

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2022 ГОДА



Оглавление

Введение. Адаптация к неопределенности.....	2
Резюме.....	3
Торговля и состояние рынка грузоперевозок.....	5
Рост товарооборота и ухудшение баланса грузопотоков между ЕС и Китаем	5
Морские перевозки в стадии выхода из кризиса и ситуация в авиатранспорте.....	6
Состояние евразийского железнодорожного маршрута в первом полугодии 2022 года.....	9
Основные показатели перевозок	9
Диверсификация грузовой базы и сохранение тенденции к полной загрузке мощностей.....	14
Расширение географии грузоперевозок.....	17
Положение евразийского ж/д коридора и альтернативные маршруты.....	18
Перспектива на второе полугодие 2022 года.....	20

ВВЕДЕНИЕ. АДАПТАЦИЯ К НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

В первом полугодии 2022 года по евразийскому железнодорожному маршруту в направлении Китай — Европа — Китай было перевезено 307,2 тыс. ДФЭ грузов, что на 8,7% меньше показателей за аналогичный период 2021 года. Основным фактором снижения объемов перевозимых по евразийскому ж/д маршруту грузов стала международно-политическая обстановка: специальная военная операция Российской Федерации на Украине и последовавшие за этим волны санкционных ограничений со стороны стран Запада в отношении России и Белоруссии.

Несмотря на то, что санкции напрямую не затрагивают большинство транспортно-логистических компаний и оператора евразийского маршрута, общая атмосфера токсичности, создаваемая вокруг России и Белоруссии, ведет к осторожному отношению грузоотправителей к отправке по территории ЕАЭС.

Неопределенность, связанная с международно-политической обстановкой, осложняет работу трансевразийских ж/д коридоров, но вместе с тем подчеркивает неоспоримые преимущества железной дороги в сравнении с другими видами транспорта. В условиях полной остановки авиаперевозок между Россией и Европой, ограничений, наложенных на работу российских и белорусских автоперевозчиков, сокращения или прекращения деятельности международных морских грузоперевозчиков железнодорожное сообщение продолжает свою стабильную работу.

Стабильность контейнерных ж/д перевозок, системная работа по организации сквозной перевозки контейнеров с применением бесшовных технологий продолжает оставаться преимуществом железнодорожной опции для грузоотправителей в сообщении Китай — Европа — Китай.

Еще одним фактором, влияющим на трансевразийские ж/д грузоперевозки, является сокращение китайских субсидий на экспортные перевозки по железной дороге. В 2022 и 2023 годах максимально допустимая доля субсидий в стоимости ж/д перевозок сократится до 10%. Ожидается дальнейшее снижение уровней субсидирования в силу значительных успехов, достигнутых в деле повышения привлекательности перевозок вдоль Нового шелкового пути. Однако даже в этих условиях динамика перевозок демонстрирует, что фактор субсидий привел к ускоренному росту объемов перевозок на начальном этапе и сейчас становится вторичным в силу «взросления», развитости евразийских ж/д грузоперевозок.

Рекордный 2021 год привел участников рынка к необходимости расширения инфраструктурных возможностей, а также повышения эффективности операций. Текущий 2022 год показывает стрессоустойчивость евразийского ж/д маршрута, несмотря на экономический спад в экономиках Европы и Китая, а также обострение политических противоречий в Восточной Европе.

РЕЗЮМЕ

- 1.** Евразийский железнодорожный транзитный маршрут является основной транспортной артерией для железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в направлении Китай — Европа — Китай. В первом полугодии 2022 года на евразийский маршрут пришлось 84,7% объема перевезенных ДФЭ по статистике погранпереходов.
- 2.** По итогам первого полугодия объем перевезенных по евразийскому железнодорожному маршруту грузов суммарно по всем сегментам составил 307,2 тыс. ДФЭ, что на 8,7% меньше показателей за аналогичный период 2021 года. При этом на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай пришлось 261,4 тыс. ДФЭ, то есть 85% всех перевезенных грузов. Падение объемов было компенсировано развитием других сегментов перевозок.
- 3.** Незначительно уменьшилось среднее количество отправок поездов в сутки: с 15,2 в 2021 году до 14 в текущем году. Загрузка поездов также показала снижение до 110 ДФЭ. Несмотря на это, все показатели оказались выше уровня первого полугодия 2020 года, что говорит о стрессоустойчивости маршрута.
- 4.** Последовавшее за пиковым 2021 годом «охлаждение» спроса со стороны грузоотправителей способствовало возвращению тенденции к сокращению среднего времени в пути от границы до границы с 6,84 до 6,31 суток. Средняя скорость контейнерных поездов увеличилась с 794 до 864 км в сутки.
- 5.** За первое полугодие 2022 года перевезено грузов на общую сумму порядка 12,7 млрд долларов США, что на 36,5% меньше, чем за первое полугодие 2021 года. Этот показатель соответствует 3,5% от общей торговли между Китаем и ЕС. В первом полугодии 2022 года продолжилась диверсификация номенклатуры перевозимых грузов. На механическое оборудование и технику, электрические устройства и автотехнику пришлось 38% грузов, что на 8 п. п. меньше, чем годом ранее.
- 6.** Небольшое падение объемов перевезенных грузов не оказало существенного влияния на тенденцию к полной загрузке мощностей. Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, составила 7%, что находится на уровне показателей прошлого года. В наиболее сложном с точки зрения балансировки направлении, из Европы в Китай, доля порожних контейнеров составила 17,2%, что на 3,3 п. п. больше показателей прошлого года, но по-прежнему меньше показателей 2020 года.
- 7.** Стержневые точки отправления и назначения по-прежнему относятся к регионам Германии и Западного и Центрального Китая. Основными маршрутами в восточном направлении стали Гамбург — Чжэнжоу, Мангейм — Сиань и Гамбург — Хэфэй. В западном — Сиань — Малашевиче, Чунцин — Малашевиче и Сиань — Дуйсбург. Совокупно в сеть маршрута были добавлены 16 новых локаций в Китае, Европе и России.

- 8.** В ближайшей перспективе отрицательное влияние на трансевразийские грузоперевозки окажет тенденция к рецессии в мировой экономике. Мировой энергетический и продовольственный кризисы, рекордная инфляция в ЕС и замедление китайской экономики на фоне как действующих, так и вероятных новых коронавирусных ограничений ведут к ограничению активности грузоотправителей.
- 9.** Торговля ЕС с Китаем демонстрирует предпосылки к ухудшению баланса грузопотоков между восточным и западным направлениями. С января по май 2022 года отрицательное сальдо торгового баланса ЕС-27 в торговле с Китаем увеличилось до 155,3 млрд евро вследствие резкого роста импорта из Китая, который на 167,7% превышает экспорт ЕС в Китай.
- 10.** Евразийский ж/д маршрут продолжает сохранять ценовое преимущество в сравнении с морским фрахтом. Несмотря на то, что индекс морских грузоперевозок между Китаем и Европой WCI Drewry упал с 9507 долл. в январе до 7376 долл. в июне текущего года, этот показатель по-прежнему значительно выше стоимости провоза контейнера железной дорогой от границы до границы — 2987 долл. по данным за июнь.
- 11.** Европейские институты продолжают предпринимать действия по сокращению выбросов CO₂ от морского и авиатранспорта. Морской транспорт **будет включен** в европейскую систему торговли квотами на выброс с 2024 года. Компенсационные схемы в авиатранспорте (CORSIA) также планируются к расширению на все вылеты из всех стран Европейской экономической зоны. На этом фоне все большее значение будет приобретать экологичность железнодорожных перевозок.

ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

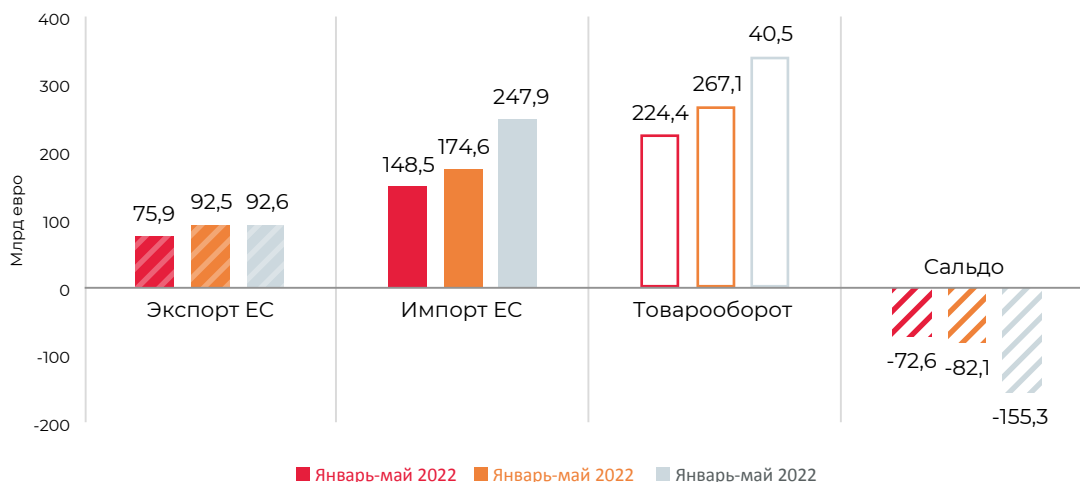
Рост товарооборота и ухудшение баланса грузопотоков между ЕС и Китаем

Международная политическая напряженность оказывает негативное влияние на начавшееся восстановление экономик ЕС и Китая после пандемии. Санкционная эскалация со стороны стран Запада в отношении России привела к серьезному энергетическому и продовольственному кризису, который влияет на производство в Европе и замедляет темпы восстановления экономики в Китае, даже на фоне отмены локдауна.

С другой стороны, резкий рост инфляции в странах Запада вносит свой вклад в ограничение потребительской активности. Триггерами инфляции выступают последствия масштабных вливаний в экономику в период коронакризиса, а также рост цен на энергоносители. В совокупности эти факторы, а также ряд опережающих индикаторов говорят о серьезном риске рецессии в мировой экономике, что повлечет ограничения спроса со стороны грузоотправителей.

Ситуация в торговле ЕС с Китаем складывается двоякая. С одной стороны, рост товарооборота с января по май текущего года до 340,5 млрд евро на фоне резкого прироста импорта ЕС из Китая на 42%, до отметки в 247,9 млрд евро будет способствовать росту грузоотправлений из Китая в Европу. С другой стороны, с января по май 2022 года отрицательное сальдо торгового баланса ЕС-27 в торговле с Китаем увеличилось до 155,3 млрд евро вследствие резкого роста импорта из Китая, который на 167,7% превышает экспорт ЕС в Китай. Оперативные данные говорят о том, что тенденция к ухудшению баланса грузопотоков со стагнирующим количеством грузоотправлений из Европы в Китай будет превалировать.

ДИНАМИКА ТОРГОВЛИ ЕС-27 С КИТАЕМ



Источник: расчеты авторов на основе данных Евростат

Складывающаяся ситуация будет оказывать умеренно негативное влияние на евразийские ж/д грузоперевозки. Во-первых, рост объемов перевозимых грузов был преимущественно качественным и опирался на преимущества этого вида транспорта, а не только на количественный рост в сегменте мировой торговли между ЕС и Китаем. Во-вторых, проблема балансировки грузопотока присуща трансъевразийским перевозкам с момента начала активности и не является новой. Поэтому торгово-экономическая ситуация потребует дополнительных усилий транспортно-логистических компаний по привлечению европейских грузоотправителей.

Морские перевозки в стадии выхода из кризиса и ситуация в авиатранспорте

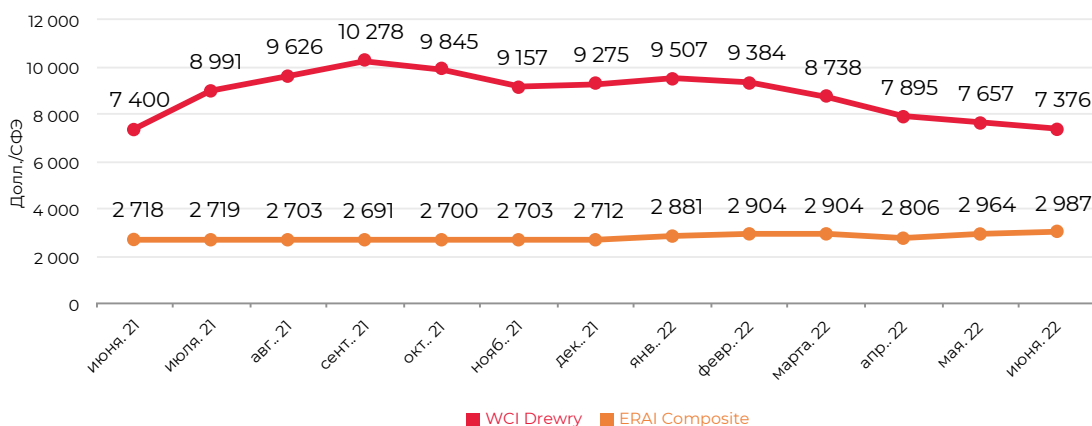
Состояние других видов транспорта, а именно морского и воздушного, является внешним фактором, влияющим на рост евразийских железнодорожных грузоперевозок. В период коронакризиса ограничения на полеты и сбои в морском сообщении дали железнодорожному транспорту новые преимущества в стоимости доставки.

Ситуация в морском транспорте демонстрирует смешанную динамику. С одной стороны, динамика всех индексов морского фрахта показывает сокращение стоимости доставки. Индекс морских грузоперевозок между Китаем и Европой [WCI Drewry](#) упал с 9507 долл. в январе до 7376 долл. в июне текущего года, притом что в сентябре прошлого года он находился на отметке в 10278 долл. за СФЭ. По данным на 28 июля, спотовая перевозка контейнера из Шанхая в Роттердам обойдется в 9154 долл., а в обратном направлении — 1197 долл. за СФЭ.

С другой стороны, в июле по всему миру простаивало **37,8%** совокупного контейнерного флота по вместимости, что является рекордным показателем. Ситуацию обострил ряд забастовок — от водителей грузовиков до докеров в Германии. Несмотря на существенные подвижки в снятии антиковидных ограничений в Китае, заторы в портах сохраняются, особенно из-за сезона муссонов и штормов. Таким образом, восстановление мировой морской логистики по-прежнему затруднено.

На этом фоне индекс евразийских ж/д контейнерных перевозок ERAI оставался стабильным на протяжении последнего года, достигнув в июне 2022 года отметки в 2987 долл. за СФЭ. В сравнении с июнем 2021 года стоимость провоза контейнера от границы до границы по железной дороге выросла на 9,9%. Железная дорога продолжает сохранять свои преимущества, приобретенные в период коронакризиса, несмотря на все более выраженную тенденцию к уменьшению стоимости морского фрахта.

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY



Источник: индекс ERAI

Вместе со снятием ограничений на полеты воздушные грузоперевозки отметились ростом объемов перевозок, также являясь выгодоприобретателем кризиса в морской логистике. Согласно **прогнозам**, в 2022 году международные воздушные грузоперевозки превысят объемы 2019 года на 11,9%, а 2021 года — на 4% благодаря росту спроса.

Ставки перевозки грузов на бенчмарк-маршруте Гонконг — Европа достигли пика в декабре 2021 года, составив 8 долл. за кг груза **по данным** Baltic Exchange Air Freight Index (BAI). К июню текущего года ставка перевозки одного килограмма груза воздухом сократилась до 6,26 долл., продемонстрировав определенный подъем в апреле и мае. Воздушный транспорт остается одной из популярных альтернатив морскому фрахту, как и железнодорожные грузоперевозки.

В долгосрочной перспективе, даже несмотря на энергетический кризис, важнейшим преимуществом железных дорог является экологический фактор. Воздушные перевозки — наиболее углеродоемкий вид транспорта, который в наименьшей степени пригоден для быстрого перехода к углеродной нейтральности. Морские перевозки более углеродозоэффективны, однако выбрасывают другие парниковые газы.

На этом фоне европейские институты продолжают предпринимать действия по сокращению выбросов CO₂ от морского и авиатранспорта. Морской транспорт **будет включен** в европейскую систему торговли квотами на выброс с 2024 года. Также система начнет регулировать выбросы метана (CH₄) и оксида азота (N₂O), связанные с морским фрахтом. Компенсационные схемы в авиатранспорте (CORSIA) также **планируются** к расширению на все вылеты из всех стран Европейской экономической зоны.

Как показывает **Счетчик** выбросов CO₂ портала ERAI, накопленный с января по июнь текущего года объем прямых и косвенных выбросов диоксида углерода от перевозки грузов по евразийскому ж/д маршруту составил 907,4 тыс. тонн. При этом на прямые выбросы от ж/д перевозки пришлось лишь 20,5 тыс. тонн CO₂. В то же время для перевозки аналогичного объема грузов автотранспорт произвел бы 2155 тыс. тонн прямых и косвенных выбросов (1823,5 тыс. тонн прямых), а авиация — 13221,7 тыс. тонн CO₂ (10817,3 тыс. тонн прямых). В плане углекислого газа морской транспорт менее экологичен, чем железнодорожный, с точки зрения прямых выбросов — 97,9 тыс. тонн, но более экологичен при учете также косвенных выбросов, связанных с сопутствующей транспортировке деятельностью.

ВЫБРОСЫ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ Ж/Д МАРШРУТУ В СРАВНЕНИИ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА (ЯНВАРЬ – ИЮНЬ 2022 Г.)*



Источник: индекс ERAI

Таким образом, евразийские ж/д контейнерные перевозки, даже несмотря на отдельные негативные краткосрочные факторы, в долгосрочной перспективе будут еще более конкурентоспособными благодаря своей экологичности на фоне стремления прежде всего стран Европы к декарбонизации и энергоэффективности.

* Данные для других видов транспорта рассчитаны с использованием аналогичных параметров.

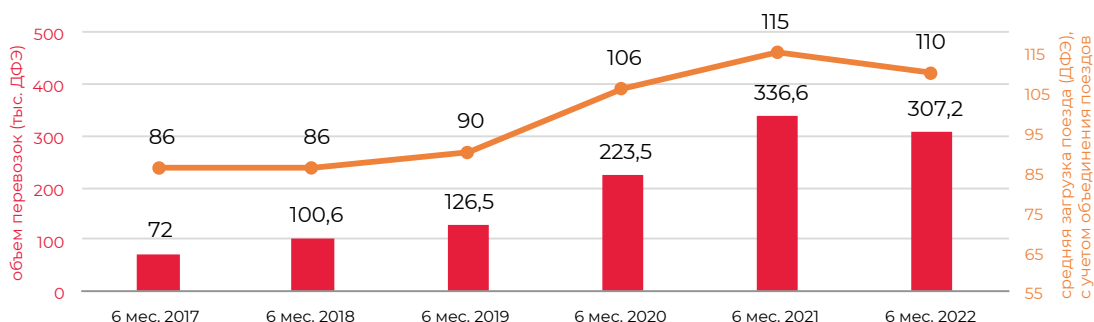
СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2022 ГОДА

Основные показатели перевозок

По итогам первого полугодия объем перевезенных по евразийскому железнодорожному маршруту грузов суммарно по всем сегментам составил 307,2 тыс. ДФЭ, что на 8,7% меньше показателей за аналогичный период 2021 года. При этом на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай пришлось 261,4 тыс. ДФЭ, то есть 85% всех перевезенных грузов. Сокращение транзитного потока составило 26,3% по сравнению с первым полугодием 2021 года. Падение объемов в сообщении Китай — Европа — Китай было компенсировано перевозками в других сегментах, прежде всего возросшим импортом России из Китая и экспортными поставками из России и Белоруссии в Китай.

Основной причиной падения объемов перевезенных грузов стала неопределенность, связанная с вооруженным конфликтом на Украине и «санкционным штормом» в отношении России. Это привело к осторожному отношению грузоотправителей к отправке грузов транзитом через Россию и Белоруссию.

СУММАРНЫЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПОЕЗДОВ



Источник: расчеты авторов

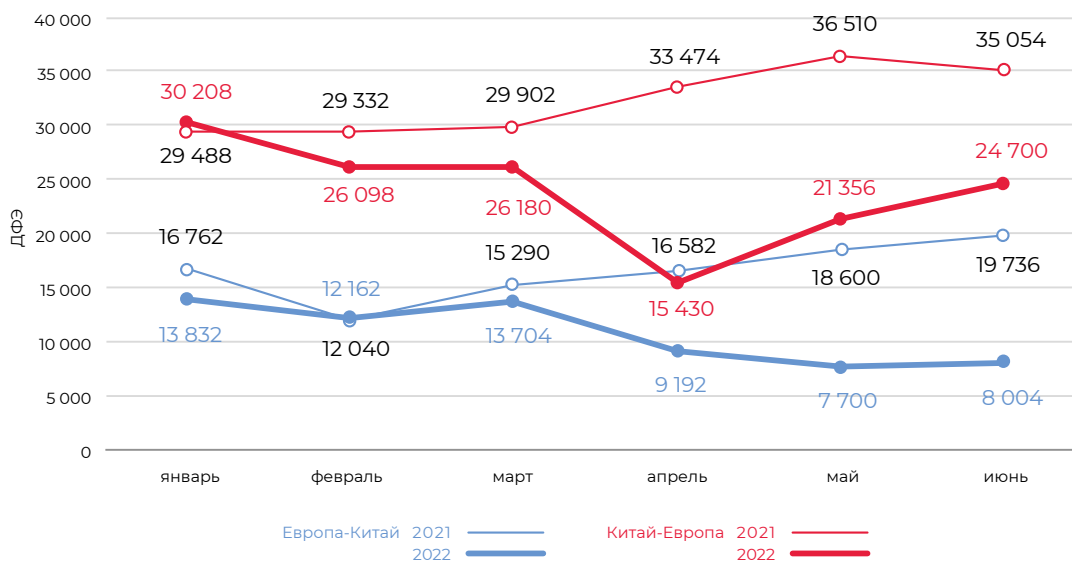
В первом квартале года объем перевозок сохранялся на уровне предыдущего года. В январе и марте перевозки выросли на 2,1% и 5,8% соответственно месяц к месяцу. При этом объемы перевозок в феврале сократились на 5,4% относительно прошлого года. Последствия политической и экономической напряженности начали сказываться начиная со второго квартала. В апреле сокращение перевозок составило 24,7% по сравнению с прошлым годом, однако в дальнейшем объемы начали восстанавливаться до значений 2021 года: так, в мае сокращение составило 19,7%, в июне — 7,2%.

Различная динамика восстановления отмечается для направлений транзитных перевозок. Перевозка из Китая в Европу после заметного падения объемов перевозок в апреле до 15 430 ДФЭ продемонстрировала рост до 21 356 ДФЭ в мае, а в июне объем уже достиг 24 700 ДФЭ. Несмотря на уверенное восстановление, на июнь текущего года перевозки в западном направлении составляют порядка 70% от показателей прошлого года. Поддержку восстановлению перевозок из Китая в Европу оказывает благоприятная политическая и экономическая конъюнктура.

В то же время более негативные тенденции демонстрируют транзитные перевозки в обратном направлении, из Европы в Китай. Если в феврале и даже в марте объем перевезенных грузов в целом оставался на уровнях прошлого года, то начиная с апреля падение ускорилось. Данные за май и июнь демонстрируют определенное «нащупывание дна» — объем перевозок в июне составил около 8 тыс. ДФЭ, что составляет порядка 40% от уровня первого полугодия 2021 года.

Препятствием на пути восстановления объемов перевозки в восточном направлении, во-первых, является политический фон, ведущий к чрезмерной реакции грузоотправителей на санкции (*overcompliance*) и росту необоснованных опасений за сохранность грузов. При этом доля контейнеров, проследовавших без технических и коммерческих отцепок в течение первого полугодия 2022 года по евразийскому ж/д коридору, составила 99,9971% для направления Китай — Европа и 99,9958% для направления Европа — Китай. Во-вторых, экономическая ситуация в Европе, связанная с инфляцией и существенным замедлением роста экономик стран ЕС, уменьшает активность грузоотправителей.

ОБЪЕМЫ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2021 И 2022 ГГ. ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



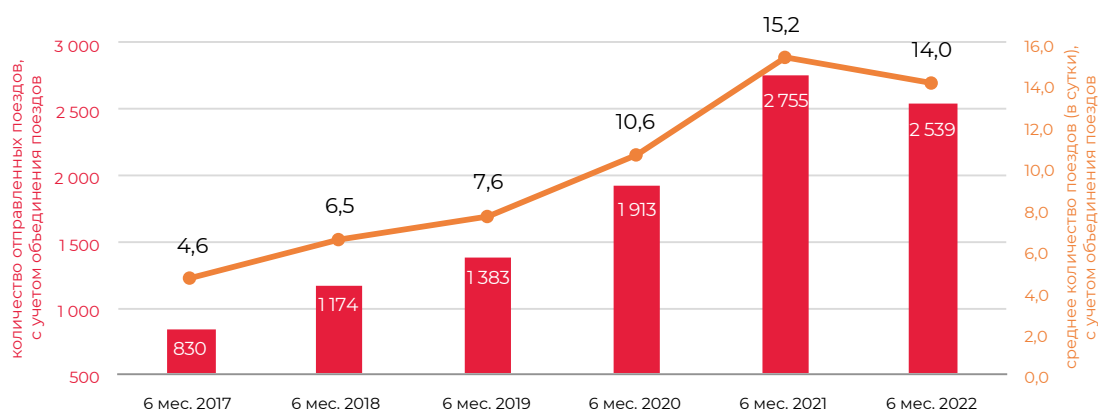
Источник: расчеты авторов

Даже несмотря на уникальный по своему характеру вызов, с которым столкнулись евразийские ж/д транзитные перевозки, падение объемов перевезенных грузов в первом полугодии 2022 года оказалось менее значительным, чем могло бы быть. Падение грузопотока было в существенной степени смягчено развитием других сегментов перевозки. Например, 47 тыс. ДФЭ было перевезено в рамках импортных поставок в Россию из Китая с использованием евразийского ж/д маршрута. В то же время порядка 31 тыс. ДФЭ составили экспортные поставки из России и Белоруссии в Китай. Таким образом, евразийский ж/д маршрут показал возможности своей адаптации с учетом складывающейся ситуации и в интересах государств ЕАЭС.

На фоне политической и экономической ситуации средняя загрузка поезда сократилась со 115 до 110 ДФЭ, что, тем не менее, выше уровня 2020 года. Остальные качественные показатели также демонстрируют падение, однако все они находятся на значениях выше уровня первого полугодия 2020 года. Количество отправленных поездов в первом полугодии 2022 года составило 2539, что меньше, чем в аналогичном периоде годом ранее — 2755, но существенно выше показателей первого полугодия 2020 года — 1913 поездов.

Общее падение объемов логичным образом привело к снижению среднего количества отправляемых поездов в сутки с 15,2 до 14. Сохранение показателей на достаточно высоких исторических уровнях, несмотря на особенности текущей ситуации, говорит о стрессоустойчивости маршрута, которая стала возможной благодаря долговременным усилиям и приверженности игроков рынка к развитию евразийских транзитных ж/д маршрутов.

КОЛИЧЕСТВО ОТПРАВЛЕННЫХ ПОЕЗДОВ



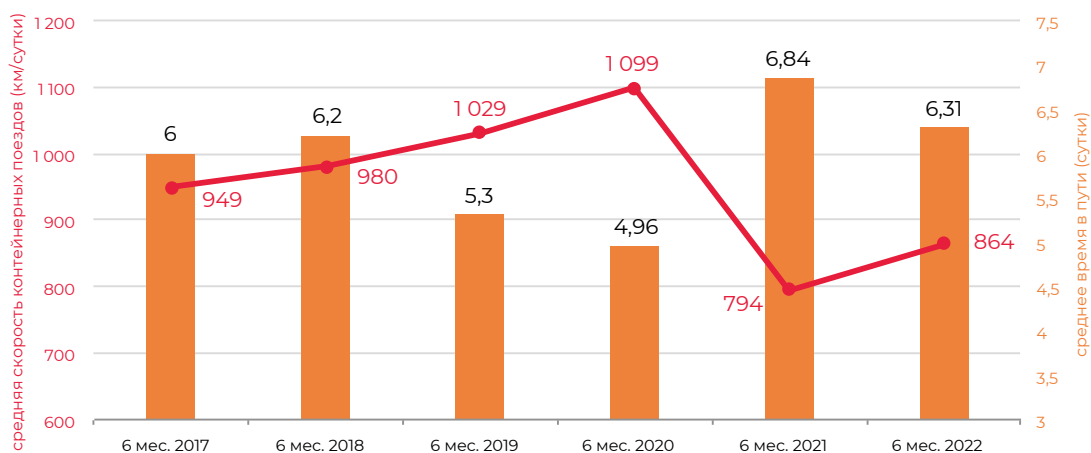
Источник: расчеты авторов

Последовавшее за пиковыми для трансевразийского ж/д транзита 2020 и 2021 годами «охлаждение» спроса со стороны грузоотправителей способствовало возвращению тенденции к сокращению среднего времени в пути от границы до границы и увеличению средней скорости контейнерных поездов.

В первом полугодии текущего года среднее время в пути от границы до границы уменьшилось до 6,31 суток. Годом ранее этот показатель доходил до рекордных отметок в 6,84 суток на фоне бума спроса и предельного увеличения нагрузки на инфраструктуру. Таким образом, показатель времени в пути опустился на уровень 2018 года. Одновременно с этим средняя скорость контейнерных поездов в первом полугодии 2022 года достигла 864 км в сутки в сравнении с 794 км в сутки в аналогичный период прошлого года.

Еще одним фактором возвращения данной положительной тенденции с точки зрения скорости и времени поездов в пути стала работа по повышению пропускной способности инфраструктуры, прежде всего на границе Казахстана и Китая. Годом ранее был задействован новый терминал ТОО «ДТТ» близ станции Достык для перегрузки контейнеров на колею 1520 мм. На сегодняшний день обсуждаются проекты по повышению пропускной способности текущей инфраструктуры и строительству новой инфраструктуры, в том числе линейной. Новые проекты будут призваны диверсифицировать направления поставок и дать больше опций грузоотправителям, в том числе внутри ЕАЭС.

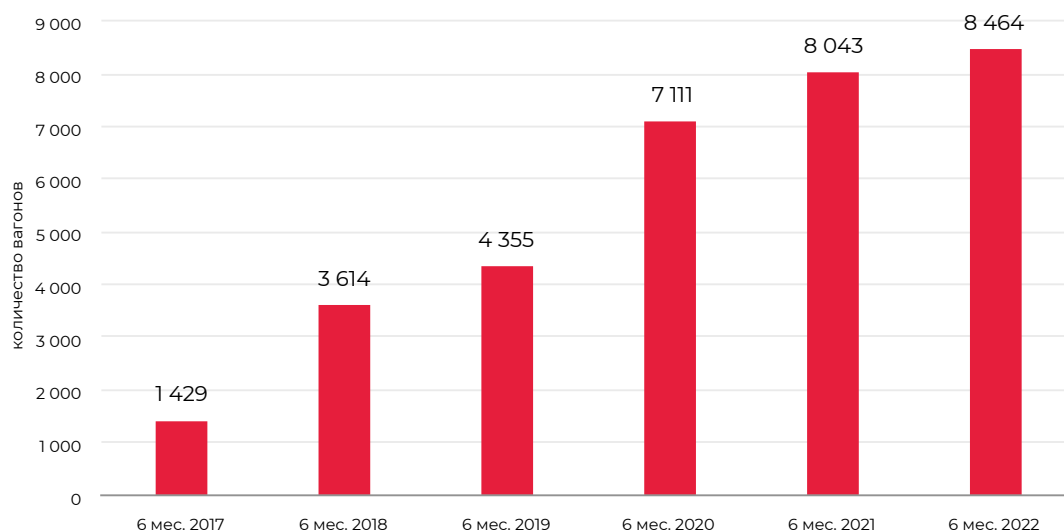
СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ НА МАРШРУТЕ



Источник: расчеты авторов

На протяжении шести лет с момента перезапуска евразийского ж/д транзитного маршрута происходило расширение парка вагонов, что было необходимо для удовлетворения постоянно возрастающего спроса на услуги провоза по маршруту. В рамках долгосрочной стратегии обеспечения спроса в первом полугодии 2022 года продолжилось увеличение парка вагонов в транзитных сервисах. Общее количество вагонов достигло 8464 штук, увеличившись на 5,2% в сравнении с аналогичным периодом 2021 года.

ПАРК ВАГОНОВ В ТРАНЗИТНЫХ СЕРВИСАХ



Источник: расчеты авторов

Несмотря на коррекцию большинства показателей на фоне политической и экономической турбулентности, евразийские ж/д контейнерные перевозки, как показывает первое полугодие 2022 года, сумели справиться с возникшим вызовом. Однако уже результаты второго полугодия определяют, насколько устойчивым окажется определенное восстановление, наметившееся в конце второго квартала текущего года.

— Диверсификация грузовой базы и сохранение тенденции к полной загрузке мощностей

В первом полугодии 2022 года по евразийскому ж/д маршруту было перевезено грузов на общую сумму порядка 12,7 млрд долларов США, что на 36,5% меньше, чем в аналогичный период прошлого года. Этот показатель соответствует 3,5% от общей торговли между Китаем и ЕС.

В рассматриваемый период по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 90 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков против 86 категорий в прошлом году. Номенклатура грузов к перевозке продолжила расширяться, что говорит о подключении к континентальным маршрутам поставок грузов грузоотправителей из различных отраслей экономики.

Помимо расширения номенклатуры, в текущем периоде продолжилась тенденция к диверсификации грузовой базы. Согласно статистике [портала ERAI](#), на механическое оборудование и технику, электрические устройства и автотехнику пришлось 38% грузов, что на 8 п. п. меньше, чем годом ранее. Именно эти категории являются основой товарной номенклатуры с момента появления евразийских ж/д транзитных сервисов из-за специфики экономической специализации регионов Западного и Центрального Китая, а также экономики Германии — производственного «локомотива» Европейского союза.

Традиционно важной для евразийских контейнерных ж/д перевозок остается перевозка пластмасс и изделий из них (6-7% грузопотока), мебели и осветительной техники (4-5%). Заметный прирост в первом полугодии 2022 года по сравнению с годом ранее показал провоз бумаги и картона (3%), попавший в десятку основных товаров, равно как и продукция неорганической химии (3%). Возросло значение перевозки готовых продуктов на основе муки (2% грузопотока). Вместе с тем сократилась доля древесины и продукции деревопереработки, швейной одежды, оптики и медицинской техники. В случае последних трех позиций подобные колебания могут быть объяснены рыночной конъюнктурой.

НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2022 Г.



Источник: расчеты авторов на основе индекса ERAI

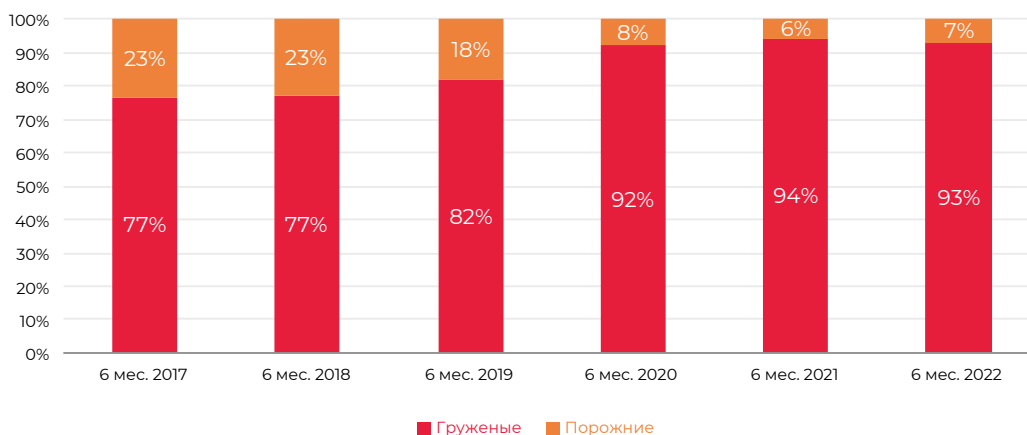
НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2021 Г.



Источник: расчеты авторов на основе индекса ERAI

Сокращение объемов перевезенных грузов не оказало существенного влияния на тенденцию к полной загрузке мощностей. Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, составила 7%, то есть находится на уровне показателей прошлого года. На протяжении шести лет работы евразийского ж/д транзитного маршрута доля порожних контейнеров сократилась с порядка 23% в 2017 году до текущих 7%.

СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ

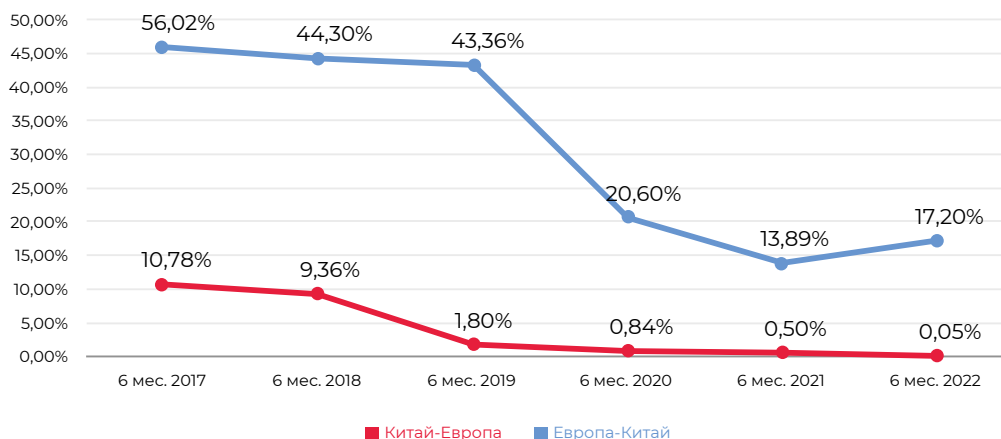


Источник: расчеты авторов

Для трансевразийских контейнерных перевозок характерна проблема баланса грузопотоков в силу количественного доминирования экспорта Китая в Европу над экспортом из Европы в Китай. В наиболее сложном с точки зрения балансировки восточном направлении, из Европы в Китай, доля порожних контейнеров в первом полугодии 2022 года составила 17,2%, что на 3,3 п. п. больше показателей прошлого года, но по-прежнему меньше показателей первого полугодия 2020 года. При этом еще в первом полугодии 2019 года доля порожних контейнеров в восточном направлении составляла порядка 43%.

Для западного направления, из Китая в Европу, доля порожних контейнеров находится на рекордно низком уровне начиная с 2019 года. За первые шесть месяцев 2022 года 99% контейнеров в Европу прошли груженными. Проблема баланса объективно присуща трансевразийским грузоперевозкам, однако целенаправленная работа с грузоотправителями, прежде всего в Европе, позволяет существенно нивелировать специфику грузопотоков — именно на этом сосредоточены усилия транспортно-логистических компаний и оператора маршрута.

ДОЛЯ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов

Расширение географии грузоперевозок

В первом полугодии 2022 года продолжилась диверсификация точек отправления и назначения грузов. Стержневые точки отправления и назначения по-прежнему относятся к регионам Германии, а также Западного и Центрального Китая. Основными маршрутами в восточном направлении стали Гамбург — Чжэнжоу (12,5 тыс. ДФЭ), Мангейм — Сиань (8,1 тыс. ДФЭ) и Гамбург — Хэфэй (5,3 тыс. ДФЭ). В западном направлении — Сиань — Малашевиче (22,9 тыс. ДФЭ), Чунцин — Малашевиче (16,6 тыс. ДФЭ) и Сиань — Дуйсбург (11,2 тыс. ДФЭ).

Таблица 1.

Европа – Китай	ДФЭ	Десятка основных маршрутов по объему перевезенных грузов в 1 полугодии 2022 г.	Китай – Европа	ДФЭ
Гамбург – Чжэнжоу	12 506		Сиань – Малашевиче	22 940
Мангейм – Сиань	8 154		Чунцин – Малашевиче	16 590
Гамбург – Хэфэй	5 296		Сиань – Дуйсбург	11 224
Малашевиче – Чунцин	5 254		Чунцин – Дуйсбург	10 604
Дуйсбург – Иву	5 206		Чжэнжоу – Льеж	8 684
Дуйсбург – Сиань	4 700		Чэнду – Малашевиче	8 614
Тилбург – Чэнду	4 182		Иву – Малашевиче	7 900
Лодзь – Чэнду	3 314		Ухань – Малашевиче	5 786
Мангейм – Ухань	3 030		Чэнду – Лодзь	5 414
Дуйсбург – Чунцин	2 216	Чанша – Малашевиче	3 750	

Источник: расчеты авторов

Увеличилось количество транзитных точек на территории России в направлении из Китая в Европу. Совокупно в сеть маршрута были добавлены 16 новых локаций в Китае, Европе и России.

В сравнении с первым полугодием прошлого года маршруты-лидеры в западном направлении, в Европу, почти не подверглись изменениям. Основными точками отправления являются Сиань, Чунцин, Чэнду, Иву и Чжэнжоу. В восточном направлении, в Китай, география точек отправления также традиционно представлена такими точками, как Гамбург, Дуйсбург, Малашевиче, Мангейм, Тилбург, Лодзь. При этом десятка ключевых маршрутов из Европы в Китай, за исключением лидирующего маршрута, изменилась из-за сложившейся международной и экономической ситуации.

В 2021 году особым направлением приложения усилий по развитию евразийского ж/д маршрута были short-sea мультимодальные перевозки из портов Калининградской области, прежде всего в страны Скандинавии и Германию. Вместе с тем международно-политическая обстановка, связанная с санкциями в отношении транзита товаров в эксклав России через территорию Литвы, а также запретами на заход российских судов в порты Европы, ставит под вопрос дальнейшее развитие Калининградской области как хаба трансевразийских ж/д транзитных перевозок, несмотря на значительный потенциал данной точки.

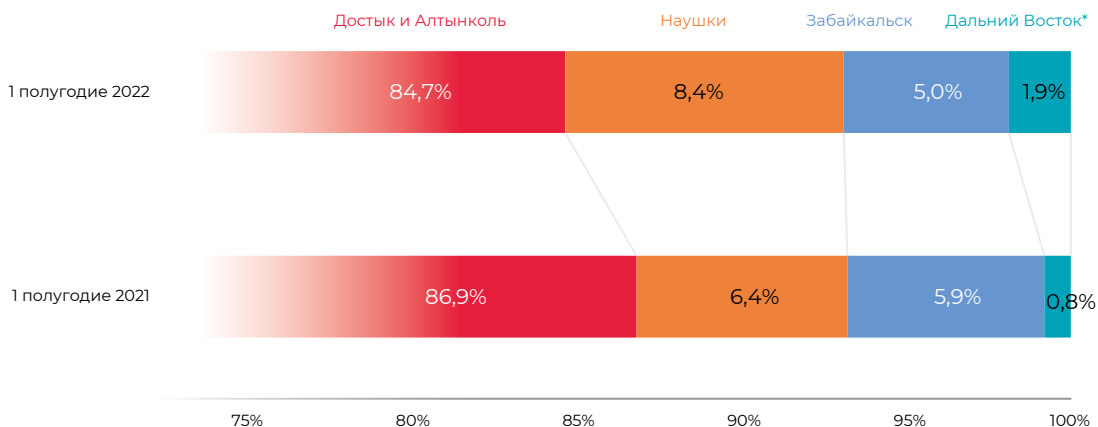
— Положение евразийского ж/д коридора и альтернативные маршруты

Евразийский железнодорожный транзитный маршрут является основной транспортной артерией для железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в направлении Китай — Европа — Китай. В первом полугодии 2022 года на евразийский маршрут пришлось 84,7% объема перевезенных грузов по статистике погранпереходов, что лишь на 2,2 п. п. меньше показателей за аналогичный период прошлого года.

Маршрут по территории стран ЕАЭС — Белоруссии, Казахстана и России — сохраняет свои лидирующие позиции несмотря на динамичное развитие транссибирских маршрутов с точками входа на пограничных переходах Наушки (Монголия), Забайкальск (Северный Китай) и пунктах Дальнего Востока России (Гродеково, Владивосток, Находка, Камышовая).

По данным на первое полугодие текущего года, маршруты через Наушки с выходом на Монголию показали увеличение доли с 6,4% до 8,4% совокупного контейнеропотока, прежде всего благодаря росту потока из Европы в Китай через данный переход. Наибольшее падение объемов произошло на погранпереходе Забайкальск, в результате чего доля этого перехода сократилась с 5,9% до 5%. Единственными пограничными переходами, показавшими положительный совокупный прирост объемов перевозки грузов в первом полугодии 2022 года, стали терминалы на Дальнем Востоке России, прежде всего за счет эффекта низкой базы. Таким образом их доля увеличилась с 0,8% до 1,9%.

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ОСНОВНЫХ МАРШРУТОВ ТРАНЗИТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ПОГРАНИЧНЫМ ПЕРЕХОДАМ



Источник: расчеты авторов

Следует отметить взаимодополняющий характер трансевразийских континентальных ж/д маршрутов. Развитие инфраструктуры, получение операционного превосходства всех трансевразийских маршрутов дает дополнительные конкурентные преимущества континентальным маршрутам поставки грузов в сообщении Китай — Европа — Китай, в чем заключается цель всех игроков рынка и стран вдоль пути.

Маршруты, проходящие через погранпереходы, имеют различную грузовую базу. Так, пункты пропуска Наушки и Забайкальск во многом ориентированы на грузопоток из Северного Китая, а порты Дальнего Востока используются как северными регионами Китая, так и, потенциально, Японией. Ускоренное развитие всех маршрутов увеличивает привлекательность трансевразийского железнодорожного транзита и пространства колеи 1520 мм.

* Гродеково, Владивосток, Находка, Камышовая

ПЕРСПЕКТИВА НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 2022 ГОДА

Первое полугодие 2022 года стало временем неопределенности, возникшей как новая объективная реальность для транспортно-логистического рынка и ставшей вызовом. Рекордный 2021 год сменился временем адаптации и проверки евразийского ж/д маршрута на стрессоустойчивость. Трансьевразийские контейнерные перевозки во многом прошли этот тест, сумели сохранить основные конкурентные преимущества и доказали надежность железной дороги в сравнении с другими видами транспорта.

Второе полугодие покажет, продолжатся ли те тенденции, которые наметились в предыдущий период, и сумеют ли объемы перевозок приблизиться к значениям 2021 года, или же упадут ниже показателей «ковидного» 2020 года. Целевым ориентиром на 2022 год в целом является объем перевозок в 650 тыс. ДФЭ.

Несмотря на сворачивание некоторых направлений развития, поддержку евразийским грузоперевозкам окажут проходящая на уровне ЕАЭС гармонизация таможенной документации и процесс цифровизации на транспорте, в том числе во взаимодействии с Китаем (так называемые цифровые транспортные коридоры).

Многое будет зависеть от слаженности действий партнеров по транзитным перевозкам — национальных железных дорог России, Казахстана и Белоруссии, их способности совмещать свои стратегии и совместно участвовать в важных инфраструктурных проектах.

На фоне ограничений со стороны Европейского союза все большее значение будет приобретать дополнение получивших развитие широтных маршрутов меридиональными коридорами, прежде всего МТК «Север — Юг». В первом полугодии 2022 года прошли первые тестовые отправки вдоль маршрута по железной дороге. Прорабатываются возможные инвестпроекты, направленные на достройку линейной инфраструктуры вдоль западного берега Каспийского моря, а также создание терминалов на восточном берегу, на границе с Ираном.

Поддержку железным дорогам как виду транспорта будет оказывать экологическая повестка, которая продолжает оставаться приоритетом ЕС даже на фоне энергетического кризиса. В данном случае важен процесс ужесточения требований к морскому и воздушному транспорту, что будет сказываться на стоимости логистики, в том числе международной.

Несмотря на сложность обстоятельств, евразийский ж/д маршрут доказал свою жизнеспособность. В то время как второе полугодие 2022 года заложит контуры новых направлений развития в новой политической и экономической реальности.