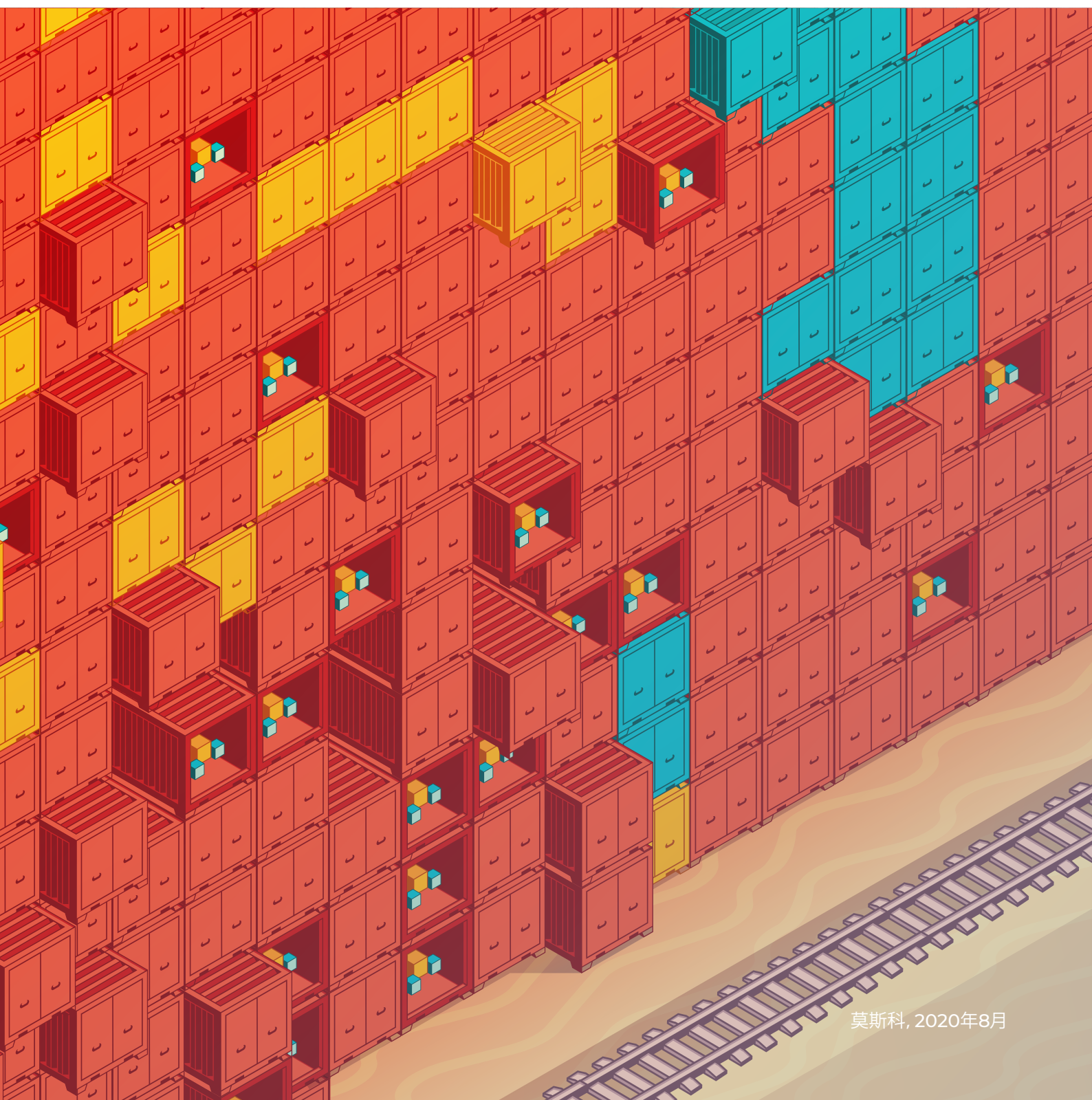


信息和分析概论

“2020年上半年 欧亚集装箱铁路运输”



目录

中欧之间的贸易和运输现状	2
2020年创纪录的指标：数量，已发列车数量	4
火车提速	5
充分利用产能的趋势	5
中欧过境集装箱铁路运输路线和货物运输的商品结构	7
穿越白俄罗斯，俄罗斯和哈萨克斯坦的路线是中欧之间最有前景和增长最快的运输路线	8
扩展地理位置：欧洲和亚洲之间的150条路线	9
扩大运输的原材料和农产品的产品目录	10
在疫情大流行条件下ERAI门户网站上中欧之间的铁路运价	11
运价动态：更多地转向铁路	12
ERAI门户-铁路运输环境友好指数	13

—— 中欧之间的贸易和运输现状

—— 中欧之间的贸易和运输现状

首先在中国,然后在其他国家爆发新型冠状病毒感染,导致各国政府采取隔离措施,主要是采取关闭国界的方式。这一系列事件直接影响了欧盟(EU)与中国(欧亚大陆最大的制造和贸易中心)的贸易量:例如,2020年1月至2020年5月,欧盟和中国的贸易价值与去年同期相比下降了1.34%。3月衰退最严重,2020年5月进口量恢复到2020年1月的水平,这主要是由于欧盟从中国进口的医疗产品数量急剧增加。由于运输基础设施中断,疫情大流行对供应链的运作产生了负面影响,对海上和空中运输的影响更大。铁路运输为中欧货物运输开了绿灯,这在对抗疫情大流行中至关重要。因此,今年前五个月,以铁路运输为媒介的中欧相互贸易额同比增长了21.22%(5月比2020年1月增长¹了47.42%),这使得铁路运输在贸易总额中的份额也从2019年(1-5月)的2.83%增加到2020年(1-5月)的3.47%。

1 资料来源:自2000年以来按运输方式划分的欧盟额外贸易(HS2-HS4)[DS-043327]

2020年创纪录的指标：数量，已发列车数量

与2019年上半年相比，2020年中欧中国集装箱运输量急剧增长了57.6%，成为记录：自2015年以来，今年的总运输量已突破100万个TEU。此外，2020年6月，货运量首次达到50,000 TEU /月。每天的平均火车数量也继续增加，但增速有所放缓：2020年上半年，该指标与2019年同期相比增长了37.66%，达到10.6（是2017年上半年的两倍多）应当指出的是，2020年5月，中国发出的火车数量打破了纪录——500列火车。考虑到2020年第四季度末国际货物运输额将下降32%的负面预测，这种动态尤其具有指示意义，尽管出现了大幅下降，但这仍是积极情况，不包括可能的第二波大流行，其下降幅度可能达到²57%。考虑到这种运输方式的固有优势，例如速度（海上运输）和较低的运输成本（与空运相比），限制措施在如此惊人的增长中发挥了关键作用，铁路拉动了部分货物流。欧亚各国政府以及已经在该地区开展业务的公司对发展欧亚运输走廊的战略忠诚也很重要。

图 1.

2020年集装箱铁路运输量大幅增长

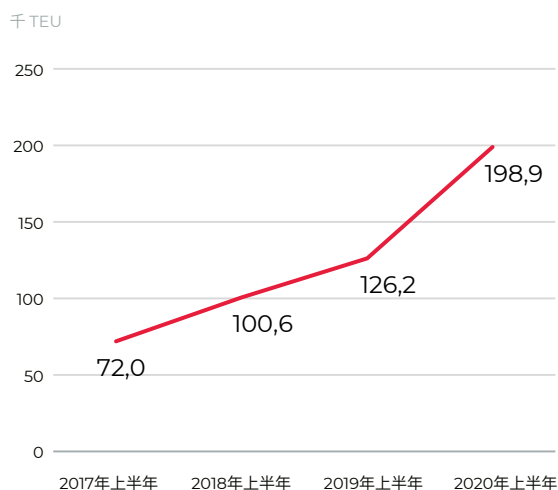


图 2.

平均列车数量平稳增长



2 来源: <https://www.coface.ca/News-and-Publications/Publications/Global-Transport-What-does-the-future-hold-beyond-COVID-19>

—— 火车提速

2020年上半年,在中欧之间运输货物时,经过哈萨克斯坦,俄罗斯和白俄罗斯的过境走廊上的火车速度有所提高:例如,今年上半年速度达到了1,099公里/天,与2019年上半年相比增速6.80%,比2017年同期相比增速15.81%。总体而言,2020年上半年,货物的交付时间从2019年同期的5.3天缩短到4.96天。

图 3.

火车提速

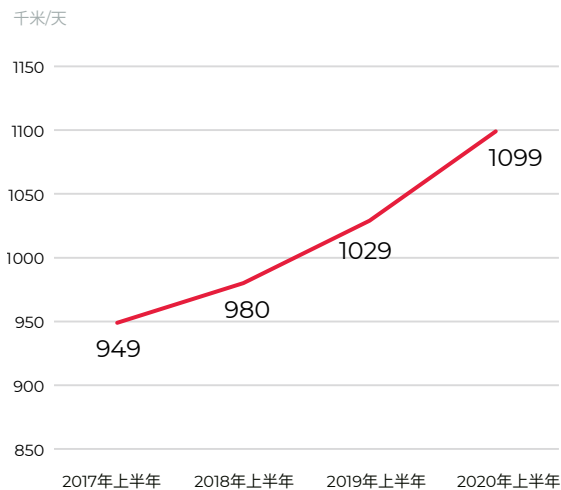
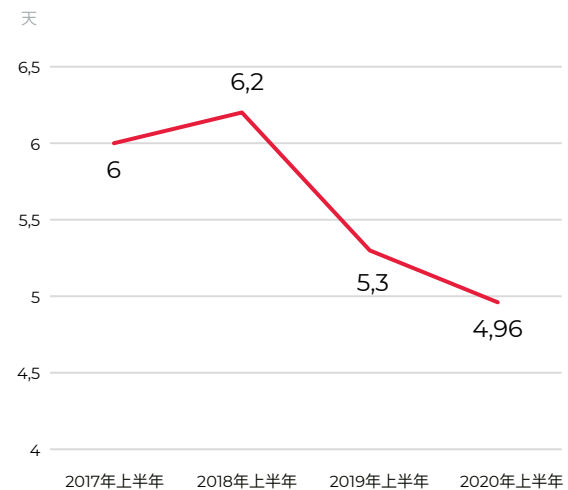


图 4.

保持缩短运输时间的趋势



—— 充分利用产能的趋势

根据今年上半年的结果,在中欧航线上几乎没有空集装箱运输。在欧中方向上,之前两年保持不变,现在空集装箱的份额也出现类似的减少趋势:2020年从欧洲到中国的集装箱装载量比自2019年上半年以来翻了一番以上,达到64510。换句话说,从欧洲到中国的空集装箱问题正在逐渐消失。可以说,大流行的爆发在某种程度上造成了这种情况,因为某些商品开始从空中和海上“转移”到铁路上。

图 5. 中欧方向上空箱和装载箱的比率

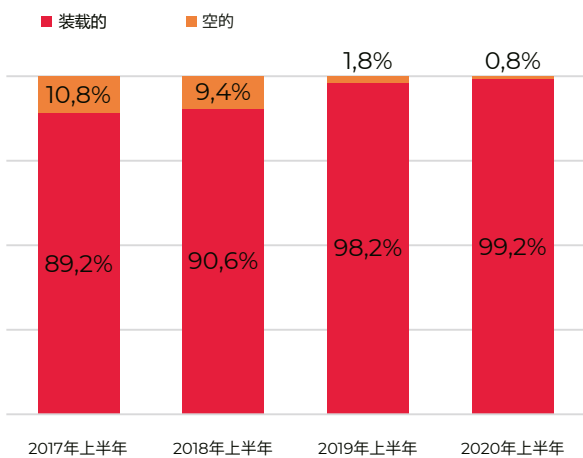
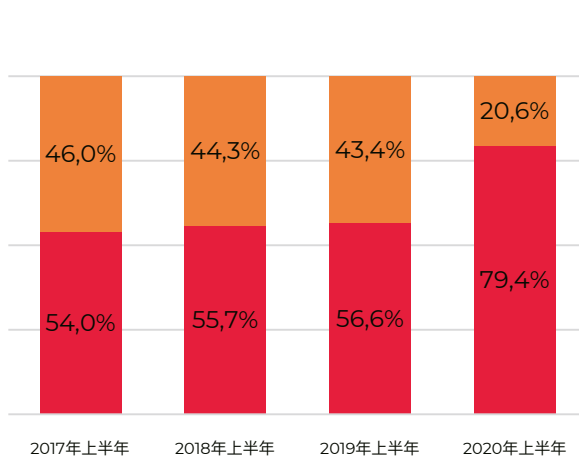
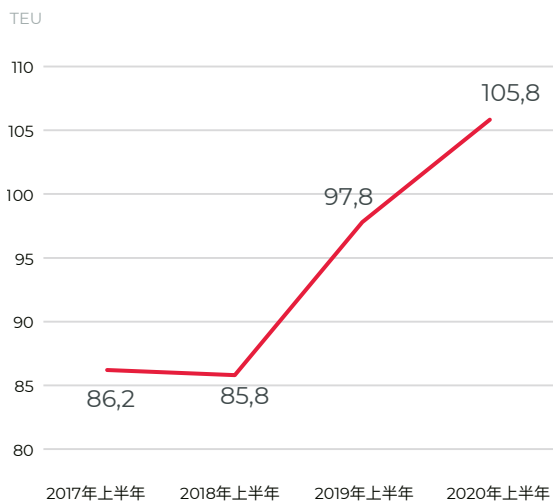


图 6. 欧中方向上空箱和装载箱的比率



2020年上半年在上述装货箱和空集装箱比率动态的背景下中国-欧洲-中国线上火车平均载运量增加105.8个TEU, 与2019年同期相比增长8.21%。

图 7. 欧洲-中国-欧洲方向上的火车平均装载量



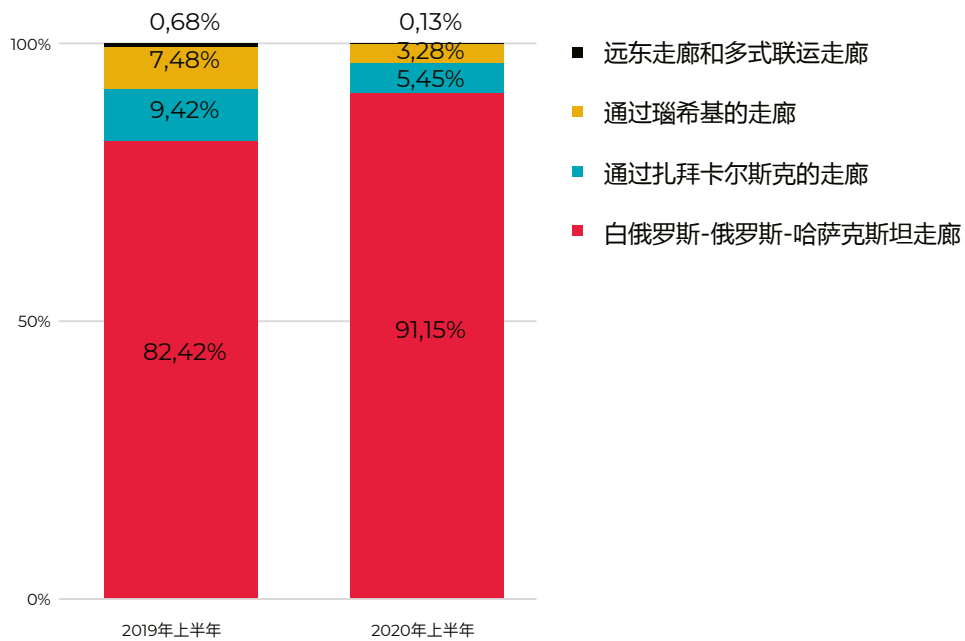
中欧过境集装箱铁路 运输路线和货物 运输的商品结构

穿越白俄罗斯，俄罗斯和哈萨克斯坦的路线是 中欧之间最有前景和增长最快的运输路线

根据2020年上半年的结果，在欧洲和亚洲之间的四个主要过境走廊中，穿越白俄罗斯，俄罗斯和哈萨克斯坦的走廊以91.15%的份额遥遥领先，比2019年同期增长8.73%。应该指出的是，这条走廊是唯一的一条走廊，到2020年上半年，中国-欧洲-中国方向上的货运量增长了57.15%。白俄罗斯-俄罗斯-哈萨克斯坦走廊的货运量增加的重要原因是从中国到欧洲的货运量急剧增加（增长了82.67%），而相反方向的货运量则增长了17.49%。

图 8.

在中国-欧洲-中国的走廊中间白俄罗斯-俄罗斯-哈萨克斯坦走廊的比重增长
(按TEU的运输量计算)



扩展地理位置：欧洲和亚洲之间的150条路线

2020年与2019年一样，欧洲和中国之间的路线数量仍保持两倍增长的趋势：上半年约有75条路线，到2020年路线达到150条。此外，伯格豪森，巴黎，耶夫勒，格利维采，路德维希港，维尔纽斯，南昌，石龙贝尔格莱德等城市已包括在铁路服务中。中欧方向上的主要路线有：西安-马拉什维奇，重庆-马拉舍维奇，成都-罗兹，重庆-杜伊斯堡，郑州-汉堡等。2020年1月至6月，这些路线占货物运输总量的50%以上。欧洲-中国方向上的主要路线：汉堡-西安，杜伊斯堡-重庆，马拉舍维奇-西安，汉堡-郑州，罗兹-成都；沿这些路线运输的货物占总货运量的50%以上。

欧洲-中国路线	总份额	一年变化的次数 ³	中欧航线	总份额	一年变化的次数
汉堡-西安	20,43%	10次	西安-马拉舍维奇	24,11%	5次
杜伊斯堡-重庆	10,47%	-30,63%	重庆-马拉舍维奇	11,64%	5次
马拉舍维奇-西安	9,33%	29次	成都-罗兹	8,45%	-
汉堡-郑州	9,10%	-23,08%	重庆-杜伊斯堡	6,05%	-
罗兹-成都	8,13%	-25,48%	郑州-汉堡	5,85%	-
蒂尔堡-成都	7,99%	-26,69%	西安-根特	4,67%	10次
杜伊斯堡-西安	6,40%	-	成都-蒂尔堡	4,41%	-
诺伊斯-合肥	3,77%	-	成都-马拉舍维奇	3,36%	-
纽伦堡-成都	2,89%	-	厦门-马拉舍维奇	2,88%	24次
汉堡-合肥	2,42%	-	西安-布达佩斯	2,75%	-
弗罗茨瓦夫-成都	1,74%	-	成都-弗罗茨瓦夫	2,42%	-
杜伊斯堡-武汉	1,69%	6次	郑州-列日	1,68%	-
萨斯尼兹-西安	1,48%	-	义乌-马德里	1,56%	-
其他	14,15%		成都-纽伦堡	1,54%	2次
			合肥-汉堡	1,52%	-
			武汉-马拉舍维奇	1,46%	23次
			武汉-杜伊斯堡	1,36%	-
			其他	14,30%	

2020年实现路线多样化的同时，也在不断扩大货物原产地和销售地点清单：到2020年上半年末，其数量已达到80个。

3 缺乏某些路线上货运量变化的数据意味着2019年上半年这些线上没有运输货物。

—— 扩大运输的原材料和农产品的产品目录

在包括铁路在内的国际货运市场普遍减少的背景下，欧亚空间已成为一个特例，从铁路运输的货物数量和产品目录来看，既体现了数量上的增长，也体现了质量上的增长。根据对外经济活动的商品命名分类器，产品类别数量从去年同期的79种增加到2020年上半年的93种。这表明经济各部门的托运人对欧亚铁路运输的兴趣与日俱增。到2020年上半年末，沿欧亚铁路路线运输的产品目录得到补充，增加了14种新产品，主要是原材料和农产品。其中包括可可，丝绸，油料种子，植物提取物，锌，蔬菜，铅，动植物产品以及艺术品。但是，新产品的总份额仍然微不足道（占总量的0.12%或238个TEU）。

尽管产品目录扩大了，但沿欧亚铁路路线运输的八种主要货物的类别保持不变，合计占总运输量的72.76%。机械设备和技术设备是两个主要的产品组，计算机（18.59%）和电气设备，通信设备（18.44%）。排名第三的是机动车辆（11.83%），与去年同期相比增长了2倍多。塑料和塑料制品排名第五（6.54%），中欧之间的运输量比去年增长了三倍。基础产品类别围绕着家具，照明设备，缝纫服装，由于增长率降低，其总份额从2.37%略降至2.23%，而黑色金属制品则占2.18%。其余的商品类别所占的总份额为27.24%，而去年同期为23.75%，这表明铁路运输的货物集中性不断下降，并且继续多样化。

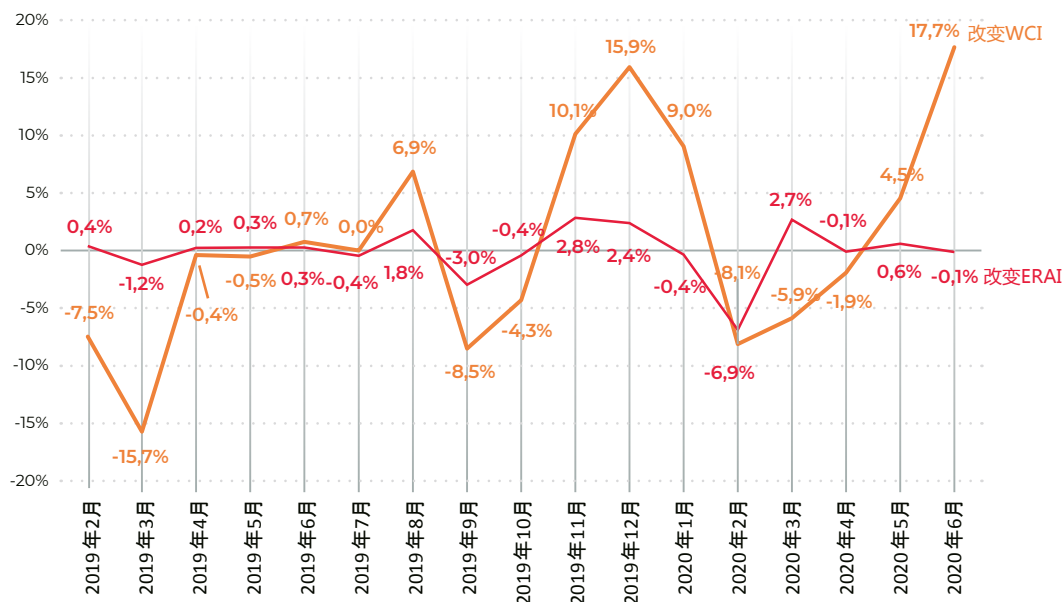
在疫情大流行条件下 ERA I门户网站上中 欧之间的铁路运价

运价动态：更多地转向铁路

一年半以来，中欧铁路过境铁路运输指数的动态， ERAI (欧亚铁路联盟指数) 反映了通过白俄罗斯，哈萨克斯坦和俄罗斯的过境铁路集装箱运输的成本，已显示出相对的稳定性。2020年6月，40英尺集装箱的ERAI指数达到2687美元。平均运输时间为5.09天。尽管2019年下半年和今年年初有所波动，但分项指数衡量的是前往欧洲 (U-West) 和中国 (U-East) 的运输成本，整体上在研究期内，U-West方向上40英尺集装箱的运价略微减少至2,778美元，U-East方向上40英尺集装箱的运价为2,462美元。

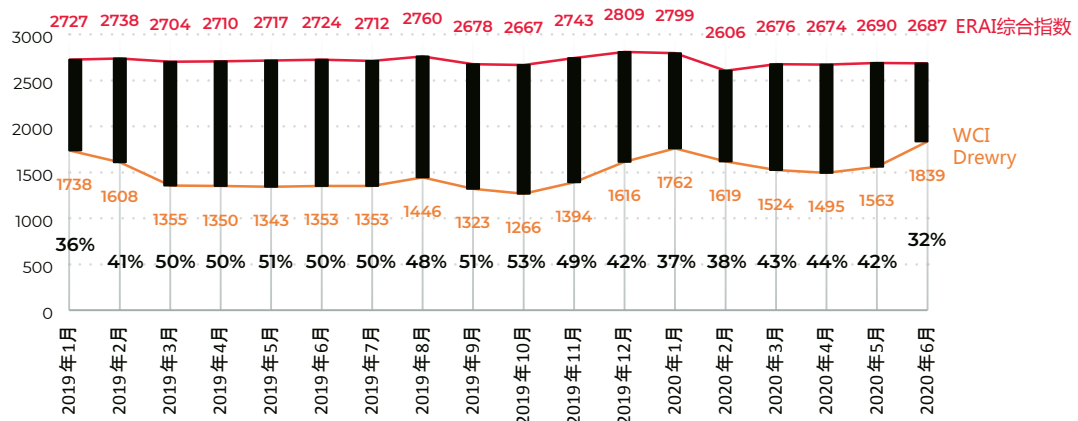
WCI (世界集装箱指数) ，中欧之间海上货物运输指数的动态，在研究期间显示出传统上较大的波动。今年，由于应对疫情大流行采取的限制性措施的影响，负面趋势长期存在，导致需求下降，主要在中国。因此，两个指数于2020年3月均下降，而在中国解除限制之后的随后几个月中出现了复苏的反向趋势。此外，相同的因素可以解释2020年4月U-East的ERAI下降，而U-West的ERAI大致保持不变，并呈上升趋势。

图 9. 根据ERAI和WCI货运成本变化的动态



铁路和海运之间的货运成本差额继续下降：从2019年1月的36%下降到2020年6月的32%，整个期间的平均差额为45%。如果将来这种趋势持续下去，显然，这将成为托运人转向铁路运输的另一因素。

图 10. ERAI 和 WCI 指数比率



ERAI门户-铁路运输环境友好指数

在过境铁路运输指数 (ERAI) 的门户上, 排放计数器已开始运行, 这表明在全球脱碳议程的框架内欧洲和中国之间的货运属于环境友好型。⁴包括相关的估算和实际数据, 计数器显示在选定的时间段内主要运输方式 (公路, 航空, 铁路和海上) 运输货物的排放量。同时, 计数器功能允许用户比较不同运输方式直接和间接排放量, 还可以接收存档统计信息。2020年上半年, 铁路货物运输造成的直接排放量为1.49万吨, 几乎比海运少5倍; 比公路少89倍, 比航空少528倍。

订阅门户更新可以每月重新计算排放量-该功能最近已经启动。以三种语言发送精选新闻和相关分析材料使用户可以成为信息领域的中心, 接收有关欧亚空间铁路集装箱运输的最新数据。

4 来源: <https://index1520.com/>

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index



www.index1520.com