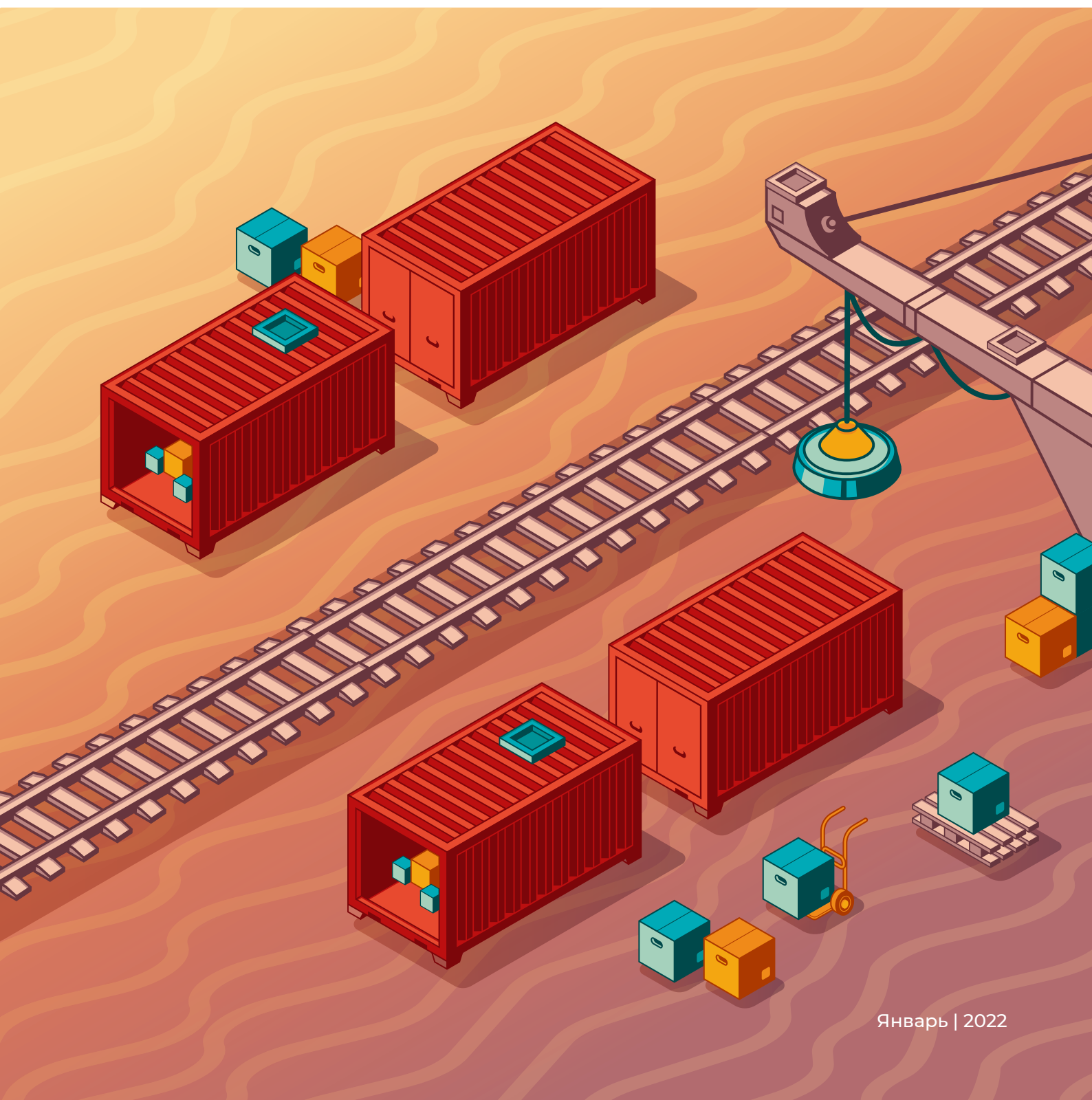


## КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2021 ГОДУ



# Оглавление

<b>Краткий обзор: толерантность к неопределенности</b>	<b>2</b>
<b>Резюме</b>	<b>4</b>
<b>Взаимная торговля и состояние рынка грузоперевозок</b>	<b>5</b>
Рост товарооборота ЕС — Китай и увеличение диспропорций торговли	5
Новая реальность морских грузоперевозок и стабильность ж/д ставок	7
<b>Состояние евразийского железнодорожного маршрута в 2021 году</b>	<b>9</b>
Основные показатели перевозок и увеличение контейнеропотока	9
Грузовая база маршрута и рекордная загрузка контейнеров	13
География перевозок и альтернативные транзитные маршруты	15
<b>Перспектива на 2022 год</b>	<b>19</b>

# КРАТКИЙ ОБЗОР: ТОЛЕРАНТНОСТЬ К НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

Евразийские ж/д контейнерные грузоперевозки продолжили стабильный рост в 2021 году с опережением тех целей, которые были поставлены ранее. За прошедший год по евразийскому ж/д маршруту проследовало 693 тыс. ДФЭ, что на 27% превышает показатель 2020 года.

На фоне высокой волатильности ставок и ограничений в провозных мощностях на альтернативных видах транспорта железные дороги демонстрируют рынку отличный сервис и высокую надежность. Железнодорожный транспорт играет стратегическую роль «сухопутного моста» между Европой и Азией, предлагая именно то, что требуется грузоотправителям — регулярность отправок, кратчайшие сроки и стабильные цены.

В 2021 году железная дорога вновь нарастила свою долю в товаропотоке между Китаем и ЕС. По евразийскому ж/д маршруту было перевезено товаров на общую сумму 38,8 млрд долл. США, что составляет 5,5% от общего годового товарооборота между Китаем и Европой. Прирост к 2020 году составил 23,3%. Основу перевозимой номенклатуры грузов составили: механическое оборудование и техника, электрические устройства и аппаратура связи, автотехника и запчасти, различные приборы и медицинская техника, мебель и осветительная техника, одежда, пластмассы, изделия из черных металлов.

Рост объемов перевозки оказался впечатляющим, даже несмотря на ограничения инфраструктуры вдоль пути следования. Прошедший год был отмечен несколькими сбоями даже в хорошо налаженном ж/д транзите — прежде всего из-за ограничений на сопредельных с евразийским маршрутом сегментах. Тем не менее железная дорога в целом справилась с возросшими объемами, даже несмотря на некоторое увеличение среднего времени в пути — до семи дней по инфраструктуре колеи 1520 мм.

Текущая конъюнктура ставит во главу угла стрессоустойчивость (resilience) перевозок, и именно на это были направлены основные усилия стейкхолдеров в прошедшем году. В августе главы Белорусской, Казахстанской и Российской железных дорог в присутствии премьер-министров стран подписали меморандум о развитии евразийских ж/д транзитных перевозок, подтвердивший приверженность государств последовательному и целостному развитию железнодорожной инфраструктуры Евразии.

Прошедший год в очередной раз подчеркнул неотъемлемое преимущество ж/д грузоперевозок — их экологичность, особенно в контексте нарастающей повестки декарбонизации и «зеленых» политик ЕС и Китая. Существующий [Счетчик CO2](#) на портале ERAI наглядно подчеркивает это преимущество. На повестке дня — документальное подтверждение сокращения выбросов, достигаемого благодаря выбору железнодорожной перевозки.

Важное место в 2021 году было отведено диверсификации путей доставки грузов. В фокусе внимания оказалась организация ж/д логистики через порты и терминалы Калининградской области. По итогам 2021 года объемы перевозок по этому направлению возросли на 188,8% — до 133,3 тыс. ДФЭ. Движение по этому пути призвано подчеркнуть преимущества мультимодального способа перевозки грузов: по железной дороге и далее морем в близлежащие страны с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

В сложных условиях работы в 2021 году, на фоне всевозрастающей загрузки инфраструктуры и международной политической турбулентности, железная дорога сохранила ключевые преимущества — надежность работы, скорость, стоимость перевозки. Вместе с тем евразийский ж/д маршрут показал способность к работе в условиях роста неопределенности и давления как на инфраструктуру, так и на операторов и поставщиков сервисов.

# РЕЗЮМЕ

- 1.** За прошедший год по евразийскому ж/д маршруту проследовало 693 тыс. ДФЭ, что на 27% превышает показатель 2020 года. Объемы перевезенных грузов растут шестой год подряд и опережают установленные целевые значения.
- 2.** По евразийскому ж/д маршруту было перевезено товаров на общую сумму 38,8 млрд долл. США, что составляет 5,5% от общего годового товарооборота между Китаем и Европой.
- 3.** Общий благоприятный фон роста товарооборота между ЕС и Китаем ведет к позитивной оценке перспектив роста грузовой базы евразийских транзитных ж/д грузоперевозок. Однако рост отрицательного сальдо ЕС осложняет проблему балансировки грузопотока.
- 4.** В 2021 году ставка морского фрахта WCI доходила до психологического порога в 10 тыс. долл. В то же время индекс ERAI, отражающий стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы, оставался стабильным и закрепился на уровне 2,7 тыс. долл. за СФУ. Волатильность и высокая стоимость морских грузоперевозок становятся новой реальностью для грузоотправителей, способствуя их переходу «на рельсы».
- 5.** В 2019 году в сутки отправлялось в среднем порядка 9 поездов, в 2020 году эта цифра составила 15,5, а в 2021 году — уже 18,6. Таким образом, всего за пару лет был достигнут двукратный прирост интенсивности отправок.
- 6.** Среднее время в пути по евразийскому маршруту в 2021 году составило 7,28 суток, что больше показателя предыдущего года (5,82 суток). Падение скорости прохождения грузов по территории ЕАЭС связано со стрессом, который испытывает ж/д инфраструктура вследствие резко возросших объемов грузов. Однако железная дорога по-прежнему удерживает преимущество скорости в сравнении с морским транспортом.
- 7.** В 2021 году совокупно лишь 5% контейнеров шли вдоль пути следования пустыми — против 7% в 2020 году и 14% в предпандемный 2019 год. При этом в сообщении Европа — Китай доля груженых контейнеров составила 88,1%, а в сообщении Китай — Европа — 99,4%.
- 8.** В 2021 году по евразийскому ж/д маршруту проследовали товары, принадлежащие 87 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков. Порядка 45% грузов приходится на триаду основных товаров — механическое оборудование, электрические устройства и автотехнику, что говорит об устоявшейся грузовой базе маршрута.
- 9.** В сравнении с 2020 годом большинство маршрутов в рамках евразийского ж/д транзита продемонстрировали прирост объемов. При этом увеличилась диверсификация поставок. Если в 2020 году на маршруты в направлении Европы вне топ-10 приходился 31% перевозок, то в 2021 году уже 44%.
- 10.** Евразийский маршрут, на который приходится 82% контейнеропотока транзитных ж/д контейнерных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай по статистике погранпереходов, остается бенчмарком для других маршрутов и направлений ж/д грузоперевозок в Евразии.

# ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

## Рост товарооборота ЕС — Китай и увеличение диспропорций торговли

Взаимная торговля Европейского союза и Китая является центральной осью всего трансевразийского транзита и одним из основных сегментов мировой торговли. Ее динамика определяет грузовую базу евразийского ж/д транзитного маршрута, а также баланс грузопотоков.

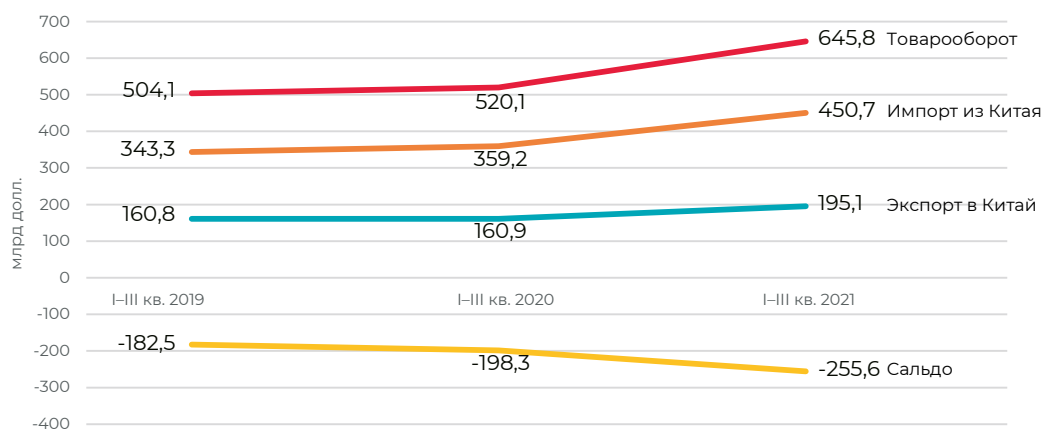
За первые три квартала 2021 года накопленный товарооборот в торговле ЕС<sup>1</sup> и Китая составил рекордные 645,8 млрд долл., увеличившись на 125,7 млрд долл. (+24%) по сравнению с аналогичным периодом 2020 года. При этом экспорт ЕС в Китай по итогам первых трех кварталов 2021 года составил 195,1 млрд долл. (+21%), а импорт — 450,7 млрд долл. (+25%). Таким образом, импорт ЕС из Китая показал ускоренные темпы прироста и стал главным драйвером роста товарооборота, как и годом ранее. Состояние двусторонней торговли оказывает благоприятное влияние на перспективы дальнейшего расширения грузовой базы евразийского ж/д транзита.

<sup>1</sup> Здесь и далее за ЕС принимается Европейский союз в текущей конфигурации, объединяющий 27 государств Европы.

Рисунок 1.

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

млрд долл.

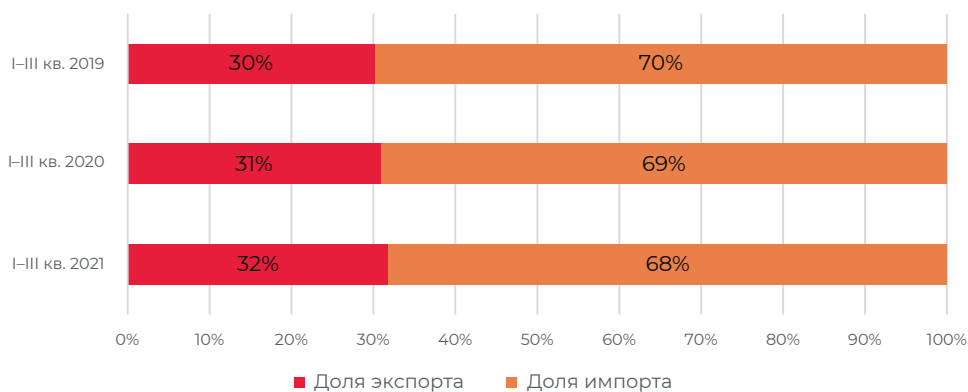


Источник: International Trade Center (ITC).

Вместе с тем из года в год дефицит ЕС в торговле с Китаем растет. За первые три квартала 2021 года он составил 255,6 млрд долл., увеличившись на 29%. Если в 2019 году доля импорта ЕС составляла 68% товарооборота двусторонней торговли, то в 2021 году — уже 70%. С точки зрения логистики растущий дефицит ЕС создает трудности для балансировки, поскольку грузопоток Китай — ЕС превышает грузопоток ЕС — Китай. Дальнейшее развитие такого тренда может привести к увеличению доли порожних контейнеров, особенно при транзите ЕС — Китай, а также потребует дополнительных усилий по привлечению грузоотправителей Европы «на рельсы».

Рисунок 2.

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



Источник: International Trade Center (ITC).

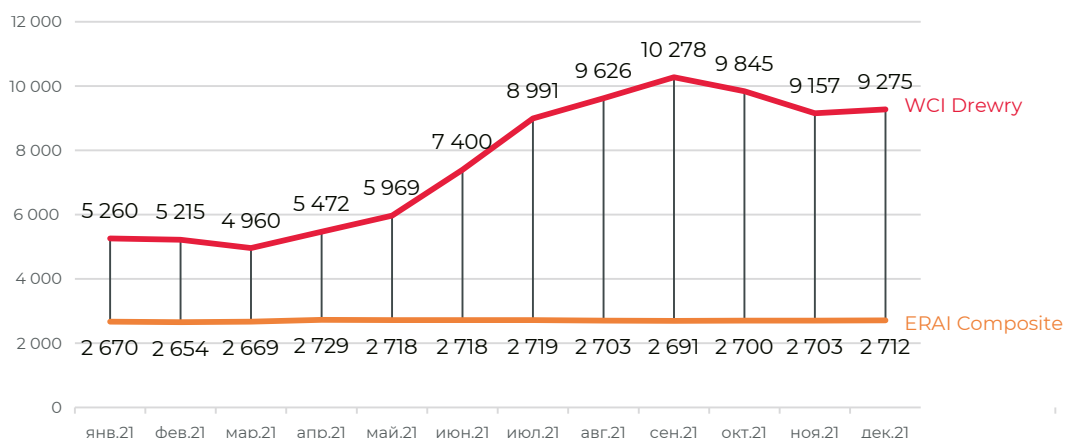
## Новая реальность морских грузоперевозок и стабильность ж/д ставок

Двузначный прирост евразийского ж/д контейнерного транзита стал результатом долгосрочных усилий бизнеса и государств, участвующих в его развитии. Однако существенное влияние на развитие континентальных маршрутов оказывает ситуация в других видах транспорта, прежде всего в морском. Резкий рост ставок морской логистики стал драйвером ускорения модального сдвига — перехода грузоотправителей на перевозки железной дорогой. Если в начале года разрыв между индексом морских грузоперевозок WCI Drewry и евразийским железнодорожным индексом ERAI был примерно двукратным, то уже в декабре 2021 года разница стала более чем трехкратной.

После, казалось, рекордного 2020 года стоимость морского фрахта немного снизилась в марте 2021 года, чтобы начать восхождение к новым рекордам. В сентябре значение WCI Drewry преодолело психологический порог в 10 тыс. долл. Одной из причин стал инцидент с блокировкой Суэцкого канала контейнеровозом Ever Given, нарушивший цепочки поставок и стоивший мировой экономике 400 млн долл. в час. Данный эпизод показал уязвимость морских перевозок, что вкупе с растущей рыночной ценой перевозок дополнительно стимулирует грузоотправителей к использованию континентальных путей доставки грузов.

Рисунок 3.

### ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY В 2021 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI.

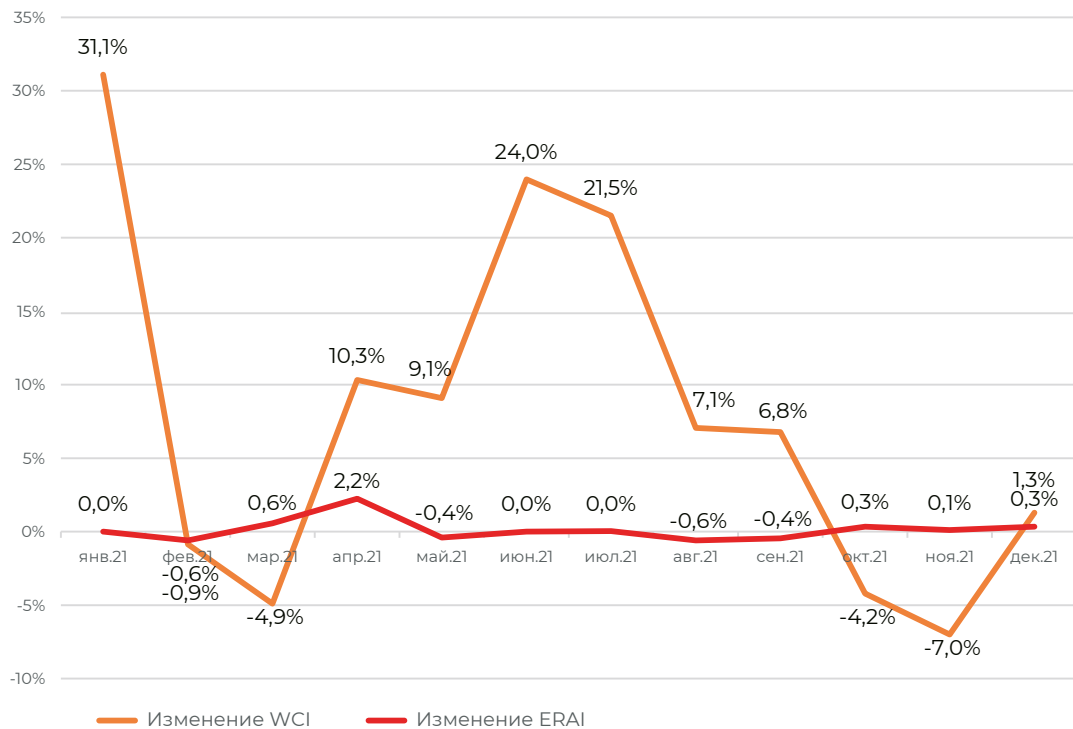
На фоне колебаний ставок морского фрахта индекс ERAI, отражающий стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы, оставался стабильным и закрепился на уровне 2,7 тыс. долл. за СФУ. В течение прошедшего года максимальное изменение индекса ERAI было зафиксировано в апреле, когда ставка ERAI Composite выросла на 2,2%. В среднем колебание индекса ERAI не превышало 1 процентного пункта.



В то же время индекс WCI показывал значительную волатильность. После пиковых значений в самом начале года ставка морского фрахта вновь показала двузначные показатели прироста в июне и июле 2021 года, однако после уменьшения в октябре и ноябре на 4,2 и 7% соответственно снова пошла вверх в декабре на фоне рождественского сезона в Европе и подготовки к Китайскому новому году.

Рисунок 4.

## ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СТАВОК ERAI И WCI DREWRY В 2021 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI.

Текущая ситуация в морских грузоперевозках превращается в новую реальность для грузоотправителей. Морские перевозчики не заинтересованы в возвращении прежних низких цен на фоне рекордного по прибыли 2021 года. В этой связи текущие ставки морского фрахта вряд ли вернутся к допандемийным уровням. Хотя отдельные корректировки текущих значений возможны в 2022 году.

# СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В 2021 ГОДУ

## Основные показатели перевозок и увеличение контейнеропотока

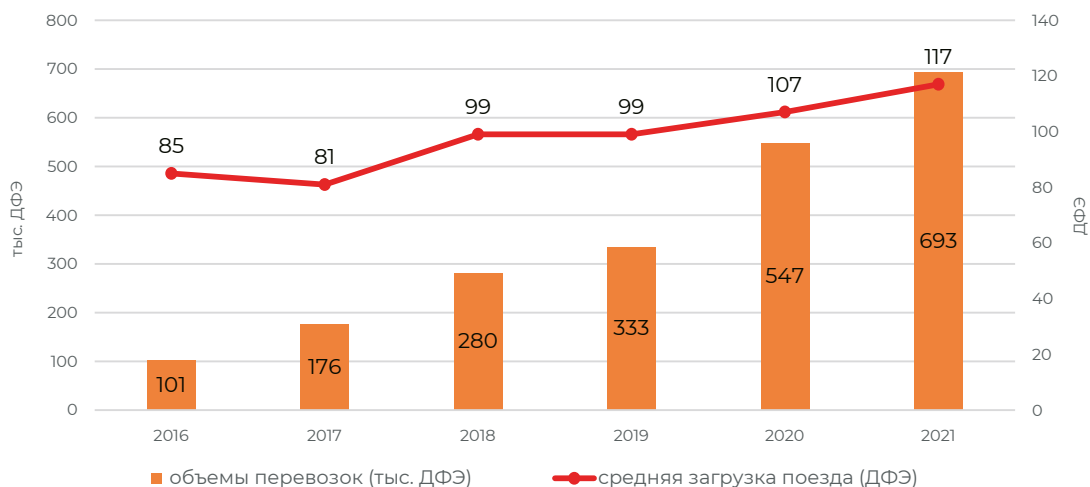
В 2021 году по евразийскому ж/д транзитному маршруту совокупно проследовало 693 тыс. ДФЭ, что на 27% превышает показатель 2020 года (547 тыс. ДФЭ). Объемы перевезенных грузов растут шестой год подряд и опережают установленные изначально целевые значения. По сравнению с 2016 годом контейнеропоток на маршруте увеличился в шесть раз.

После прорывного 2020 года, когда прирост объемов перевезенных грузов составил 64%, в 2021 году основные усилия были направлены на то, чтобы справиться с возрастающим спросом со стороны грузоотправителей в условиях имеющейся пропускной способности инфраструктуры вдоль маршрута. В этой связи в 2021 году вновь увеличилась загрузка поездов контейнерами — со 107 годом ранее до 117. За шесть лет средняя загрузка поездов увеличилась на 37,6%, что говорит о повышении эффективности перевозки грузов.

Также активное развитие получил проект организации перевозок XL-Train, предусматривающий формирование удлиненных контейнерных поездов. Рост количества объединенных поездов (3 в 2) составил 37,4% по сравнению с 2020 годом.

Рисунок 5.

## ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПОЕЗДОВ КОНТЕЙНЕРАМИ



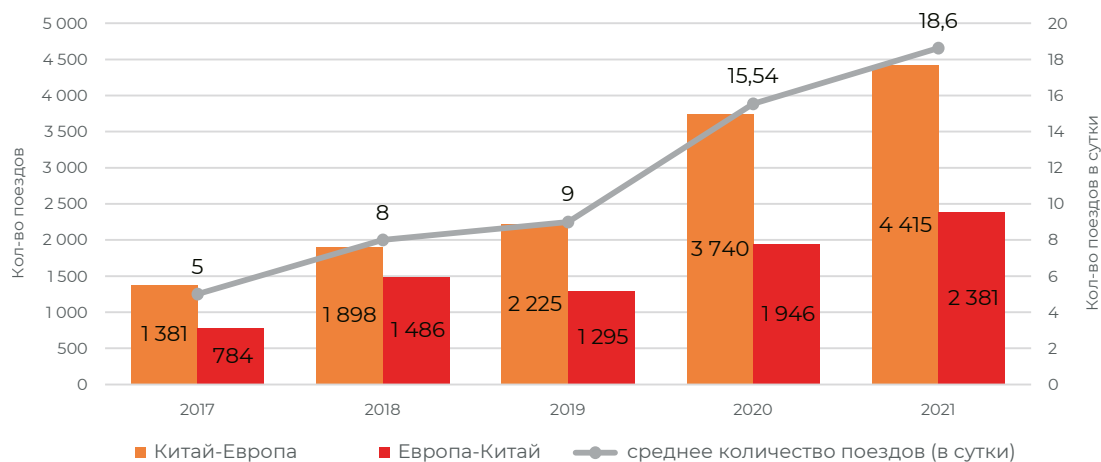
Источник: расчеты авторов.

Количество отправленных поездов закономерно продолжило рост на фоне увеличения объемов перевозимых грузов. Динамика среднего количества поездов в сутки наглядно иллюстрирует стремительный рост объемов перевозимых грузов в 2020 и 2021 годах. В 2019 году в сутки отправлялось в среднем порядка 9 поездов, в 2020 году эта цифра составила 15,5, а в 2021 году — уже 18,6. Таким образом, всего за пару лет был достигнут двукратный прирост интенсивности отправок.

Вместе с тем в 2021 году, как и годом ранее, сохранился разрыв между количеством отправок в направлении Европы (4415 поездов) и в направлении Китая (2381 поезд). Такая ситуация является объективным следствием хронического дефицита ЕС в торговле с Китаем.

Рисунок 6.

## КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов.

Стремительный рост объемов перевозок на евразийском транзитном ж/д маршруте привел к соответствующему увеличению нагрузки на инфраструктуру пространства колеи 1520 мм и, как следствие, некоторому падению средней скорости контейнерных поездов и увеличению среднего времени в пути.

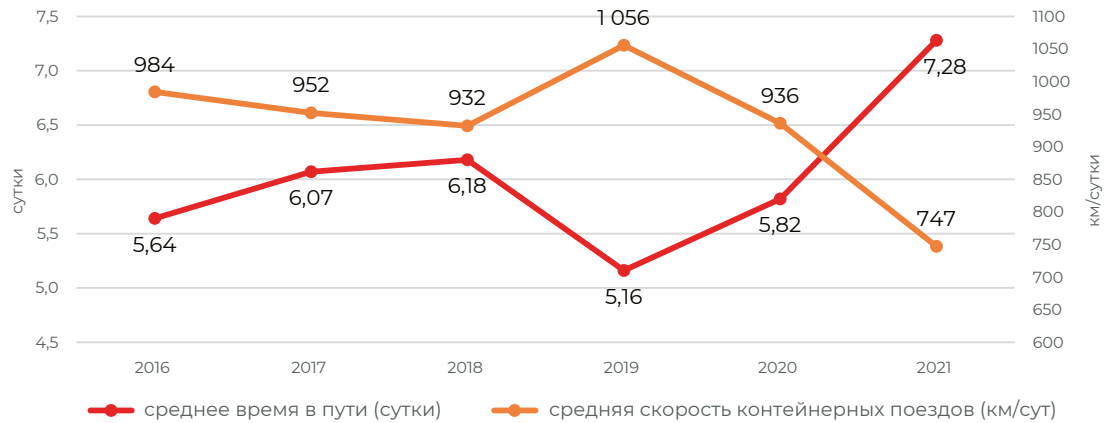
Средняя скорость контейнерного поезда упала с 936 км/сутки в 2020 году до 747 км/сутки в 2021 году, притом что в 2019 году, до начала бума спроса на евразийские контейнерные перевозки, средняя скорость достигла максимальных исторических значений — 1056 км/сутки. Среднее время в пути по евразийскому маршруту в 2021 году составило 7,28 суток, что больше показателя предыдущего года — 5,82 суток. При этом целевым ориентиром остается обеспечение транзитной скорости движения по инфраструктуре колеи 1520 мм на уровне не менее 1150 км/сутки.

Падение скорости прохождения грузов по территории ЕАЭС связано со стрессом, который испытывает ж/д инфраструктура вследствие резко возросших объемов грузов. К концу 2021 года, в связи с дополнительными объемами грузов в преддверии рождественских и новогодних праздников, ситуация обострилась как на казахстанских, так и на белорусских погранпереходах.

Несмотря на инфраструктурные сложности, долгосрочная приверженность правительств государств — членов ЕАЭС и национальных ж/д администраций увеличению пропускной способности вкпе с повышением эффективности грузоперевозок и снижением таможенных и административных барьеров позволят постепенно преодолеть текущие проблемы. Кроме того, некоторое увеличение времени в пути по железной дороге по-прежнему не сравнимо с задержками при морской транспортировке. Что касается автотранспорта, то он также подвергается давлению из-за китайской политики «нулевой терпимости» к COVID-19 и связанных с этим задержек на погранпереходах.

Рисунок 7.

## СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ

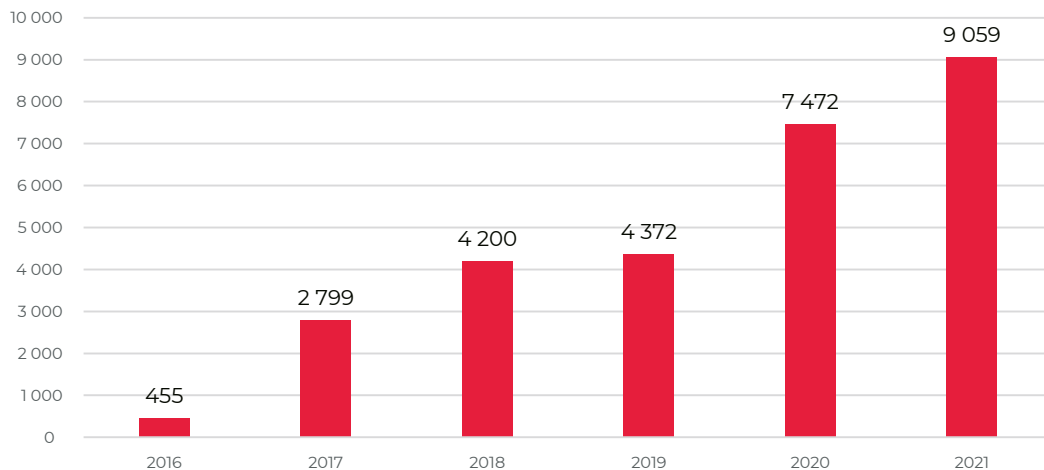


Источник: расчеты авторов.

Еще одним следствием возросших объемов провозимых грузов является количество вагонов в транзитных сервисах евразийского ж/д транзитного маршрута. В 2021 году на маршруте находилось 9059 вагонов, что на 21% больше, чем годом ранее (7472 вагона). При этом еще в 2019 году их количество составляло лишь 4372, радикально увеличившись в 2020 году.

Рисунок 8.

## ПАРК ВАГОНОВ В ТРАНЗИТНЫХ СЕРВИСАХ



Источник: расчеты авторов.

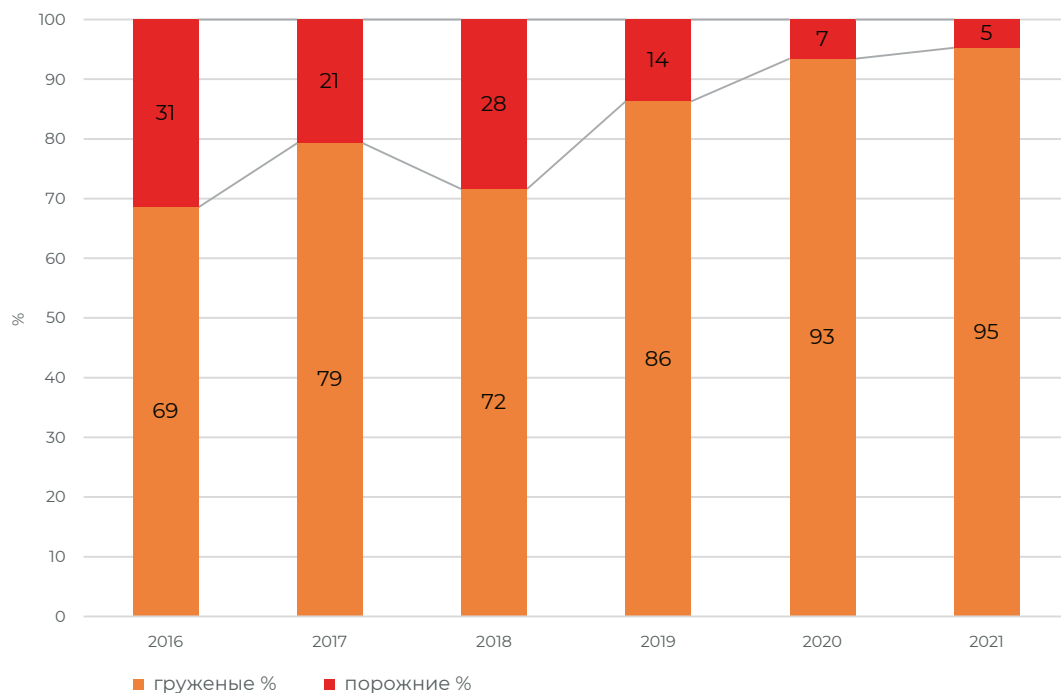
## Грузовая база маршрута и рекордная загрузка контейнеров

Одним из важнейших транспортно-логистических показателей является соотношение грузевых и порожних контейнеров. Специфика контейнерных перевозок связана с необходимостью постоянного управления обратным грузопотоком с целью предотвращения скопления контейнеров. Дефицит ЕС в торговле с Китаем ставит перед транспортно-логистическими компаниями проблему балансировки грузопотока.

Благодаря успешной работе участников евразийских ж/д транзитных перевозок доля порожних контейнеров продолжает снижаться третий год подряд. В 2021 году совокупно лишь 5% контейнеров шли вдоль пути следования пустыми — против 7% в 2020 году и 14% в предпандемийный 2019 год. В 2016 году этот показатель доходил до 31%.

Рисунок 10.

### СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ



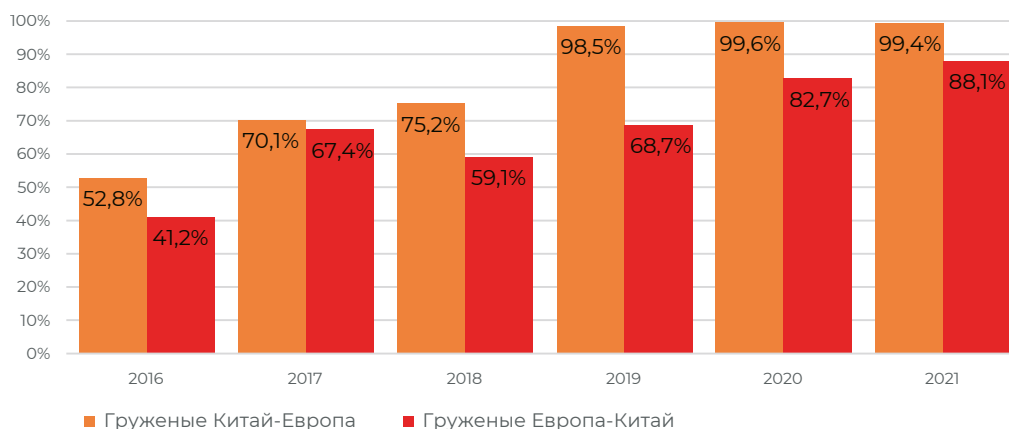
Источник: расчеты авторов.

Наиболее проблемным с точки зрения балансировки является грузопоток из Европы в Китай. Тем не менее в 2021 году в сообщении Европа — Китай доля грузевых контейнеров составила 88,1%, превысив показатель 2020 года (82,7%). При этом в 2018 году этот показатель составлял лишь 59,1%. Данная тенденция говорит об эффективной работе по привлечению европейских грузоотправителей и повышению эффективности работы маршрута.

В сообщении Китай — Европа с 2019 года сохраняется тренд на почти абсолютное преобладание грузеных контейнеров. В 2018 году доля грузеных контейнеров в грузопотоке из Китая в Европу составляла 75,2%. На протяжении последних трех лет она не опускается ниже 98,5%, а в прошедшем году достигла значения 99,4%.

Рисунок 11.

### ДОЛЯ ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В ГРУЗОПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов.

В 2021 году по евразийскому ж/д маршруту, по [данным ERAI](#), проследовали товары, принадлежащие 87 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков. По евразийскому ж/д маршруту было перевезено товаров на общую сумму 38,8 млрд долл. США, что составляет 5,5% от общего годового товарооборота между Китаем и Европой.

Номенклатура грузов, идущих по маршруту, является устоявшейся. Как и годом ранее, 45% грузов приходится на триаду основных товаров — механическое оборудование (17,4%), электрические устройства (17,3%) и автотехнику (10,5%).

В сравнении с 2020 годом доля механического оборудования не изменилась, доля электрических устройств выросла на 0,9 п. п., а доля провозимой автотехники, напротив, уменьшилась на 1,3 п. п. Причиной сокращения доли автотехники мог стать обострившийся дефицит чипов (полупроводников), который привел к приостановке ряда производств в Европе и нарушению цепочек поставок товаров в рамках транснационального разделения труда.

Следующими по значимости товарами грузовой базы евразийского ж/д маршрута являются пластмассы (5,6% перевезенных грузов), мебель и осветительная техника (5,2%). В 2021 году значительный относительный прирост показали поставки игрушек и спортивного инвентаря (2,8%), изделий из черных металлов (2,7%), каучука и резинотехнических изделий (2,3%).

Несколько уменьшились в сравнении с 2020 годом поставки древесины и продукции деревообработки (2,2% перевезенных в 2021 году грузов), а также швейной одежды (2,1%), оптического оборудования (1,7%), готовых текстильных изделий (1,7%).

Грузовой базой евразийских ж/д грузоперевозок являются регионы Центрального Китая, экономический локомотив ЕС — Германия, а также страны Центральной Европы. Подобная география обуславливает доминирование промышленных товаров. Прогнозируемый экспертами постепенный перевод китайских промышленных мощностей в менее развитые регионы Центрального и Восточного Китая будет поддерживать и расширять грузовую базу маршрута в долгосрочной перспективе.

Рисунок 9.

### НОМЕНКЛАТУРА ПЕРЕВЕЗЕННЫХ В 2021 ГОДУ ГРУЗОВ



Источник: портал индекса ERAI.

## География перевозок и альтернативные транзитные маршруты

По итогам 2021 года в рамках евразийского ж/д маршрута были совершены перевозки по 68 новым маршрутам (всего в сервисах их 369), на карту локаций были добавлены 22 новых точки. Отдельное внимание стоит уделить двум новым локациям, Иммингем и Филликстоу, которые располагаются на территории Великобритании. Ранее это островное государство не входило в маршрутную сеть.

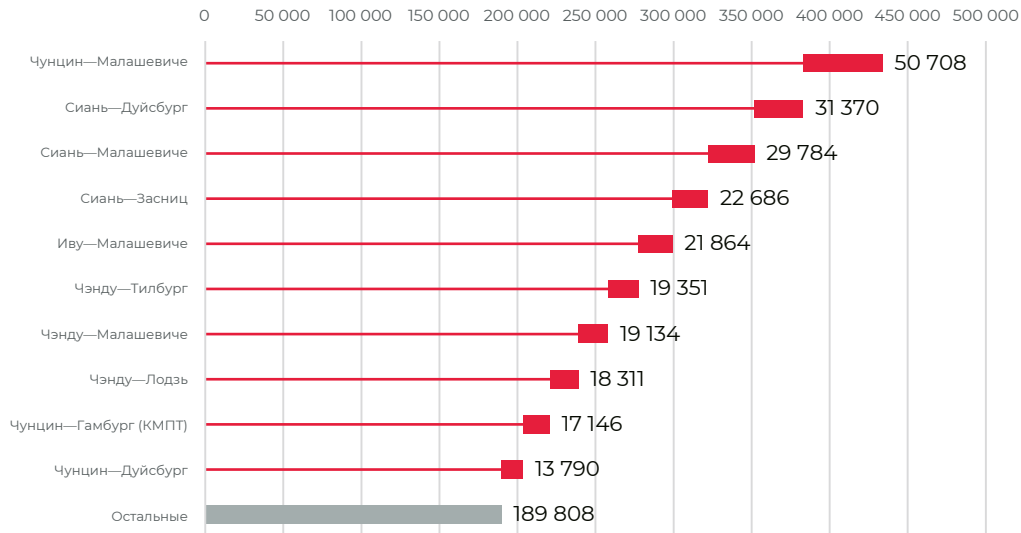
Основными маршрутами поставок из Китая в Европу в 2021 году стали:

- Чунцин — Малашевиче (50,7 тыс. ДФЭ);
- Сиань — Дуйсбург (31,4 тыс. ДФЭ);
- Сиань — Малашевиче (29,8 тыс. ДФЭ).



Рисунок 12.

### ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА В 2021 ГОДУ ДФЭ



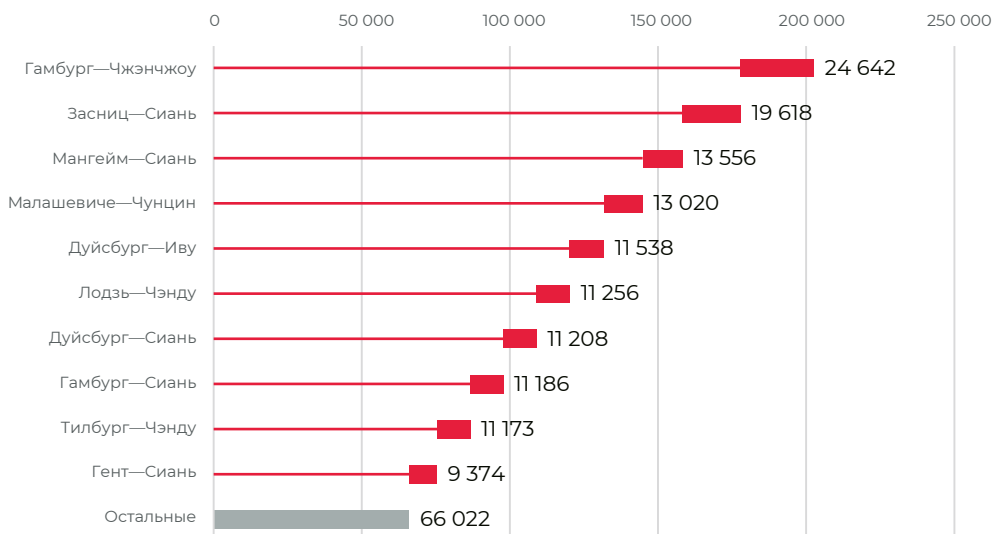
Источник: расчеты авторов.

Основными маршрутами поставок из Европы в Китай в 2021 году стали:

- Гамбург — Чжэнчжоу (24,6 тыс. ДФЭ);
- Засниц — Сиань (19,6 тыс. ДФЭ);
- Мангейм — Сиань (13,6 тыс. ДФЭ).

Рисунок 13.

### ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ В 2021 ГОДУ ДФЭ



Источник: расчеты авторов.

Таким образом, ключевыми транспортными точками для евразийского ж/д маршрута в Европе являются Малашевиче как пограничный переход, где происходит смена колеи, крупнейший порт Германии Гамбург, германские Дуйсбург, Засниц, Мангейм, польский Лодзь, нидерландский Тилбург и бельгийский Гент. Среди важнейших точек маршрута в Китае можно выделить Сиань, Чэнду, Чунцин, Иву, Чжэнчжоу.

В сравнении с 2020 годом большинство маршрутов продемонстрировали прирост объемов. При этом улучшилась диверсификация поставок. Совокупная доля десяти основных маршрутов в обоих направлениях уменьшилась в пользу новых географических пунктов, особенно в направлении Китай — Европа. Если в 2020 году на остальные маршруты в направлении Европы приходился 31% перевозок, то в 2021 году — уже 44%.

С точки зрения альтернативных ж/д маршрутов в сообщении Китай — Европа — Китай, евразийский маршрут через Белоруссию, Казахстан и Россию продолжает занимать лидирующие позиции. Согласно статистике по погранпереходам, на евразийский маршрут (погранпереходы Достык, Алтынколь) приходится 82% контейнерного потока в Евразии.

Вместе с тем прошедший год был отмечен бурным развитием других маршрутов континентальных ж/д грузоперевозок. По статистике контейнеропотоков, сразу за казахстанскими погранпереходами следует российский переход Наушки, расположенный на границе России и Монголии, — 71,1 тыс. ДФЭ (+265% прироста к предыдущему году), погранпереход Забайкальск между Россией и Китаем — 46 тыс. ДФЭ (+69%) и погранпереходы Приморского края — 20,9 тыс. ДФЭ (+2025%).

Рисунок 14.

#### УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ОСНОВНЫХ ТРАНЗИТНЫХ Ж/Д КОНТЕЙНЕРНЫХ МАРШРУТОВ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ, ДФЭ.



Источник: расчеты авторов.

Евразийский маршрут, на который приходится 82% контейнеропотока транзитных ж/д контейнерных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай по статистике погранпереходов, остается бенчмарком для других маршрутов и направлений ж/д грузоперевозок в Евразии. Развитие маршрутов, проходящих через альтернативные погранпереходы, основывается на другой грузовой базе. Для дальневосточных погранпереходов источниками грузов являются Северный Китай и Япония, в то время как евразийский маршрут ориентирован на Западный и Центральный Китай. При этом ускоренное развитие всех маршрутов увеличивает привлекательность трансъевразийского железнодорожного транзита и пространства колеи 1520 мм.

# ПЕРСПЕКТИВА НА 2022 ГОД

Рекордные показатели 2021 года обусловлены не столько конъюнктурой, в том числе в других видах транспорта, сколько результатом многолетних усилий и работы по развитию евразийских ж/д контейнерных транзитных перевозок, планомерным усилением имеющихся конкурентных преимуществ и поиском новых. Интеграция ресурсов владельцев инфраструктуры, выстраивание сквозных перевозочных технологий, согласованная тарифная политика позволили сформировать на железнодорожном пространстве колеи 1520 мм уникальный транспортно-логистический продукт, крайне востребованный потребителями как в Азии, так и в Европе.

Несмотря на восстановление мировой экономики и надежды на скорое окончание пандемии, международная контейнерная логистика привыкает к новой реальности высоких ставок морского фрахта и устойчивого развития континентальной ж/д альтернативы грузоперевозкам deep sea.

В 2022 году ключевым вопросом для железной дороги будет способность к поддержанию сложившихся темпов прироста объемов грузов. Это поставит во главу угла эффективность работы и повышение возможностей инфраструктуры. При этом маршрут по территории ЕАЭС находится во взаимозависимости с сопредельной инфраструктурой пространства колеи 1435 мм. Поэтому еще одним важным моментом является способность всех стейкхолдеров работать совместно на общее благо. В 2022 году ожидается организация регулярных сервисов через «малые» терминалы на границе Польши и Белоруссии; Польши, Украины и Белоруссии.

Помимо инфраструктурной составляющей существенную роль в повышении эффективности работы может сыграть снижение административно-таможенных барьеров, например внедрение единой электронной накладной вдоль пути следования, на что нацелены усилия Евразийской экономической комиссии и государств — членов ЕАЭС. В конце 2021 года на евразийском ж/д маршруте была осуществлена тестовая отправка порожних фитинговых платформ с применением только электронной накладной. Состав проследовал по маршруту Брест — Достык/Алтынколь. Данный пилотный проект стал первым шагом по переходу на сквозной электронный формат транзитной накладной для перемещения грузов как по территориям стран — участниц ЕАЭС, так и в перспективе на всем маршруте Китай — Европа — Китай. В долгосрочной перспективе на повестке стоит вопрос создания единой блокчейн-системы и единого пространства ЦИМ/СМГС.

Продолжается диверсификация маршрутов в рамках евразийского ж/д коридора. В 2022 году ожидается дальнейшее наращивание объемов перевозки через порты и пограничные терминалы Калининградской области. Мульти-модальные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай, в том числе с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС (с 2019 года), становятся все более привлекательной опцией. Также в планах находится развитие северного ответвления маршрута — на Финляндию.

Важными представляется развитие проектов по использованию электронных навигационных пломб, призванных расширить номенклатуру перевозимых грузов товарами, находящимися под режимом контрсанкций в России. С весны 2020 года стартовали пилотные перевозки контейнеров с санкционными товарами транзитом по территории России с использованием электронных навигационных пломб системы ГЛОНАСС (ЭНП). Всего в 2021 году по евразийскому ж/д маршруту было перевезено 1,2 тыс. ДФЭ санкционных грузов, в то время как в 2020 году было перевезено 0,6 тыс. ДФЭ. Данный сегмент перевозок имеет большой потенциал и вызывает интерес как со стороны производителей пищевой продукции в странах ЕС, так и среди потребителей в Китае. Сроки континентальной доставки по железной дороге значительно меньше, чем по морю, что особенно важно для продуктов с небольшим сроком хранения. При этом стоимость доставки сопоставима. К тому же доставка по железной дороге значительно дешевле, чем по воздуху.

Кроме того, в течение 2021 года были осуществлены тестовые перевозки с использованием систем интеллектуального пломбирования в рамках подписанного в 2019 году многостороннего соглашения между белорусскими, российскими железными дорогами, оператором евразийского маршрута, производителями ЭСИ с целью проведения испытаний и отработке действий по оперативному реагированию силами ведомственной охраны ГП «БЖД» и ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации». Развитие этой практики в 2022 году позволит обеспечить высочайший уровень сохранности грузов, что является ключевым критерием для пользователей услуг трансъевразийских перевозок.

Прошедший год показал способность железных дорог работать в условиях стресса и неопределенности. Год 2022 должен продемонстрировать устойчивость евразийского ж/д транзита и обретение им новых преимуществ в дополнение к существующим.