

«ЗЕЛЕНый» ВЫБОР В ПОЛЬЗУ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ: ВЛИЯНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОВЕСТКИ НА МОДАЛЬНЫЙ СДВИГ



Оглавление

Введение.....	2
Что такое ESG и зачем это грузоотправителям?	3
Экологические преимущества железных дорог.....	6
ESG-логистика и модальный сдвиг.....	12
Swatch.....	13
Richemont.....	15
Moncler.....	16
Adidas.....	17
Infineon.....	18
OSRAM.....	19
Daimler.....	20
Stellantis.....	22
BMW.....	23
Volkswagen.....	24
Заключение.....	25
Приложение 1. Перспективные компании для модального сдвига из-за декарбонизации.....	26

ВВЕДЕНИЕ

По мере экономического развития экологические, социальные и управленческие вопросы (ESG) приобретают все большее значение для многих отраслей, включая транспорт. Транспортный сектор — одна из опор международной торговли и современного мира в целом, а железнодорожные перевозки — важнейший компонент этой экосистемы.

Железнодорожные перевозки имеют целый ряд преимуществ перед другими видами транспорта, в том числе экологические. По данным [индекса ERAI](#), по итогам первого полугодия 2021 г. при перевозке контейнеров по евразийскому ж/д маршруту в сообщении Китай — Европа — Китай объем прямых выбросов CO₂ составил 22,5 тыс. т. В то же время прямые выбросы от морского, автомобильного и воздушного видов транспорта при перевозке того же объема ДФЭ составили бы 107,3 тыс. т, 1999,7 тыс. т и 11862,3 тыс. т соответственно.

Выступая стабильным и надёжным способом доставки товаров, обеспечивая предсказуемость цепочек поставок, железнодорожный транспорт имеет преимущество перед морским и воздушным транспортом: по скорости, безопасности, эффективности и, в значительной степени, экологичности. Именно из-за вопросов экологии, и в особенности климатической нейтральности, все больше компаний учитывают ESG-факторы в своих стратегиях. Содействуя реализации целей по сокращению выбросов парниковых газов, а также обеспечению безопасности и корпоративной устойчивости, ж/д транспорт становится важным элементом для реализации ESG-повестки.

COVID-19 и связанные с ним ограничения создали множество препятствий для нормальной жизнедеятельности бизнеса, но по ряду факторов они сыграли в пользу железнодорожного транспорта. На фоне структурных дисбалансов воздушных и морских перевозок, стабильность железнодорожного сообщения и дополнительные ценовые преимущества привели к переходу грузоотправителей на железнодорожный вид транспорта, особенно в евразийском железнодорожном транзитном коридоре. По данным [ERAI](#) в апреле 2020 г. впервые был зафиксирован двукратный рост объёмов перевезённых грузов на маршруте Китай – ЕС – Китай, месячный объем составил 41,2 тыс. ДФЭ. По итогам 2020 года объем перевозок по евразийскому маршруту составил 546,9 тыс. ДФЭ, прирост в сравнении с 2019 годом составил 64%. Из них 198,8 тыс. ДФЭ (+45%) были отправлены в направлении Китая и 348,1 тыс. ДФЭ (+77%) — в направлении ЕС.

Таким образом, пандемия способствовала расширению евразийских транзитных контейнерных железнодорожных перевозок, однако вопрос о сохранении достигнутых позиций и дальнейшей экспансии железнодорожной отрасли напрямую связан с тем, каким образом железнодорожные перевозки встраиваются в стратегические цели по снижению и/или устранению рисков ESG, а также со степенью готовности участников рынка к существенным изменениям: правительств, инфраструктуры, поставщиков и потребителей транспортных услуг.

ЧТО ТАКОЕ ESG И ЗАЧЕМ ЭТО ГРУЗОТРАНСПОРТНЫМ КОМПАНИЯМ?

ESG (Environmental, Social, and Corporate Governance) как совокупность экологического, социального и корпоративного управления является отражением нефинансовой составляющей деятельности компаний. Изначально это термин пришел из мира инвестиций и позволял инвесторам оценивать компании с точки зрения их социальной ответственности. Сегодня внедрение принципов ESG является частью нефинансовой отчетности компаний и играет принципиальную роль в привлечении инвестиций, выстраивании отношений с правительствами стран, регионов и городов присутствия, местными жителями, другими компаниями и, не менее важно, с клиентами и потребителями.

ESG-принципы имеют в основе три составных части. Корпоративное управление отражает соответствие компании лучшим стандартам и практикам управления фирмами. Оно включает в себя состав совета директоров, прозрачную систему выплаты вознаграждения топ-менеджменту, следование ответственным практикам лоббирования, найма и управления сотрудниками. По сути — все то, что определяет эффективность и здоровый климат внутри фирмы.

Социальное управление, как и экологическое, является внешним измерением деятельности фирмы и характеризует репутацию фирмы у потребителя, инклюзивность бренда (репутацию у различных социальных, гендерных и классовых групп), отношение с местными жителями и властями мест присутствия фирмы. Обе составляющие кардинальным образом влияют на готовность инвесторов вкладывать деньги в компанию, а потребителей — быть лояльными.

ESG-ПРИНЦИПЫ И ИХ СОСТАВЛЯЮЩИЕ

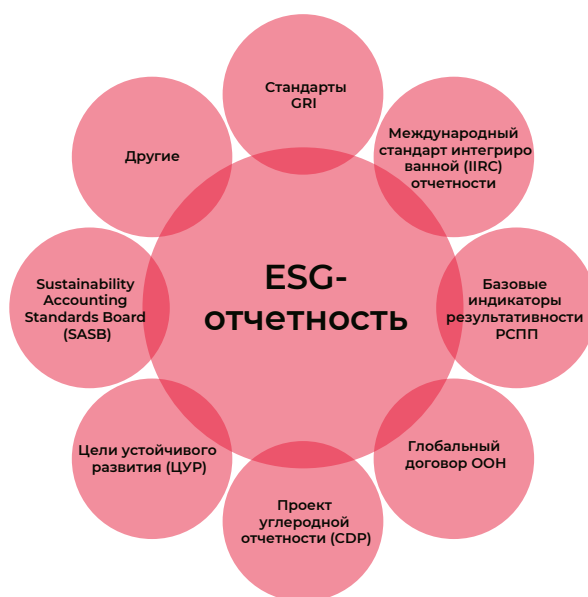


Источник: составлено авторами.

Разрабатывая корпоративные ESG-стратегии в части экологического управления, компании стремятся увеличить стоимость бизнеса и нивелировать возможные репутационные, политические и регуляторные риски. При этом в мире не существует универсального стандарта, по которому можно ранжировать компании и их приверженность ESG-принципам, но следование этим принципам уже во многом закладывается инвесторами в анализ компаний. Так, S&P Global проводит ESG-оценку компаний и указывает на экспоненциальный рост количества регуляторных актов в сфере экологической и социальной ответственности компаний.

Порядок подготовки, критерии и показатели по ESG-компоненту компании подготавливают, руководствуясь признанными системами отчетности по ESG. Наиболее используемым сегодня стандартом нефинансовой отчетности является Глобальная инициатива по отчётности (Global Reporting Initiative, GRI). Однако существует целый ряд других используемых руководств. Также директивы по раскрытию нефинансовой информации приняты Европейским союзом (2014/95/EU).

СИСТЕМЫ ОТЧЕТНОСТИ ПО ESG



Источник: ФБК Grant Thornton.

Проникновение экологической повестки привело к созданию рекомендаций по раскрытию экологической информации компаний. Стандарты Рабочей группы по финансовым раскрытиям, связанным с изменением климата (Task Force on Climate-related Financial Disclosures, TCFD), под эгидой ООН сегодня применяются повсеместно и поддержаны лидерами Большой двадцатки. При этом отрасли, которые считаются наиболее подверженными существенному климатическому риску, имеют самый высокий уровень раскрытия TCFD.

Рабочая группа рассматривает физические риски, риски наступления ответственности и риски переходного периода (переход к экономике, обеспечивающей низкий уровень выбросов углекислого газа), которые связаны с изменением климата, а также проводит анализ того, каким должно быть эффективное раскрытие информации для различных отраслей экономики. Также компаниям рекомендуется использовать сценарный анализ: варианты развития событий для достижения тех или иных целевых значений, например по сокращению выбросов.

Еще одним популярным инструментом для оценки экологического фактора деятельности компаний является рейтингование отдельных компаний со стороны аналитического центра S&P Global. Используя наработки Рабочей группы, методика оценки ESG-профиля подразумевает оценку также готовности компаний к экологической трансформации и выставление оценки по 100-бальной шкале по всем трем составляющим ESG.

Таким образом, внедрение ESG-анализа продиктовано инвесторами. Однако чтобы оставаться конкурентоспособными, компании вынуждены внедрять принятые мировые стандарты ESG-отчетности, что, в свою очередь, ведет к необходимости следования продвинутым экологическим практикам: внедрению планов действия по сокращению углеродного следа, созданию механизмов мониторинга выбросов, принятию целей по их сокращению, а также учету прямых и, далее, косвенных выбросов — то есть не только при производственной деятельности, но и по всей цепочке поставок компании и логистике.

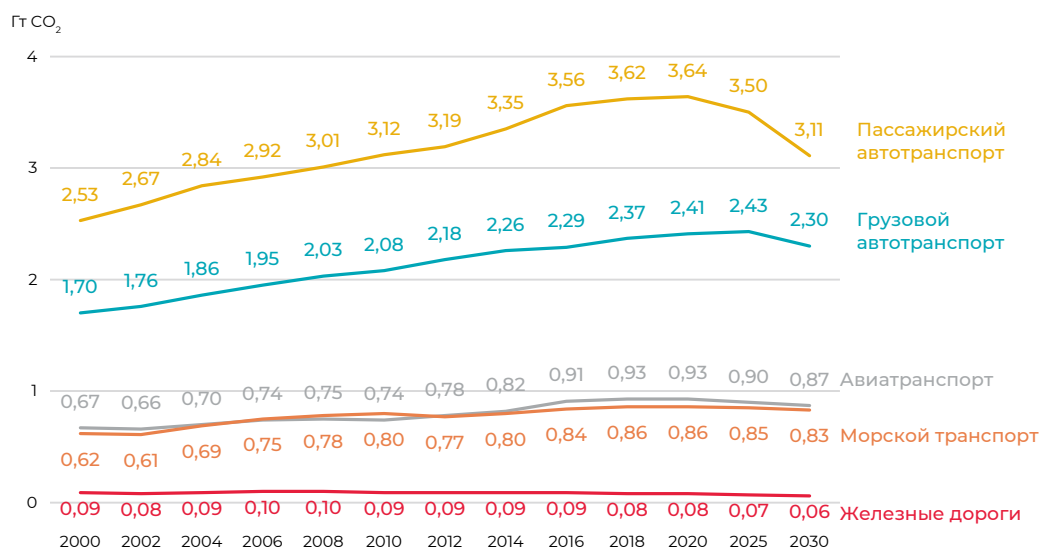
ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Экологический фактор приобретает все большее значение по мере преумножения экологических проблем и ускорения изменения климата на планете, вызванного антропогенными факторами. Сокращение выбросов парниковых газов — одна из первых задач мировой экологической повестки. На международном уровне этот процесс регулируется Рамочной конвенцией ООН по климату, но для государств его реализация носит добровольный, «многоскоростной» характер в силу права отстающих стран на развитие с учётом своих национальных целей. Поэтому сегодня в мире основным ориентиром для формирования зелёного вектора развития является экологическая политика Европейского союза.

Транспортный сектор является одним из основных источников выбросов парниковых газов. В настоящее время на него приходится **24,6%** общих выбросов в ЕС, и его декарбонизация, то есть уменьшение выбросов CO₂, происходит медленнее, чем в других отраслях экономики, таких как энергетика и промышленность. При этом выбросы от транспортного сектора неравномерно подразделяются между видами транспорта. На автомобильный транспорт (легковые и грузовые автомобили, автобусы) приходится 3/4 эмиссии CO₂ от транспортного сектора, далее следуют воздушные авиаперевозки, морские перевозки и железнодорожный транспорт.

ВЫБРОСЫ CO₂ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

За 2025 и 2030 гг. представлен прогноз при устойчивом развитии



Источник: Международное энергетическое агентство.

Для достижения целей [Европейского зелёного курса](#) — климатической нейтральности ЕС к 2050 году — одной из главных ставится задача по декарбонизации транспортного сектора, где решающая роль отводится железной дороге. В частности, это объем железнодорожных грузоперевозок должен быть удвоен, а мультимодальная сеть TEN-T для устойчивого и интеллектуального транспорта должна быть дополнена сетью высокоскоростных железных дорог. Целевые индикаторы политики ЕС по модальному сдвигу отвечают показателям эффективности выбросов парниковых газов для грузового транспорта. Согласно исследованию, проведённому в 2020 году [Fraunhofer ISI и CE Delft](#) по заказу Европейского агентства по окружающей среде на данных 2014-2018 гг. выбросы от железнодорожного транспорта на 1 тонно-километр почти в 6 раз ниже, чем, например, от грузовых автомобилей (HGV). Грузовые авиаперевозки на сегодняшний день выделяются как вид транспорта с самыми высокими выбросами.

СРЕДНИЕ ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

ЕС-27 Грамм CO₂ на тонно-километр



Источник: Европейское агентство по окружающей среде.

Представленные результаты полностью подтверждают предположения, лежащие в основе политики ЕС [по модальному сдвигу](#). Следует отметить, что не все виды транспорта одинаково подходят для различных транспортных задач, и не всегда виды транспорта являются взаимозаменяемыми в силу географических и инфраструктурных особенностей, а также в связи с критичностью сроков доставки (в случае, например, скоропортящихся товаров). Поэтому реализация целей ЕС во многом зависит от адаптивности транспортных систем государств-членов.

Транспортный сектор играет одну из ключевых ролей в достижении ЕС целей по углеродной нейтральности, что влияет на все виды транспорта. Транспортный сектор входит в число тех, которые увеличивали свои выбросы на фоне общей политики по их сокращению. Расширяется Европейская система торговли квотами на выброс (EU ETS), сопровождаемая повышением цены на выбросы. На данный момент она охватывает около [45%](#) всех источников эмиссии CO₂ в ЕС. Европейская комиссия 14 июля опубликовала [план](#) проект

директивы по расширению системы торговли квотами на выброс (EU ETS) для транспортного сектора, который в скором времени планируется к юридическому закреплению в рамках пакета «Fit for 55» (сокращение выбросов союза на 55% к 2030 г. в сравнении с уровнем 1990 г.).

Авиатранспорт, на который приходится 2–3% глобальных выбросов CO₂, был включён в Систему торговли квотами на выброс ЕС в 2016 г., однако из-за внедрения Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) Системы компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA), в Европейскую систему торговли квотами **были включены** только перелёты внутри Европейской экономической зоны и не включены международные рейсы. Данное **исключение** прекратит своё действие в 2023 г., и CORSIA будет интегрирована в EU ETS для европейских перевозчиков, поскольку планы ЕС идут существенно дальше программы ИКАО. То есть, после превышения уровней выброса, установленных для 2019 г., европейские перевозчики на международных рейсах будут вынуждены покупать право на дополнительные выбросы на аукционах или через компенсирующие проекты по поглощению выбросов (offsetting schemes).

Для автомобильного транспорта и строительного сектора **будет создана** отдельная система торговли квотами, в рамках которой ответственность будет перенесена на поставщиков топлива, которые будут отчитываться о своих поставках и платить в зависимости от углеродоемкости поставляемого топлива. Полноценное внедрение системы планируется с 2026 г. параллельно с уже сточением регулирования для автопроизводителей.

Морской транспорт включается в действующую систему торговли квотами ЕС, хотя морские перевозки являются меньшим эмитентом выбросов — на них приходится порядка 13% выбросов от транспортного сектора. В системе **будут учитываться** выбросы от судов, тоннажем более 5000т, вне зависимости от флага, которые заходят в европейские порты в рамках выполнения рейсов внутри ЕС или международных рейсов, начинающихся и заканчивающихся за пределами ЕС. В том числе — выбросы во время стоянки у причала в портах ЕС. Инициатива нацелена на переход морских перевозчиков к низкоуглеродному топливу. Имплементация системы займет 3 года. Европейская комиссия **планирует** получить порядка **10 млрд долл.** от расширения системы торговли квотами на выброс на международные воздушные и морские перевозки.

Однако железнодорожный транспорт уже полностью включён в систему. Согласно данным Сообщества европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER), железнодорожные компании платят порядка 110 млн евро в год за косвенные выбросы CO₂ из-за электрогенерации из «грязных» источников энергии (порядка 60%). Такая ситуация, по мнению железнодорожников, не была справедливой, поскольку автотранспорт на данный момент не включён в эту систему вовсе, а авиаперевозки в силу законодательных изъятий — лишь на 15%. Таким образом, железнодорожный транспорт уже живёт в новых реалиях, а дальнейшее усиление углеродного регулирования будет идти путём его расширения на другие виды транспорта, что усилит конкурентные позиции железных дорог.

Как показывает **Счетчик выбросов CO₂** портала ERAI, индикатор экологических преимуществ ж/д транспорта для транзитных контейнерных ж/д перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, авиаперевозки являются наименее экологичным способом перевозки как по прямым, так и по косвенным выбросам

в атмосферу. Для перевозки 546 902 ДФЭ, прошедших в 2020 г. по евразийскому ж/д маршруту, наиболее экологичным выбором является именно железная дорога, особенно в разрезе прямых выбросов. Морской транспорт также является достаточно экологичным, однако необходимо учитывать, что, помимо диоксида углерода (CO₂) морские суда являются эмитентами других парниковых газов, например оксида серы (SO_x), на уменьшение выбросов которого направлены усилия Международной морской организации (ИМО).

НАКОПЛЕННЫЙ ОБЪЕМ ВЫБРОСОВ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА ЕВРАЗИЙСКОМ Ж/Д ТРАНЗИТНОМ МАРШРУТЕ В 2020 Г. 546 902 ДФЭ В ПЕРЕСЧЕТЕ В ТЫС. ТОНН CO₂



По данным SNCF Réseau, дочерней компании Французских железных дорог, на транспортный сектор Франции приходится 31% выбросов, из них на железнодорожный транспорт приходится менее 1%. Однако доля железнодорожного транспорта в составе транспортного сектора остаётся невысокой — только 10% пассажиров и грузов перевозятся железной дорогой. Таким образом, необходимость модального сдвига в пользу железных дорог как наиболее экологичного вида транспорта сопровождается значительным нереализованным потенциалом железнодорожных перевозок.

Согласно информации Rail Delivery Group железнодорожные грузоперевозки ежегодно приносят Великобритании экономические и социальные выгоды в размере 2,45 млрд фунтов стерлингов. Кроме того, каждая тонна груза, перевозимая по железной дороге, производит на 76% меньше выбросов углерода по сравнению с автомобильным транспортом, при этом один грузовой поезд является эквивалентом 110 грузовиков. В целом железнодорожные перевозки устраняют необходимость в семи миллионах поездок грузовых автомобилей в год.

Хотя железнодорожный транспорт рассматривается как важная часть общего снижения выбросов, его потенциал для грузовых перевозок несколько ограничен, особенно на короткие расстояния, где преобладают автомобильные перевозки. По данным Федерального агентства по окружающей среде Германии (UBA), при амбициозном сценарии к 2050 году железнодорожные перевозки смогут составить не более 30% от общего объёма грузовых перевозок страны, увеличившись с уровня 18% в 2016 году. Это представляет собой

максимальный потенциал перевода грузовых перевозок на железнодорожный транспорт, и он не может быть реализован без значительного расширения мощностей (линий, узлов, терминалов) по сравнению с существующими мощностями.

Цифровизация железнодорожного сектора также имеет важнейшее значение — автоматизация различных процессов от диспетчеризации поездов до обработки происшествий предоставляют значительные преимущества пропускной способности, эффективности, безопасности и устойчивости для пассажиров, операторов, регулирующих органов и производителей железнодорожного транспорта. Внедрение цифровых технологий способно увеличить долю рынка железнодорожных грузовых перевозок с текущего уровня 19% до 30% к 2030 году, как предусмотрено в стратегии ЕС. Однако для реализации данного потенциала правительствам стран необходимо произвести ряд скоординированных реформ, включая [адаптацию нормативно-правовой базы](#).

Для железных дорог важнейшим является электрификация. Именно использование эклектической тяги, особенно в случае электрогенерации на основе возобновляемых источников энергии, позволяет железным дорогам обрести экологические преимущества в полном виде. Железнодорожная промышленность в Европе уже добилась значительных успехов в улучшении качества воздуха, разработав электрические и альтернативные силовые агрегаты для замены тепловозов с дизельными двигателями.

Правительство Германии планирует электрифицировать 70% железнодорожной сети к 2025 году и принять дополнительные меры по развитию железнодорожного транспорта. Чтобы сократить выбросы на менее посещаемых и не электрифицированных железнодорожных линиях, где в настоящее время используется дизельное топливо, планируется использование поездов на водородных топливных элементах — на сегодня они признаются наиболее перспективным видом грузовых поездов для обеспечения климатической нейтральности. В 2018 году Германия ввела в эксплуатацию первые водородные поезда Coradia iLint машиностроительной компании [Alstom](#). Данная технология [полностью исключает](#) выбросы вредных веществ в атмосферу — единственными выбросами являются пар и вода, а избыточная энергия накапливается в ионно-литиевых батареях на борту поезда. Поезда оснащены двумя электромоторами, электричество для которых поступает не из воздушной контактной сети, а из источника энергии в самом поезде — на крыше поезда установлена цистерна с водородом и топливный элемент (или ячейка), где водород соединяется с кислородом, [в результате чего возникает электрический ток](#).

Водородные поезда могут стать основным флагманом устойчивого развития транспортного сектора, однако для этого требуется минимизация углеродного следа всей цепочки энергоресурсов, необходимых для движения поездов. Поскольку водород в цистерне на крыше поезда является результатом процесса электролиза воды, требующего большого количества электроэнергии, необходимо обеспечить экологичный способ производства самой электроэнергии, например с помощью ветряных электростанций.

Главными препятствиями на этом пути являются, во-первых, наличие нескольких типов водорода в зависимости от источника происхождения: «зеленый» водород (из возобновляемых источников энергии), «серый» водород (преимущественно из газа), «бурый» водород (из угля) и даже «голубой» (из ископаемых ресурсов с применением технологии улавливания). То есть не весь водород является «чистым». Во-вторых, для использования водорода необходима инфраструктура, в том числе учитывая высокие риски для безопасности при работе с этим топливом.

Налицо факт усиления экологической нагрузки на транспортный сектор и появления экологического фактора в качестве одного из ключевых для всех видов транспорта. Если для одних экология становится ограничителем, к которому необходимо адаптироваться, то для других, например для железнодорожных грузоперевозок, экологический фактор несет в себе обретение новых конкурентных преимуществ.

ESG-ЛОГИСТИКА И МОДАЛЬНЫЙ СДВИГ

Приверженность общемировым целям устойчивого развития становится новой реальностью корпоративного сектора в условиях обострения вопросов климатической повестки. Наличие надлежащих и продуманных стандартов устойчивого развития, а также их прозрачность улучшают репутацию компаний и позволяют заинтересованным сторонам четко понимать, как компания смягчает негативные экологические и социальные воздействия. Переход на железнодорожный вид транспорта также может находить своё отражение в корпоративных ESG-стратегиях.

Чтобы проанализировать, насколько важными для грузоотправителей и грузополучателей являются экологические преимущества, связанные с использованием железнодорожного транспорта как наиболее устойчивой и экологичной альтернативы морским, воздушным и автомобильным грузоперевозкам, были отобраны несколько компаний. За основу были приняты топ-20 компаний, выручка которых в наибольшей степени зависит от Китая: как в плане суммарного объема, так и с точки зрения доли в общем доходе. Далее из списка были исключены компании, в наименьшей степени предрасположенные к контейнерным ж/д перевозкам, в том числе в сообщении Китай—Европа—Китай. После этого производится оценка важности экологичной логистики поставок для компаний при условии наличия производства в Китае или значительной доли продаж в Китае.

Для оценки значимости модального сдвига в пользу железных дорог вследствие экологического фактора используются позиции компаний в рейтинге S&P Global ESG, а также в рейтинге Sustainalytics (ESG Risk Ratings). Рейтинг S&P является одним из наиболее признанных международных рейтингов, который оценивает профиль компаний, сравнивая выбранные показатели со средним значением в отрасли, а также готовность компаний, что выражается во включении ESG-целей в стратегию и корпоративную культуру, принятии плана действий и т.д. На его основе составляется DowJones Sustainability Index (DJSI). Рейтинг Sustainalytics также является признанным инструментом, в том числе со стороны международных организаций, и включает оценку ESG рисков для компании и готовность менеджмента к управлению этими рисками.

Далее с использованием открытых данных выделяются товарные группы выбранных компаний. Учитывая транснациональный характер компаний и множественность производимых продуктовых групп в соответствии с принципом редуционизма за основу берется ключевые товарные группы, идущие экспортом из стран ЕС в Китай, или же общая товарная группа на двух знаках ТН ВЭД. После этого, исходя из наличествующих данных национальной статистики и статистики Евростата по экспорту в Китай в разрезе видов транспорта оценивается текущий статус и потенциал модального сдвига. На оценку потенциала также влияют позиция в рейтинге S&P Global, значимость экологических рисков в рейтинге Sustainalytics, а также текущая композиция модальностей в цепочках поставок.

— Swatch

Группа Swatch, является крупнейшим производителем часов занимая порядка 1/4 мирового рынка. В состав группы входят такие бренды, как Omega, Breguet, Harry Winston, Blancpain, Glashütte Original и другие, преимущественно сегмента люкс. Также группа производит компоненты для часов других марок. Производственные мощности компании располагаются в Швейцарии (Omega, финальная сборка), а также в США и Чехии (EM Microelectronic, микроэлектроника). Согласно ряду источников, некоторые базовые компоненты производятся в Китае и закупаются компанией. По официальному отчету за 2020 г. в Китае располагаются сервисные центры и точки продаж, преимущественно в Шанхае и Гонконге. Кроме того, именно Китай становится ключевым рынком сбыта для продукции: в 2020 г. 35% выручки были получены на китайском рынке.

Компания внедряет ESG-принципы. При этом компания имеет низкий уровень ESG-рисков, особенно в части экологического компонента (16,9 в рейтинге Sustainalytics и 0,7 по экологическому компоненту), однако достаточно низкий ESG рейтинг S&P хуже рынка, что не позволяет включить ее в золотую, серебряную или бронзовую корзину. В рамках направления защиты окружающей среды компания оценивает весь жизненный цикл используемых в производстве материалов, установила корпоративные цели по снижению углеродного следа (на 32% в 2030 г. в сравнении с 2013 г.). При этом на данный момент компания оценивает только прямые выбросы CO₂, то есть от производства и работы магазинов, не оценивая вы выбросы в рамках всей цепочки поставок.

Основной экспорт группы Swatch из Швейцарии в Китай идет в рамках товарной группы 91 (9101, 9102) — часы наручные, в том числе драгоценные. В 2020 году Швейцария экспортировала порядка 2,2 млрд евро товаров ТНВЭД 9101 и 9102 в Китай. В стоимостном выражении экспорт Швейцарии распределяется почти поровну между автомобильным и воздушным транспортом с незначительной долей других видов транспорта. В категории «продукция машиностроения» (стандартная классификация грузов, NST) на ж/д перевозки приходится около 0,6% экспорта Швейцарии в стоимостном выражении. Очевидно, что для экспорта в Китай этот показатель близок к нулю.

Заинтересованность группы в переходе на железнодорожные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай можно оценить как низкую. Низкая позиция по текущему внедрению ESG сталкивается с отсутствием оценки не прямых выбросов и незначительным значением экологического риска. При этом нахождение ряда брендов группы в сегменте люкс требует наращивания усилий по экологизации, но не вводит ее в список приоритетных направлений. Особенности экспортных грузоперевозок из Швейцарии также указывают на низкую заинтересованность в использовании ж/д транспорта.

Компания	Swatch Group (Швейцария)
Продуктовая линейка	Часы наручные и аксессуары к ним, в том числе из драгоценных металлов
Происхождение	Швейцария
Доля китайского рынка в выручке	35%
ESG-рейтинг S&P Global	не входит
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	16,9 (0,7)
ESG-трансформация	Непрямые выбросы не учитываются в отчетности
Товарная группа	9101, 9102
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	2177
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈0%
Потенциал модального сдвига	Низкий

Richemont

Швейцарский холдинг Richemont входит в тройку крупнейших производителей предметов роскоши в мире, владея брендами Cartier, Chloé, Van Cleef & Arpels International, Montblanc и другими. При этом порядка 1/4 продаж компании приходится на Китай. Штаб-квартира в Китае расположена в Гонконге. **Холдинг** участвует в инициативе ООН Global Compact, производит мониторинг выполнения принятых на себя показателей устойчивого развития в рамках методологии ООН. Помимо ответственного производства холдинг следует принципам экологичной дистрибуции: отказ от пластика при доставке товаров через e-commerce. Электронная коммерция является важнейшим направлением для компании: в 2020 г. онлайн-продажи составили **более 2,4 млрд евро** (15% продаж холдинга), что делает компанию напрямую заинтересованной в экологических способах доставки товаров.

Вместе с тем компания имеет крайне низкий экологический риск-профиль и не индексируется в рейтинге S&P, по всей видимости, в силу нахождения в узком сегменте люкс. При этом компания позиционирует себя в качестве экологического лидера, что важно для удержания позиций у целевой аудитории, и имеет партнерское соглашение с Alibaba по онлайн-логистике.

Одними из основных для холдинга являются товарные группы 4202 и 4203 — изделия для ношения и хранения вещей и кожаная одежда и аксессуары. Как и в случае со швейцарскими часами лишь небольшая часть, порядка 1% продукции легкой промышленности страны идет на экспорт ж/д транспортом. Еще меньше эта доля для экспорта в Китай. Учитывая премиальный сегмент, очевидно, что большая часть швейцарской продукции идет в Китай авиатранспортом, что является наименее экологичной альтернативой и противоречит курсу компании по декарбонизации. Из чего можно сделать вывод о наличии определенной потенциальной заинтересованности в модальном сдвиге, но на среднем уровне.

Компания	Richemont (Швейцария)
Продуктовая линейка	Предметы роскоши: часы (31%), ювелирные украшения (42%), одежда (13%), аксессуары
Происхождение	Швейцария
Доля китайского рынка в выручке	26%
ESG-рейтинг S&P Global	не входит
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	11,5 (0)
ESG-трансформация	Внедрены принципы экологичной дистрибуции товаров, прежде всего упаковки
Товарная группа	4202, 4203
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	52
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈0%
Потенциал модального сдвига	Средний

Moncler

Еще одной компанией сегмента премиальной верхней одежды является итальянская Moncler, специализирующийся на спортивной одежде, в том числе для условий холода. Несмотря на наличие ряда партнерских заводов, основные производственные мощности компании расположены в Восточной Европе (Румыния, Венгрия и т.д.), а порядка 18% продукции реализуется в Китае. При этом фирма имеет развитую политику в сфере защиты окружающей среды, традиционно занимая **лидирующие позиции** в области устойчивости в своей отрасли. Компания имеет логистический хаб в Кастель-Сан-Джованни (регион Эмилия-Романья).

В целях **повышения экологичности логистики**, компания стремится к выбору наиболее коротких путей доставки для оптимизации и уменьшения углеродного следа, а также использованию наиболее экологичных видов транспорта, что уже привело к отказу от авиаперевозок. Это является прорывным решением, учитывая что в товарной группе 62 «Одежда швейная» в стоимостном выражении из 1,2 млрд евро экспорта ЕС в Китай воздушным транспортом перевозится около 1 млрд евро. Доля авиагрузоперевозок постепенно сокращается в этой товарной группе, при этом с 2019 по 2020 гг. значительный прирост показали ж/д — с 200 тыс. евро до 2 млн евро.

Компания входит в «золотой» кластер S&P по ESG. Поддержку модальному сдвигу оказывает также ориентация потребителей продукции компании на защиту окружающей среды. Компания имеет низкий ESG-риск, но актуальности модальному сдвигу прибавляет уже имеющаяся заинтересованность компании в повышении декарбонизации цепочек поставок и отказу от неэкологичных видов транспорта.

Компания	Moncler (Италия)
Продуктовая линейка	Одежда премиум-класса
Происхождение	ЕС (Италия, Румыния, Венгрия, Болгария)
Доля китайского рынка в выручке	18%
ESG-рейтинг S&P Global	Золотой
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	10,4
ESG-трансформация	Внимание к экологии, акцент на устойчивой логистике, выбор в пользу экологичных видов транспорта и мониторинг
Товарная группа	62
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	1213
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈0,2%
Потенциал модального сдвига	Высокий

Adidas

В силу глобального характера бизнеса группа Adidas имеет производства по всему миру (бренды adidas, Reebok). Холдинг является крупнейшим производителем одежды и обуви в Европе и вторым в мире. В Китае расположены 27% производственных мощностей холдинга, то есть порядка 337 заводов. В сегменте обуви на Китай приходится 15% объемов производства компании; в сегменте одежды — 20%; в сегменте аксессуаров и оборудования — 36%. Группа имеет развитую сеть из 64 центров дистрибуции и напрямую владеет примерно половиной из них, что позволило ей успешно адаптироваться к сбоям из-за коронавируса, а также развить сегмент электронной коммерции. Компания внедрила Цели устойчивого развития ООН (ЦУР), осуществляет мониторинг по сокращению: выбросов CO₂, потребления энергии, использования воды и отходов производства.

Ключевые продуктовые сегменты компании входят в товарные группы 95, 64 и 62. Поскольку оценка для группы 62 была дана выше, рассматриваются товарные группы «Игрушки и спортивный инвентарь» (95) и «Обувь, гетры и аналогичные изделия» (64). При экспорте из ЕС в Китай в 1 млрд евро, на железную дорогу приходится порядка 2% стоимости экспорта в обеих категориях. При этом композиция модальностей характеризуется относительно небольшим приростом ж/д грузоперевозок. Для обуви доминирующим видом транспорта является воздушный, а для игрушек — морской.

Группа входит в «бронзовый» пул S&P по ESG. При этом компания имеет низкий профиль рисков, в том числе в сравнении с основными конкурентами в своей нише. Однако, по имеющимся данным, компания не предпринимает активных усилий по трансформации своих цепочек поставок, но существенно страдает от сбоев в морской логистике, что актуализирует поиск альтернатив. Однако в целом потенциал модального сдвига вследствие декарбонизации можно оценить как средний.

Компания	Adidas AG (Германия)
Продуктовая линейка	Спортивная одежда
Происхождение	ЕС
Доля китайского рынка в выручке	17%
ESG-рейтинг S&P Global	Бронзовый
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	13,3 (2,2)
ESG-трансформация	Внедрены ЦУР, отслеживаются выбросы на производствах
Товарная группа	64, 95
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	1008
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈2%
Потенциал модального сдвига	Средний

Infineon

Германская компания Infineon является производителем микросхем для телекоммуникационной отрасли. Входит в топ-10 производителей полупроводников, являясь **крупнейшим** поставщиком микросхем для автопромышленности, в том числе в силу истории — ранее компания была дочерней фирмой Siemens. Большое внимание уделяется зеленому энергопереходу в транспортном секторе, в том числе грузоперевозках. При этом **37%** дохода компании приносит взаимодействие с Китаем, включая Гонконг и Тайвань — порядка 2 млрд евро. Партнерами Infineon выступают такие китайские компании, как Alibaba Group, Baidu, BYD Auto. Производство компании **расположено** как в Китае (провинция Цзянсу), так и в Европе (Регенсбург, Дрезден, Варштайн, Филлах, Цеглед). Компания придерживается 10 принципов Глобального договора ООН (Global Compact) и ставит целью перейти к углеродной нейтральности к 2030 г. При этом компания ведет мониторинг влияния на окружающую среду и учитывает выбросы от транспортировки в нем.

Основными товарными группами экспорта компании являются 8541 (диоды, транзисторы и полупроводниковые приборы) и 8542 (схемы электронные интегральные). Доля ж/д грузоперевозок из ЕС в Китай по обеим категориям ничтожна, доминирующим видом транспорта является воздушный, что логично, учитывая текущий дефицит предложения на рынке.

Infineon входит в **«бронзовый»** кластер S&P, что делает ее достаточно ответственной компанией по ESG. Кроме того, компания учитывает не прямые выбросы и уже вплотную занимается декарбонизацией логистики в Европе и, соответственно, заинтересована в продолжении этой работы, учитывая, что треть продаж компании приходится на Китай. Экологические риски являются ключевыми для компании в рамках ESG, что делает для нее привлекательным вариантом перехода на ж/д перевозки.

Компания	Infineon (Германия)
Продуктовая линейка	Полупроводники и микросхемы, преимущественно для автомобильной промышленности
Происхождение	ЕС (Германия, Австрия, Венгрия)
Доля китайского рынка в выручке	37%
ESG-рейтинг S&P Global	Бронзовый
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	17,5 (7,9)
ESG-трансформация	Учитывает не прямые парниковые выбросы, в том числе от внутренней и внешней логистики
Товарная группа	8541, 8542
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	9370
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈0,02%
Потенциал модального сдвига	Высокий

OSRAM

Компания OSRAM, также бывшая ранее дочерним предприятием Siemens, является разработчиком и производителем компонентов для полупроводников, а также светового оборудования. В 2019 г. была поглощена австрийской [AMS](#), что повлекло разделение на [три подразделения](#): опто-полупроводники (светодиодные лампы), световое оборудование для автоиндустрии, решения в сфере интернета вещей. Компания имеет собственные производственные мощности в Германии, Китае (процвинция Цзянсу) и Малайзии. Несмотря на внедрение стандартов семейства ISO 14001 (система экологического менеджмента), а также ISO 50001 в Европе (энергетический менеджмента), у компании нет целей по сокращению выбросов и учета не прямых выбросов, включая выбросы от транспортной логистики.

Основными товарными группами экспорта компании являются 8539 (осветительные лампы), 9405 (осветительное оборудование), которые являются нишевыми. В группе 8539 доминирующим способом перевозки является воздушный транспорт, однако в сравнении с 2019 г. значительно нарастил свою долю ж/д транспорт: со 175 тыс. евро до 5,9 млн евро, что отражено и в [статистике индекса](#) ERAI. В группе 9405 ж/д грузоперевозки также заметно выросли, однако основной массив грузов поделен почти поровну между воздушным и морским транспортом.

OSRAM входит в «бронзовый» пул S&P, но имеет наименьшие экологические риски в сравнении с конкурентами по отрасли, что говорит о достаточно низкой степени готовности компании к трансформации при слабых стимулах к ней, несмотря на низкое влияние на деятельности на окружающую среду. Таким образом потенциал модельного сдвига вследствие влияния экологического фактора представляется высоким, но с определенными ограничениями вследствие особенностей ESG-модели компании.

Компания	OSRAM Licht AG (Германия/ Австрия), AMS (austriamicrosystems)
Продуктовая линейка	Оптические полупроводниковые приборы и световое оборудование
Происхождение	ЕС (Германия)
Доля китайского рынка в выручке	20%
ESG-рейтинг S&P Global	Бронзовый
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	13,4 (5,3)
ESG-трансформация	Введены стандарты ISO 14001, но нет целей по сокращению выбросов, не учитываются не прямые выбросы
Товарная группа	8539, 9405
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	283
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈2,9%
Потенциал модального сдвига	Высокий

— Daimler

Примечателен пример корпорации Daimler, что является одним из крупнейших производителей премиальных автомобилей в мире и крупнейшим производителем коммерческих автомобилей (бренды Mercedes, AMG, Maybach и прочие). Корпорация связывает глобальной транспортно-логистической сетью 75 производства в 30 странах и порядка 8500 предприятий розничной торговли почти во всех частях мира. Таким образом в рамках транспортно-логистических цепочек внутри компании в 2020 г. было перевезено 2,7 млн автомобилей. Для этих целей преимущественно используются морские (около 350 000 ДФЭ в 2020 г.) и воздушные грузоперевозки (около 120 000 т грузов).

Корпорация внедрила ЦУР, а также поставила цель — стать углеродно-нейтральной к 2039 г. за счет изменений в производстве, выпуска новых продуктовых линеек, а также через побуждение партнеров к сокращению выбросов. В рамках эксперимента компания также осуществляет мониторинг и подсчет выбросов проданных автомобилей. Компания также учитывает выбросы от поставок машин до центров продаж в статистике выбросов.

С целью сокращения выбросов CO₂ Daimler оптимизирует логистику, связывая транспортные узлы друг с другом для сокращения расстояний и повышения пропускной способности. Компания применяет инновационные решения и новые виды транспорта, ориентируясь не только на улучшение показателей стоимости и качества транспортировки, но и на оптимизацию выбросов CO₂. В рамках этой политики компания неуклонно увеличивает объемы перевозок по сети железных дорог. С февраля 2018 года в рамках проекта RailLink2Med большая часть поставок в Италию и Испанию была переведена с грузовиков на поезда. Переход осуществлялся постепенно и охватил наиболее загруженные по объему перевозок направления по сети поставок. К настоящему времени железнодорожные перевозки на маршрутах в Италию заменили 25 000 транспортных средств и около 40 000 — на маршрутах в Испанию.

На одном из транспортных сегментов Mercedes-Benz в сотрудничестве с DB Cargo удалось обеспечить полную климатическую нейтральность – с начала 2020 года производственный материал для автомобильных заводов Mercedes-Benz в Германии и завода в Кечкемете (Венгрия) будет транспортироваться поездами, работающими на экологически чистой электроэнергии, что позволит перевозить объем грузов, эквивалентный объёму, перевозимому 270 грузовиками в день. Зелёная электроэнергия для этих железнодорожных перевозок поставляется исключительно из местных источников возобновляемой энергии, преимущественно гидроэлектростанций.

Как и все другие представители автопрома в обзоре, Daimler производит товары различных групп, однако основным является производство легковых автомобилей (группа 8703). В этой категории ж/д транспорт уже занимает существенную долю порядка 16% поставок, уступая лишь морскому транспорту. Кроме того, важной для Daimler является товарная группа 8704 (транспортные средства для перевозки грузов). Доля ж/д транспорта в этом сегменте ничтожна, хотя и растет по итогам 2020 г.

Компания не индексируется в рейтинге S&P, но имеет сравнимый с BMW профиль риска. Однако в своих стремлениях к декарбонизации сделала ставку на железнодорожный транспорт, что делает насущным модальный сдвиг и в других регионах присутствия компании, в том числе в Китае, на который приходится 1/6 выручки компании. Учитывая недостаточный переход на ж/д транспорт некоторых категорий производимых товаров перспективы дальнейшего модального сдвига можно оценить как высокие.

Компания	Daimler (Германия)
Продуктовая линейка	Премиальные и коммерческие автомобили
Происхождение	ЕС (Германия)
Доля китайского рынка в выручке	16%
ESG-рейтинг S&P Global	не входит
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	22,1 (7,8)
ESG-трансформация	Внедрены ЦУР, мониторинг выбросов, цели по сокращению выбросов, осуществляет модальный сдвиг в ЕС
Товарная группа	8703, 8704
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	19115
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈15,8%
Потенциал модального сдвига	Высокий

— Stellantis

Среди автопроизводителей также следует обратить внимание на компанию Stellantis — результат **слияния** группы PSA (бренды Peugeot, Citroën, Opel) с итальянско-американским производителем FCA (Fiat Chrysler Automobiles) в 2021 г. Таким образом компания стала четвертым производителем автомобилей в мире. В 2019 г. китайский рынок обеспечивал **почти 8%** выручки PSA. Для FCA этот показатель был существенно меньше. При этом до слияния один из двух ключевых владельцев группы PSA, и одним из владельцев Stellantis является китайская государственная корпорация Dongfeng, входящая в четверку основных автомобилестроителей Китая с производственной базой в материковом Китае — провинции Хубэй (город Ухань, Шиянь).

Группа PSA имеет «бронзовый» рейтинг от S&P. Данный по ESG риск-профиль в открытом доступе нет. Хотя компания Stellantis находится в стадии консолидации, повестка декарбонизации в автопроме вкупе со значительным присутствием в Китае делает целесообразной переориентацию на ж/д грузоперевозки, которую можно оценить со средней значимостью, учитывая текущие приоритеты по консолидации и показатели аналогичных компаний.

Компания	Stellantis (Нидерланды)
Продуктовая линейка	Автомобили различных сегментов
Происхождение	ЕС
Доля китайского рынка в выручке	8% (Peugeot)
ESG-рейтинг S&P Global	Бронзовый (PSA)
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	Нет
ESG-трансформация	Компании в стадии консолидации после слияния
Товарная группа	87
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	30235
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈13%
Потенциал модального сдвига	Средний

BMW

Один из крупнейших в мире автопроизводителей, BMW, имеет сеть заводов по всему миру. При этом основные производственные мощности расположены в Германии, а в Китае компания взаимодействует с местным производителем Brilliance Auto Group, занимающейся производством моделей фирмы наряду со своими в провинции Ляонин. (Аналогичную локализацию имеет компания Renault, также работающая с китайской компанией.) После скандала с «подкрученными» счетчиками выбросов на машинах, компания стремится усилить экологическую составляющую своей деятельности.

BMW уделяет внимание «озеленению» производственно-сбытовых цепочек. Ежедневно морем **перевозится** около 7 тыс. контейнеров с 31 млн компонентов производства BMW. В сотрудничестве с европейскими морскими перевозчиками компания осуществляет перевод судов на биотопливо, что снижает как выбросы CO₂, так и оксида серы, и уже запустило пилотный проект — судно «**AUTOSKY**». Также компания стала частью отраслевой инициативы по декарбонизации морского транспорта «Getting to Zero Coalition».

Помимо автомобилей (группа 8703) BMW поставляет части мотоциклов (8714) и автозапчасти (8708), что формирует несколько иной товарный микс и композицию модальностей. Если в целом для поставок автомобилей морской транспорт является основным, а железная дорога занимает второе место среди всех видов транспорта, то в группе 8714 железная дорога только начала увеличивать свою долю — здесь же существенная доля приходится на авиагрузоперевозки. В категории автозапчастей в 2020 году стоимостные объёмы ж/д перевозок впервые обошли воздушные грузоперевозки.

Сталкиваясь с серьезным общественным и регуляторным давлением, компания предпринимает значительные усилия по ESG-трансформации и находится в «золотом» кластере рейтинга S&P. При этом компания сталкивается со средним ESG-риском. Компания уже предпринимает усилия по трансформации логистической цепочки в тесной связке с морскими перевозчиками. А экологические преимущества ж/д логистики имеют существенное значения для выполнения целей по сокращению. Однако достигнутые успехи и ориентация на морские перевозки может уменьшать привлекательность железнодорожной альтернативы.

Компания	BMW AG (Германия)
Продуктовая линейка	Автомобили, автооборудование, двигатели
Происхождение	ЕС (Германия)
Доля китайского рынка в выручке	18,50%
ESG-рейтинг S&P Global	Золотой
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	23,4 (6,7)
ESG-трансформация	Акцент на экологии, но тесное взаимодействие с морскими перевозчиками
Товарная группа	8714, 8708, 8703
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	28798
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈13,6%
Потенциал модального сдвига	Средний

Volkswagen

Еще одним представителем автомобилестроения, обращающим повышенное внимание на повестку декарбонизации, является концерн Volkswagen, объединяющий множество дочерних компаний, в том числе производящие авто под брендами Audi, Lamborghini, Bentley, Bugatti, Skoda, Porsche и т.д. По **данным** на март 2021 г. концерн Volkswagen является вторым в мире производителем автомобилей после Toyota. Со страновой точки зрения Китай является главным рынком для концерна, а его доля на рынке КНР составляет **19,3%**. Также в Китае расположены **33 завода** концерна как в прибрежных провинциях, так и в материковых.

Несмотря на недавний скандал с подтасовкой данных мониторинга выбросов на автомобилях концерна, Volkswagen ставит особый акцент на экологичности. Компания осуществляет мониторинг и сокращение выбросов по всей цепочке поставок комплектующих, в том числе через механизм рейтингования поставщиков. Также концерн уже следует политике модального сдвига, осуществляя перевод поставок «**на рельсы**», прежде всего в Европе, например в Испании. В Германии Volkswagen заключил **соглашение** с Deutsche Bahn (DB) о переходе на ж/д транспорт в рамках страны, следуя за Audi — **пионером** перехода на ж/д грузоперевозки. Концерн ставит целью перевести на ж/д транспортировку **до 60%** поставок машин к 2022 г., являясь лидером модального сдвига в автоиндустрии.

Помимо автомобилестроения, позиции компании сильны в области производства двигателей внутреннего сгорания (группа 8407) и жидкостных насосов для автомобилей (группа 8413). В группе 8407 ж/д грузоперевозки в направлении КНР занимают традиционно заметную долю наравне с авиагрузоперевозками, уступая лишь морскому транспорту. В группе 8413 ж/д перевозки существенно нарастили объемы в стоимостном выражении в отличие от воздушного и морского транспорта, но продолжают занимать третью позицию.

Компания не индексируется в рейтинге S&P, но имеет риск профиль по ESG несколько выше, чем у основных конкурентов. При этом компания является одним из лидеров модального сдвига в Европе и делает ставку на ж/д грузоперевозки, что делает насущным модальный сдвиг и в других регионах присутствия компании. Хотя Китай не является основным центром продаж компании, наличие заводов в Китае следует учитывать при оценке заинтересованности концерна в модальном сдвиге.

Компания	Volkswagen (Германия)
Продуктовая линейка	Автомобили различных сегментов
Происхождение	ЕС (Германия, Чехия, Венгрия)
Доля китайского рынка в выручке	6%
ESG-рейтинг S&P Global	не входит
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	29,6 (8,3)
ESG-трансформация	Акцент на экологии, осуществляет модальный сдвиг в ЕС
Товарная группа	8703, 8407, 8413
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	20567
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈15,4%
Потенциал модального сдвига	Высокий

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как безопасный способ транспортировки больших объемов товаров, значительно сокращающий углеродный след цепочек поставок, железнодорожный грузовой транспорт показал свою устойчивость и надёжную функциональность в период пандемии. Выгодный с точки зрения как экономики, так и экологии железнодорожный транспорт будет иметь решающее значение для восстановления международной торговли в постпандемическом мире.

Для дальнейшей эффективной декарбонизации логистического сектора необходимо единое понимание климатических проблем на всех уровнях хозяйственной и управленческой деятельности, а также приверженность целям зелёной экономики всех экономических агентов. Конкретные цели в области декарбонизации транспорта вынуждают действовать как грузоотправителей, так и перевозчиков.

Многие грузоотправители уже внедрили ESG-принципы. Как показал анализ, общим местом стала постановка целей по сокращению выбросов, организация систем мониторинга выбросов — не только на производстве, но и в рамках продуктовых линеек, а часто и в логистике. Именно учет непрямых выбросов CO₂ ведет к переориентации компаний к перевозке грузов наиболее экологичными видами транспорта, основной из которых — железные дороги.

Наиболее перспективными отраслями для перехода на евразийские трансграничные контейнерные ж/д перевозки вследствие нарастания повестки декарбонизации являются автомобилестроение и люксовый сегмент легкой промышленности, производство дорогих аксессуаров к ним. Автоиндустрия в наибольшей степени подвержена влиянию декарбонизации, а наличие производственных мощностей в КНР, а также рост благосостояния населения Китая и спроса на автомобили в стране уже вынуждает автопроизводителей выдвигать инициативы по переходу на железнодорожные перевозки, по крайней мере в Европе. В то же время некоторые компании отрасли идут по пути сотрудничества с морскими перевозчиками, несмотря на наличие железнодорожной альтернативы.

В силу острой конкуренции производители премиальных сегментов, будь то автомобили, одежда, часы, также трепетно относятся к экологичности своих производств и логистики. Учитывая экологические преимущества ж/д транспорта, самое короткое расстояние, удобное логистическое положение между непосредственными производителями и потребителями услуг, такие производители естественным образом тяготеют к ж/д контейнерным перевозкам, в том числе по евразийскому пространству.

Обзор очерчивает основные компании, для которых стремление к декарбонизации совпадает с теми преимуществами, что может предложить перевозка грузов железной дорогой по евразийскому транзитному ж/д маршруту. С учетом наличия статистических данных обзор также выделяет отдельные товарные группы или их композиции для описания текущего прогресса модального сдвига и определения потенциала его продолжения с учетом повестки декарбонизации.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ КОМПАНИИ ДЛЯ МОДАЛЬНОГО СДВИГА ИЗ-ЗА ДЕКАРБОНИЗАЦИИ

(1/2)

Компания	Swatch Group (Швейцария)	Richemont (Швейцария)	Moncler (Италия)	Adidas AG (Германия)	Infineon (Германия)
Продуктовая линейка	Часы наручные и аксессуары к ним, в том числе из драгоценных металлов	Предметы роскоши: часы (31%), ювелирные украшения (42%), одежда (13%), аксессуары	Одежда премиум-класса	Спортивная одежда и обувь	Полупроводники и микросхемы, преимущественно для автомобильной промышленности
Происхождение	Швейцария	Швейцария	ЕС (Италия, Румыния, Венгрия, Болгария)	ЕС	ЕС (Германия, Австрия, Венгрия)
Доля китайского рынка в выручке	35%	26%	18%	17%	37%
ESG-рейтинг S&P Global	не входит	не входит	Золотой	Бронзовый	Бронзовый
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	16,9 (0,7)	11,5 (0)	10,4	13,3 (2,2)	17,5 (7,9)
ESG-трансформация	Непрямые выбросы не учитываются в отчетности	Внедрены принципы экологичной дистрибуции товаров, пределе всего упаковки	Внимание к экологии, акцент на устойчивой логистике, выбор в пользу экологических видов транспорта и мониторинг	Внедрены ЦУР, отслеживаются выбросы на производствах	Учитывает непрямые парниковые выбросы, в том числе от внутренней и внешней логистики
Товарная группа	9101, 9102	4202, 4203	62	64, 95	8541, 8542
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	2177	52	1213	1008	9370
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈0%	≈0%	≈0,2%	≈2%	≈0,02%
Потенциал модального сдвига	Низкий	Средний	Высокий	Средний	Высокий

(2/2)

Компания	OSRAM Licht AG (Германия/ Австрия), AMS <small>(austriamicrosystems)</small>	Daimler (Германия)	Stellantis (Нидерланды)	BMW AG (Германия)	Volkswagen (Германия)
Продуктовая линейка	Оптические полупроводниковые приборы и световое оборудование	Премиальные и коммерческие автомобили	Автомобили различных сегментов	Автомобили, автооборудование, двигатели	Автомобили различных сегментов
Происхождение	ЕС (Германия)	ЕС (Германия)	ЕС	ЕС (Германия)	ЕС (Германия, Чехия, Венгрия)
Доля китайского рынка в выручке	20%	16%	8% (Peugeot)	18,50%	6%
ESG-рейтинг S&P Global	Бронзовый	не входит	Бронзовый (PSA)	Золотой	не входит
ESG Risk Ratings Sustainalytics (для экологического фактора)	13,4 (5,3)	22,1 (7,8)	Нет	23,4 (6,7)	29,6 (8,3)
ESG-трансформация	Введены стандарты ISO 14001, но нет целей по сокращению выбросов, не учитываются непрямые выбросы	Внедрены ЦУР, мониторинг выбросов, цели по сокращению выбросов, осуществляет модальный сдвиг в ЕС	Компании в стадии консолидации после слияния	Акцент на экологии, но тесное взаимодействие с морскими перевозчиками	Акцент на экологии, осуществляет модальный сдвиг в ЕС
Товарная группа	8539, 9405	8703, 8704	87	8714, 8708, 8703	8703, 8407, 8413
Экспорт товарных групп из страны происхождения в Китай (млн евро)	283	19115	30235	28798	20567
Доля ж/д в экспорте выбранных товарных групп в Китай	≈2,9%	≈15,8%	≈13%	≈13,6%	≈15,4%
Потенциал модального сдвига	Высокий	Высокий	Средний	Средний	Высокий

Источник: расчеты авторов на основе финансовой и нефинансовой отчетности компаний, UN Comtrade, The Sustainability Yearbook 2021, Company ESG Risk Ratings, Reuters и открытых источников.