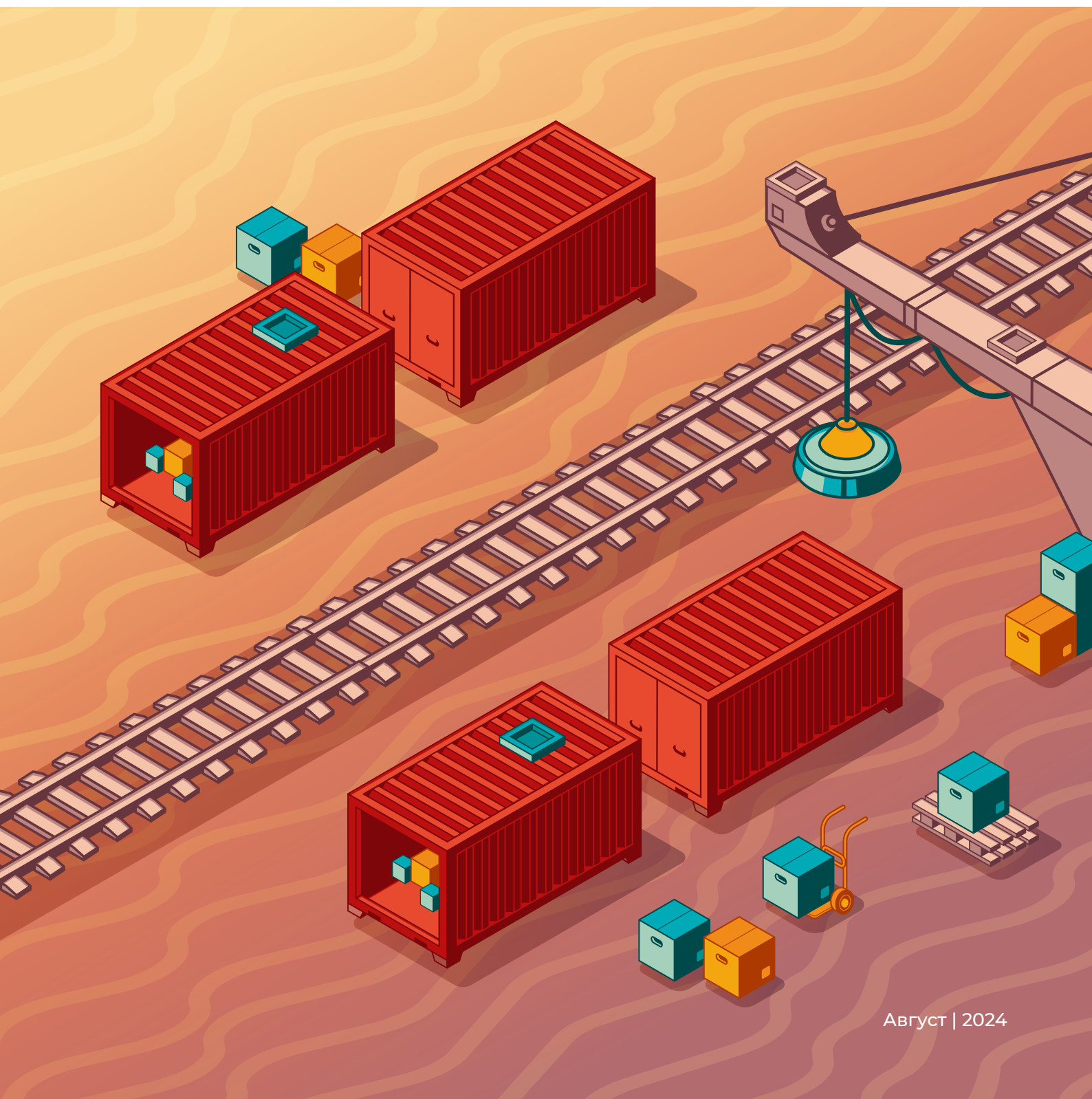


КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА



Оглавление

Введение. Возвращение на рельсы.....	2
Резюме.....	3
Торговля и состояние рынка грузоперевозок.....	5
Товарооборот ЕС — Китай планомерно сбавляет темп.....	5
Морские перевозки в кризисном режиме.....	6
Состояние евразийского железнодорожного маршрута в первом полугодии 2024 года.....	9
Основные показатели перевозок и увеличение грузопотока.....	9
Грузовая база маршрута и тенденция к полной загрузке мощностей.....	13
Диверсификация географии грузоперевозок.....	16
Положение евразийского ж/д коридора и альтернативные маршруты.....	17
Перспектива на второе полугодие 2024 года.....	19

ВВЕДЕНИЕ. ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РЕЛЬСЫ

В первом полугодии 2024 года по евразийскому железнодорожному маршруту в сообщении Китай — Европа — Китай было перевезено 189 тыс. ДФЭ, что на 66% больше показателя за аналогичный период 2023 года. Основным фактором наращивания транзитного объема по евразийскому ж/д маршруту стала дестабилизация морского фрахта из-за атак на суда в Красном море. На этом фоне крупнейшие линии приостановили перевозки по кратчайшему морскому пути через Суэцкий канал и перенаправили свои суда в обход Африканского континента. Маршрутный путь через мыс Доброй Надежды увеличил время морской транспортировки, что привело к росту ставки морского фрахта из-за дополнительных издержек на доставку грузов. Необходимость в быстрой доставке и стабильной стоимости стала фактором переориентации европейских и китайских грузоотправителей с моря на железную дорогу.

Китай и ЕС выступают основными торговыми партнерами друг для друга, поэтому устойчиво функционирующая и бесперебойная транспортная коммуникация является приоритетом для обеспечения грузопотока между странами. Кризис в Красном море раскрыл слабое место морского транспорта — отсутствие альтернативных морских маршрутов, которые способны были бы функционировать на таком же уровне, как маршрут через Суэцкий канал. Сбои в расписании, скопление судов, прибывающих в порт одновременно, а также нехватка контейнерного оборудования — все это стало побочным эффектом рейсов по альтернативному маршруту через мыс Доброй Надежды. Дополнительная нагрузка была вызвана резким спросом на перевозки со стороны грузовладельцев, которые стремились раньше обычного отправить груз, учитывая новый маршрут и новые сроки грузоперевозок.

Во избежание длительного морского маршрута участники грузоперевозок в сообщении Китай — Европа — Китай активно начали использовать альтернативные способы транспортировки грузов. Альтернативами прямому морскому фрахту стали мультимодальная схема перевозки (авиа- и морской транспорт) через Дубай и континентальные грузоперевозки. Наибольший спрос среди континентальных перевозок после начала кризиса в Красном море пришелся на евразийский железнодорожный маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь. Низкая волатильность ставок, регулярность перевозок, высокая скорость доставки грузов вкуче с минимальным риском по его сохранности стали основными причинами для китайских и европейских грузоотправителей, чтобы перестроить свою логистику в сторону континентальных железнодорожных грузоперевозок.

Международно-политическое давление в виде санкций в отношении некоторых стран — участниц евразийского маршрута снижает в некотором роде привлекательность сухопутного ж/д маршрута. Однако высокий спрос среди европейских и китайских грузоотправителей в первом полугодии 2024 года на ж/д грузоперевозки по маршруту говорит о том, что санкции отходят на задний план, когда появляется альтернатива в виде быстрой и доступной доставки груза.

РЕЗЮМЕ

- 1.** Евразийский железнодорожный транзитный маршрут через территории стран ЕАЭС — Казахстан, Россию, Беларусь — сохраняет свою лидирующую роль в железнодорожных грузоперевозках в сообщении Китай — Европа — Китай. Согласно статистике по погранпереходам, в первом полугодии 2024 года на евразийский маршрут (погранпереходы Достык — Алашанькоу и Алтынколь — Хоргос) пришлось 91,5% континентального транзитного контейнеропотока.
- 2.** По итогам первого полугодия текущего года по евразийскому ж/д маршруту совокупно проследовало 362 тыс. ДФЭ, что на 11,3 тыс. ДФЭ больше, чем за аналогичный период 2023 года. При этом на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай пришлось 189 тыс. ДФЭ, или 52% всех перевезенных по маршруту грузов. Дестабилизация морского фрахта привела к увеличению транзитного потока между Китаем и Европой на 66% по сравнению с первым полугодием прошлого года.
- 3.** В первом полугодии 2024 года продолжилась тенденция сокращения товарооборота между Китаем и ЕС — снижение на 7% до 290,9 млрд евро. С января по май 2024 года отрицательное сальдо торгового баланса ЕС в торговле с Китаем сократилось до 108,7 млрд евро преимущественно благодаря снижению импорта из Китая. В то же время дефицит ЕС в торговле с Китаем продолжает осложнять балансировку грузопотоков. Так, грузопоток в направлении Китай — ЕС преобладает над грузопотоком ЕС — Китай.
- 4.** Растущий спрос, сокращение перевозочных мощностей и побочные эффекты кризиса в Красном море — перенаправление судов через мыс Доброй Надежды и перегруженность портов в Азии — все эти факторы привели к тому, что показатель морского фрахта WCI на конец первого полугодия 2024 года зафиксировался на отметке 5085 долл. за СФЭ. При этом значение для WCI Шанхай — Роттердам подскочило до 6720 долл. за СФЭ по итогам июня. В то же время индекс ERAI, отражающий стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы, продемонстрировал низкую волатильность и закрепился на уровне 3289 долл. за СФЭ.
- 5.** Благодаря эффективному использованию подвижного состава удалось снизить среднее количество поездов в сутки с 11,9 в 2023 году до 11,7 в текущем году, а также увеличить загрузку поездов до 127 ДФЭ. После пиковых отметок в 2023 году удалось сократить среднее время в пути от границы до границы с 7,72 до 6,98 суток. Одновременно с этим средняя скорость контейнерных поездов возросла до 781 км в сутки в сравнении с 707 км в сутки в аналогичный период прошлого года.
- 6.** В первом полугодии 2024 года по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 86 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков. На триаду основных товаров — электроника, механическое оборудование и автотехнику — пришлось 42% грузов, что на 7 п. п. меньше, чем в прошлом году.

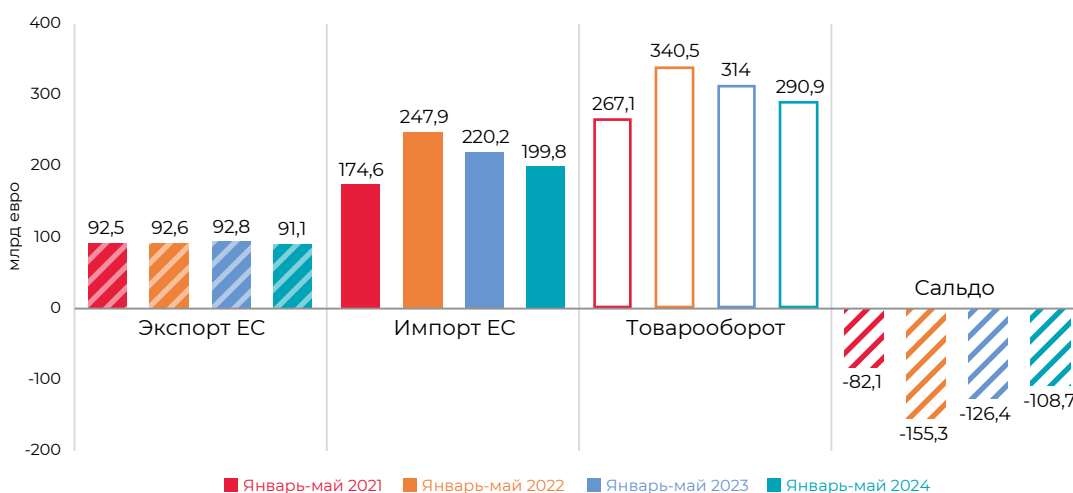
- 7.** За первые шесть месяцев текущего года евразийские контейнерные ж/д перевозки сохранили тенденцию к полной загрузке мощностей. Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, сохранилась на уровне прошлогоднего показателя в 3%.
- 8.** В рамках евразийского ж/д маршрута основными маршрутами в западном направлении стали Сиань — Малашевиче, Чунцин — Малашевиче и Чэнду — Малашевиче. В западном направлении таковыми стали Дуйсбург — Иву, Дуйсбург — Сиань и Лодзь — Чэнду. На маршруты из Китая в ЕС приходится 87,1% контейнеропотока, в то время как из ЕС в Китай — 12,9%.
- 9.** Согласно Счетчику выбросов CO₂ портала ERAI, железнодорожный транспорт сохраняет за собой статус наиболее экологичного вида транспорта по прямым выбросам. В ЕС продолжается реализация программ по сокращению выбросов CO₂: помимо прочего, с января 2024 года выбросы морского транспорта включены в систему ограничения выбросов и торговли ими Европейского союза (EU ETS).

ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Товарооборот ЕС — Китай планомерно сбавляет темп

После пикового значения в 2022 году началась тенденция сокращения товарооборота между Китаем и ЕС, которая продолжилась и в 2024 году. Взаимная торговля между странами сократилась с 314 млрд евро за первые пять месяцев 2023 года до 290,9 млрд евро за аналогичный период 2024 года. При этом экспорт ЕС в Китай по итогам первых пяти месяцев 2024 года незначительно сократился до 91,1 млрд евро (-3%), а импорт ЕС из Китая снизился на 10% до 199,8 млрд евро. В первые пять месяцев текущего года ЕС сокращал импорт со многими ключевыми партнерами, однако наиболее существенное сокращение было зафиксировано с Китаем, что может быть связано с повесткой ЕС о снижении зависимости от Китая. Как следствие, отрицательное сальдо торгового баланса ЕС в торговле с Китаем сократилось со 126,4 млрд евро в период с января по май 2023 года до 108,7 млрд евро преимущественно благодаря снижению импорта из Китая.

ДИНАМИКА ТОРГОВЛИ ЕС-27 С КИТАЕМ



Источник: расчеты авторов на основе данных International Trade Center (ITC)

Торговые отношения между Китаем и ЕС характеризуются глубокой взаимозависимостью. Однако в последнее время в торгово-экономических отношениях между партнерами появилась напряженность, которая усилилась после введения ЕС в действие тарифов в размере от 17,4% до 37,6% (сверх стандартной 10%-ной пошлины) на **импорт** электромобилей китайского производства. Временные импортные пошлины были введены после завершения антидемпингового расследования в отношении продукции китайского автопрома. Расследование началось в связи с субсидированием китайского автопрома со стороны властей Китая, что привело к тому, что цены на китайские электроавтомобили оказались на 20% ниже **европейских**. В качестве ответной меры Китай начал свое антидемпинговое расследование в отношении поставок свинины из ЕС.

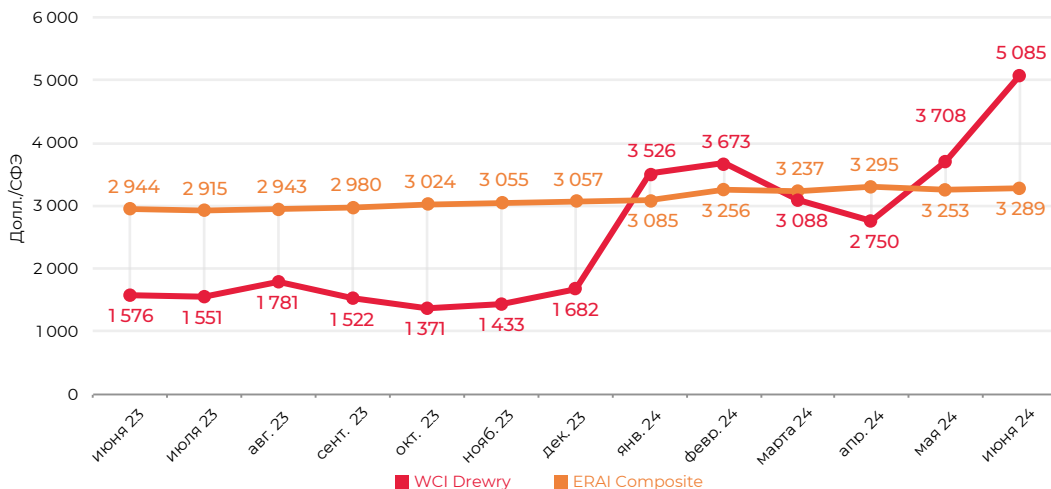
— Морские перевозки в кризисном режиме

В транспортно-логистическом контексте торговля между Китаем и ЕС входит в число основных направлений для грузоперевозок, поэтому устойчивость транспортной системы в сообщении Китай — Европа — Китай особенно важна.

Морские грузоперевозки через Суэцкий канал переживают кризис из-за обстрелов судов йеменскими хуситами в Красном море. Вынужденное перенаправление контейнеровозов на маршрут вокруг Африки через мыс Доброй Надежды существенно повысило издержки на перевозку. В совокупности с высоким спросом на перевозки в преддверии Китайского Нового года в начале 2024 года стоимость морских контейнерных перевозок на направлении Китай — Европа — Китай выросла, согласно индексу WCI от Drewry, до 3 673 долл. за СФЭ. После, казалось, рекордной ставки морского фрахта в феврале стоимость снизилась до 2 750 долл. за СФЭ в апреле — чтобы затем начать восхождение к новым рекордным показателям. В июне 2024 года стоимость морского фрахта достигла 5 085 долл. за СФЭ. При этом значение для WCI Шанхай — Роттердам подскочило до 6 720 долл. за СФЭ по итогам июня. Такой рост был вызван совокупностью различных факторов: растущий спрос, сокращение перевозочных мощностей и дефицит контейнерного оборудования, а также неблагоприятные погодные условия в Азии в начале мая, которые затрудняли судоходство, поскольку суда останавливались в портах или на рейдах в ожидании захода.

На фоне нарушения морского сообщения благоприятные условия на евразийском ж/д маршруте привели к значительному перетоку «с моря на рельсы». Повышенная нагрузка из-за существенного количества груза способствовала незначительному росту индекса ERAI, отражающему стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы. Так, показатель индекса с начала 2024 года вырос на 6,6% и к июню достиг 3 289 долл. за СФЭ.

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY



Источник: индекс ERAI

В перспективе ставки морского фрахта, по всей видимости, начнут движение вниз до следующего пика спроса, однако ставка вряд ли опустится ниже апрельского значения, учитывая эскалацию конфликта на Ближнем Востоке.

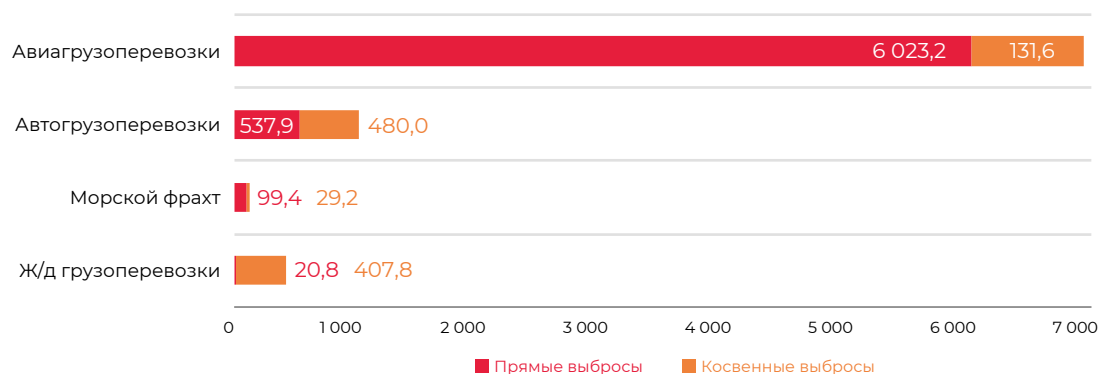
Кризис в Красном море спровоцировал сдвиг модальности в том числе в сторону авиаперевозок. Согласно данным [Baltic Exchange Air Freight Index \(BAI\)](#), в декабре 2023 года в разгар эскалации в Красном море стоимость авиаперевозок на маршруте Гонконг — Европа достигла пикового значения — 5,36 доллара за килограмм груза, однако уже в январе 2024 года показатель снизился до 4,12 долл. за кг. В марте текущего года ставка авиаперевозки опустилась до 3,92 долл. за кг, преимущественно в связи со снижением спроса на грузоперевозки по завершении Китайского Нового года, но уже к июню 2024 года восстановилась до 4,56 долл. за кг.

Воздушные грузоперевозки остаются перспективной альтернативой морскому фрахту, а также железнодорожным грузоперевозкам, особенно в условиях мировой турбулентности, оказывающей влияние на стабильность транспортного сообщения. Однако в разрезе воздействия на окружающую среду авиагрузоперевозки на сегодняшний день выделяются как вид транспорта с самыми высокими выбросами CO₂.

Согласно Счетчику выбросов CO₂ портала ERAI, накопленный с января по июнь 2024 года объем прямых и косвенных выбросов диоксида углерода от перевозки грузов по евразийскому ж/д маршруту составил 428,6 тыс. тонн CO₂, при этом на прямые выбросы от ж/д перевозки пришлось лишь 20,8 тыс. тонн. Для перевозки аналогичного объема грузов воздушный транспорт произвел бы 6 935 тыс. тонн прямых и косвенных выбросов (6 023,2 тыс. тонн прямых), автотранспорт — 1 017,9 тыс. тонн CO₂ (537,9 тыс. тонн прямых). При сравнении прямых выбросов углекислого газа морской транспорт менее экологичен, чем железнодорожный — 99,4 тыс. тонн, однако с точки зрения наименьшего совокупного объема прямых и косвенных выбросов морские грузоперевозки превосходят остальные виды транспорта. По сравнению с аналогичным периодом в 2023 году объем прямых выбросов от морских грузоперевозок вырос в три раза, что связано с изменением маршрута в сообщении Китай — Европа — Китай через мыс Доброй Надежды, который

увеличивает продолжительность рейсов на 30%. Контейнеровозам приходится увеличивать скорость для ускорения транзитного времени, в связи с чем растет уровень расхода топлива и, как следствие, уровень выбросов. Помимо прочего, с января 2024 года выбросы морского транспорта включены в систему ограничения выбросов и торговли ими Европейского союза (EU ETS). Включение в программу обязывает судоходные компании, использующие европейские порты, отслеживать свои выбросы и приобретать квоты ЕС (EUAS) на каждую тонну выбросов CO₂.

ВЫБРОСЫ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ Ж/Д МАРШРУТУ С СРАВНЕНИЕМ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА (ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 2024 ГОДА)



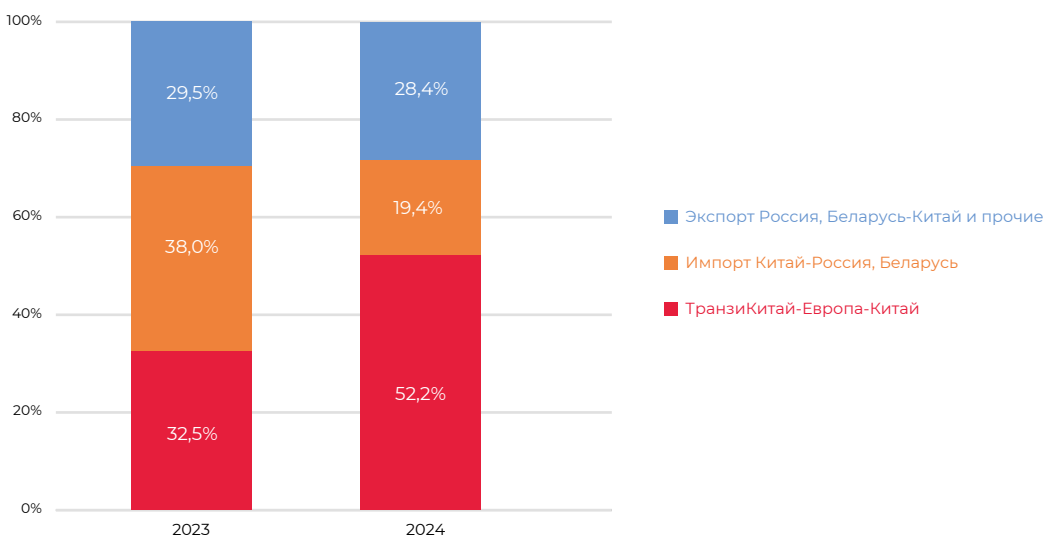
Источник: индекс ERAI

СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА

Состояние евразийского железнодорожного маршрута в первом полугодии 2024 года

Низкая волатильность ставок и надежность грузоперевозок на фоне нестабильной ситуации в Красном море привели к обновлению рекордного показателя перевозок на евразийском ж/д маршруте. По итогам первого полугодия 2024 года по маршруту совокупно проследовало 362 тыс. ДФЭ, что на 11,3 тыс. ДФЭ больше, чем за аналогичный период 2023 года. При этом на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай пришлось 189 тыс. ДФЭ, или 52% всех перевезенных грузов. Таким образом, транзитный поток между Китаем и Европой увеличился на 66% по сравнению с первым полугодием 2023 года.

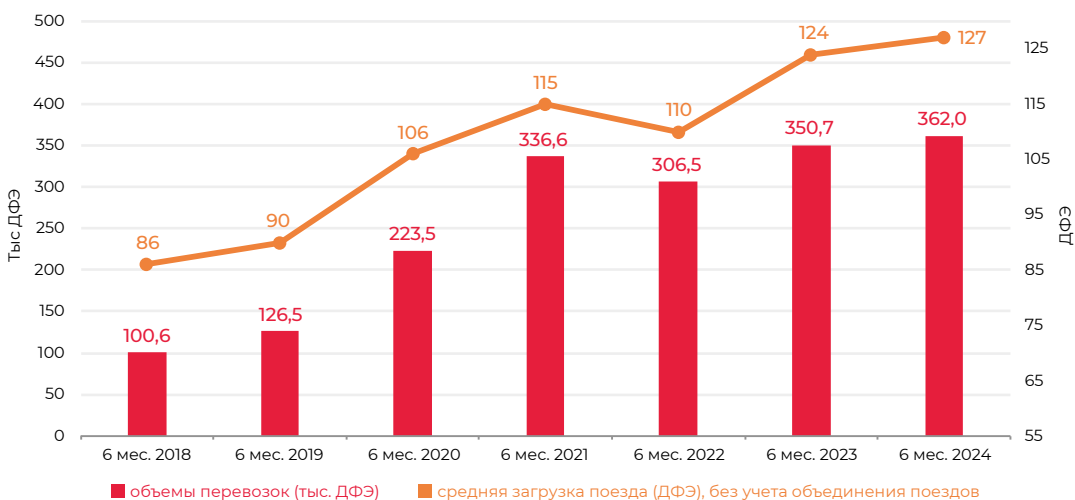
ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК В РАМКАХ ЕВРАЗИЙСКОГО Ж/Д МАРШРУТА, ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 2023 И 2024 ГГ.



Источник: расчеты авторов

Принимая во внимание прирост объемов перевозок, большие усилия направляются на то, чтобы справиться с возросшим спросом со стороны грузоотправителей. В этой связи в первом полугодии 2024 года вновь увеличилась загрузка поездов контейнерами — со 124 до 127 ДФЭ. Такой показатель был достигнут благодаря эффективному использованию подвижного состава, в том числе за счет оптимизации поступающих из Китая в Казахстан контейнеров через схемы объединения поездов (система «2 в 1» и «3 в 2»). Такие технологии привели к снижению среднего количества поездов в сутки, с 11,9 до 11,7.

СУММАРНЫЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПЕЗДОВ



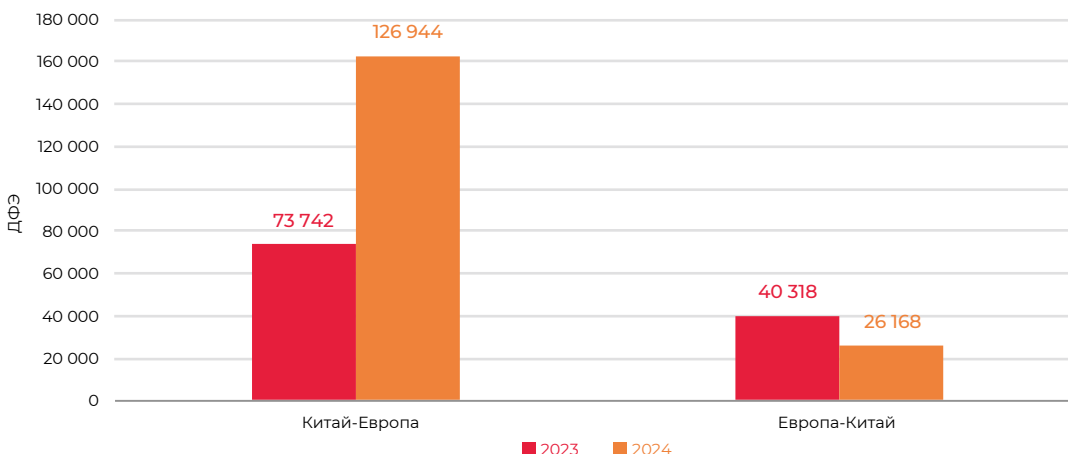
Источник: расчеты авторов

Санкционное давление со стороны ЕС в отношении России, через которую пролегает евразийский ж/д маршрут, не смогло преодолеть растущее напряжение в Красном море, что привело к высокому спросу среди китайских и европейских грузоотправителей на сухопутные грузоперевозки по ж/д коридору.

В первом полугодии 2024 года объем перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай вырос на 65,8%, при этом прирост в первом квартале составил 42,4%, во втором — 91,7%. Начиная с февраля 2024 года росту объема перевозок благоприятствует внешняя конъюнктура: из-за кризиса судоходства в Красном море морские маршруты удлинились и, как следствие, увеличились сроки и стоимость перевозки.

Несмотря на санкции, транзитные сухопутные перевозки контейнеров через территории России, Беларуси и Казахстана по евразийскому ж/д маршруту продолжают расти, особенно в сообщении Китай — Европа. По итогу первого полугодия грузопоток вырос на 121% и достиг 163 тыс. ДФЭ. Однако грузопоток в обратном направлении, из Европы в Китай, продолжает сокращаться и в первом полугодии 2024 года снизился на 35% до 26,2 тыс. ДФЭ. Такая тенденция негативно влияет на общий показатель балансировки и, соответственно, на себестоимость перевозки, однако волатильность индекса ERAI Composite в пределах от 0,9 до 5,5% говорит, что даже в условиях неопределенности евразийский ж/д маршрут остается стабильным и доступным.

ТРАНЗИТ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ



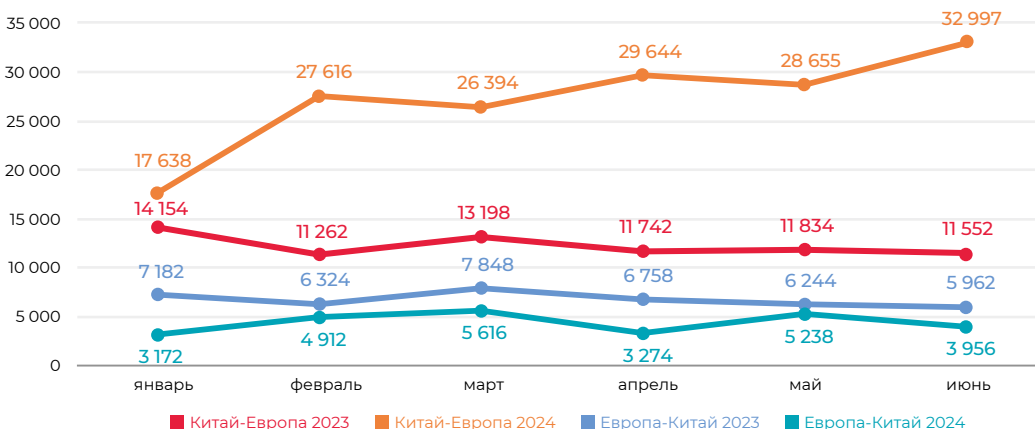
Источник: расчеты авторов

При детальном сравнении месячных показателей объемов перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай в первых полугодиях 2023 и 2024 гг. заметно, как сбой морского судоходства повлиял на привычную динамику. Так, в феврале в связи с празднованием Китайского Нового года объем перевозок в обоих направлениях обычно проседает. Однако в 2024 году был отмечен значительный рост за счет «перетекания» груза «с моря на рельсы».

Тенденция роста объема перевозок в сообщении Китай — Европа наблюдалась на протяжении всего первого полугодия 2024 года, кроме января. Показатель объема перевозок за месяц в среднем был выше на 145% по сравнению со средним значением в 2023 году. В июне 2024 года объем перевозок в западном направлении достиг 33 тыс. ДФЭ.

В то же время более негативную тенденцию демонстрируют транзитные перевозки в обратном направлении, из Европы в Китай. Если в западном направлении объем перевозок в июне достиг своего пика, то в восточном направлении объем снизился на 25% от показателя предыдущего месяца, до 4 тыс. ДФЭ.

ТРАНЗИТ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ

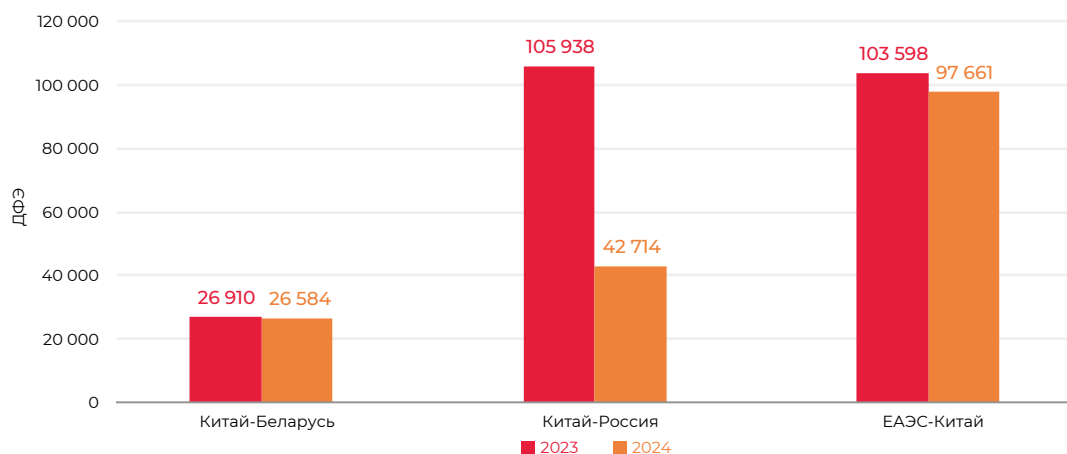


Источник: расчеты авторов

Однако значительный рост в первом полугодии 2024 года показали не все сегменты перевозок по евразийскому ж/д маршруту. В рамках экспортно-импортных перевозок Китая со всеми странами ЕАЭС и по отдельности объем перевезенного груза снизился. Падение грузопотока особенно заметно в импортных поставках в Россию из Китая — 42,7 тыс. ДФЭ (-59,7%). Снижение импорта связано с разными факторами. Во-первых, сказываются сбои в расчетах между Россией и Китаем из-за санкций в отношении российских финансовых структур. Во-вторых, свое влияние оказывает нехватка контейнеров в Китае: поскольку тара из-под импорта не возвращается в Китай с экспортом в эквивалентных объемах, порожние контейнеры скапливаются в Московском регионе и других крупных транспортных узлах. В-третьих, происходит перераспределение объемов между коридорами: импортно-экспортные отправки в сообщении Китай — ЕАЭС начали тяготеть к Дальнему Востоку РФ и прочим ближайшим коридорам, а через ж/д погранпереходы Достык и Алтынколь стали активнее осуществляться отправки в сообщении Китай — Европа — Китай.

Объем перевозок в направлении Китай — Беларусь остался практически без изменений, снизившись лишь на 300 ДФЭ по сравнению с аналогичным периодом 2023 года. В то же время 97,7 тыс. ДФЭ (-5,7%) составили экспортные поставки из России и Беларуси в Китай.

ИМПОРТНО-ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СО СТРАНАМИ ЕАЭС В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2023 И 2024 ГГ.

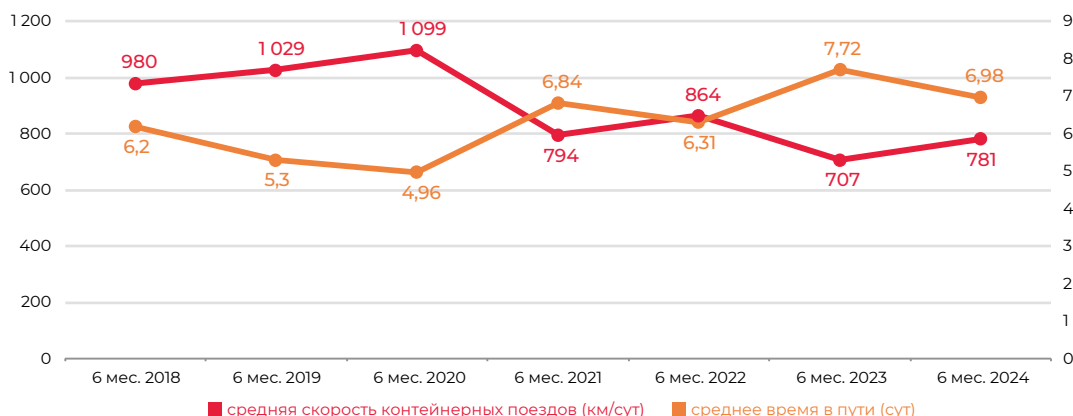


Источник: расчеты авторов

В первом полугодии 2024 года прослеживается тенденция к сокращению среднего времени в пути от границы до границы и увеличению средней скорости контейнерных поездов. Благодаря улучшению операционной эффективности среднее время в пути снизилось с рекордно высокой отметки в 7,72 суток до 6,98 суток. Таким образом, показатель времени в пути от границы до границы практически опустился на уровень 2021 года. Одновременно с этим средняя скорость контейнерных поездов в первом полугодии 2024 года достигла 781 км в сутки в сравнении с 707 км в сутки за аналогичный период прошлого года.

Помимо прочего, увеличивается показатель передачи поездов в сутки на ж/д погранпереходах на евразийском ж/д маршруте. Так, в апреле 2024 года был зафиксирован рекорд на пограничной станции Китая и Казахстана [Достык — Алашанькоу](#). За одни сутки через ж/д погранпереход прошло 38 поездов, при этом в сторону Китая — 20 составов, в сторону Казахстана — 18 поездов.

СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ НА МАРШРУТЕ



Источник: расчеты авторов

На евразийском ж/д маршруте реализуется проект движения транзитных контейнерных поездов в сообщении Китай—Европа—Китай по сквозному расписанию. Организация работы движения контейнерных поездов по сквозному расписанию в соответствии с согласованными датой и временем отправления позволяет обеспечить ритмичность и регулярность перевозок на пространстве 1520. Так, с начала 2024 года проследовало 138 контейнерных поездов: 85 по направлению Китай — Европа и 53 по направлению Европа — Китай. Со второй половины июня в расписание были включены дополнительные поезда с отправлением из Китая (Иву, Чунцин, Ухань) и из Европы (Гамбург), теперь еженедельно отправляется 6 поездов из Китая, 4 поезда из Европы. В этой связи важным становится создание единой электронной платформы обмена информацией для контейнерных поездов с целью реализации онлайн-мониторинга следования по всему пути, а также информирования железных дорог всех стран на евразийском маршруте о курсировании поездов по сквозным расписаниям.

Грузовая база маршрута и тенденция к полной загрузке мощностей

В первом полугодии 2024 года по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 86 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков, что говорит об интересе к евразийским ж/д контейнерным перевозкам со стороны грузоотправителей из различных отраслей. В текущем году не только сохранились все категории из аналогичного периода в 2023 году, но и добавилась еще одна категория — олово.

Согласно [статистике ERA](#), основными традиционными товарами, перевезенными по евразийскому маршруту в первом полугодии, являются электроника (+31,3%), механическое оборудование (+39,9%) и автотехника (+59,8%). Именно эти три товарные позиции занимают лидирующие места с момента запуска евразийского ж/д маршрута. Однако несмотря на то, что все три категории по отдельности демонстрируют значительный прирост, их совокупная доля в контейнеропотоке снизилась с 49% в 2023 до 42% в 2024 году, что говорит об увеличении доли других товарных групп.

Важной остается перевозка пластмасс и изделий из них (6,2% грузопотока), мебели и осветительной техники (5,6%), черных металлов (4,4%), а также продуктов неорганической химии (2,3%).

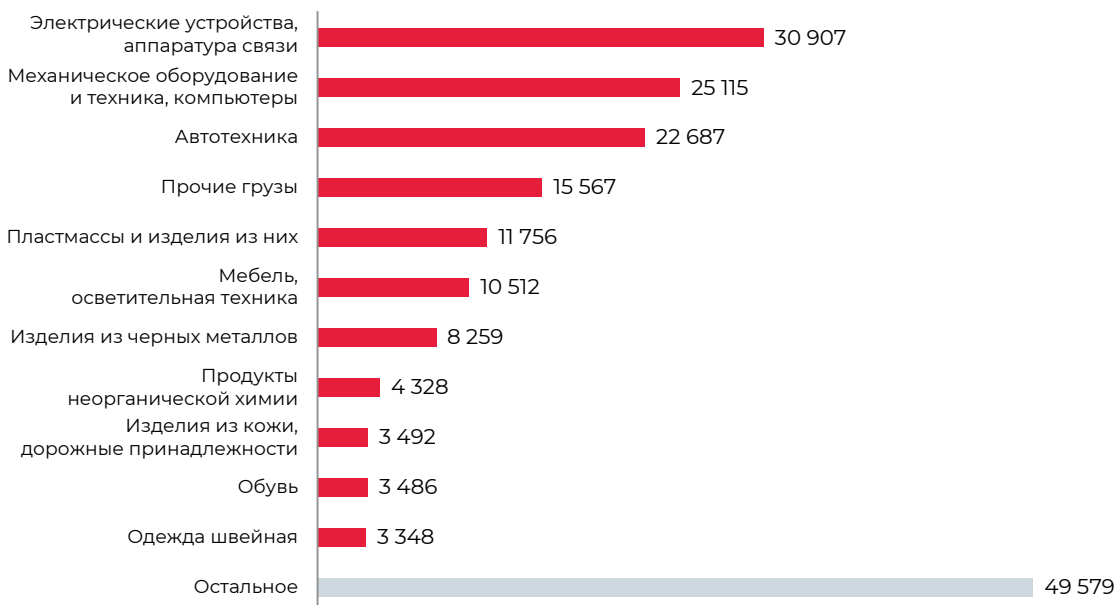
Среди представленных в статистике групп наибольший пророст в первом полугодии 2024 гола показали химические волокна и ткани из них (+765,3%). Также значительные темпы прироста следует отметить у обуви (+396,6%) и бумаги и картона (+205,8%). Вместе с тем незначительно сократилась доля никеля, изделий из минералов, меха и удобрений.

НОМЕНКЛАТУРА ТОВАРОВ В 1-М ПОЛУГОДИИ 2023 Г., ДФЭ



Источник: расчеты авторов на основе индекса ERAI

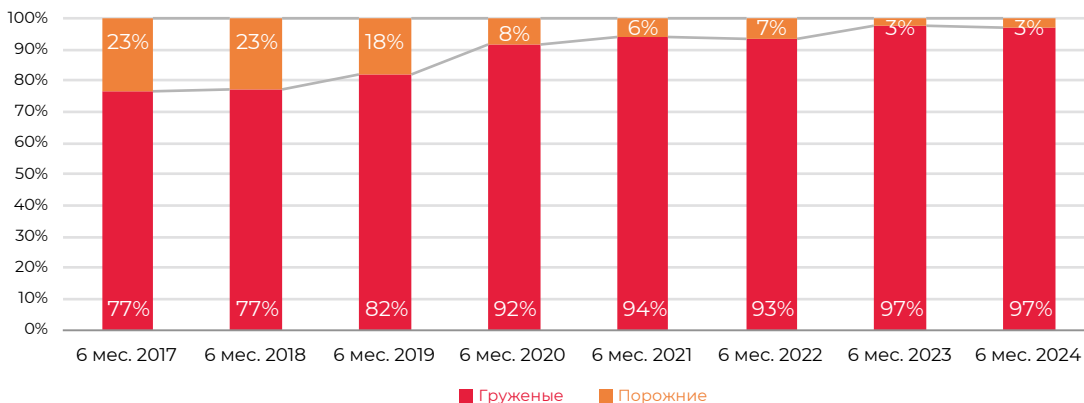
НОМЕНКЛАТУРА ТОВАРОВ В 1-М ПОЛУГОДИИ 2024 Г., ДФЭ



Источник: расчеты авторов на основе индекса ERAI

Евразийские контейнерные ж/д перевозки сохранили тенденцию к полной загрузке мощностей. Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, сохранилась на уровне прошлогоднего показателя в 3%. Таким образом, на протяжении восьми лет работы евразийского ж/д транзитного маршрута доля порожних контейнеров сократилась с порядка 23% в 2017 году до 3% в 2024 году.

СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ



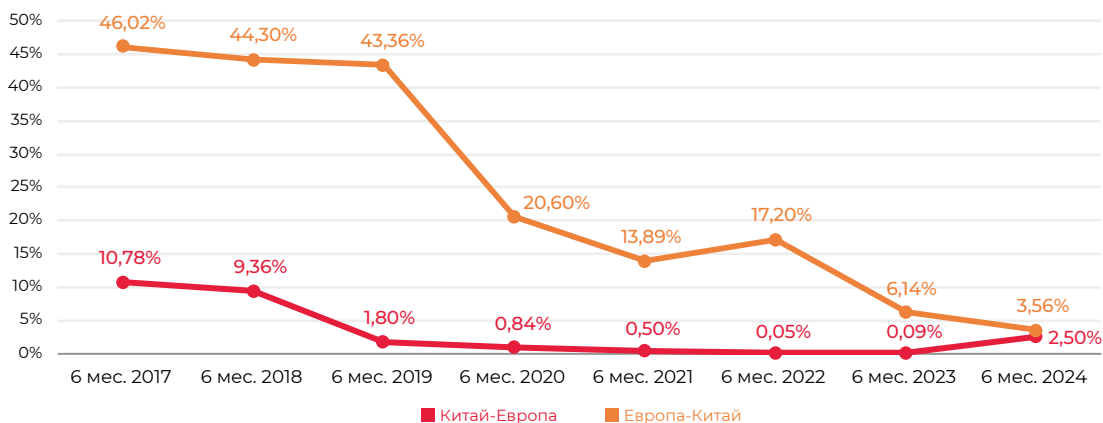
Источник: расчеты авторов

Для евразийских контейнерных перевозок характерна проблема баланса грузопотока в силу количественного доминирования экспорта Китая в Европу над экспортом Европы в Китай. Однако в наиболее сложном с точки зрения балансировки восточном направлении доля порожних контейнеров в первом полугодии 2024 года продолжила тенденцию снижения и достигла рекордно-го минимума — 3,56%, что на 2,58 п. п. меньше показателя прошлого года.

Для западного направления, из Китая в Европу, доля порожних контейнеров находится на рекордно низком уровне начиная с 2019 года. Однако в первом полугодии 2024 года доля порожних контейнеров впервые за четыре года достигла 2,5%.

Проблема баланса грузопотоков присуща трансевразийским грузоперевозкам с самого начала функционирования маршрута. Она вытекает из диспропорций торговли между странами, которые являются результатом долгосрочной тенденции переноса производственных мощностей из Европы в Китай, что делает его «мастерской мира». Изменение структуры торговли возможно в случае усиления тенденции к «оншорингу» — возврату производств из Китая обратно в Европу; по мнению специалистов, такой процесс может возобладать в силу удорожания производства в Китае. Стабилизация объемов импорта и экспорта между Китаем и ЕС позволило бы нивелировать специфику грузопотока, однако такое развитие событий маловероятно в ближайшие годы.

ДОЛЯ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов

Диверсификация географии грузоперевозок

В первом полугодии 2024 года продолжилась диверсификация точек отправления и назначения грузов. Основными пунктами отправления и прибытия в западном направлении стали Сиань — Малашевиче (42 тыс. ДФЭ), Чунцин — Малашевиче (34,9 тыс. ДФЭ), Чэнду — Малашевиче (19 тыс. ДФЭ). Принимая во внимание, что планируется расширить мощность приграничного перегрузочного узла Малашевиче, ожидается, что расширение в перспективе позволит увеличить пропускную способность пункта пропуска с 16 пар поездов в день до 35 пар. Кроме того, в Польшу из Китая смогут въезжать более крупные составы: если сейчас состав может иметь длину не более 750 метров, то после модернизации длина составов сможет достигать более 1000 метров. В восточном направлении следует отметить маршруты Дуйсбург — Иву (4,1 тыс. ДФЭ), Дуйсбург — Сиань (3 тыс. ДФЭ), Лодзь — Чэнду (2,6 тыс. ДФЭ).

В сравнении с первым полугодием прошлого года основные маршруты в западном направлении, из Китая в Европу, почти не подверглись изменениям. Основными точками отправления остались Сиань, Чунцин, Чэнду, Чжэнчжоу и Цзиньхуа. В восточном направлении, в Китай, география пунктов отправления немного сместилась с Гамбурга в Дуйсбург, а также Лодзь и Бремерхафен.

Немаловажными являются маршруты, связывающие Китай с Россией и Беларусью: так, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года в три раза увеличился объем по направлению Чэнду — Колядичи (15,6 ДФЭ), в то время как по маршрутам Сиань — Электроугли и Чунцин — Электроугли, наоборот, снизился (10,8 тыс. ДФЭ и 1,4 тыс. ДФЭ соответственно).

Таблица 1.

ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ ПО ОБЪЕМУ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ГРУЗОВ В 1-М ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА

Китай — Европа		Европа — Китай		Китай — ЕАЭС	
Направление	тыс. ДФЭ	Направление	тыс. ДФЭ	Направление	тыс. ДФЭ
Сиань – Малашевиче	42,02	Дуйсбург – Иву	4,06	Чэнду – Колядичи (Беларусь)	15,59
Чунцин – Малашевиче	34,88	Дуйсбург – Сиань	3,03	Сиань – Электроугли (Россия, Московский транспортный узел)	10,78
Чэнду – Малашевиче	19,03	Лодзь – Чэнду	2,60	Чунцин – Электроугли (Россия, Московский транспортный узел)	6,37
Чжэнчжоу – Малашевиче	10,70	Бремерхафен – Чунцин	2,50	Чунцин – Белый раст (Россия, Московский транспортный узел)	3,30
Цзиньхуа – Малашевиче	9,01	Дуйсбург – Чунцин	2,48	Чунцин – Колядичи (Беларусь)	3,30

Источник: расчеты авторов

Положение евразийского ж/д коридора и альтернативные маршруты

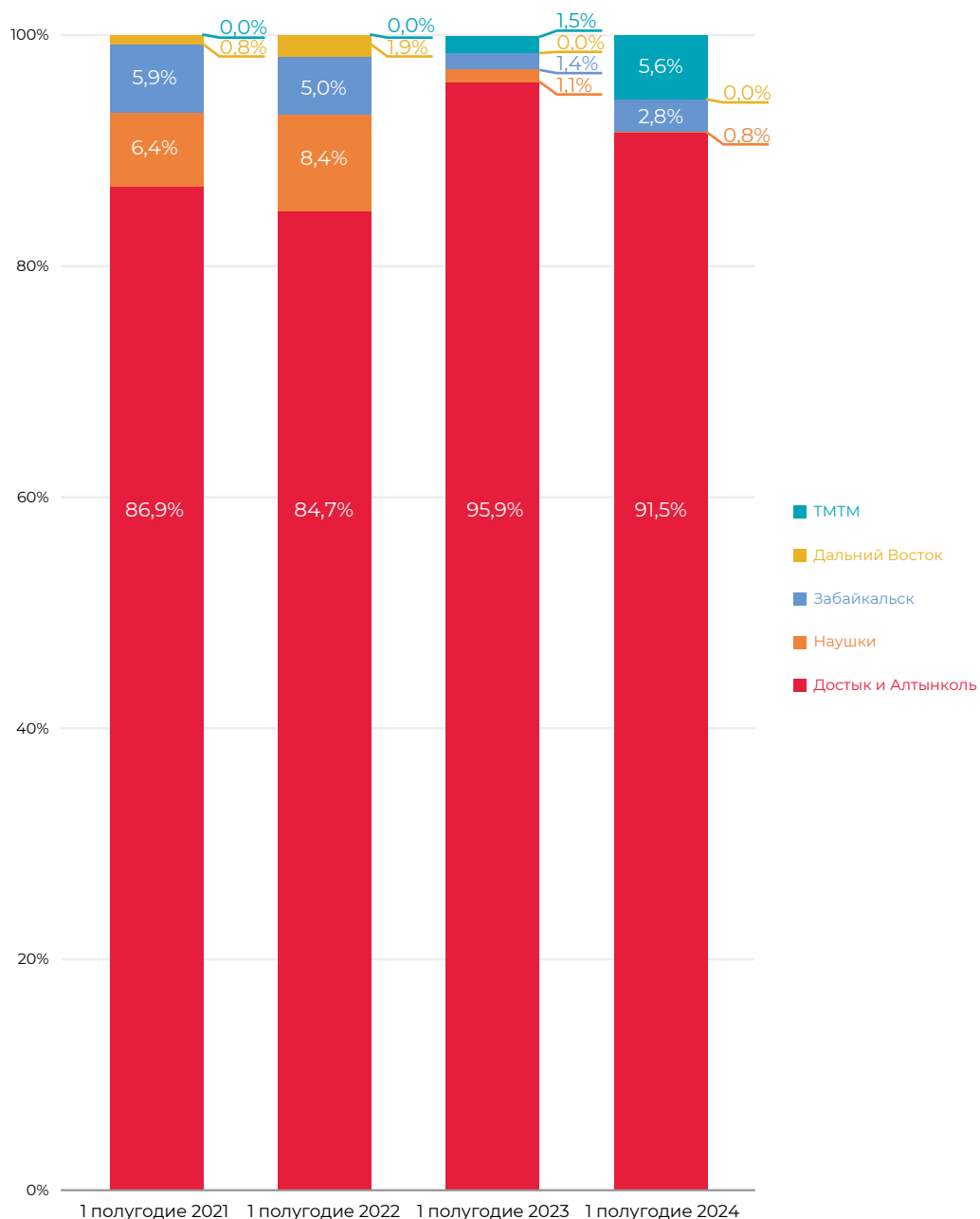
Евразийский ж/д транзитный маршрут через территории стран ЕАЭС — Казахстан, Россия, Беларусь — сохраняет свою лидирующую позицию по объемам грузоперевозок в сообщении Китай — Европа — Китай. Согласно статистике по погранпереходам, в первом полугодии 2024 года на евразийский маршрут (погранпереходы Достык — Алашанькоу и Алтынколь — Хоргос) пришлось 91,5% контейнерного потока, что на 4,4 п. п. меньше показателя за аналогичный период 2023 года.

По данным на первое полугодие текущего года, маршрут через Наушки с выходом на Монголию показал рекордно низкое значение в 0,2 тыс. ДФЭ, снизив долю с 1,1% до 0,1% совокупного контейнеропотока. Объем транзитного контейнерного потока через терминалы Дальнего Востока РФ продолжает второй год подряд держаться на нулевом уровне. Такая тенденция связана с тем, что с 2023 года структура грузоперевозок через погранпереходы Дальнего Востока РФ полностью сместилась в сторону экспортно-импортных грузоперевозок между Россией и Китаем.

Вместе с тем после сокращения доли в прошлом году постепенно восстанавливается контейнерный транзит в восточном направлении через погранпереход Забайкальск — с 1,4% до 2,8% в 2024 году. В ближайшие годы ж/д станцию ждет модернизация — строительство контейнерного терминала на новых перегрузочных местах станции Забайкальск.

Активно развивается Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), объем перевозок по которому вырос до 11,6 тыс. ДФЭ. Принимая во внимание реализацию инфраструктурных проектов для устранения узких мест, наращивание парка железнодорожного подвижного состава, прогнозируется, что объем транзитного грузопотока через ТМТМ постепенно будет возрастать. Уже сегодня доля ТМТМ на рынке трансевразийских контейнерных ж/д перевозок увеличилась на 4,1 п. п. до 5,6%. Однако основной проблемой данного маршрута остается его мультимодальность — перевалка с железной дороги на судно для пересечения Каспийского моря, а также дополнительная перевалка в Грузии для пересечения Черного моря.

КОНТЕЙНЕРОПОТОК ПО ОСНОВНЫМ ТРАНЗИТНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ МАРШРУТАМ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ПОГРАНИЧНЫМ ПЕРЕХОДАМ



Источник: расчеты авторов

ПЕРСПЕКТИВА НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 2024 ГОДА

В условиях глобальной нестабильности железнодорожные сервисы подтверждают свою надёжность и способствуют поддержанию экономической активности Евразии. Евразийский железнодорожный маршрут во многом прошел тест на стрессоустойчивость, сумел сохранить низкую волатильность ставок, а также сохранить кратчайшие сроки и регулярность отправок.

Второе полугодие покажет, продолжится ли тенденция увеличения объемов перевозок. Показателем успеха станет четвертый квартал 2024 года, который покажет, насколько успешно справится маршрут с возросшим спросом на грузоперевозки в преддверии новогодних праздников. К тому же вероятность снижения напряжения в Красном море до конца года невелика, вследствие чего можно предположить еще больший переток грузов на железную дорогу. Санкционное давление и стремление нивелировать возможные риски продолжает выступать сдерживающим фактором для европейских грузоотправителей. Однако нападения на суда в Красном море и высокие издержки, вызванные увеличенными сроками и растущими ставками морского фрахта на маршруте через мыс Доброй Надежды, мотивируют осуществлять переоценку рисков. Таким образом, даже в условиях санкционного риска наблюдается тенденция к возврату грузоотправителей к континентальной железнодорожной альтернативе.

Однако в случае единовременного массового возвращения грузоотправителей на железную дорогу пропускной способности ж/д погранпереходов может быть недостаточно для обслуживания возросшего спроса. Предвосхищая увеличение объемов грузоперевозок, проводятся модернизации ж/д пунктов пропуска, а также строительство новых участков. Так, в Казахстане ведется строительство вторых путей на участке Достык — Мойынты, а на границе Польши и Беларуси планируется реализовать сразу несколько проектов — построить новый логистический терминал в городе Свислочь, а также расширить мощность приграничного перегрузочного узла Малашевиче.

Помимо инфраструктурной составляющей существенную роль в повышении эффективности работы евразийского ж/д маршрута играет «бесшовное» движение контейнеров. На сегодняшний день отсутствие цифровой накладной и остальной товаросопроводительной документации не является основным препятствием для развития транзитного ж/д движения, однако при кратном увеличении объемов такое цифровое преобразование может стать насущной необходимостью. В этой связи сохраняется актуальность перехода на юридически значимый электронный документооборот.