часть грузов, которые ранее перевозились морским, воздушным или автомобильным транспортом, может полностью перейти на железную дорогу.

Спрос на лекарственные средства увеличился по всему миру, что является очевидным фактом в период пандемии. Наибольший прирост экспорта этой группы товаров пришёлся на воздушный транспорт. Это можно объяснить срочностью спроса и потребления, в связи с чем грузоотправители отдавали предпочтение наиболее быстрому виду транспорта. Вторым наиболее быстрым видом перевозок между ЕС и Китаем является железнодорожный транспорт: так, за январь — апрель 2020 г. объём экспорта лекарственных средств увеличился на 21,35 млн евро (более чем в два раза). При этом экспорт морским транспортом и автомобильным в совокупности снизился на 29,8 млн евро.

Наибольший спад стоимостного объёма экспорта ЕС в Китай воздушным транспортом наблюдается по таким товарам, как косметические средства или средства для макияжа, средства для ухода за кожей (на 22,12 млн евро). Экспорт железнодорожным транспортом этих товаров в апреле 2020 г. по сравнению с январём 2020 г. увеличился почти в семь раз, достигнув отметки в 7,25 млн евро (при том, что наибольший объём экспорта этих товаров по железной дороге в 2019 г. был зафиксирован в октябре: 1,53 млн евро). Такой рост нельзя объяснить исключительно резким ростом спроса со стороны Китая. По-видимому, некоторые грузоотправители, столкнувшись с карантинными инфраструктурными ограничениями при морских и воздушных перевозках, а также с резким ростом ставок, перешли «на рельсы».

Интересно отметить, что химическая продукция также стала перевозиться в Китай в больших объёмах в 2020 г. В апреле 2020 г. экспорт полиацеталей, полиэфиров, смол в первичных формах железнодорожным транспортом составил 2,66 млн евро, что в 16 раз больше, чем в том же месяце 2019 г. Противоположная тенденция сложилась в динамике экспорта этой продукции морским и автомобильным транспортом в Китай: в совокупности спад составил 18 млн евро или 40,9 % по сравнению с январём 2020 г. Таким образом, можно сделать вывод, что по данной товарной группе произошёл частичный переход с морского и автомобильного транспорта на железнодорожный, и в незначительной степени — на воздушный.

Значительный спад в стоимостном объёме экспорта ЕС в Китай морским транспортом был зафиксирован по такой товарной позиции, как машины и аппараты для электрической, лазерной или другой световой или фотонной пайки, и составил 11,85 млн евро, или 66,82 %. Больше половины абсолютной величины данного спада стало транспортироваться по воздуху. По железной дороге также произошёл прирост (в четыре раза) в январе — апреле 2020 г., который в абсолютном выражении составил 1,73 млн евро, или 14,61 % спада абсолютного объёма экспорта морским транспортом. Из этого следует вывод, что по этой товарной группе переход произошёл в большей степени на авиатранспорт.

Таблица 2.

### ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЁМА ЭКСПОРТА ЕС В КИТАЙ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В ЯНВАРЕ — АПРЕЛЕ 2020 Г., МЛН ЕВРО

Наименование товара	Железно- дорожный	Морской	Авиа	Автомо- бильный
Части и принадлежности моторных транспортных средств	21,787	-43,758	-17,839	0,685
Лекарственные средства	21,357	-24,204	192,125	-5,671
Подшипники шариковые или роликовые	13,848	-7,107	4,416	0,109
Аппаратура электрическая для коммутации или защиты электрических цепей или для соединений к электрическим цепям или в электрических цепях	10,771	-5,316	9,011	1,329
Двигатели и силовые установки прочие	5,241	-0,854	-2,692	0,220
Косметические средства или средства для макияжа и средства для ухода за кожей	6,243	-3,531	-22,119	-0,149
Металлоконструкции из чёрных металлов	2,589	-2,127	0,714	-0,043
Полиацетали, полиэферы простые прочие и смолы эпоксидные в первичных формах; поликарбонаты, смолы алкидные, сложные полиаллильные эфиры и прочие сложные полиэферы в первичных формах	2,397	-16,684	1,787	-1,317
Машины и аппараты для электрической, лазерной или другой световой или фотонной пайки	1,737	-11,847	6,345	0,292
Шоколад и прочие готовые пищевые продукты, содержащие какао	1,753	-0,894	-1,025	-0,082
Прочие изделия из алюминия	1,110	-0,190	-1,028	0,150
Металлоконструкции алюминиевые и их части	0,856	-0,292	0,345	-0,055
Кондитерские изделия из сахара, не содержащие какао	0,596	0,114	-0,065	-0,182
Инструменты ручные; лампы паяльные; тиски, зажимы и аналогичные изделия	0,212	-0,281	0,059	0,007
Марки почтовые или марки госпошлин, знаки почтовой оплаты гашёные	0,002	-0,022	-0,001	—

Источник: рассчитано ITI по данным Eurostat

Таким образом, объём взаимной торговли ЕС с Китаем в период пандемии снизился, но уже в апреле 2020 г. восстановился до докризисного уровня. Восстановление было в первую очередь простимулировано стремительным ростом импорта ЕС из Китая в апреле 2020 г. средств индивидуальной защиты, которые Китай начал поставлять после первых успехов в борьбе с коронавирусной инфекцией и снятия некоторых ограничений. В апреле 2020 г., помимо средств индивидуальной защиты, импорт ЕС из Китая увеличился по такой товарной группе, как машины для автоматической обработки информации. Значительный спад импорта был зафиксирован по следующим товарам: обувь, телекоммуникационная аппаратура, детские игрушки, коляски, спортивный инвентарь и т. д. Экспорт ЕС в Китай в январе — апреле 2020 г. снизился, но в меньшей степени по сравнению с экспортом в другие страны, основные торговые партнёры. Изменение товарной структуры экспорта ЕС в Китай в очередной раз доказывает сильную подверженность автомобиль-

ной промышленности влиянию пандемии. В апреле 2020 г. экспорт ЕС в Китай моторных транспортных средств, автомобилей снизился на 71 % по сравнению с тем же месяцем 2019 г. Экспорт в Китай летательных аппаратов и их частей также значительно снизился в апреле 2020 г.

Товарная структура экспорта ЕС в Китай за апрель 2020 г. свидетельствует о приросте объёмов по всем основным товарным позициям, за исключением легковых автомобилей и моторных транспортных средств. Такая тенденция указывает на два основных факта о железнодорожных перевозках: во-первых, железнодорожные грузоперевозки продолжают с каждым годом становиться более популярными среди грузоотправителей в контексте торговли ЕС и Китая; и во-вторых, железнодорожный транспорт проявил себя как надёжный вид перевозок в период пандемии, благодаря чему объём «железнодорожного» экспорта ЕС в Китай почти не сократился. Кроме того, по некоторым товарным позициям в 2020 г. наблюдался резкий прирост стоимостного объёма экспорта в Китай железнодорожным транспортом, при этом такой рост не является характерным по сравнению с динамикой экспорта за 2019 г. Из этого следует вывод о том, что во время пандемии некоторые товары перешли с других видов транспорта «на рельсы». Например, лекарственные средства перешли с морского транспорта на железнодорожный и воздушный в большей степени; подшипники — с морского на железнодорожный и воздушный; электроаппаратура — с морского на железнодорожный, воздушный и автомобильный; косметические средства и средства для макияжа — с морского, воздушного и автомобильного на железнодорожный транспорт; металлоконструкции — с морского на железнодорожный; сложные полиэфирные — с морского и автомобильного на железнодорожный и воздушный; машины и аппаратура для пайки — с морского в большей степени на воздушный и в меньшей степени на железнодорожный.

Согласно статистическим данным, процесс перехода на железнодорожный транспорт был запущен, и, возможно, в ближайшем будущем экспорт ЕС в Китай по железнодорожному транспорту будет увеличиваться более опережающими темпами, чем экспорт, опосредованный другими видами транспорта. В связи с этим необходимо учитывать складывающиеся тенденции на логистическом рынке и в структуре взаимной торговли ЕС и Китая для определения потенциала расширения железнодорожных поставок в Китай в период пандемии.

---

**ПОТЕНЦИАЛ  
РАСШИРЕНИЯ  
Ж/Д ПЕРЕВОЗОК  
ИЗ ЕВРОПЕЙСКОГО  
СОЮЗА В КИТАЙ  
В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ**

## — Потенциал расширения ж/д перевозок из Европейского союза в Китай в условиях пандемии

Пандемия бесповоротно повлияла на мировую экономику, включая мировой логистический рынок. Как было отмечено выше, поведение грузоотправителей меняется, и всё больше и больше товаров в текущем году начинает транспортироваться из ЕС в Китай по железной дороге. В первую очередь отмечается такой переход с морского транспорта, так как именно в морских цепочках поставок наблюдались разрушительные сбои. Ожидается, что эта тенденция, подкрепляемая к тому же процессами декарбонизации и диверсификации цепочек поставок, сохранится в среднесрочной перспективе. Кроме того, морской транспорт выступает ключевым видом транспорта в контексте взаимной торговли ЕС и Китая, поэтому интересно оценить, какой объём экспорта может перейти именно с морского транспорта на железнодорожный.

Экспорт ЕС в Китай определённого ряда товарных позиций в январе — апреле 2020 г. сократился, в частности из-за совокупности нескольких факторов: спада спроса со стороны Китая, сокращения производственных мощностей в самом ЕС и нарушения цепочек поставок. Для оценки потенциала возможного расширения железнодорожных перевозок из ЕС в Китай необходимо определить стоимостный объём товаров, экспорт которых в 2020 г. в целом сократился, то есть сократился по всем видам перевозок. При этом в экспорте в Китай таких товарных позиций преобладали морские перевозки, иными словами, большая часть таких товаров транспортировалась из ЕС в Китай по морю. Существует высокая вероятность того, что этот объём торговли восстановится после пандемии, в результате которой поведение грузоотправителей поменяется в сторону выбора более «рабочей» и стабильной цепочки поставок, в связи с чем для операторов железнодорожных грузоперевозок появится возможность привлечения этого, ранее сократившегося, объёма экспорта «на рельсы».

Все товары, представленные в Таблице 3, экспортировались в 2019 г. из ЕС в Китай в основном морским транспортом. Наибольший спад в стоимостном выражении в 2020 г. отмечается по такому товару, как медные отходы и медный лом: по морю стало транспортироваться на 75,44 млн евро (75 %) меньше. Аналогичную тенденцию можно наблюдать в экспорте по морю новых пневматических, резиновых шин и покрышек (спад на 10,65 млн евро или на 43,28 %). По этой же товарной позиции произошёл резкий спад экспорта в Китай, опосредованного железнодорожным транспортом. Товары, составляющие потенциал расширения железнодорожных перевозок из ЕС в Китай, представляют разные товарные категории: продукция металлургической промышленности, продукция нефтепереработки, деревопереработки, химической промышленности, текстильной промышленности и т. д. Данный потенциал в совокупности можно оценить в 116,029 млн евро.

Таблица 3.

### ТОВАРЫ, СОСТАВЛЯЮЩИЕ ПОТЕНЦИАЛ РАСШИРЕНИЯ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ИЗ ЕС В КИТАЙ

Наименование товара	Изменение объема экспорта за январь — апрель 2020 г., тыс. евро			
	Морской	Воздушный	Железнодорожный	Автомобильный
Отходы и лом медные	-75437,76	-66,48	-52,40	-330,40
Шины и покрышки пневматические резиновые новые	-10647,69	-174,94	-2905,74	-350,59
Антидетонаторы, антиоксиданты, ингибиторы смолообразования, загустители, антикоррозионные вещества и присадки	-4333,19	-345,33	-759,20	-138,82
Прокат плоский из прочих легированных сталей, шириной менее 600 мм	-4061,67	-344,33	-156,69	-7,18
Плиты для мощения, плитки облицовочные; кубики керамические неглазурованные для мозаичных работ и аналогичные изделия	-581,40	-11,06	-2,22	-100,90
Плиты древесно-стружечные, плиты с ориентированной стружкой	-2869,94	-5,62	-151,33	-24,78
Кожа, дополнительно обработанная после дубления или в виде кожевенного краста из шкур крупного рогатого скота	-3043,08	-1992,00	-413,25	-172,77
Мыло; поверхностно-активные органические вещества и средства	-928,40	-94,79	-281,41	-140,69
Мононити синтетические	-449,11	-200,70	-853,24	-37,39
Изделия из цемента, бетона или искусственного камня	-2388,93	-7,41	-0,08	-4,74
Прочие краски и лаки; готовые водные пигменты типа используемых для отделки кож	-169,47	-25,14	-54,02	-5,89
Прутки из железа или нелегированной стали	-38,78	-6,96	-3,78	-5,46
Материалы кордные для шин из нейлоновых или прочих полиамидных, полиэфирных или вискозных нитей высокой прочности	-50,10	-1,60	-12,61	-82,79
Коляски детские и их части	-187,75	-7,22	-29,50	-203,49
Изделия деревянные мозаичные и инкрустированные; шкатулки и коробки деревянные; деревянные статуэтки и прочие декоративные изделия	-173,92	-92,74	-0,04	-10,48
<b>Итого</b>	<b>-105361,16</b>	<b>-3376,33</b>	<b>-5675,51</b>	<b>-1616,35</b>

Источник: рассчитано ITI по данным Eurostat

---

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

## — Заключение

Кризис, вызванный пандемией COVID-19, отразился на всех отраслях промышленного производства ЕС. Данные за первый квартал 2020 г. подтвердили асимметричный характер такого воздействия. Наиболее пострадавшими оказались такие отрасли, как производство автомобилей, прицепов и полуприцепов; мотоциклов; ювелирных изделий; запчастей и аксессуаров для автомобилей; лёгких металлов; керамических плит; сумок, чемоданов и ремней; трикотажа и кожи; синтетического каучука в первичных формах; мороженого; хлеба и кондитерских изделий. С другой стороны, меньше всего пострадала отрасль химической промышленности (производство фармацевтической продукции, мыла, моющих и чистящих средств) и пищевая промышленность (табачные изделия, пищевые диетические продукты, макароны, лапша, кускус, зерновые продукты, крахмал и молочная продукция). Анализ промышленности ЕС в разрезе по отраслям наряду с отмеченным выше показал, что дно спада объёмов производства в большей части отраслей промышленности уже пройдено, и в мае 2020 г. наблюдается тенденция к росту. Согласно прогнозам Европейской комиссии, ВВП ЕС в 2020 г. сократится на 8,3 % по сравнению с предыдущим годом и вырастет на 5,8 % в 2021 г. при условии, что в 2020 г. не наступит вторая волна пандемии.

Пандемия повлияла на формирование отрицательной динамики оборота внешней торговли ЕС с третьими странами в первом квартале 2020 г. При этом наблюдалось сокращение объёмов товаропотоков со всеми основными торговыми партнёрами ЕС. В апреле 2020 г. было зафиксировано снижение объёма импорта ЕС из всех крупных стран-поставщиков, за исключением Китая. Экспорт ЕС в пять основных стран — торговых партнёров также снизился, при этом наименьшее снижение наблюдалось в динамике объёма экспорта ЕС в Китай. Иными словами, первый месяц второго квартала 2020 г. стал первоначальным этапом восстановления внешней торговли ЕС с Китаем, обусловленным, в первую очередь, резким скачком объёма импорта ЕС из Китая.

Рассматривая влияние пандемии на мировую отрасль железнодорожных грузоперевозок в целом, можно сделать вывод, что оно варьируется в зависимости от региона. Иными словами, существует два основных сценария. В первом случае железнодорожные перевозки дополняют воздушные и морские перевозки, но не подлежат замене. Например, трансатлантическая торговля в основном осуществляется по морю и воздуху, но не может быть опосредована автомобильным или железнодорожным транспортом. В этой конфигурации уменьшение объёмов воздушных и морских грузоперевозок также напрямую отразится на объёмах грузоперевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, так как последние используются для транспортировки грузов в порты, аэропорты или из них. Во втором варианте существует некоторая взаимозаменяемость между воздушным и морским транспортом с одной стороны и железнодорожным транспортом с другой. В этом контексте снижение объёмов воздушных и морских грузоперевозок может привести к увеличению объёмов железнодорожных перевозок, или, иными словами, к переходу некоторых грузов «на рельсы». Ярким примером такой тенденции являются железнодорожные грузоперевозки в условиях пандемии на евразийском пространстве, в частности на направлении Европа — Китай, где объём железнодорожных грузоперевозок увеличился на 35 % в годовом исчислении в период с января по май 2020 г. и достиг значения на 180 %

выше, чем в мае 2020 г.<sup>10</sup> На основании данных Eurostat о динамике объёмов экспорта ЕС в Китай в разрезе по видам транспорта за январь — апрель 2020 г. можно сделать вывод о том, что некоторые товары уже перешли с морского или воздушного транспорта на железнодорожный или находятся в процессе перехода. Среди таких товаров — части и принадлежности моторных транспортных средств; лекарственные средства; подшипники; электроаппаратура для электроцепей; двигатели и силовые установки; косметические средства и средства для макияжа; сложные полиэферы в первичных формах и т. д. Необходимо отметить, что переход в первую очередь осуществляется с моря на железную дорогу, но наряду с этим прослеживается тенденция перехода некоторых товаров с морского транспорта на воздушный.

Морской транспорт имеет решающее значение в контексте торговли ЕС и Китая, так как больше половины общего стоимостного объёма торгового оборота опосредовано морским транспортом. Из-за сбоя в цепочках поставок и недозагруженности производственных мощностей ЕС объём экспорта определённого ряда товаров, основная часть которых в нормальных экономических условиях транспортируется по морю, в январе — апреле 2020 г. сократился по всем видам транспорта; иными словами, с рынка был изъят определённый объём торговли, который в краткосрочной и среднесрочной перспективе восстановится. Исходя из этого, существует возможность привлечения этого объёма, ранее сократившегося в период разгара пандемии, «на рельсы». Таким образом, потенциал расширения экспорта ЕС в Китай железнодорожным транспортом составляют такие товары, как шины и покрышки; плоский прокат из легированных сталей; облицовочные плитки, плитки для мощения; кожа крупного рогатого скота; мыло, поверхностно-активные органические вещества; краски, лаки; детские коляски; деревянные изделия и т. д. В совокупности потенциал расширения экспорта ЕС в Китай по железной дороге на текущий момент оценивается в 116,029 млн евро, что составляет 3,08 % общего стоимостного объёма экспорта ЕС в Китай по железной дороге за январь — апрель 2020 г.

Кризис, вызванный пандемией COVID-19, затронул все отрасли экономики, однако более детальный анализ его последствий будет возможен только при наличии полных статистических данных. На текущем этапе справедливо предположить, что сложившаяся тенденция стремительного роста объёма железнодорожных грузоперевозок из ЕС в Китай сохранится, так как поведение грузоотправителей и производителей в части формирования цепочек поставок изменилось бесповоротно. Более того, современные тренды, затрагивающие европейский логистический рынок, внесут свой, дополнительный вклад в развитие этого вида перевозок.

---

<sup>10</sup> Источник: COFACE ECONOMIC PUBLICATIONS, “Global Transport: What does the future hold beyond COVID-19?”

**ERAI**

Eurasian Rail Alliance Index



[www.index1520.com](http://www.index1520.com)