

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2019 ГОДУ



## — Содержание

<b>Текущее состояние транспортных связей на евразийском пространстве</b> .....	<b>4</b>
Железнодорожные маршруты, обеспечивающие движение товарных потоков между Европейским союзом и Китаем .....	5
Новые рекорды в развитии трансевразийских ж/д перевозок: сокращение сроков доставки и увеличение частоты отправок .....	6
Товарная структура контейнерных ж/д перевозок .....	8
Расширение географии между точками сбора и точками распыления грузов в Европе и Китае .....	9
<b>Индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре</b> .....	<b>11</b>
Снижение стоимости транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа и Европа – Китай .....	11
Портал ERAI: повышение прозрачности рынка транзитных перевозок .....	13



**ТЕКУЩЕЕ  
СОСТОЯНИЕ  
ТРАНСПОРТНЫХ  
СВЯЗЕЙ  
НА ЕВРАЗИЙСКОМ  
ПРОСТРАНСТВЕ**

## — Текущее состояние транспортных связей на евразийском пространстве

Динамика объёма торговли между крупнейшими экономиками евразийского пространства – Европейским союзом и Китаем – в 2019 г. сохраняет положительный тренд. Следуя за этой тенденцией, развивается и логистический рынок. Существует несколько маршрутов грузоперевозок между Европой и Китаем, различающихся по виду транспорта. При этом грузоотправители отдают предпочтение менее дорогостоящему – морскому. Тем не менее быстроразвивающийся и конкурентоспособный сектор железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай отвечает главным реалиям логистического рынка в части безопасности и надёжности перевозок, скорости и сроков поставок: так, в 2019 г. было перевезено более 300 тыс. ДФЭ благодаря рекордному уровню средней скорости следования поездов – 1056 км/сут. По результатам 2019 г. перевозки между Европой и Китаем в железнодорожном коридоре через Белоруссию, Россию и Казахстан осуществляются в шесть раз быстрее, чем морским транспортом. Кроме того, следует отдельно отметить надёжность железнодорожного транспорта, особенно учитывая турбулентность в мировых торговых отношениях. История – лучший показатель того, что даже в ситуациях, когда по той или иной причине другие виды перевозок не могут принять грузы – железная дорога способна ответить на нужды клиентов.

## Железнодорожные маршруты, обеспечивающие движение товарных потоков между Европейским союзом и Китаем

Железнодорожный транспорт имеет огромный потенциал на евразийском пространстве: с каждым годом железнодорожные перевозки становятся более конкурентоспособными благодаря модернизации терминальной, линейной инфраструктуры, развитию нормативно-правового регулирования. Так, в ноябре 2019 г. на колее 1520 мм, где перевозчиком выступила ОТЛК ЕРА, на маршруте Сиань – Мукран – Мангейм была впервые использована унифицированная железнодорожная накладная ЦИМ/СМГС в мультимодальных контейнерных перевозках в сообщении Китай – Европа – Китай.

В настоящее время ж/д перевозки между Европой и Китаем осуществляются по четырём главным маршрутам: через Белоруссию, Россию и Казахстан (Карталы/Канисай, маршрут ОТЛК ЕРА); через Россию (Забайкальск); через Монголию (Наушки); через Россию (порты Дальнего Востока и Гродеково). В 2019 г. на маршрутах через Забайкальск и Наушки наблюдался спад объёмов перевезённых грузов. Маршрут через Казахстан, Россию и Белоруссию уверенно лидирует среди остальных маршрутов контейнерных ж/д перевозок. При этом 2019 г. ознаменовался рекордом по объёму перевезённых по данному маршруту грузов, величина которого впервые достигла отметки в 300 тыс. ДФЭ/год. Суммарный объём перевозок за 2016–2019 гг. составил более 900 тыс. ДФЭ.

Рисунок 1.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ ПО МАРШРУТАМ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ (ПО ОБЪЕМУ В ДФЭ)

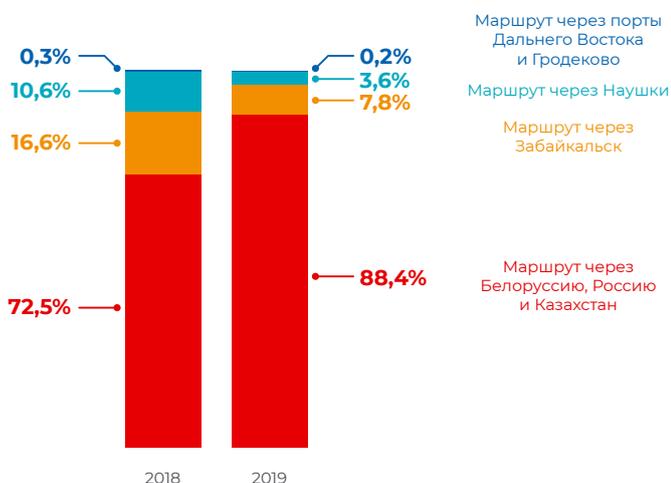
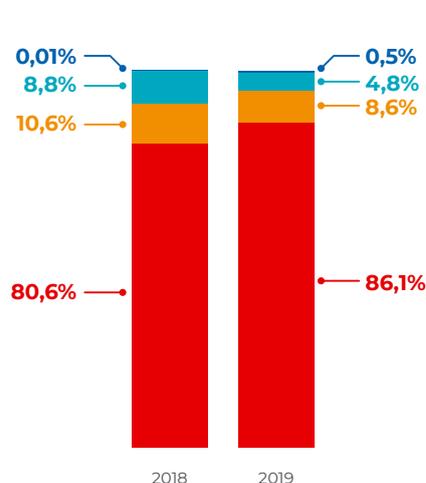


Рисунок 2.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ ПО МАРШРУТАМ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ (ПО ОБЪЕМУ В ДФЭ)

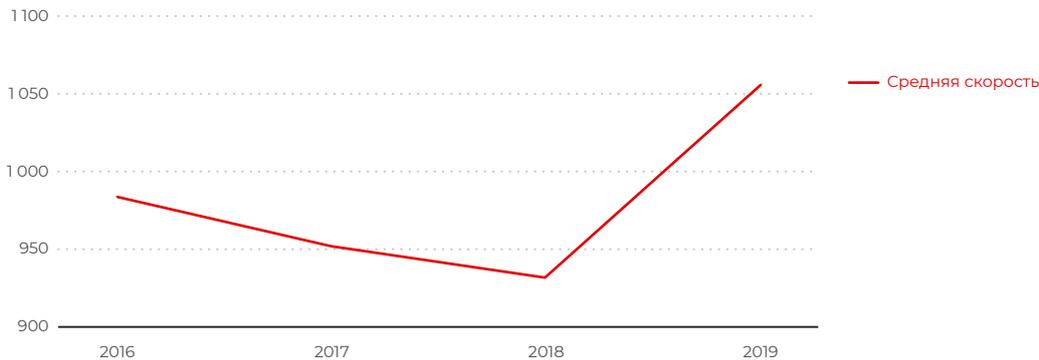


## — Новые рекорды в развитии трансъевразийских ж/д перевозок: сокращение сроков доставки и увеличение частоты отправок

Прошедший год стал показательным с точки зрения сокращения сроков доставки грузов за счёт резкого увеличения скорости следования поездов по маршрутам: скорость увеличилась на 13,3%, достигнув 1056 км/сут, в результате среднее время в пути сократилось пропорционально. Сокращение сроков транспортировки грузов было в первую очередь обусловлено ускорением следования поездов на казахстанском участке: теперь по территории Казахстана груз перемещается в течение двух с половиной дней вместо трёх. На данный момент среднее время транзита через Белоруссию, Россию и Казахстан составляет 5,14 суток.

Рисунок 3.

### ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ, КМ/СУТ



Источник: построено по данным ОТЛК ЕРА

Рисунок 4.

### СРЕДНЕЕ ВРЕМЯ В ПУТИ ЧЕРЕЗ БЕЛОРУССИЮ, РОССИЮ И КАЗАХСТАН, СУТ



Источник: построено по данным ОТЛК ЕРА

Поезда, следующие из Китая в Европу, в 2019 г. были практически полностью загружены (доля порожних контейнеров составила 1% общего физического объёма перевезённых грузов), а на обратном направлении сохранялась недозагрузка, но в 2019 г. доля гружёных контейнеров в общем объёме перевезённых грузов достигла максимального за последние четыре года уровня (71%). В целом в 2019 г. по маршруту ОТЛК ЕРА на обоих направлениях на порожние контейнеры приходилось 11% общего физического объёма грузооборота, что в два раза меньше уровня 2018 г.

Рисунок 5.

#### СООТНОШЕНИЕ ГРУЖЁНЫХ И ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ НА НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ – ЕВРОПА

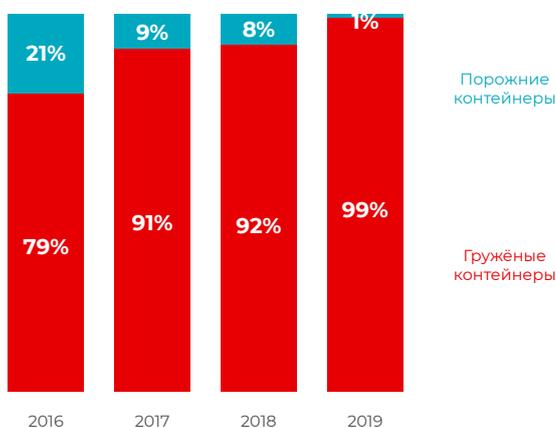
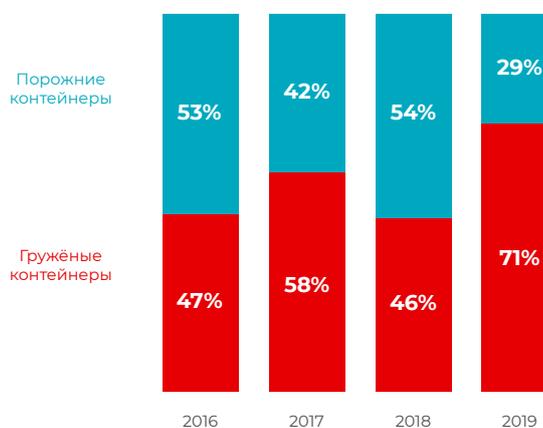


Рисунок 6.

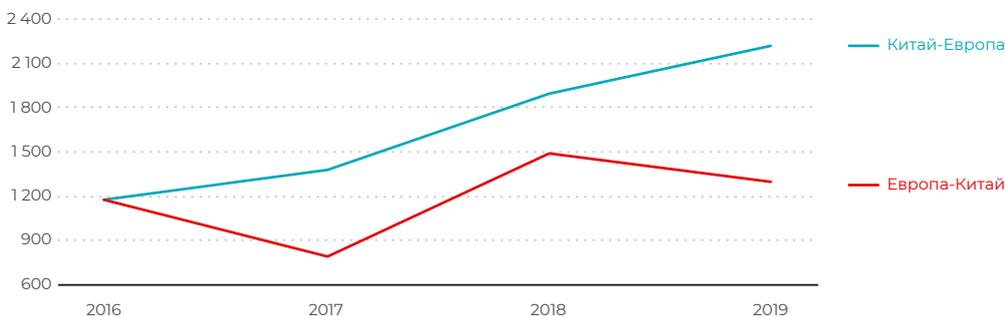
#### СООТНОШЕНИЕ ГРУЖЁНЫХ И ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ НА НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА – КИТАЙ



На фоне увеличения объёмов грузоперевозок на маршруте через Россию, Казахстан и Белоруссию в 2016–2019 гг. динамика средней загрузки поездов демонстрирует общий тренд к росту. При этом рост количества гружёных контейнеров, следующих в обоих направлениях, и рост объёма перевозок в ДФЭ между Европой и Китаем свидетельствуют о повышении спроса грузоотправителей на контейнерные ж/д перевозки в этих направлениях.

Для удовлетворения потребностей рынка в ответ на увеличение спроса в 2019 г. в направлениях Европа – Китай и Китай – Европа было отправлено больше поездов. Более того, в ноябре 2019 г. было зафиксировано рекордное количество поездов из Китая – 404.

Рисунок 7.

**СТАБИЛЬНЫЙ РОСТ КОЛИЧЕСТВА ОТПРАВЛЕННЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ, ШТ.**

## Товарная структура контейнерных ж/д перевозок

Номенклатуру грузов, перевозимых в контейнерах ж/д транспортом, по большей части составляют высокотехнологичные товары. По всем основным товарным группам в 2019 г. наблюдался прирост объемов поставок относительно 2018 г. Более 90% грузов перевозится в сухогрузных 40-футовых контейнерах.

Необходимо отметить, что совокупная стоимость товаров, перевезённых в коридоре Казахстан – Россия – Белоруссия в 2019 г., составила более 25 млрд долл. США, из которых более 14 млрд долл. США пришлось на механическое оборудование и технику. В 2019 г. было перевезено электронных средств и аппаратуры связи на сумму более 6 млрд долл. США, а автотехники – более 2 млрд долл. США. Стоимость остальных товаров (швейной и трикотажной одежды, мебели и осветительной техники, пластмасс и изделий из них) не достигла 1 млрд долл. США. Среди брендов, чьи грузы транспортируются через основной коридор, присутствуют такие, как HP, Sony, LG, Lenovo, Volvo, Mercedes-Benz, Audi, Porsche, IKEA, Decathlon, Versace, Adidas и др.

## — **Расширение географии между точками сбора и точками распыления грузов в Европе и Китае**

География сервисов в транзитном коридоре за предыдущий год расширилась до 33 городов в Европейском союзе: появились ещё 11 точек сбора грузов, среди которых Барселона, Льеж, Люксембург, Будапешт, Верона и т. д. Кроме того, на территории Китая ещё 27 городов были интегрированы в общее грузовое ж/д сообщение между Европой и Китаем. Между различными точками в Европе и Китае, а также транзитными пунктами на этом направлении, существует более 55 маршрутов, среди которых ключевыми (по объёму в ДФЭ) служат Чунцин – Дуйсбург, Сиань – Малашевиче и Чэнду – Лодзь. В октябре 2019 г. были успешно запущены два пилотных поезда по маршруту Сиань – Нойс, общее транзитное время следования которых составило 12 суток.



**ИНДИКАТОР  
СТОИМОСТИ  
ТРАНЗИТНЫХ  
КОНТЕЙНЕРНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК  
В ЕВРАЗИЙСКОМ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖ-  
НОМ КОРИДОРЕ**

## — Индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре

## — Снижение стоимости транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа и Европа – Китай

Развитие рынка трансевразийских железнодорожных перевозок невозможно без повышения его открытости. Eurasian Rail Alliance Index (ERAИ) выступает инструментом оценки рынка ж/д транзитных перевозок, так как учитывает маршрут через Казахстан, занимающий 87% транзитного объёма.

В 2019 г. изменение ERAИ указывало на более стабильную динамику по сравнению с 2018 г. Общий прирост ERAИ за год в 2019 г. составил всего 3%, тогда как в 2018 г. – 11%. В 2019 г. перевозка по трансевразийскому железнодорожному маршруту колеи 1520 мм была дешевле, чем в 2018 г.: в 2018 г. средний тариф составлял 2 818 \$/FEU, а в 2019 г. он снизился на 3,5% до 2 724 \$/FEU.

При детальном рассмотрении динамики индекса ERAИ в 2019 следует отметить показатели, которые задавали тренды изменений, а именно: объём грузоперевозок по направлениям на запад и восток, соотношение между этими объёмами, изменение World Container Index (WCI)<sup>1</sup>, а также соотношение между количеством грузёных и порожних контейнеров.

<sup>1</sup>World Container Index (WCI) влияет на динамику индекса ERAИ, так как он учитывается в расчёте.

Таким образом, в январе – феврале наблюдалось снижение грузопотока из Европы относительно китайских объёмов примерно на 7,5%, что способствовало увеличению значения ERAI до 2 738 \$/FEU. Следует отметить, что сократилось именно количество отправок порожних контейнеров, что было вызвано сокращением субсидирования со стороны Китая перевозок порожних контейнеров. Такое изменение также привело к повышению значения индекса в связи с возросшей долей гружёных контейнеров.

В марте – апреле объём грузопотока из Европы начал нарастать в примерно одинаковых пропорциях для гружёных и порожних контейнеров. ERAI снижается на 1,1% в результате снижения ставки оператора на основном трансевразийском маршруте – компании ОТЛК ЕРА – и снижения WCI.

В течение мая – июня восходящий тренд по объёму грузоперевозок укрепляется, однако рост отправок из Китая опережает европейский, а следовательно, баланс снижается. Увеличивающаяся доля грузов из Китая также приводит к незначительному росту ERAI до 2 714 \$/FEU.

В июле – августе тенденция роста объёмов сохраняется, а показатель баланса грузопотоков по направлениям стабилизируется. Совокупность роста средней стоимости подвижного состава и WCI подталкивает ERAI вверх примерно на 1,5%.

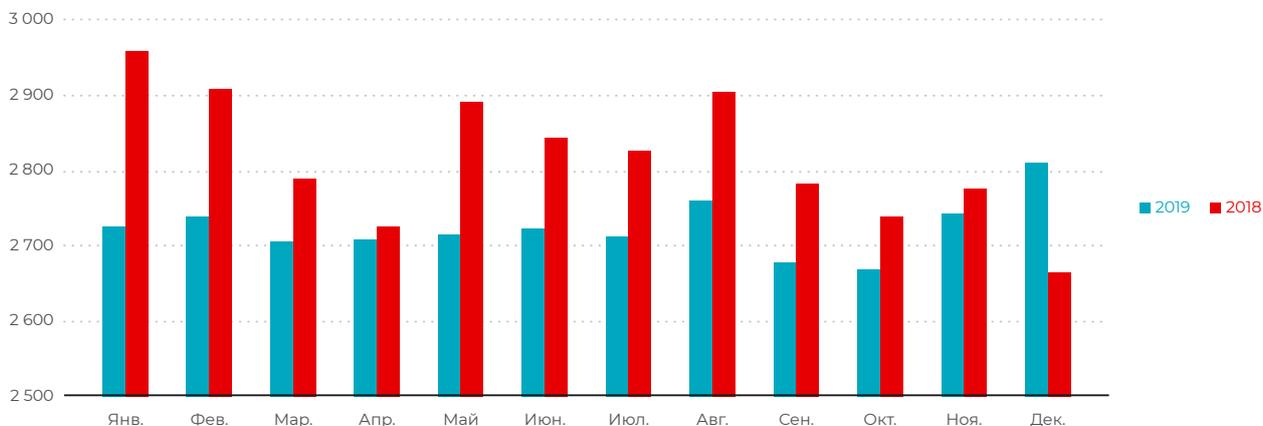
В сентябре грузовые отправки из Китая сохранили уровень прошлого периода, однако объём из Европы снизился на 15% даже при увеличении отправок порожних контейнеров, что может быть связано с периодом летних отпусков и празднования 70-летия КНР. В результате, показатель баланса снизился, что вкуче с параллельным падением WCI привело к нисходящему движению ERAI на 2,5%.

В октябре наблюдалось повышение показателя баланса грузопотоков, а также увеличение трафика гружёных контейнеров в направлении Китая, что нейтрализует нисходящее движение WCI в этот же период: ERAI остаётся в пределах 2 600 \$/FEU. В ноябре тенденции октября по балансу Европа – Китай сохраняются, а на фоне введения новых требований IMO к топливу WCI возрастает, прирост ERAI составляет около 3%.

В декабре эффект от введения новых требований IMO усиливается с приближением января 2020 года, когда новые требования должны вступить в силу, индекс WCI растёт на 16% по отношению к ноябрю, однако на пространстве железнодорожной колеи 1520 мм столь резких изменений не наблюдается, в силу чего ERAI растёт лишь на 2,4%, закрывая год показателем 2 809 \$/FEU.

Рисунок 8.

### ДИНАМИКА ИНДЕКСА СТАВОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА В 2018 И 2019 ГГ., ДОЛЛ. США ЗА 40-ФУТОВЫЙ КОНТЕЙНЕР



Источник: построено по данным Интернет-портала Eurasian Rail Alliance Index (ERAИ)

## Портал ERAИ: повышение прозрачности рынка транзитных перевозок

Информация об индексе ERAИ и факторах, влияющих на его динамику, аккумулируется на Интернет-портале ERAИ (<https://index1520.com/>). Портал был запущен в декабре 2019 г. и служит единым информационно-аналитическим ресурсом, включающим аналитические материалы и обзоры актуальных событий с возможностью поиска по интересующей теме. Раздел «Статистика» позволяет пользователю получать полную информацию о действующих транзитных железнодорожных маршрутах и перевозимых товарах по направлениям Европа – Китай и Китай – Европа. Помимо этих функций на портале ERAИ представлен информационный справочник по терминальной инфраструктуре транзитных маршрутов, который включает описание функций и технических возможностей железнодорожных станций, транспортно-логистических терминалов и морских портов.

Портал ERAИ также предоставляет грузоотправителям возможность сравнить индикативную стоимость перевозки грузов морем и железной дорогой с учётом параметров стоимости груза, количества контейнеров и ставки финансирования. Эта функция способствует принятию решения в пользу того или иного вида транспорта при необходимости транспортировки грузов в западном или восточном направлении.

Таким образом, портал ERAI, предоставляя широкий спектр функциональных возможностей, служит эффективным инструментом доступа участников рынка трансъевразийских контейнерных перевозок к отраслевым информационным и аналитическим ресурсам, что в итоге способствует развитию самого рынка.

**ERAI**

Eurasian Rail Alliance Index



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