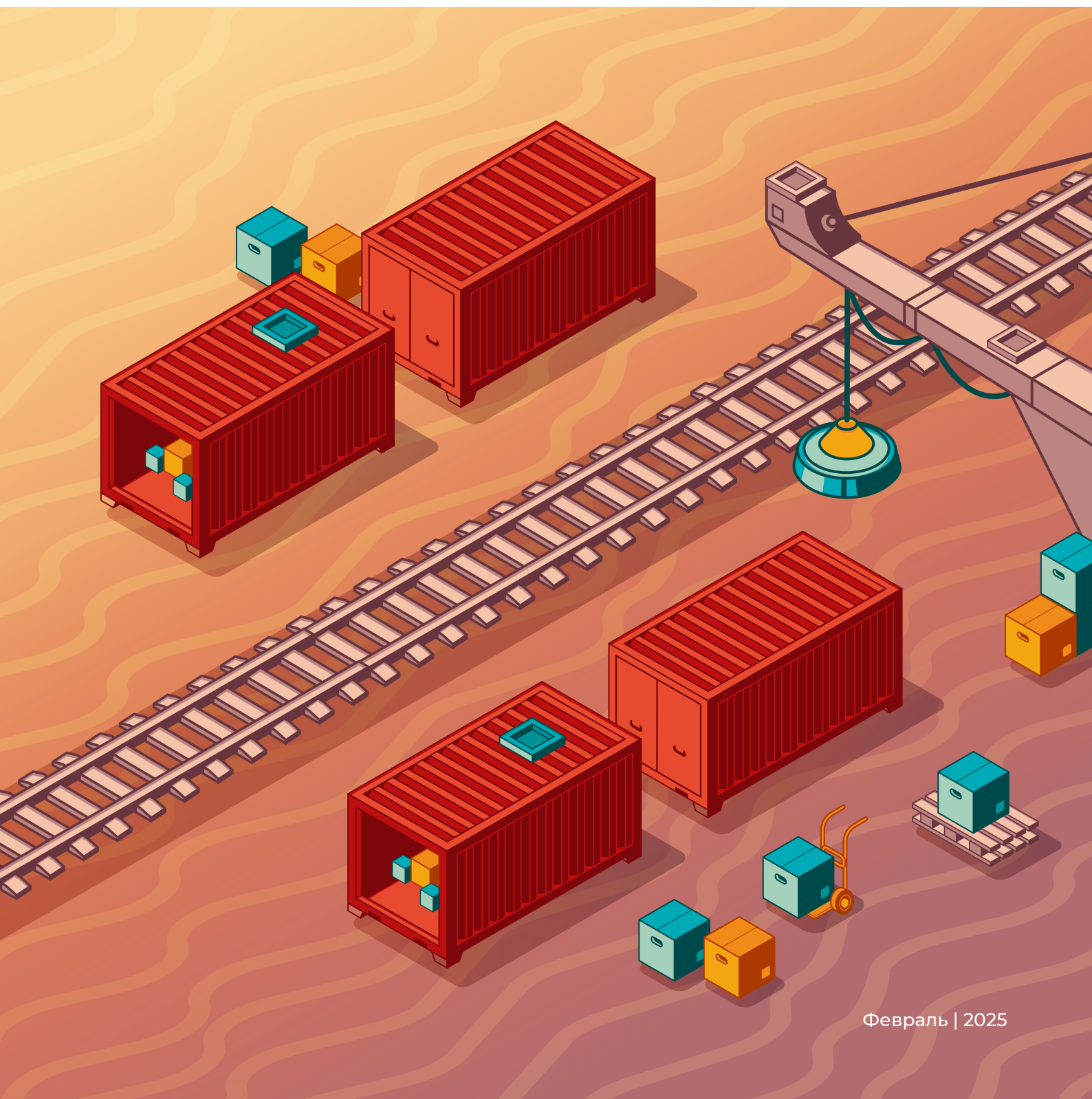


## КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2024 ГОДУ



# Оглавление

<b>Резюме</b> .....	<b>2</b>
<b>Состояние рынка транзитных грузоперевозок между Китаем и ЕС</b> .....	<b>3</b>
Объемы взаимной торговли ЕС и Китая сохраняют стабильность.....	3
Стабильные ж/д тарифы — колеблющиеся морские ставки.....	6
<b>Состояние евразийского железнодорожного маршрута в 2024 году</b> .....	<b>8</b>
Увеличение объемов грузоперевозок и возвращение транзитных грузов.....	8
Грузовая база и сохранение тенденции к максимальной загрузке.....	12
География перевозок.....	15
Структура транзитного контейнеропотока в сообщении Китай — Европа — Китай.....	17
<b>Заключение. Перспектива на 2025 год</b> .....	<b>20</b>

# РЕЗЮМЕ

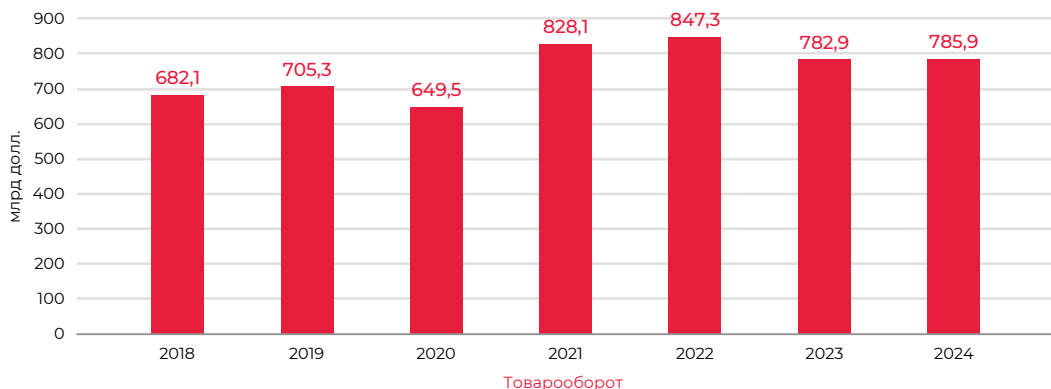
1. В 2024 году по евразийскому железнодорожному маршруту перевезено 745,9 тыс. ДФЭ, что на 10,6% больше, чем в 2023 году (674 тыс. ДФЭ). Основной прирост обеспечили транзитные перевозки Китай — ЕС — Китай, увеличившиеся на 80,3% до 380,6 тыс. ДФЭ.
2. Товарооборот между ЕС и Китаем составил 785,9 млрд долл. (+0,4% к 2023 году). При этом импорт ЕС из Китая вырос на 3,1% (516,5 млрд долл.), а экспорт ЕС в КНР снизился на 4,4% (269,4 млрд долл.), что усугубило торговый дисбаланс (отрицательное сальдо в -247,1 млрд долл. для ЕС).
3. Индекс WCI Drewry в 2024 году показывал резкие скачки: рост на 112,8% с апреля по июль (до 5851 долл. за СФЭ) и падение на 44,5% к октябрю (3244 долл. за СФЭ). Напротив, индекс ERAI оставался стабильным, увеличившись с января по декабрь всего на 4,2% (с 3085 до 3215 долл. за СФЭ).
4. В 2024 году в западном направлении (Китай — ЕС) перевезено 372,6 тыс. ДФЭ, а в обратном — 56,9 тыс. ДФЭ. В транзитном сообщении Китай — Европа — Китай 86,8% грузов идут в западном направлении.
5. В 2024 году по евразийскому железнодорожному маршруту в сообщении Китай — Европа — Китай, проходящему через Казахстан, Россию и Беларусь, перевезено товаров на сумму 29,4 млрд долл. (+84,9% к 2023 году). Традиционные категории — электрические устройства, механическое оборудование и автотехника — продемонстрировали рост в 1,5 раза в количественном выражении, но их совокупная доля в контейнеропотоке снизилась с 44,3% до 38,1%. Значительно увеличились объемы перевозок трикотажной одежды (+291,5%), обуви (+350,1%) и бумаги (+188,8%).
6. Доля порожних контейнеров в общем контейнеропотоке составила 4% — рекордно низкий уровень за последние восемь лет. Доля груженых контейнеров в направлении ЕС — Китай достигла 94%, а в направлении Китай — ЕС держится на уровне 96–99%.
7. Среднее время в пути сократилось с 7,72 до 7,35 суток, а средняя скорость поездов увеличилась с 707 до 740 км/сутки. Эти улучшения обусловлены развитием инфраструктуры и упрощением таможенных процедур в рамках соглашения о единой системе транзита ЕАЭС.
8. В Европе ключевыми хабами стали Дуйсбург, Гамбург, Бремерхафен, Лодзь и Малашевиче, а в Китае — Сиань, Чэнду, Чунцин, Чжэнчжоу и Иву. Основным маршрутом в западном направлении является Сиань — Малашевиче (82 962 ДФЭ), а в восточном — Дуйсбург — Сиань (8 730 ДФЭ).
9. Евразийский маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь сохраняет лидирующие позиции, обслуживая 88,6% транзитного контейнерного потока. Перевозки по Транскаспийскому маршруту (ТМТМ) показали 13-кратный рост (до 36,2 тыс. ДФЭ), а его доля составила 8,4%.

# СОСТОЯНИЕ РЫНКА ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕС

## Объемы взаимной торговли ЕС и Китая сохраняют стабильность

Взаимная торговля Китая и Европейского союза остается основой трансевразийских транзитных грузоперевозок. Товарооборот между Китаем и ЕС в 2024 году достиг отметки в 785,9 млрд долл., что на 0,4% выше прошлогоднего показателя (782,9 млрд долл.). Хотя за последние два-три года показатели товарооборота снизились, текущий уровень торговли держит стабильно высокую планку.

### ТОВАРООБОРОТ ЕС-27 С КИТАЕМ



Источник: расчеты авторов на основе данных Главного таможенного управления КНР

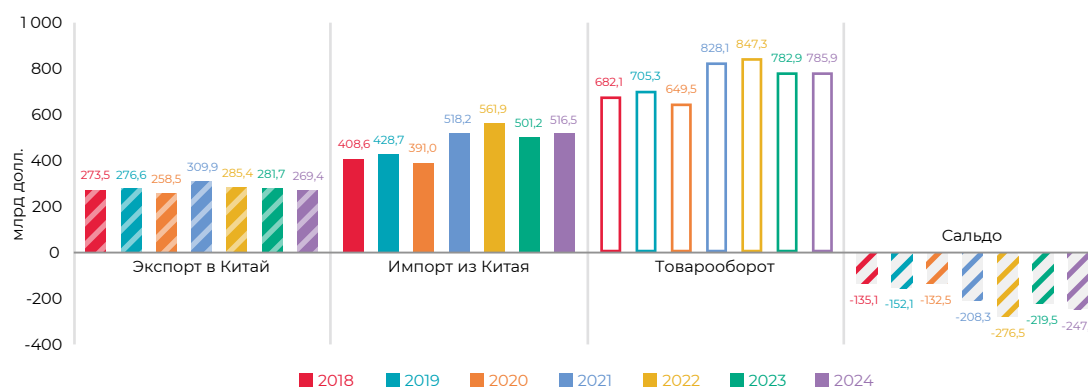
Пик взаимной торговли Китая и ЕС пришелся на 2021–2022 годы — период восстановления мировой экономики после кризиса, связанного с распространением пандемии COVID-19. В 2022 году товарооборот между партнерами достиг максимума в 847,3 млрд долл. Несмотря на более скромные показатели 2023–2024 гг., их сравнение с доковидным периодом 2018–2019 гг. показывает прирост объемов взаимной торговли на 11–15%.

Таким образом, текущее состояние торгово-экономического сотрудничества ЕС с Китаем позволяет говорить о том, что взаимная торговля партнеров остается ключевой осью мировой торговли и стержнем трансевразийских континентальных грузоперевозок. Превалирующая тенденция к увеличению объемов двусторонней торговли способствует формированию благоприятных перспектив для роста грузовой базы евразийского железнодорожного транзита.

В 2024 году импорт ЕС из Китая увеличился на 3,1% год к году и достиг 516,5 млрд долл., тогда как экспорт ЕС в Китай снизился на 4,4% до минимальных за исследуемый период значений (без учета ковидного 2020 года) — 269,4 млрд долл.

Сохраняется дисбаланс двусторонней торговли Китая и ЕС. Традиционно ЕС импортирует больше товаров из Китая, чем экспортирует, вследствие чего сальдо торгового баланса является отрицательным для Союза. Показатель 2024 года ( 247,1 млрд долл.) демонстрирует усиление дисбаланса, хотя он и не достиг рекордного уровня 2022 года (-276,5 млрд долл.).

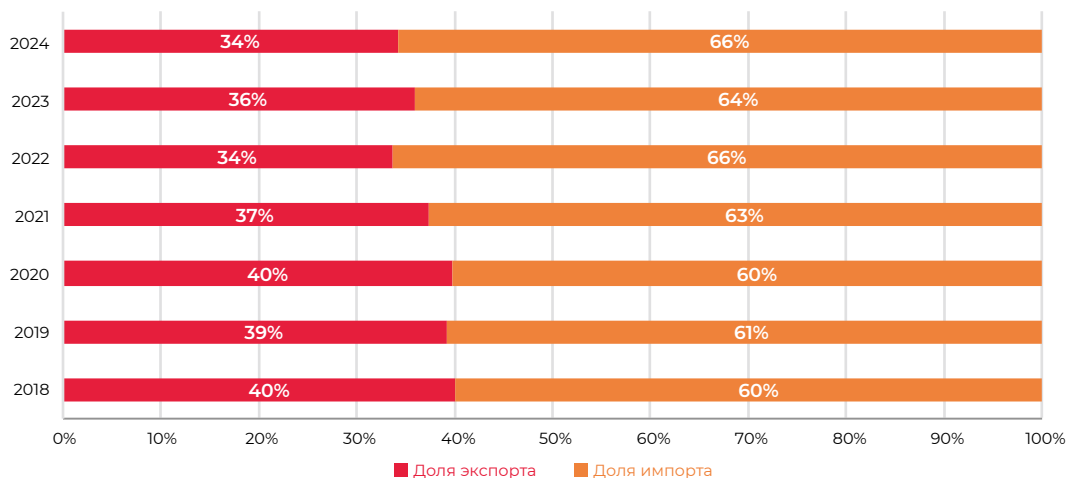
### ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ЕС-27 С КИТАЕМ, ТЫС.



Источник: расчеты авторов на основе данных Главного таможенного управления КНР

Соотношение товарных потоков в двусторонней торговле Китая и ЕС выступает фактором баланса грузопотоков и влияет на работу транспортных маршрутов и коридоров. Если в 2018 году соотношение экспорта и импорта ЕС в торговле с Китаем составляло 40% к 60%, то в 2024 году этот показатель составил 34% к 66%. На фоне глобального разделения труда, роста конкурентоспособности китайских производителей и процессов деиндустриализации в ЕС, сопровождающихся спадом привлекательности европейского экспорта, в балансе грузопотоков продолжают превалировать китайские грузы.

## СООТНОШЕНИЕ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА ЕС-27 В ТОРГОВЛЕ С КИТАЕМ



Источник: расчеты авторов на основе данных Главного таможенного управления КНР

Как следствие, объемы грузоперевозок по евразийским континентальным коридорам в сообщении Китай — Европа и в сообщении Европа — Китай имеют диспропорцию в пользу западного направления. В 2024 году из КНР в ЕС по данным маршрутам было перевезено 372,6 тыс. ДФЭ, а в обратном направлении — 56,9 тыс. ДФЭ. Доля западного направления в евразийских транзитных перевозках составляет 86,8%.

В то же время в экспортно-импортных отношениях Китая с ЕАЭС объемы грузов, перевозимых по Центральному евразийскому коридору (Казахстан — Россия — Беларусь), демонстрируют более сбалансированные показатели. В 2024 году в страны Союза было ввезено 133,8 тыс. ДФЭ, а вывезено 205,7 тыс. ДФЭ, то есть соотношение составило порядка 40/60 в пользу экспорта из ЕАЭС в Китай. Привлечение грузов ЕАЭС в том числе выступает фактором выравнивания баланса грузопотоков из Китая и в обратном направлении. Тем не менее стоит учитывать, что показатели всего рынка в сообщении Китай — ЕАЭС — Китай с учетом иных транспортных маршрутов и операторов характеризуются большими значениями.

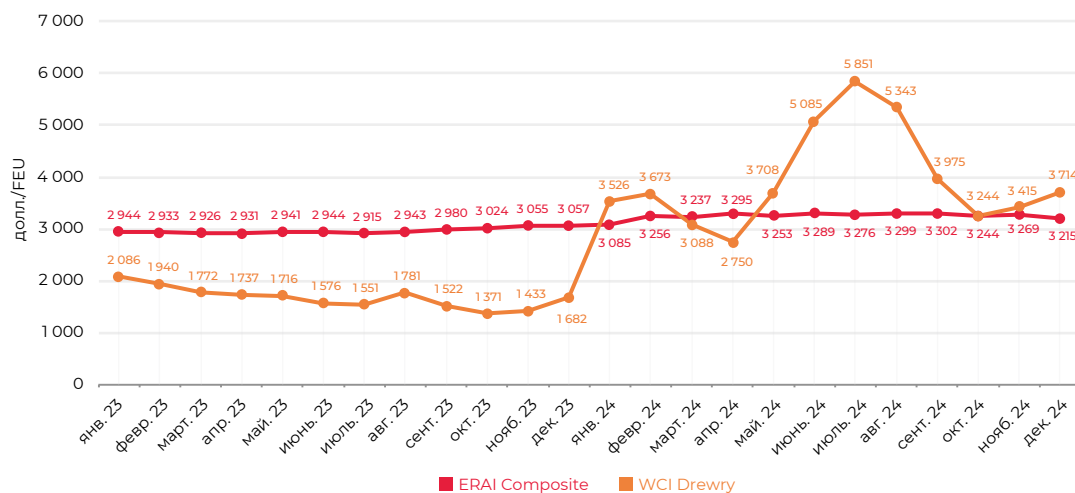
Показательным с точки зрения торговли Китая и ЕС стало событие конца 2024 года: из Чунцина (Китай) в Дуйсбург (Германия) отправился 100-тысячный грузовой поезд, идущий в направлении Китай — Европа. Железнодорожные перевозки в сообщении Китай — ЕС — Китай продолжают наращивать обороты, что свидетельствует о желании обеих сторон сохранять взаимовыгодное сотрудничество и укреплять возможности транспортной инфраструктуры для обеспечения стабильных поставок.

## — Стабильные ж/д тарифы — колеблющиеся морские ставки

Начало 2024 года было ознаменовано резким взлетом ставок морских перевозок более чем в два раза в силу нестабильной ситуации в Красном море и Суэцком канале. С декабря 2023 года по январь 2024 года рост ставок морских перевозок составил 109,6%. В декабре 2023 года йеменские хуситы [заявили](#), что будут атаковать все суда, идущие через Красное море. Маршрут, пролегающий через акваторию Красного моря, ведет к Суэцкому каналу, который является наиболее оптимальным водным путем между Европой и Китаем. Как результат, транспортным компаниям в целях избежания рисков пришлось сменить направления маршрутов в пользу более безопасных, но менее привлекательных и экономичных. Альтернативой послужил маршрут, проходящий вокруг Африканского континента через мыс Доброй Надежды. Данный путь увеличивает продолжительность рейса на 14-15 дней по сравнению с 28-дневным переходом через Красное море, что делает его менее выгодным для грузоотправителей, в том числе из-за роста транспортных издержек.

В течение года среднемесячный показатель индекса WCI Drewry лишь дважды был ниже показателя индекса ERAI, отражающего стоимость перевозки контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы. Своего пикового значения WCI Drewry достиг в июле — 5937 долл. за СФЭ. При этом на маршруте Шанхай — Роттердам [стоимость фрахта](#) и вовсе выросла до 8267 долл. за СФЭ.

### ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY В 2023–2024 ГГ.



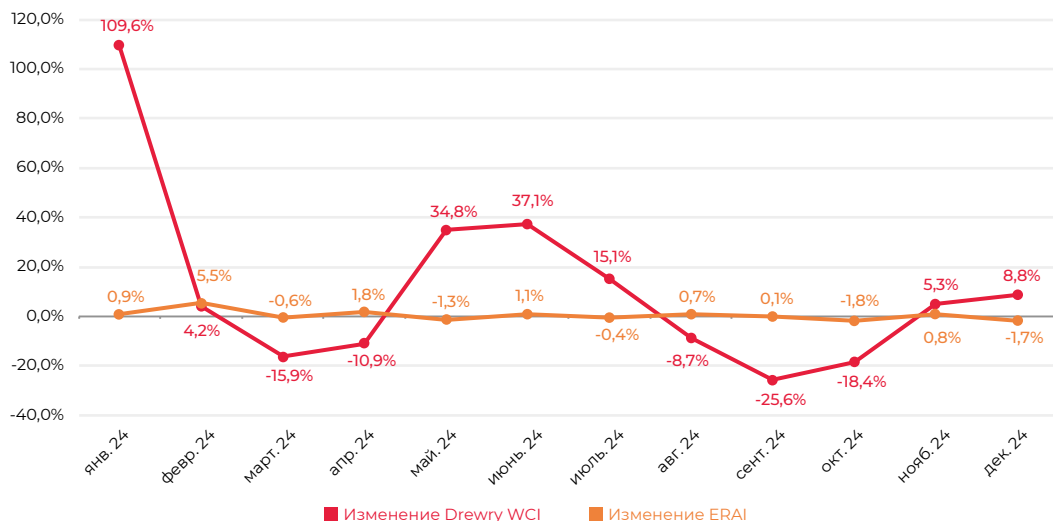
Источник: портал индекса ERAI

В период с апреля по июль случился резкий рост стоимости фрахта на 112,8% (с 2750 долл. до 5851 долл. за СФЭ), сменившийся падением в октябре до 3244 долл. за СФЭ. Примечательно, что еще в мае 2024 года компания Drewry [предсказывала](#) увеличение ставок на перевозки из Китая, указывая в качестве причин возросший спрос, нехватку мощностей и необходимость перемещения порожних контейнеров.

В то время как ставки морских перевозок демонстрировали волатильность в течение года, стоимость железнодорожных перевозок характеризовалась стабильностью. Сравнение показателей индекса ERAI в январе (3085 долл.

за СФЭ) и декабре (3215 долл. за СФЭ) 2024 года показывает прирост всего лишь на 4,2%. Столь небольшое повышение цены при отсутствии волатильности обеспечивает грузоотправителям возможность комфортного долгосрочного планирования, что выступает конкурентным преимуществом евразийского железнодорожного маршрута.

### ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СТАВОК ERAI И WCI DREWRY В 2024 ГОДУ

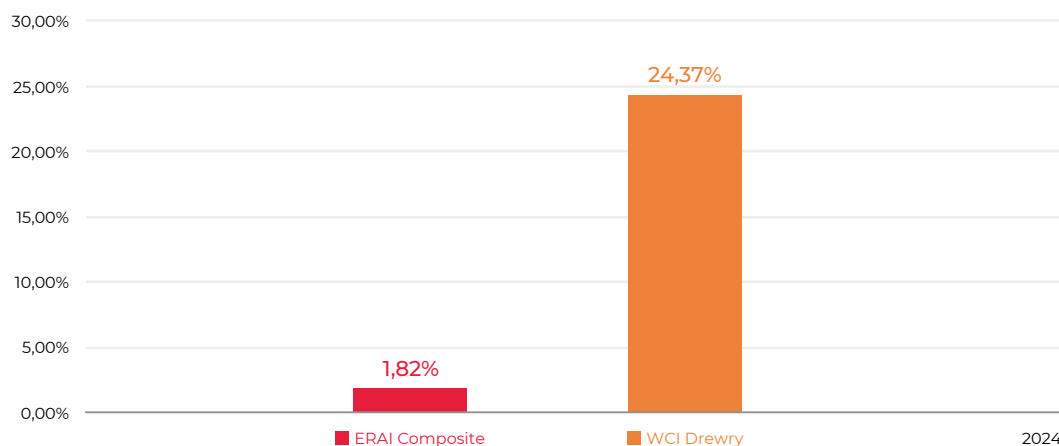


Источник: портал индекса ERAI

Индекс ERAI в среднем за год пребывал на отметке 3252 долл. за СФЭ с коэффициентом вариации 1,82%<sup>1</sup>, а его медианное значение равнялось 3263 долл. за СФЭ. Лишь в феврале наблюдалось нестандартное изменение ставок на 5,5%.

Среднее значение индекса WCI Drewry за 2024 год — 3948 долл. за СФЭ, что сильно отличается от медианного значения в 3691 долл. за СФЭ. Показатель коэффициента вариации индекса WCI Drewry составил 24,37%, что отражает высокую волатильность.

### КОЭФФИЦИЕНТ ВАРИАЦИИ СТАВОК ERAI И WCI DREWRY В 2024 ГОДУ



Источник: расчеты авторов на основе данных портала индекса ERAI

<sup>1</sup> Показатель коэффициента вариации меньше 10% означает незначительную изменчивость, от 10% до 20% — среднюю изменчивость, свыше 20% — значительную изменчивость.

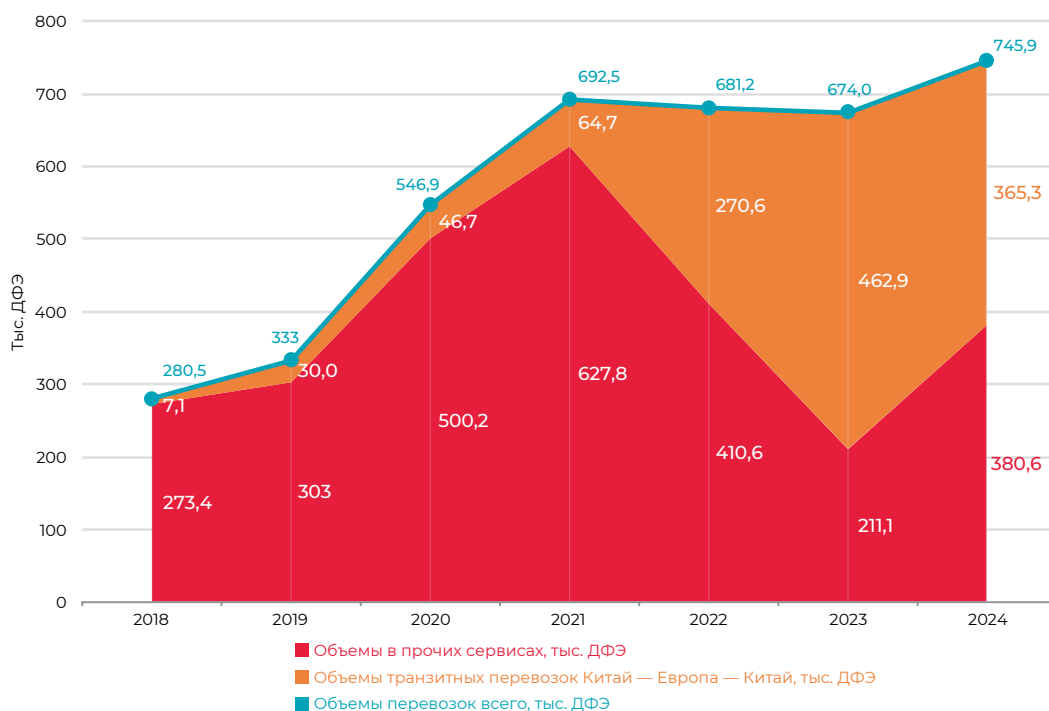


# СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В 2024 ГОДУ

## Увеличение объемов грузоперевозок и возвращение транзитных грузов

В 2024 году по евразийскому железнодорожному маршруту совокупно проследовало 745,9 тыс. ДФЭ, что на 10,6% больше показателя 2023 года (674 тыс. ДФЭ). При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Китай — ЕС — Китай увеличились на 80,3% (с 211,1 до 380,6 тыс. ДФЭ). Благодаря стабильным ставкам и эффективной работе маршрута удалось достичь рекордных объемов контейнерных перевозок.

### СОВОКУПНЫЕ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК В 2024 ГОДУ ПО СЕГМЕНТАМ

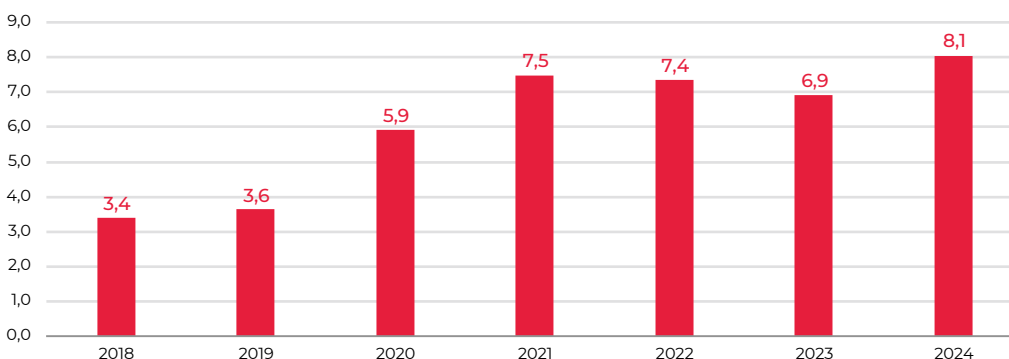


Источник: расчеты авторов

Показательно, что рост объемов железнодорожных перевозок был достигнут именно благодаря транзитному сообщению в паре Китай — ЕС. Наметившаяся в последние годы тенденция увеличения объемов перевозок по линии ЕАЭС — Китай сменилась уменьшением показателей: сокращение составило 21,1% — до уровня 365,3 тыс. ДФЭ.

На фоне увеличения объемов перевезенных грузов положительную динамику показали ключевые индикаторы перевозок, такие как количество поездов, их скорость и загрузка. В 2024 году в сообщении Китай — Европа — Китай осуществили перевозку более 8,1 тыс. поездов, что превысило прошлогодний уровень на 17,4%.

### КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОВ ВОСТОК — ЗАПАД — ВОСТОК



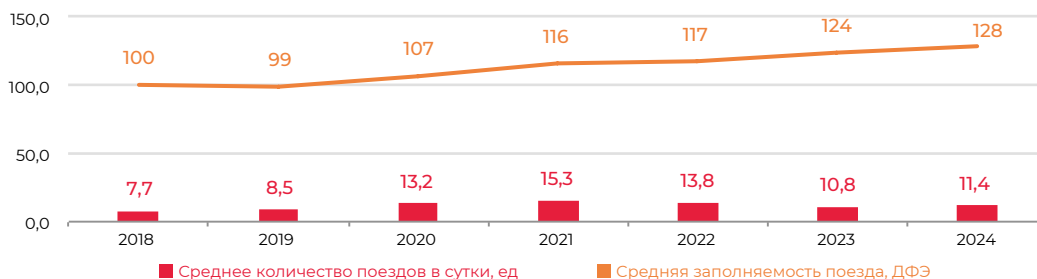
Источник: расчеты авторов

На пространстве 1520 мм ключевой оператор евразийского маршрута осуществляет объединение поездов для оптимизации графика движения: поступающие по колею 1435 мм из Китая в Казахстан контейнеры в составе, например, двух поездов перегружаются в один полносоставный контейнерный поезд колеи 1520 мм (система 2 в 1 или 3 в 2). Применение такой схемы снижает нагрузку на железнодорожную инфраструктуру и повышает пропускную способность железнодорожных участков на межгосударственных стыковых пунктах.

Некоторое увеличение продемонстрировал показатель среднего числа поездов, следующих в сутки по маршруту с колеей 1520 мм: с 10,8 ед. в 2023 году до 11,4 ед. в 2024-м. Одновременно с этим средняя загрузка одного поезда за указанный период увеличилась со 124 до 128 ДФЭ. Указанные изменения свидетельствуют об усилиях, направленных на повышение эффективности грузовых перевозок по данному маршруту.

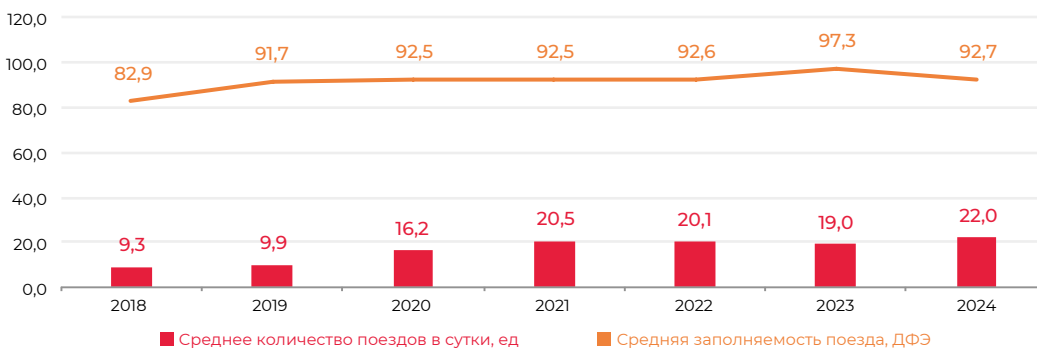
Сравнение средней суточной численности поездов, курсирующих по маршруту, с аналогичными показателями для поездов, формируемых за пределами сети 1520 мм (прежде всего в Китае), отражает применение технологии объединения поездов. Так, в 2024 году число поездов, формируемых за пределами сети 1520 мм, составило в среднем 22 ед. в сутки. Соответственно, заполняемость поезда (92,7 ДФЭ) была ниже показателя для маршрута в пределах пространства 1520 мм.

### СРЕДНЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ В СУТКИ И ИХ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ (ФОРМИРОВАНИЕ ПЕЗДОВ ВНУТРИ ПРОСТРАНСТВА 1520 ММ, Т. Е. С УЧЕТОМ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПЕЗДОВ)



Источник: расчеты авторов

### СРЕДНЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ В СУТКИ И ИХ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ (ФОРМИРОВАНИЕ ПЕЗДОВ ВНЕ ПРОСТРАНСТВА 1520 ММ)



Источник: расчеты авторов

Таким образом, подход ключевого оператора маршрута на пространстве 1520 мм позволяет увеличить загрузку и максимально задействовать возможности инфраструктуры.

Увеличение объемов перевозок по евразийскому маршруту приводит к большей нагрузке на инфраструктуру, что отражается на скорости движения поездов и времени доставки грузов.

В период 2018–2020 гг. в среднем скорость контейнерных поездов достигала 975 км/сутки, а среднее время в пути на пространстве государств — членов ЕАЭС составляло 5,72 дня. Наилучшие показатели скорости перевозок были достигнуты в доковидный 2019 год при объеме перевезенных грузов в 333 тыс. ДФЭ.

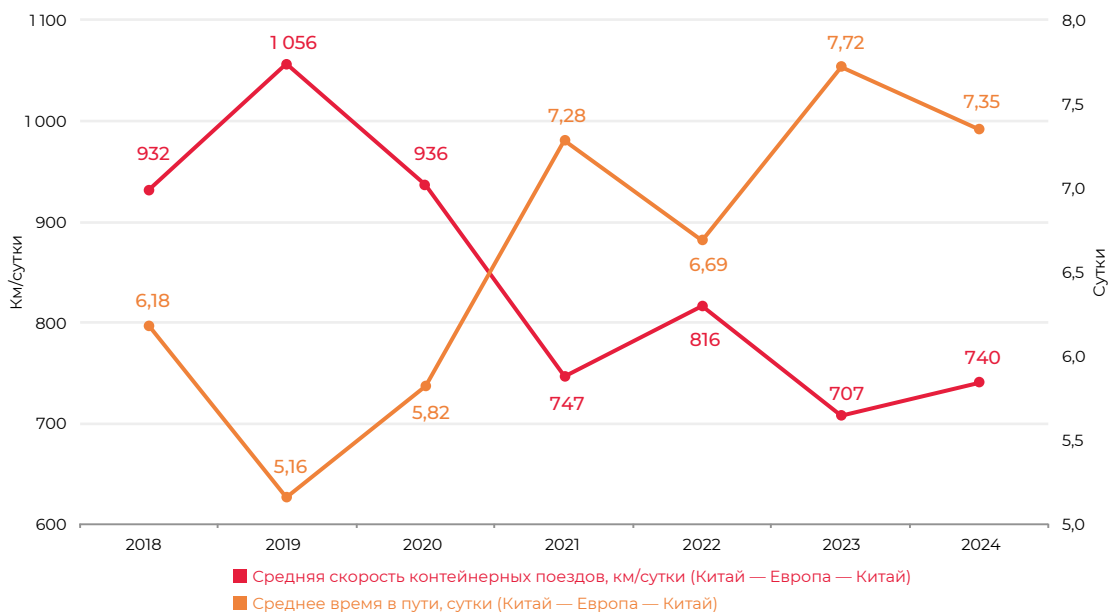
Постковидный период характеризуется колеблющимися значениями. В 2022 году произошло увеличение средней скорости поездов до 816 км/сутки по сравнению с 2021 годом, однако в 2023 году имело место заметное увеличение сроков на целые сутки — 7,72 дня. В этой связи наблюдается и снижение средней скорости движения поездов, что также обусловлено ограниченной пропускной способностью погранпереходов.

В 2024 году среднее время в пути, несмотря на увеличение объемов перевезенных грузов, снизилось до 7,35 дня. Средняя скорость движения контейнерных поездов по территории ЕАЭС в сообщении Китай — Европа — Китай увеличилась с 707 до 740 км/сутки.

Демонстрируемое улучшение показателей делает маршрут более привлекательным для грузоотправителей и отражает системную работу по повышению уровня сервиса, проводимую оператором маршрута, а также усилия государств ЕАЭС по упрощению таможенных процедур. В частности, в декабре 2024 года государства — члены ЕАЭС [подписали соглашение о единой системе таможенного транзита ЕАЭС и третьих стран](#), направленное на повышение связанности пространства, за счет чего планируется ускорить и удешевить транспортировку грузов.

Также с 27 января 2025 года стало обязательным [применение навигационных пломб](#) по ряду товаров при их ввозе на территорию Союзного государства (Россия и Беларусь) из третьих стран. Снятие пломб осуществляется по прибытии на таможенный пост в месте назначения товара, что гарантирует сохранность грузов на всем протяжении маршрута.

### СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС



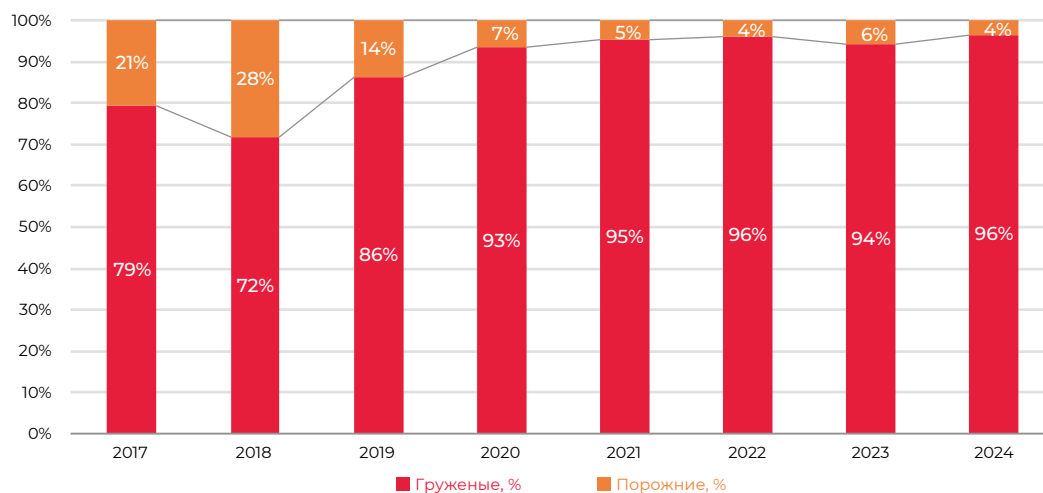
Источник: расчеты авторов

## Грузовая база и сохранение тенденции к максимальной загрузке

Одним из важнейших показателей перевозки является соотношение грузевых и порожних контейнеров. Особенную важность данный индикатор имеет для евразийского ж/д маршрута в силу дисбаланса двусторонней торговли Китая и ЕС. Торговый дефицит ЕС в торговле с Китаем на фоне политики санкций со стороны стран Запада представляет собой вызов для трансевразийских ж/д грузоперевозок. Кроме того, наличие контейнеров в Китае является фактором ценообразования на глобальном рынке транспортно-логистических услуг в силу особенного положения страны в мировом разделении труда.

За последние годы наметилась тенденция к сокращению уровня порожних контейнеров на евразийском маршруте в сообщении Китай — Европа — Китай. В 2024 году доля порожних контейнеров составила 4%, что является наилучшим результатом (наравне с 2022 годом) за последние восемь лет. В сравнении с показателем 2018 года разница составляет 24 п. п.

### СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ

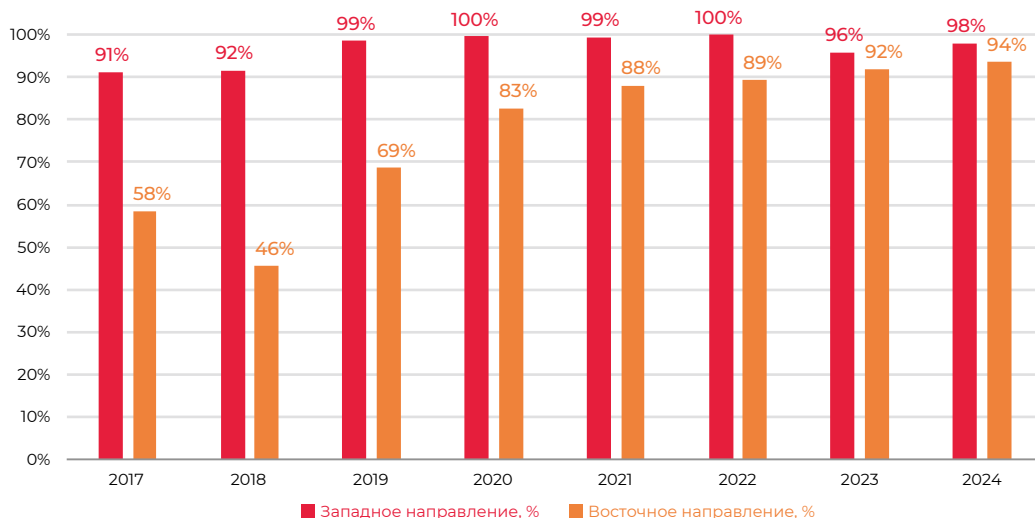


Источник: расчеты авторов

В течение последних лет наблюдается постоянный рост количества грузевых контейнеров, следующих из Европы в Китай. Важную роль в увеличении показателей сыграли решения по перевозке порожних контейнеров с их заполнением на территории Беларуси или России. С учетом торгового дисбаланса между Европой и Азией перспективным направлением развития может стать перевозка порожних контейнеров из ЕС в Китай. Железнодорожная эвакуация контейнеров выгодно отличается от морской более короткими сроками доставки, регулярностью рейсов и большей гибкостью маршрутов. Такой подход не только снижает простой контейнеров, но и способствует более эффективному распределению контейнерного оборудования на евразийском направлении.

Доля грузевых контейнеров на направлении из Китая в Европу стабильно держится на высоком уровне. После небольшого спада в 2023 году (96%) удалось достичь показателя в 98% в 2024 году. С 2019 по 2022 гг. показатель не опускался ниже 99%.

## ДОЛЯ ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В ГРУЗОПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов

Согласно данным портала ERAI, в 2024 году по евразийскому железнодорожному маршруту в сообщении Китай — Европа — Китай было перевезено 86 категорий товаров на уровне двух знаков ТН ВЭД. В 2023 году данный показатель был равен 88, а в 2022 году — 92. По товарным позициям на уровне четырех знаков ТН ВЭД в 2024 году **было перевезено 837 категорий товаров** (против 807 в 2023 году и 899 в 2022-м). Некоторое сокращение разнообразия перевозимых категорий говорит о консолидации грузовой базы вокруг традиционных грузоотправителей и направлений.

Стоимость грузов, перевезенных по евразийскому железнодорожному маршруту в сообщении Китай — Европа — Китай в 2024 году, составила 29,4 миллиарда долларов. Это на 84,9% больше по сравнению с прошлогодним показателем в 15,9 миллиарда долларов. Доля общей суммы товаров от годового товарооборота между Европой и Китаем в 2024 году достигла показателя в 3,7% (при 2,1% в 2023 году).

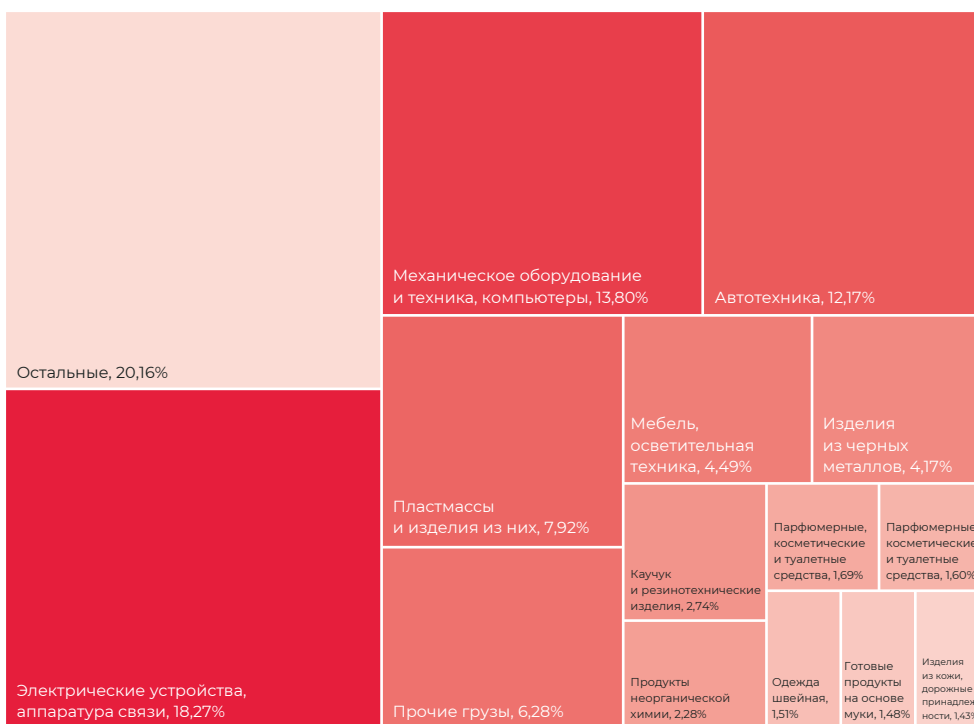
Традиционно основными категориями товаров, перевозимых по евразийскому железнодорожному маршруту в сообщении Китай — Европа — Китай, являются электрические устройства, механическое оборудование и автотехника. Совокупный объем этих трех категорий в 2024 году составил 144 884 ДФЭ, однако доля данных товаров в общем контейнеропотоке снизилась с 44,3% в 2023 году до 38,1% в 2024 году.

Хотя в абсолютном выражении все три категории продемонстрировали рост в 1,5 раза, относительная доля каждого вида товаров сократилась на несколько пунктов: электрические устройства — на 2,9 п. п., механическое оборудование — на 1,6 п. п., автотехника — на 1,7 п. п.

Вслед за лидирующими категориями товаров значимую часть перевозимых грузов составляют пластмассы и изделия из них. Хотя их доля по сравнению с 2023 годом снизилась на 1,8 п. п., количество перевезенных грузов увеличилось на 38,4%. Увеличилась также доля мебели и осветительной техники — на 1,6 п. п. при объеме перевозки в 23 тыс. ДФЭ, что сопоставимо с объемами перевезенных пластмасс. Доля изделий из черных металлов претерпела незначительные изменения в сторону увеличения на 0,2 п. п. Заметно возросли перевозки швейной одежды — на 1,1 п. п. с 2023 года, а также игрушек и спортивного инвентаря — на 1 п. п.

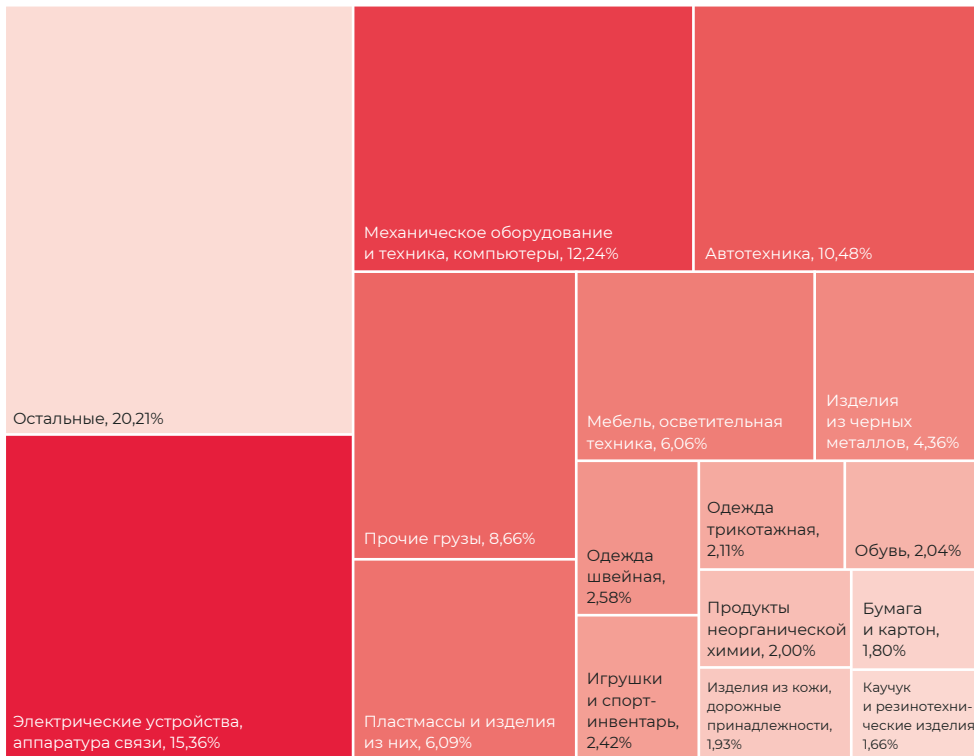
Одновременно наблюдается значительный рост объемов перевозок таких товаров, как трикотажная одежда, обувь, бумага и картон. В 2024 году перевезено 8022 ДФЭ в категории «Одежда трикотажная», прирост по сравнению с 2023 годом составил 291,5%. Показатели перевозок товаров в категории «Обувь» в 2024 году достигли 7742 ДФЭ (+350,1%), а в категории «Бумага и картон» — 6852 ДФЭ (+188,8%). Совокупная доля этих трех видов товаров в общем контейнеропотоке составила 5,9% (против 2,9% в 2023 году).

### ОСНОВНЫЕ ГРУЗЫ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В 2023 ГОДУ



Источник: расчеты авторов

## ОСНОВНЫЕ ГРУЗЫ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В 2024 ГОДУ



Источник: расчеты авторов

## География перевозок

По итогам 2024 года ключевыми точками евразийского ж/д маршрута в Европе являются крупнейшие порты Германии (Дуйсбург, Гамбург, Бремерхафен), а также польские Лодзь и Малашевиче. С китайской стороны важнейшими пунктами отправки и получения грузов выступают Сиань, Чэнду, Чунцин, Чжэнчжоу, Иву.

Основными маршрутами поставок из Китая в Европу в 2024 году стали:

- Сиань — Малашевиче (82 962 ДФЭ);
- Чунцин — Малашевиче (61 704 ДФЭ);
- Чэнду — Малашевиче (32 268 ДФЭ).



## ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА (НА ЗАПАД) В 2024 ГОДУ



Источник: расчеты авторов

На железнодорожную станцию в Малашевиче (Польша) пришлось 84,7% грузов, перевезенных из Китая в Европу в 2024 году, что в абсолютном выражении равняется 280,2 тыс. ДФЭ.

Основными маршрутами поставок из Европы в Китай в 2024 году стали:

- Дуйсбург — Сиань (8 730 ДФЭ);
- Дуйсбург — Иву (8 120 ДФЭ);
- Лодзь — Чэнду (4 676 ДФЭ).

## ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ (НА ВОСТОК) В 2024 ГОДУ



Источник: расчеты авторов

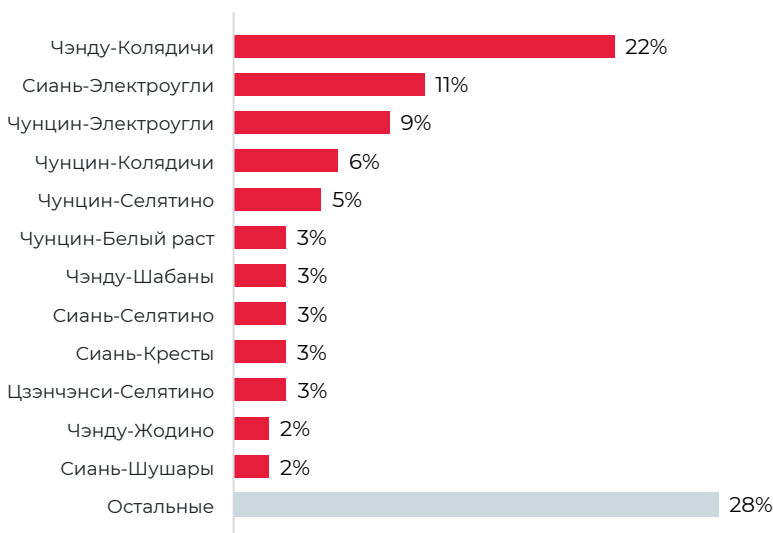
При анализе маршрутов, связанных с экспортно-импортными перевозками, особое внимание привлекают направления между Китаем и Россией. Наиболее значимыми среди них, по оценке авторов, являются:

- Сиань — Электроугли (11%);
- Чунцин — Электроугли (9%);
- Чунцин — Селятино (5%);
- Чунцин — Белый Раст (3%).

Кроме того, выделяются маршруты из Китая в Беларусь:

- Чэнду — Колядичи (22%);
- Чунцин — Колядичи (6%).

#### ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕАЭС В 2024 ГОДУ

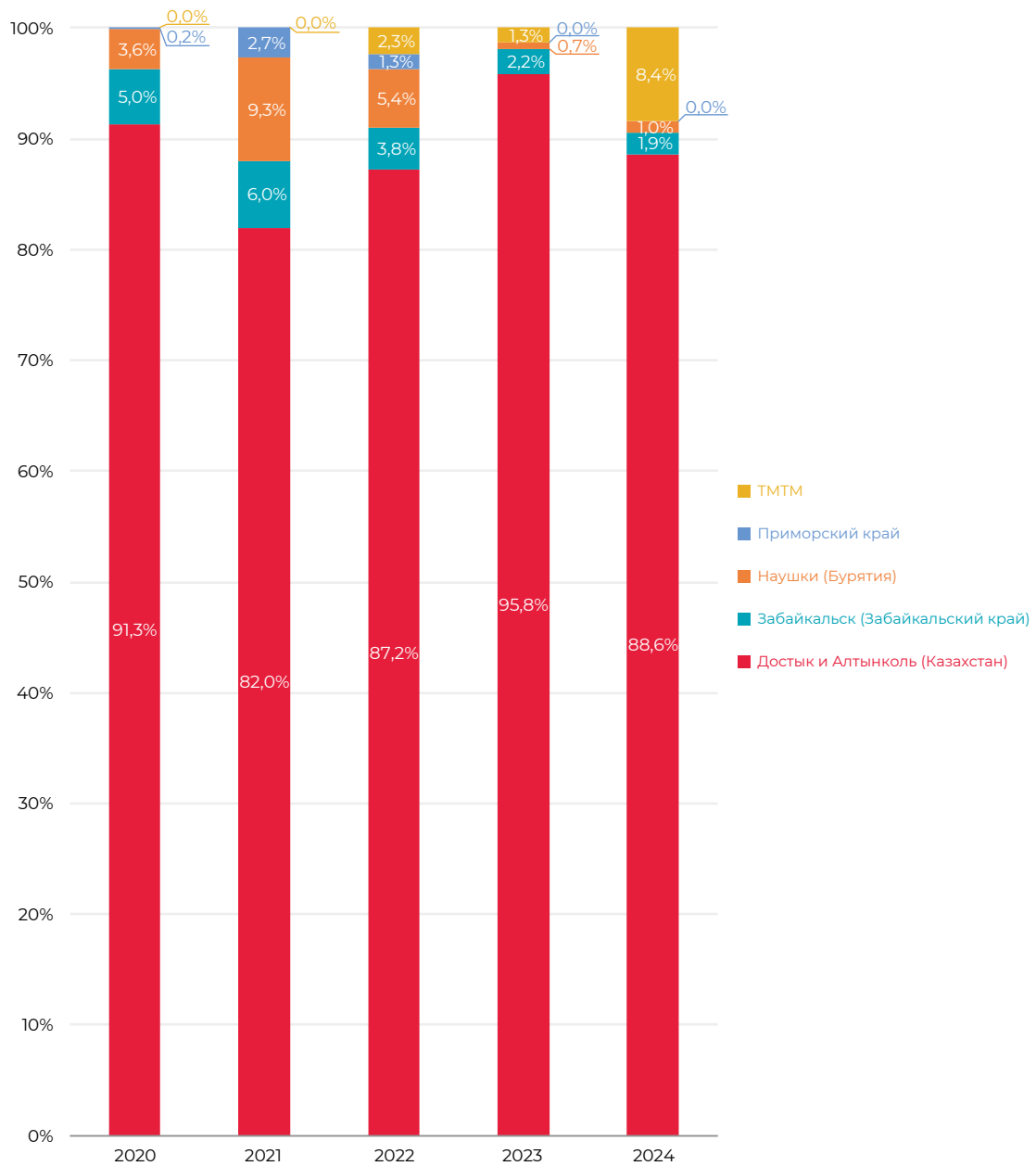


Источник: расчеты авторов

## Структура транзитного контейнеропотока в сообщении Китай — Европа — Китай

Структура транзитного континентального контейнеропотока в сообщении Китай — Европа — Китай в разрезе основных погранпереходов отражает сохраняющееся лидерство евразийского ж/д маршрута, проходящего по территории Беларуси, Казахстана и России с использованием погранпереходов Достык и Алтынколь. Согласно статистике по погранпереходам, на евразийский маршрут (погранпереходы Достык, Алтынколь) приходится 88,6% контейнерного транзитного потока между Китаем и ЕС.

## КОНТЕЙНЕРОПОТОК ПО ОСНОВНЫМ ТРАНЗИТНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ МАРШРУТАМ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ПОГРАНПЕРЕХОДАМ



Источник: расчеты авторов

Значимо увеличилась доля Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), который также задействует погранпереходы Достык и Алтынколь, далее следуя через Каспийское море, Азербайджан и Грузию в ЕС и Турцию. В 2024 году объем транзитных контейнерных перевозок по ТМТМ достиг 36,2 тыс. ДФЭ, что составляет 8,4% от общего объема. По сравнению с 2023 годом количество перевезенных контейнеров увеличилось в 13 раз. [Эксперты оценивают](#) потенциал ТМТМ в 200 тыс. ДФЭ в год. Развитие ТМТМ связано со стремлением отдельных стран и грузоотправителей к диверсификации географии транзита, однако маршрут по-прежнему имеет ряд фундаментальных ограничений, включая необходимость смены вида транспорта как минимум при пересечении Каспийского моря.

На фоне общего увеличения контейнерных перевозок в 2024 году погранпереход Наушки после спада в 2023 году продемонстрировал трехкратный рост объемов транзитных контейнерных трансевразийских перевозок — с 1,5 тыс. ДФЭ до 4,4 тыс. ДФЭ. Погранпереход Забайкальск удвоил свои показатели и достиг отметки в 8,2 тыс. ДФЭ. Однако в сравнении с погранпереходами Достык и Алтынколь, которые используются также на коридоре ТМТМ (416,9 тыс. ДФЭ), общая доля указанных погранпереходов не превышает 3%.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ПЕРСПЕКТИВА НА 2025 ГОД

Прошедший 2024 год отражает адаптацию евразийских ж/д транзитных грузоперевозок к изменившейся после 2022 года среде работы. Сохраняющаяся тенденция к росту объемов перевезенных транзитных грузов в сообщении Китай — Европа — Китай свидетельствует о восстановлении грузопотока и возвращении грузоотправителей на континентальные маршруты.

Поддерживающим фактором возвращения объемов стал кризис в Красном море, подчеркнувший преимущества стабильной и безопасной перевозки грузов железной дорогой по территории ЕАЭС. Вероятное сохранение угрозы судоходству в Красном море со стороны йеменских хуситов продолжит оказывать поддержку «переходу на рельсы», учитывая неотъемлемые конкурентные преимущества континентальных способов поставки, такие как скорость доставки и безопасность грузов.

Большой вызов представляет рост протекционизма в мировой торговле на фоне обострения конкуренции государств и тарифной эскалации со стороны США. Значительную часть объемов торговли Китая и ЕС составляют грузы, являющиеся частью цепочек поставок транснациональных корпораций. Обострение международно-политического соперничества будет оказывать негативное влияние на торговлю не только между США и Китаем, но и между Китаем и ЕС. Однако в среднесрочной перспективе приверженность и ЕС, и Китая сохранению взаимных торгово-экономических связей обеспечит сохранение и рост грузопотока к перевозке, пусть и умеренный.

Тем не менее переизбыток мощностей на рынке морских перевозок, замедление экономики ЕС и потенциальные тарифные войны с участием Китая, вероятно, приведут к снижению стоимости морского фрахта на трейде Азия — Европа в течение года и, как следствие, к росту привлекательности морских перевозок по сравнению с железной дорогой. В долгосрочной перспективе на рынок окажут влияние несколько ключевых факторов: восстановление транзитного сообщения через Красное море, расширение провозных мощностей за счет ввода новых и перераспределения текущих ресурсов на фоне ухудшения баланса спроса и предложения, экономическая ситуация в Китае и Европе, а также изменения в глобальных торговых потоках.

Продолжающаяся работа по развитию инфраструктуры колеи 1520 мм и ускорению таможенных процедур, в том числе за счет цифровизации, будет способствовать росту привлекательности континентальных способов перевозки грузов. Примером инфраструктурного развития, влияющего на увеличение пропускной способности грузов, может служить намеченный запуск в 2025 году движения поездов по второму пути на участке Балхаш — Мойынты в рамках строительства вторых путей на участке Достык — Мойынты в Казахстане, а также поддерживаемый Евразийским банком развития проект по созданию погранперехода Бахты — в дополнение к существующим погранпереходам Достык и Алтынколь. В то же время принятое на уровне государств — членов ЕАЭС соглашение о единой системе таможенного транзита благоприятно воздействует на время перевозки грузов, способствуя наращиванию скорости движения контейнерных поездов, а обязательное применение навигационных пломб обеспечит сохранность товаров.

География континентального ж/д грузопотока также имеет тенденцию к диверсификации в силу развития новых маршрутов, включая коридор ТМТМ. Разнообразие евразийских маршрутов позволяет нивелировать последствия возможных экономических и внешнеполитических рисков. Учитывая важность поддержания стабильных поставок, как Китай, так и ЕС стремятся диверсифицировать пути доставки своих грузов, развивая различные транспортно-логистические маршруты.