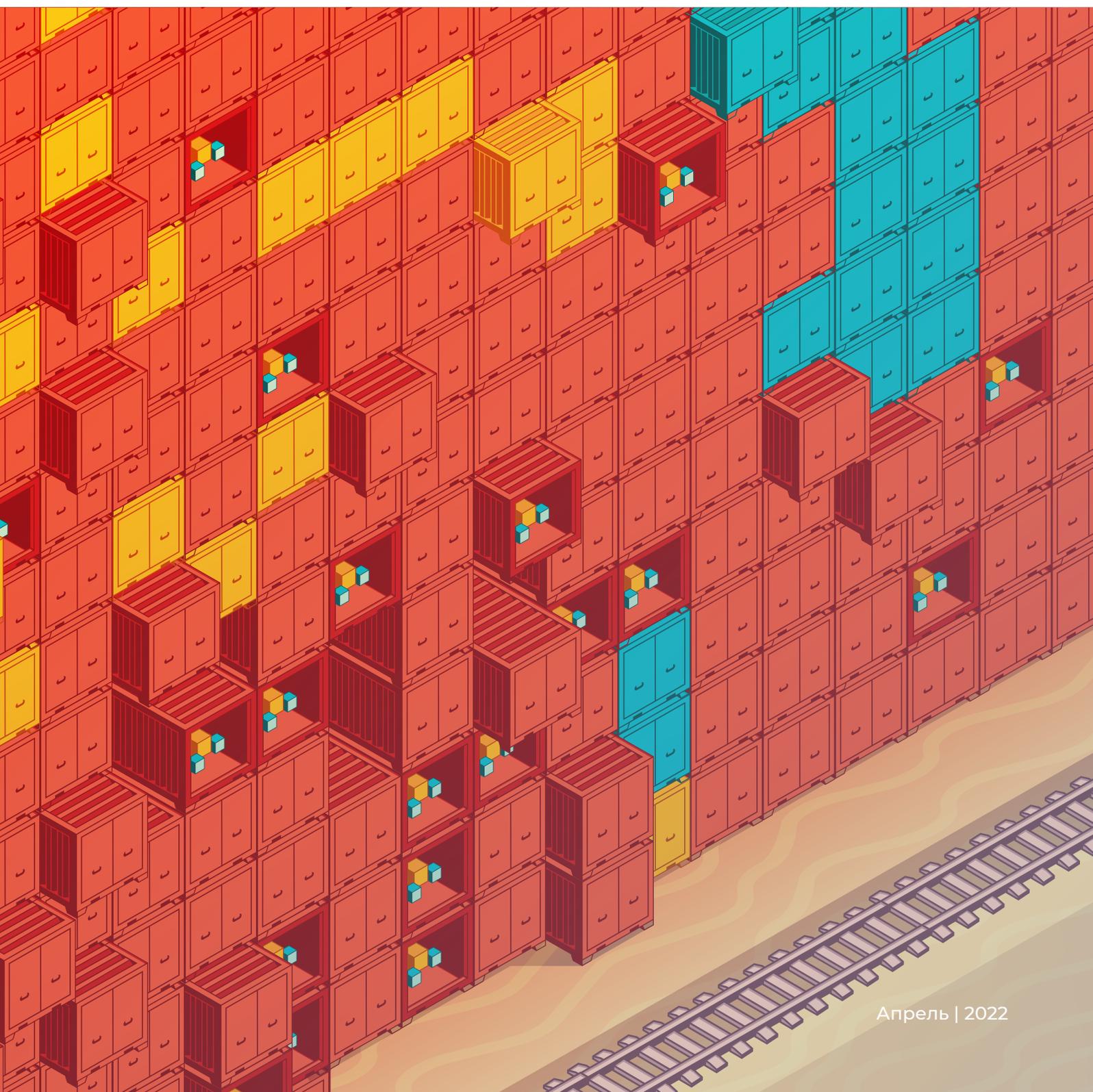


АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ИЗ ЕС В КИТАЙ: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ



Оглавление

Конкурентные преимущества и особенности автомобильных грузоперевозок в Евразии.....	2
Особенности экспорта ЕС в Китай: проблема баланса.....	4
Текущее состояние автогрузоперевозок из ЕС в Китай.....	6
Товарная номенклатура автоперевозок ЕС — Китай.....	10
Перспективы евразийских автогрузоперевозок	14

КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И ОСОБЕННОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЕВРАЗИИ

Бурный рост ж/д грузоперевозок между Европой и Восточной Азией, связанный с долгосрочными усилиями государств и бизнеса по развитию трансевразийских маршрутов и коронакризисом, ставит во главу угла устойчивость перехода грузоотправителей на железную дорогу. Ускоренный модальный сдвиг стал уникальной возможностью, но также и вызовом для железных дорог и инфраструктуры на пространстве колеи 1520 мм. По итогам 2021 года по евразийскому ж/д маршруту было перевезено товаров на общую сумму 40,7 млрд долл., что составляет 5,8% от общего годового товарооборота между Китаем и ЕС. Всевозрастающий спрос на евразийскую ж/д альтернативу морскому транспорту сталкивается с ограничениями пропускной способности погранпереходов — «узкими местами» инфраструктуры.

В этих условиях автомобильные грузоперевозки отличаются выгодной гибкостью и набирают определенную популярность, стремясь занять свою нишу в грузопотоке между Китаем и странами Европы. Несмотря на колоссальное расстояние между регионами, автоперевозки имеют свои преимущества, что делает автомобильную альтернативу подходящей в ряде случаев. Автомобильный транспорт обеспечивает лучшую доступность для грузоотправителей, поскольку имеет больший охват и свободу действий. Например, автотранспорт позволяет обойти «бутылочные горлышки» ж/д инфраструктуры, а также довести товар «от двери до двери» в рамках цепочки поставок. В автотранспорте уже во многом внедрена система прослеживаемости грузов, в то время как на железной дороге есть трудности с этим.

И железнодорожный и автомобильный транспорт объединяет общий признак — они являются наземным, континентальным способом транспортировки грузов. Зачастую их маршруты, используемые погранпереходы и транспортные хабы совпадают. Таким образом, они во многом разделяют преимущества и недостатки континентальных транспортных коридоров, а также находятся на другой чаше весов по отношению к морскому и воздушному видам транспорта. И ж/д, и автомобильные грузоперевозки приобрели выгоды от коронакризиса и модального сдвига в транзитных контейнерных перевозках в Евразии. Например, при прочих равных условиях оба вида транспорта имеют схожее время прохождения транзитного груза — до 14 дней от отправителя до получателя, из которых порядка **6 дней** приходится на движение по территории ЕАЭС.

В то же время автоперевозки имеют ряд ограничителей. Некоторые из них специфичны для евразийских континентальных грузоперевозок. Во-первых, в связи с большим расстоянием уменьшается ценовое преимущество автомобильного транспорта, постепенно сокращающееся после 300-500 км перевозки. Во-вторых, если ж/д грузоперевозки сталкиваются с ограничениями погранпереходов и сменой колеи, то автотранспорт столкнулся с преградой в виде китайской «нулевой терпимости» к COVID-19 и масштабными пробками на погранпереходах, нивелирующими преимущество времени этого вида транспорта. В-третьих, автотранспорт, несмотря на планы по декарбонизации, связан с повышенными выбросами CO₂ на единицу перевозимого груза. Это расходится с климатическими **целями ЕС**, который стремится сократить перевозку автотранспортом далее 300 км в пользу ж/д и водных путей, а также с похожими **целями** Китая.

Важным является также то, что железная дорога и автотранспорт во многом дополняют друг друга. Рост спроса на автотранспорт в евразийских транзитных перевозках связан с общей привлекательностью континентальных маршрутов. При этом дополнительным фактором для перехода на автотранспорт являются сбои в ж/д логистике, особенно в пиковые сезоны. Автомобильный транспорт способен оперативно реагировать на локальные всплески спроса и предложения. Также основания для оптимизма в отношении континентальных путей доставки дает продолжающийся рост взаимной торговли ЕС и Китая.

В последние месяцы на фоне обострения международной политической обстановки из-за конфликта на Украине автогрузоперевозки столкнулись с беспрецедентным вызовом. Продолжающиеся заторы на границах, фактический уход российских автоперевозчиков с европейского рынка и риски аналогичных шагов со стороны России — политический фактор в значительной степени ограничивает возможности автотранспорта по перетягиванию на себя грузопотока. В этих условиях ж/д перевозки получают преимущества как наиболее надежный вид транспорта, а вышеуказанная комплементарность автомобильных и железнодорожных перевозок оказывается под вопросом.

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПОРТА ЕС В КИТАЙ: ПРОБЛЕМА БАЛАНСА

В последние годы происходило постепенное увеличение общего грузопотока из стран ЕС в Китай. Взаимная торговля Европейского союза и Китая является центральной осью всего трансевразийского транзита и одним из основных сегментов мировой торговли. Ее динамика определяет грузовую базу трансевразийских перевозок.

За первые три квартала 2021 года накопленный товарооборот в торговле ЕС и Китая составил рекордные 645,8 млрд долл., увеличившись на 125,7 млрд долл. (+24%) по сравнению с аналогичным периодом 2020 года. При этом экспорт ЕС в Китай по итогам первых трех кварталов 2021 года составил 195,1 млрд долл. (+21%), а импорт — 450,7 млрд долл. (+25%). Таким образом, именно рост импорта ЕС из Китая, а не экспорта, остается главным драйвером роста товарооборота.

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ЕС-27 С КИТАЕМ: I – III КВАРТАЛ

млрд долл.

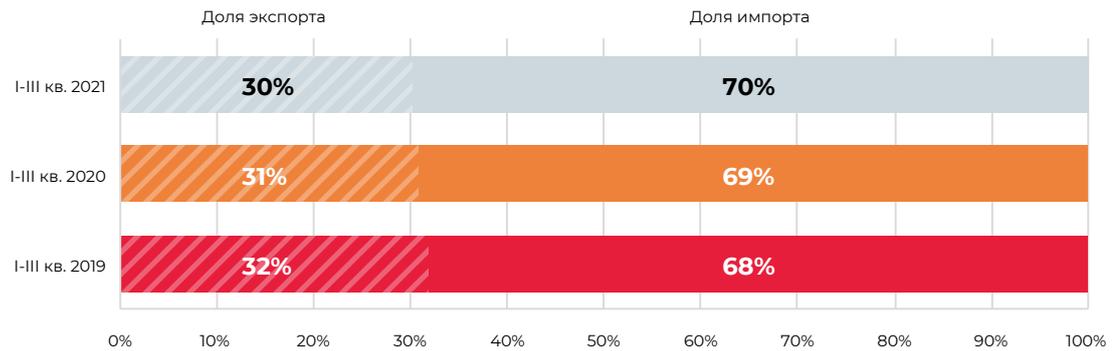


Источник: International Trade Center (ITC)

Вместе с тем из года в год дефицит ЕС в торговле с Китаем растет. За первые три квартала 2021 года он составил 255,6 млрд долл., увеличившись на 29% по сравнению с предыдущим аналогичным периодом. Если в 2019 году доля импорта ЕС составляла 68% товарооборота двусторонней торговли, то в 2021 году — уже 70%. С точки зрения логистики растущий дефицит ЕС создает трудности для балансировки, поскольку грузопоток Китай — ЕС превышает грузопоток ЕС — Китай.

Наличие дисбалансов в торговле ЕС с Китаем требует существенных усилий со стороны логистического рынка по балансировке грузопотоков и своевременному возврату контейнеров. Именно проблема баланса грузопотоков была одной из причин взлета ставок морского фрахта — вследствие скопления контейнеров в США и Европе. В связи с этим Китай сегодня отдает приоритет возвращению в страну порожних контейнеров, с тем чтобы не допустить новых логистических сбоев. А транспортные компании, в свою очередь, озабочены привлечением новых грузов из ЕС, в том числе на континентальные маршруты доставки.

СООТНОШЕНИЕ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА ЕС-27 В ТОРГОВЛЕ С КИТАЕМ



Источник: International Trade Center (ITC)

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗОК ИЗ ЕС В КИТАЙ

Развитие континентальных путей доставки товаров между ЕС и Китаем сталкивается с тремя главными проблемами. Во-первых, это совершенствование инфраструктуры для повышения пропускной способности транспортных коридоров — расшивка «узких мест». И железнодорожный транспорт, и автомобильный сталкиваются с проблемой пропускной способности погранпереходов, прежде всего на границах с Китаем, а ситуация с коронавирусными ограничениями Китая предельно обострила проблему. Например, в конце 2021 года в Забайкальске скопились сотни фур из-за дополнительных проверок со стороны Китая. Вместе с тем [запуск](#) движения по мосту Благовещенск — Хэйхэ увеличит возможности автотранспорта по доставке грузов в Китай.

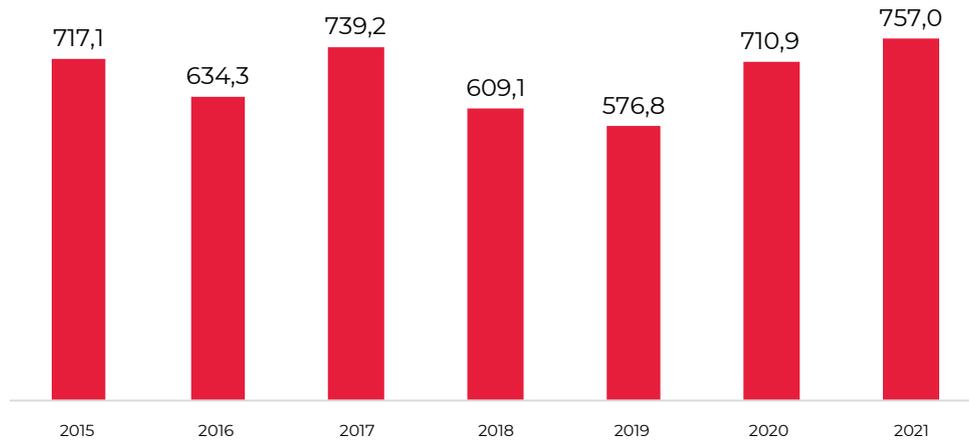
Во-вторых, влияние на континентальные грузоперевозки оказывает международная политическая обстановка. Страны региона отличаются разнотемповым экономическим развитием и сложным внешнеполитическим ландшафтом. Если перевозки внутри ЕАЭС благодаря развитию евразийского интеграционного процесса отличаются стабильностью и возрастающим качеством регулирования, то на внешнем периметре возможны сложности политического характера. Примером этого является санкционная война Белоруссии и Литвы, а также недавнее скопление фур на границе Белоруссии с Польшей.

В-третьих, важным для развития континентальных грузоперевозок является совершенствование регулирования и контроля, упрощение таможенных процедур: внедрение единой транспортной накладной, решение вопросов передачи ответственности при мультимодальных перевозках и т. д. Сегодня можно отметить усилия стран ЕАЭС по созданию цифровых транспортных коридоров ([ЦТК ЕАЭС](#)), активный [переговорный трек](#) с Китаем по гармонизации документального сопровождения грузов.

В 2016 году Китай стал 70-й страной, ратифицировавшей Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) ООН — глобальный стандарт международного грузового таможенного транзита. Это позволило гармонизировать правила перевозки товаров в грузовиках и позволило организовать полноценные автогрузоперевозки Китай — ЕС — Китай, дав импульс к увеличению грузопотока.

Согласно данным Евростат, экспорт ЕС в Китай посредством автотранспорта в период 2016 — 2018 гг. демонстрировал разнонаправленную динамику, но с 2019 зафиксирована тенденция к росту, позволившая в 2021 году превысить значение 2017 года.

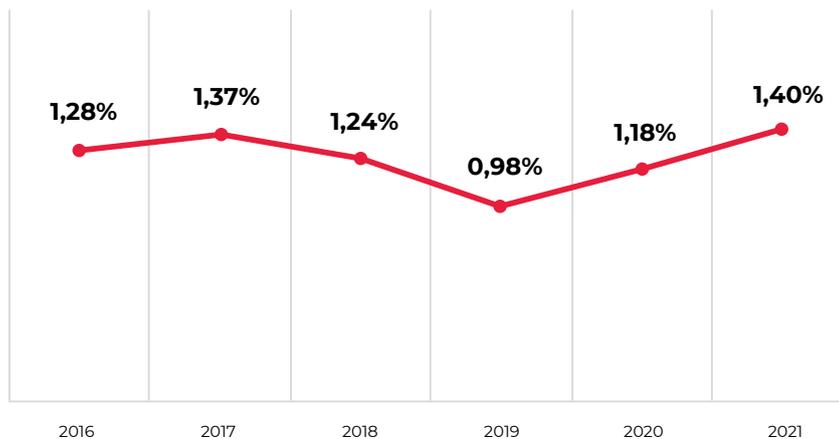
ЭКСПОРТ ЕС В КИТАЙ ПОСРЕДСТВОМ АВТОТРАСПОРТА, ТЫС. ТОНН



Источник: Евростат

Доля автомобильного транспорта в составе общего экспорта ЕС в Китай всеми видами транспорта (по физическому объему) в рассматриваемый период оставалась невысокой — в пределах 1,4%, которые достигались в 2017 и 2021 гг.

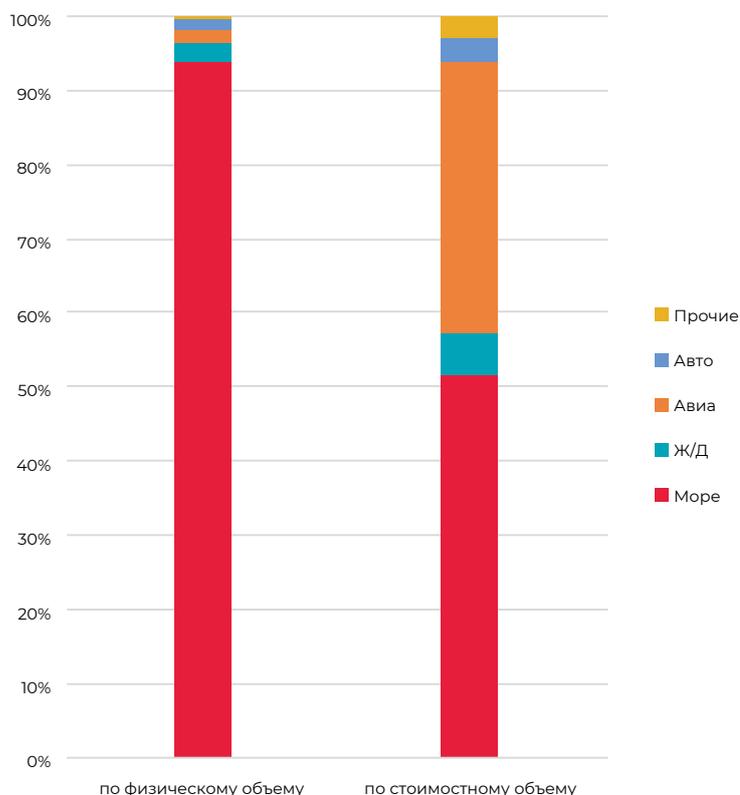
ДОЛЯ АВТОТРАНСПОРТА В ОБЩЕМ ЭКСПОРТЕ ЕС В КИТАЙ



Источник: Евростат

С точки зрения модальной композиции в физическом выражении, по данным Евростат, автомобильный транспорт занимает 1,4% экспорта ЕС в Китай, уступая железнодорожному транспорту (2,4%) и, в значительной степени, морскому транспорту. На последний приходится 94% экспорта ЕС в физическом выражении или порядка 50 тыс. тонн. При этом по перевезенным объемам автотранспорт опережает воздушный транспорт.

ЭКСПОРТ ЕС В КИТАЙ ПО ФИЗИЧЕСКОМУ И СТОИМОСТНОМУ ОБЪЕМУ В 2021 ГОДУ



Источник: Евростат

В аналогичном срезе по стоимостному объему поставок автомобильные перевозки составляют уже 2,5%, при этом значительно уступая авиаперевозкам, занимающим более трети экспорта. Подобная ситуация складывается в силу тяготения грузов к определенному виду транспорта по экономическим причинам. Воздушные перевозки являются предпочтительной опцией для дорогостоящих и скоропортящихся грузов, например чипов, цветов, отдельных видов пищевой продукции. Континентальные пути доставки лишь отчасти способны перетянуть на себя такие грузы. В то же время контейнерные железнодорожные перевозки экономически и логистически удобны для электроники, механического оборудования и других грузов, стоимость которых выше тех, что идут по морю — наливные грузы, насыпные грузы, дешевые товары с долгим сроком хранения.

Следует отметить, что статистика торговли по видам транспорта Евростат фиксирует только вид, при помощи которого товар покидает территорию ЕС, дальнейшие смены вида транспорта в процессе перевозки не учитываются. Это ограничивает верифицируемость данных и усложняет анализ. Учитывая взаимодополняемость железнодорожного и автомобильного транспорта, а также расстояние между ЕС и Китаем, смена модальности — частое явление. Логистические компании прибегают к этому средству для ускорения движения грузов. Текущие **проблемы** по обработке контейнеров на ж/д станциях Подмосквья (Белый Раст, Ворсино), помимо сезонных особенностей и постоянно увеличивающегося грузопотока, связаны с тем, что Москва выступает хабом для смены модальности: от автотранспорта к ж/д и обратно.

Автотранспорт стал выгодной альтернативой морским и воздушным перевозкам в период коронакризиса и альтернативой ж/д перевозкам из-за отдельных сбоев на железной дороге. Нестабильность морского и удорожание воздушного транспорта во время пандемии подтолкнули европейские и китайские компании к поиску доступных альтернатив, в связи с чем крупнейшие перевозчики — в частности, датская транспортно-логистическая компания [DSV](#), немецкая [Instafreight](#) и французская [Bolloré Logistics](#) — заявили о планах расширить автомобильное сообщение между ЕС и Китаем. По данным компаний, сроки автоперевозок «от двери до двери» между Китаем и странами ЕС были оптимизированы до двух-трех недель в зависимости от расстояния между пунктами отправки и назначения. Однако, столкнувшись с COVID-ограничениями на границах с Китаем и пробками на западных границах Белоруссии, автотранспорт стал терять свои преимущества в скорости и стоимости поставок.

ТОВАРНАЯ НОМЕНКЛАТУРА АВТОПЕРЕВОЗОК ЕС — КИТАЙ

Товарная номенклатура экспорта ЕС в Китай является достаточно диверсифицированной. По итогам 2021 года 1171 товарная позиция была экспортирована различными видами транспорта: лесоматериалы, железная руда, нефтепродукты, зерно, мясо и т. д. Из них в том числе посредством автомобильного транспорта из ЕС в Китай поставлялись 823 товарные позиции, крупнейшие из которых (по перевезенному автомобильным транспортом объему):

- круглый лес — 164 тыс. тонн;
- полиацеталь — 56 тыс. тонн;
- крепежная арматура и фурнитура — 35 тыс. тонн;
- полиэтилен — 31 тыс. тонн;
- легковые и грузовые автомобили — 30 и 9 тыс. тонн;
- вода — 25 тыс. тонн;
- тракторы и тягачи — 21 тыс. тонн.

Таблица 1.

ТОВАРЫ, ЭКСПОРТИРУЕМЫЕ ИЗ ЕС В КИТАЙ, ПО ФИЗИЧЕСКОМУ ОБЪЕМУ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В 2021 ГОДУ

№	Код	Товар	Экспорт автотранспортом, тонн	Доля авто в общем экспорте
1	4403	Круглый лес	164 379	1,2%
2	3907	Полиацетали, полиэфир, поликарбонаты	56 777	18,5%
3	8302	Металлическая крепежная арматура и фурнитура	35 002	38,1%
4	3901	Полиэтилен	31 675	5,6%
5	8703	Легковые автомобили	30 374	3,7%
6	2201	Вода	25 363	23,5%
7	8701	Тракторы и тягачи	21 217	51,4%
8	8708	Автозапчасти	14 866	2,1%
9	0203	Свинина	14 253	0,8%
10	2703	Торф	12 376	3,7%

11	2915	Насыщенные ациклические монокарбоновые кислоты и их производные	11 289	18,8%
12	9403	Мебель не для сидения	10 897	8,0%
13	2203	Пиво	10 416	3,1%
14	8704	Грузовые автомобили	9 672	33,7%
15	7225	Листовой прокат легированный широкий	9 062	2,2%
16	8607	Части железнодорожной техники	8 763	14,1%
17	4702	Растворимая целлюлоза	8 193	1,2%
18	3105	Смешанные удобрения	7 905	2,9%
19	7205	Гранулы и порошки из черных металлов	7 150	11,6%
20	3902	Полипропилен	6 783	3,9%
21	3824	Химические продукты прочие	6 684	4,0%
22	4407	Пиломатериалы	6 100	0,3%
23	2515	Мрамор и другие строительные известняки	6 099	0,3%
24	2907	Фенолы	6 034	31,9%
25	4411	Древесно-волоконистые плиты	5 473	7,6%
26	0401	Молоко и сливки свежие	4 687	0,6%
27	9619	Подгузники, прокладки и схожие изделия	3 962	80,0%
28	3908	Полиамиды	3 942	4,2%
29	3920	Однослойные полимерные пленки и листы	3 881	5,7%
30	3811	Присадки к нефтепродуктам	3 639	5,6%

Источник: Евростат

Почти все товарные позиции «автомобильного» экспорта перевозятся также и иными видами транспорта. Исключение составляют отходы шерсти, бисфенол А и его соли, феррованадий, регистраторы и устройства записи времени, вывозимые из стран ЕС в Китай только автомобильным транспортом. В целом, широкий товарный охват экспорта и специфика товаров говорят в пользу гибкости при переходе на другие способы поставки. Высокая доля автомобильных перевозок зафиксирована в экспорте часов (94%), отдельных химических веществ (циклогексанон и метилциклогексаноны) (88%), подгузников и аналогичных изделий (80%)¹.

В целом автомобильным транспортом идут малопригодные для контейнеризации грузы, специфичные грузы (например тракторы и тягачи), а также пищевая продукция. Следует отметить слабую представленность электроники и механической продукции — основных грузов евразийского ж/д маршрута.

¹ Учитывались только значимые товарные позиции, годовой объем перевозок которых из ЕС в Китай автомобильным транспортом составил свыше 100 тонн.

Таблица 2.

ТОВАРЫ, ЭКСПОРТИРУЕМЫЕ ИЗ ЕС В КИТАЙ, ПО ДОЛЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЩЕМ ЭКСПОРТЕ В 2021 ГОДУ

№	Код	Товар	Экспорт автотранспортом, тонн	Доля авто в общем экспорте
1	5103	Отходы шерсти	171	100,0%
2	9106	Регистраторы времени	1 831	99,9%
3	9619	Подгузники, прокладки и схожие изделия	3 962	80,0%
4	2809	Фосфорные кислоты, пентаоксид дифосфора	420	68,4%
5	2820	Оксиды марганца	1 818	66,3%
6	7614	Скрученная проволока, тросы и схожие изделия из алюминия	1 693	53,6%
7	8701	Тракторы и тягачи	21 217	51,4%
8	1517	Маргарин и схожие продукты	1 944	49,4%
9	7410	Медная фольга	3 412	48,4%
10	5506	Синтетические волокна, подготовленные для прядения	171	45,2%
11	1501	Свиной жир и жир домашней птицы переработанные	1 602	44,9%
12	3805	Скипидар и прочие терпеновые масла	627	44,8%
13	1516	Пищевые модифицированные жиры и масла	1 906	42,9%
14	8302	Металлическая крепежная арматура и фурнитура	35 002	38,1%
15	7907	Прочие изделия из цинка	512	37,6%
16	2509	Мел	744	35,4%
17	5702	Тканые ковры и напольные покрытия	295	35,1%
18	8704	Грузовые автомобили	9 672	33,7%
19	7202	Ферросплавы	901	33,4%
20	2907	Фенолы	6 034	31,9%
21	6406	Детали обуви, аксессуары	110	31,4%
22	7013	Бытовые изделия из стекла	2 757	28,1%
23	0202	Говядина мороженая	1 100	26,5%
24	7015	Стекла для часов и очков	144	24,5%
25	2201	Вода	25 363	23,5%
26	3102	Азотные удобрения	3 490	23,4%
27	5703	Ковры и напольные покрытия	225	23,0%
28	7217	Проволока из нелегированной стали	1 534	21,6%
29	8430	Горно-шахтное оборудование	1 792	20,4%
30	2207	Этиловый спирт	102	20,2%

Источник: Евростат

Как видно из представленных данных, наиболее значимыми товарами — с большим объемом поставок и существенной долей автотранспорта — при этом выступают:

- металлическая крепежная арматура и фурнитура — 35 тыс. тонн (38,1%);
- вода — 25 тыс. тонн (23,5%);

- тракторы и тягачи — 21 тыс. тонн (51%);
- грузовые автомобили — 9 тыс. тонн (33,7%).

Таким образом, активизация грузового автомобильного сообщения в период пандемии стала ответом на возникшие логистические «пробки» на пути всех видов транспорта. Вместе с тем возникает закономерный вопрос о дальнейших перспективах развития сектора после окончательного выхода международного транспорта из кризисного режима: нормализации морских грузоперевозок, «расшивки» узких мест ж/д инфраструктуры и полного восстановления международных авиаперевозок.

Дополнительным вызовом для отрасли автомобильных грузоперевозок выступает все большая приверженность экономических агентов целям устойчивого развития, что подразумевает декарбонизацию транспортной отрасли. Поэтому экологически чистый железнодорожный транспорт становится приоритетом номер один. Именно на **возрождение** железных дорог как наиболее экологичного вида транспорта нацелены усилия ЕС. Китай направляет существенные инвестиции в развитие железнодорожной сети, особенно высокоскоростной — которая также может быть пригодна для доставки грузов.

ПЕРСПЕКТИВЫ ЕВРАЗИЙСКИХ АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Подавляющее большинство категорий товаров, экспортируемых ЕС в Китай посредством автотранспорта (599 из 823 товарных позиций) перевозится также и по железной дороге: лесоматериалы, пластмассы, автотехника, различное оборудование и техника, химические продукты. В совокупности годовой объем поставок автотранспортом в 2021 году составил 1243 тыс. тонн (увеличившись с уровня 634 тыс. тонн в 2020 году) — именно на эту величину может прирасти ж/д грузопоток при полном отказе европейских экспортеров от автоперевозок в Китай (в пользу железной дороги).

Согласно [Докладу](#) о европейских рынках автомобильных грузовых перевозок, мультимодальные перевозки нуждаются в сильном стимуле, повышающем эффективность транспортной системы. По мнению авторов доклада, в приоритетном порядке существенную часть автомобильных перевозок, на которые сегодня приходится 75% грузов, следует перевести на железнодорожные и внутренние водные пути. По всей видимости, курс на сокращение автомобильных перевозок внутри ЕС окажет влияние и на внешний грузооборот.

Может ли отрасль автомобильных грузоперевозок ответить на вызовы климатической повестки и обеспечить углеродную нейтральность? Останутся ли автомобильные грузоперевозки «от двери до двери» между ЕС и Китаем «запасным» видом транспорта или же станут каналом, способным конкурировать с другими видами транспорта, как по стоимости, так и по экологичности, напрямую зависит от технологических усилий, инноваций и инвестиций, осуществляемых внутри отрасли сегодня.

Планы по переводу грузового транспорта с двигателей внутреннего сгорания на альтернативные виды [включены](#) в стратегии по достижению углеродной нейтральности крупнейших международных автоконцернов, которые в настоящий момент находятся на разных стадиях продвижения к своим целям.

В 2017 году [Tesla](#) анонсировала собственный электрогрузовик Semi грузоподъемностью 36 тонн с запасом хода 800–1000 км. Первым заказчиком Semi заявлена компания PepsiCo, но из-за проблем с поставками электронных комплектующих выпуск грузовиков отложен до 2023 года.

В 2020 году компанией [Hyundai](#) был представлен XCIENT Fuel Cell — первый в мире серийный тяжелый электрический грузовик, работающий на водородных топливных элементах, запас хода которого составляет [порядка 800 км](#). Это связано с тем, что большие объемы водорода хранятся на самом автомобиле в баках под давлением 700 бар, или около 10 000 psi. Максимальная полная масса грузовика XCIENT Fuel Cell с прицепом составит свыше 37 тонн.

В 2021 году китайская компания [Geely](#) анонсировала производство электрогрузовика Nomtruck, которое будет запущено в 2024 году. Nomtruck представляет собой «значительный шаг к созданию системы грузоперевозок с нулевым уровнем выбросов». Предусмотрено три модификации грузовика: полностью электрический с функцией замены батарей, гибридный с двигателем внутреннего сгорания и гибридный с метанольным двигателем.

Бельгийское предприятие [Audi](#) показывает пример использования грузовика с двигателем на сжиженном природном газе (СПГ) для логистических операций внутри завода, что обеспечивает снижение выбросов CO₂ относительно дизельных моделей на 20%, а окислов азота — на 85%.

Международная логистическая компания DHL [заявила](#) о намерении добиться нулевого уровня выбросов к 2050 году, в связи с чем осуществляется расширение парка транспортных средств доставки за счет закупки аккумуляторных электромобилей и зарядных станций. Доставка посредством электромобилей рассчитана на короткие расстояния: городские перевозки и маршруты, проходящие через оживленные города, где важно избегать локальных выбросов и одновременно снижать уровень шума.

Таким образом, применение углеродно-нейтрального грузового автомобильного транспорта сегодня ограничивается текущим уровнем технологического и инфраструктурного развития. Если запас хода обычного грузовика с двигателем внутреннего сгорания до дозаправки составляет около 1500 км, автомобильная индустрия предлагает углеродно-нейтральные альтернативы, способные обеспечить запас хода не более чем на половину этого расстояния, притом что инфраструктуру для них еще предстоит создать.

Дальние дистанции (свыше 8 000 километров в один конец) чреватые высокими выбросами парниковых газов и других загрязняющих веществ, поэтому в перспективе автомобильный транспорт едва ли привлечет значительную долю в грузовых перевозках Европа — Азия, поскольку разрабатываемые сегодня грузовики на альтернативных видах энергии пока не могут покрыть это расстояние и не обеспечены соответствующей инфраструктурой. По всей видимости, они найдут свое логистическое применение там, где железнодорожные перевозки невозможны, обеспечивая мобильную транспортировку грузов внутри локальной сети производственных комплексов. Для выхода углеродно-нейтральных грузовиков на международные маршруты, в частности из ЕС в Китай, необходимы дальнейшие технологические инновации, увеличивающие их запас хода.

Ситуация на Украине поставила автомобильные перевозки в сложное положение. Взаимные ограничения со стороны ЕС и России на автомобильные грузоперевозки, заторы на пограничных пунктах вынуждают компании искать альтернативные и надежные пути доставки. Кроме того, схожие ограничения на рынке морских перевозок и уход некоторых ключевых иностранных игроков создают беспрецедентную ситуацию, в которой свои конкурентные преимущества может реализовать уже железная дорога — наиболее надежный вид транспорта. Однако автомобильные перевозки остаются наиболее гибким видом транспорта, который способен в короткие сроки переориентироваться на альтернативные маршруты без существенных инфраструктурных издержек. Поэтому текущая политическая обстановка безусловно нарушает комплементарность между ж/д и автомобильным транспортом, но не означает, что евразийские автомобильные перевозки ждут исчезновение.

Отказ от автоперевозок как таковых невозможен, особенно в доставке «до двери». Трансграничные грузоперевозки также, по всей видимости, сохранят свою нишу в доставке специализированных товаров. Кроме того, создание и поддержание международных транспортных коридоров сопряжено с параллельным развитием как автомобильной, так и ж/д инфраструктуры. Поэтому континентальная альтернатива всегда будет представлена обоими видами транспорта. Однако в силу расстояния перевозки, в силу повестки декарбонизации и в силу надежности железнодорожный транспорт представляется флагманом продолжающегося развития альтернативных морским путём доставки грузов между Китаем и Европой.