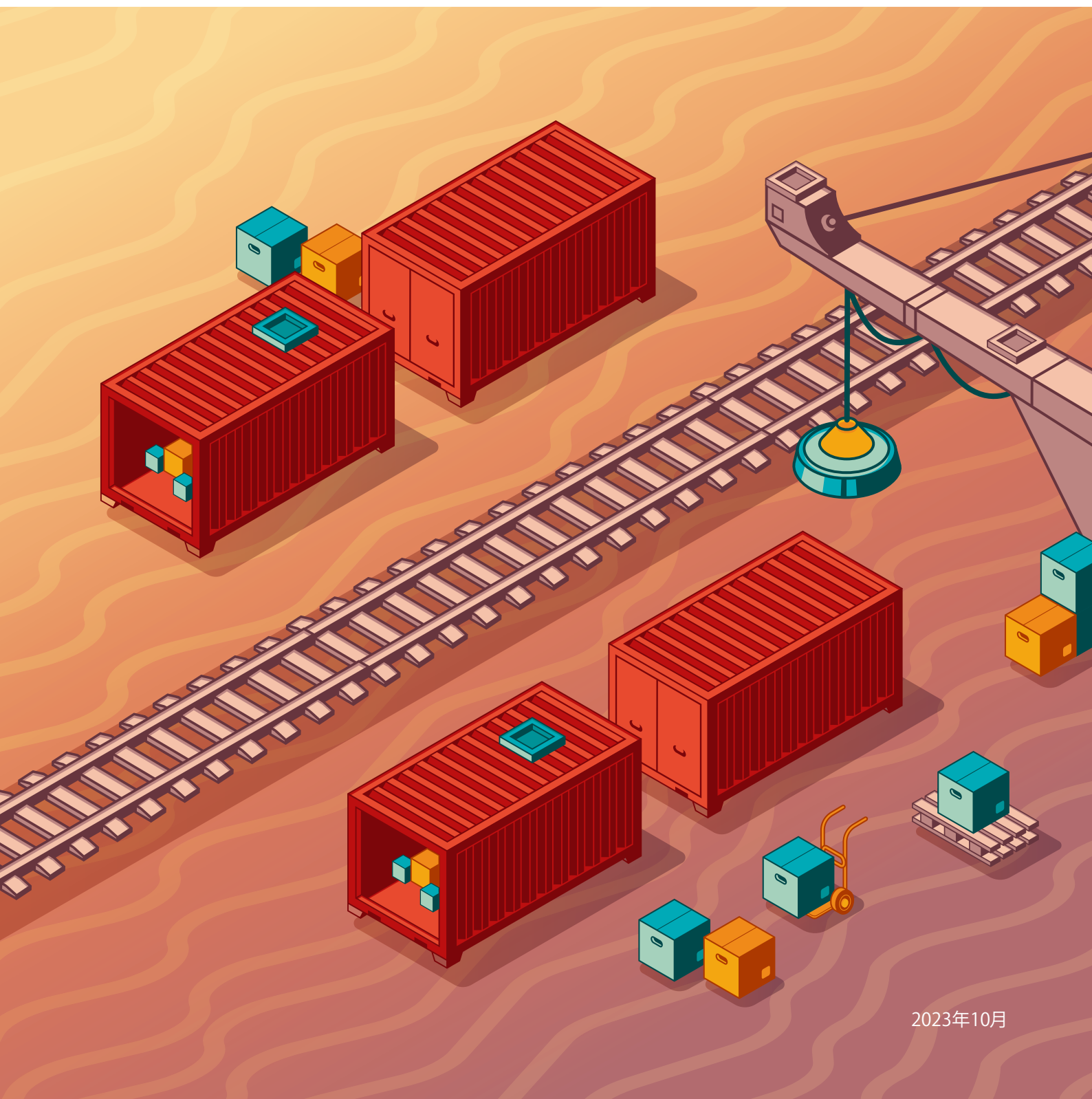


2023年上半年欧亚空间集装箱铁路运输



目录

——	导言从适应到转型	2
——	摘要	3
——	贸易和货运市场状况	4
	欧中贸易额下降趋势	4
	海运继续有序降低成本	5
——	2023年上半年欧亚铁路线路状况	8
	主要运输指标	8
	欧亚铁路货物运输的衍生指标	12
	保持产能满负荷的趋势	13
	货物运输地理的转变	17
	欧亚铁路走廊的位置和替代路线	18
——	展望2023年下半年	20

导言从适应到转型

2023年上半年是反映欧亚铁路路线适应新现实的重要阶段。本报告所述期间的总体结果表明，运输货物数量有所增加。2023年上半年线路累计35.07万TEU，超过去年同期。这些指标反映了为保持欧亚铁路路线的稳定和适应外部冲击所做的工作。

尽管总体稳定，但本报告提供的详细数据表明，过去一年发生了根本性变化。

一是欧亚铁路运行的外部环境发生了巨大变化。国际政治形势、欧盟国家对白俄罗斯和俄罗斯的制裁限制已成为严峻挑战。尽管对过境路线的运营没有直接限制，但与货物品种限制相关的托运人的间接压力以及政治风险的增加导致托运人对通过欧亚经济联盟运输货物持极其谨慎的态度。

其次，其他运输方式的外部局势叠加国际政治变化。海运成本的下降剥夺了铁路运输在托运人选择运输方式时低成本的重要因素。在没有国际政治风险的情况下，这不会起到如此重要的作用，但现在欧盟的制裁压力加剧了这一因素。

在这种情况下，欧亚铁路路线正在经历一场根本性的转变，这个转变与用在中国-欧亚经济联盟-中国交通中运输的货物取代剩余的过境量有关。俄罗斯贸易和经济关系向东方的重新定位为这个方向的路线发展提供了机会。

因此，欧亚过境仍然是该路线最重要的运营轴心，约占所有运输量的三分之一。但是，中国-欧亚经济联盟-中国交通中的货物开始发挥越来越大的作用，这其中欧亚铁路路线的既定基础设施和发达的运营活动充分发挥着作用。

摘要

1. 欧亚轨道交通线路是中国-欧洲-中国轨道交通集装箱运输的主要运输动脉。2023年上半年,欧亚线路占过境点TEU统计数据95.9%。
2. 上半年,欧亚铁路线各段累计运输货物35.07万TEU,比2022年同期增长12.6%。同时,中国-欧洲-中国交通中的过境运输为11.41万TEU,占有所有运输货物的32.5%。从中国到欧亚经济联盟各国的进出口运输取代了过境量的下降。
3. 平均每天的列车发车次数:从2022年的14趟增加到今年的16.8趟。列车装载量也增加到124个TEU。因此,虽然面临外部环境压力,但基主要指标仍高于2022年上半年水平,说明该航线的抗压能力。
4. 欧亚铁路线运输结构的变化影响了从边境到边境的平均旅行时间,即从6.31天增加到7.72天。与此同时,集装箱列车的平均速度从每天864公里下降到707公里。
5. 2023年上半年,运输货物的范围发生了变化。机械设备、电气装置和汽车用品占货物量的48%,比上年同期提高10个百分点。
6. 运输货物量的增加使运力趋于满负荷。沿途空箱占比为3%,与去年持平。在最难平衡的方向,即从欧洲到中国,空集装箱的比例为6.14%,比2022年上半年低11.06个百分点。
7. 中转路线上的主要出发地和目的地是德国和中国西部和中部地区。东向主要线路为曼海姆-西安、杜伊斯堡-伊武、汉堡-郑州。西向是西安-马拉舍维奇、成都-马拉舍维奇和重庆-马拉舍维奇。西安-埃列克特罗乌格利、重庆-埃列克特罗乌格利、成都-科里亚季奇航线与欧亚经济联盟国家实现了类似的运输量指标。
8. 在不久的将来,对跨欧亚货运的主要负面影响将是世界经济的衰退趋势,加上航线两端的主要经济体—中国和德国的放缓。欧盟不稳定的政治背景和高通胀也没有对欧亚物流产生积极影响。
9. 欧盟与中国的贸易显示出指标恶化的先决条件。尽管欧盟-27对华贸易逆差降至1265亿欧元,但与此同时,欧盟进口减少了207亿欧元。
10. 欧亚铁路航线保持了集装箱运输费率的超低波动。2023年6月,这一指标为每FEU 2944美元,与2022年6月的每FEU 2987美元相当。在2023年6月海运价格降至每FEU 1,576美元的背景下,价格稳定是一个重要的竞争特征。
11. 欧洲机构继续朝着减少海运和空运CO₂排放的方向前进。海运**将被列入**2024年欧洲排放交易体系。同时,计划扩大航空运输补偿计划(CORSIA),以涵盖来自欧洲经济区所有国家的所有航班。在此背景下,铁路运输的环境友好性将变得越来越重要。

贸易和货运市场状况

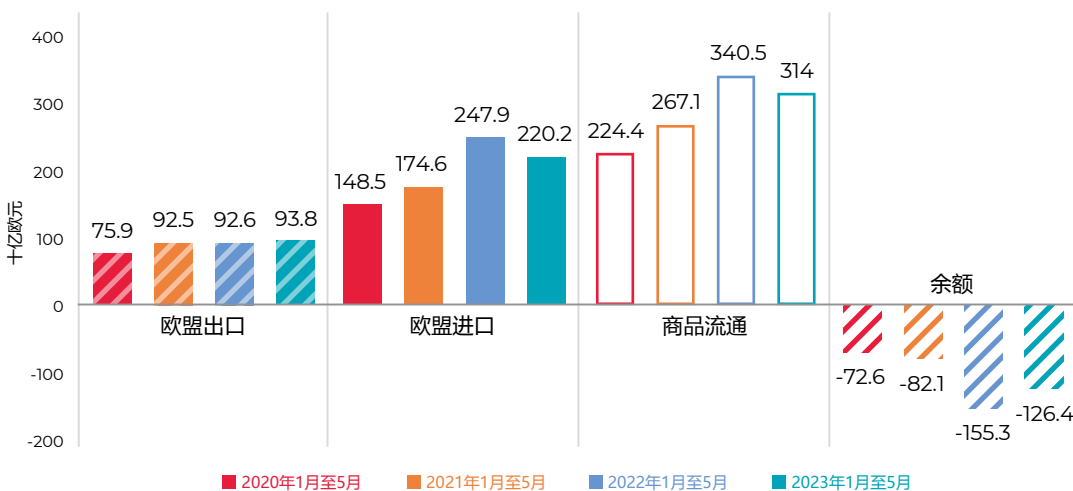
欧中贸易额下降趋势

中国和欧盟之间的货物交换是世界贸易的关键组成部分之一，是连接欧亚大陆的铁路线路有效运营的基础。

2023年上半年，合作伙伴之间的贸易额出现下降趋势，从2022年上半年的3405亿欧元降至2023年同期的3140亿欧元。这一变化的主要因素是在中欧经济增长指标收窄的背景下，中欧经济关系的重新格式化。

2023年上半年，欧中贸易额同比下降7.8%。与此同时，欧盟出口保持不变（2023年为938亿欧元），欧盟从中国进口下降11.2%至2202亿欧元。在此背景下，欧盟对中国的贸易逆差从2022年上半年的1553亿欧元减少到1264亿欧元。

欧盟-27与中国的半年贸易动态



资料来源：作者根据欧统局的数据计算。

贸易下降的原因包括国际政治紧张局势和合作伙伴经济增长放缓。与华盛顿阻止关键技术转移到中国和减少美国对中国高科技产业投资的措施相关的美中关系紧张也影响了欧盟与中国的关系。尽管双方关系具有优惠性质，但西方国家与中国国际政治关系的总体趋势将继续影响中欧贸易。

中国经济增长放缓和欧盟国内生产总值接近零的增长率具有重大意义。根据2023年第二季度的结果，中国经济的年增长率为6.3%，低于分析人士的预测。中国经济呈现逐季放缓态势。令人担忧的是在国的房地产市场**结构失衡**，这可能会引发开发商破产潮和整个经济的“多米诺骨牌效应”。

这种情况对欧亚铁路货物运输产生了负面影响。中国出口量的下降直接影响了铁路货运的装载量。即使在对俄罗斯和白俄罗斯实施制裁的情况下，中欧贸易额的下降也将是限制欧亚航线货物运输量增长前景的长期基本因素。

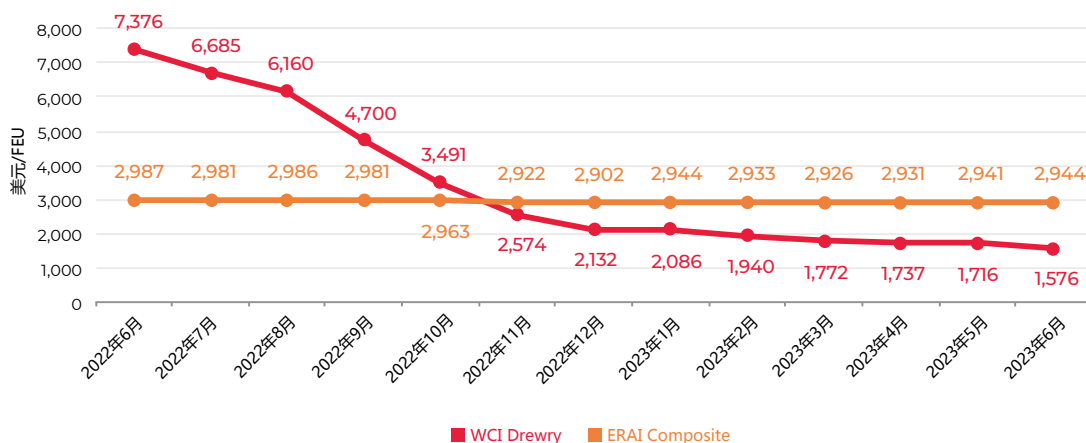
—— 海运继续有序降低成本

海运和部分空运是铁路服务的传统竞争对手。新冠病毒危机时期揭示了铁路货物运输的竞争优势——在新冠病毒限制和海运和空运物流中断的背景下的可靠性和可预测性。欧亚铁路路线发展的长期努力和2020-2021年的有利环境确保了托运人加速“上轨”。

2022年10月，成本优势从铁路向海运反向转移。中欧海运货物运输指数WCI Drewry在2023年1月至6月期间，从每FEU 2086美元跌至1576美元，尽管早在2022年6月，其价值为每集装箱7376美元。

在此背景下,同期ERA I铁路集装箱运输指数呈现超低波动:从2022年6月的每FEU 2987美元至2023年6月的2944美元。因此,在新的国际动荡背景下,尤其是从长远来看,铁路确认了最稳定运输方式的称号。对于欧亚铁路路线来说,这样的变化意味着外部环境将恢复到2020年之前的情况。

ERA I COMPOSITE指数和WCI DREWRY指数的动态



资料来源: ERA I指数。

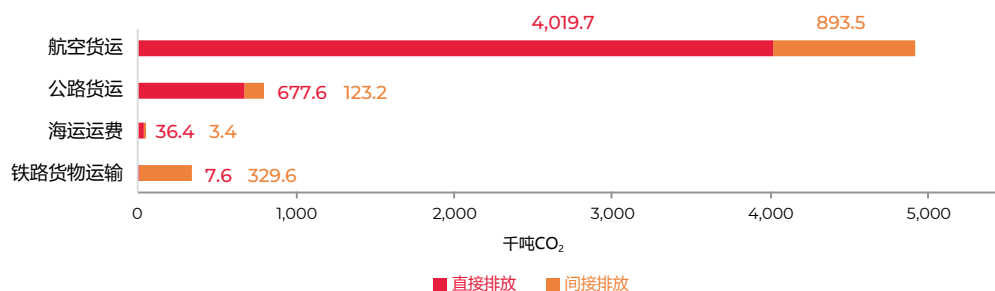
归功于冠状病毒危机后运输的正常化,航空运输也呈现指标增长和成本下降。因此,根据波罗的海交易所航空货运指数(BAI)数据,包括香港-欧洲在内的所有目的地的航空运输费用继续下降。如果在2021年12月达到每公斤货物8美元的峰值,那么到2023年1月,该数字为4.96美元/公斤,而在2023年6月,该数字为3.73美元/公斤。由于其交货速度,航空运输仍然是微芯片等易损高价值货物的受欢迎的运输方式。

飞机速度快的硬币的另一面是它们留下的可观的碳足迹,这是向碳中和过渡时的一道屏障。海上运输对环境的影响较小,但也造成温室气体排放。在这方面,欧洲联盟正在采取措施,减少海上运输对气候的影响。特别是,2023年7月,欧盟委员会已修订减少温室气体排

放的概念,即到2050年减少船舶排放。2024年1月,欧盟的限额排放交易体系将扩大到进入欧盟港口的大型船舶(吨位在5000吨及以上),而不论其悬挂哪种旗帜。

根据ERAI门户CO2排放计数器,铁路运输对环境的直接影响最小。2023年1月至6月铁路运输累计影响32.96万吨CO2,其中直接排放量仅为7600吨。与此同时,同期运输海运产生3.98万吨排放(直接排放3.64万吨),汽车产生80.08万吨(直接排放67.76万吨),航空运输创造创纪录的491.32万吨(直接排放401.97万吨)。

欧亚铁路沿线货物运输排放量与其他运输方式的比较(2023年1月至6月)*



资料来源: ERAI指数。

因此,由于铁路上几乎普遍使用电力牵引,欧亚铁路集装箱运输比其他运输方式具有环境优势。这一特性与欧盟脱碳和提高能效的愿望最为有机地结合在一起。环境因素继续有利于铁路运输,特别是在一些国家努力实现经济脱碳的情况下。同时,如果相关基础设施的能源效率得到提高,铁路运输在减少对环境的影响方面具有额外的潜力。

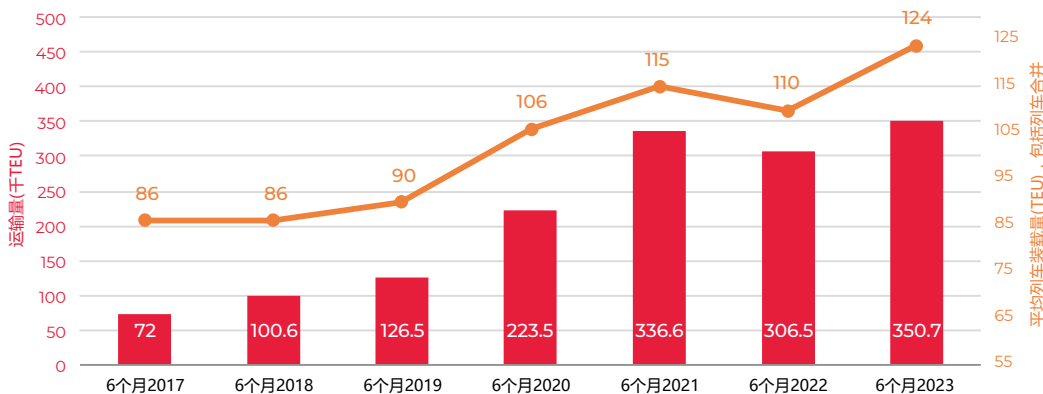
* 其他运输方式的数据使用类似的参数计算。

2023年上半年欧亚铁路 线路状况

主要运输指标

2023年上半年,欧亚铁路各段累计运输货物35.07万TEU,比2022年同期增长4.42万TEU。特别是,中国-欧洲-中国交通中的过境运输为11.41万TEU,占有所有运输货物的32.5%。因此,运输发生了重组,过境量的下降被中国对俄罗斯的进口以及俄罗斯和欧亚经济联盟国家对中国的出口增加所取代。

累计运输量和列车装载



资料来源:作者计算。

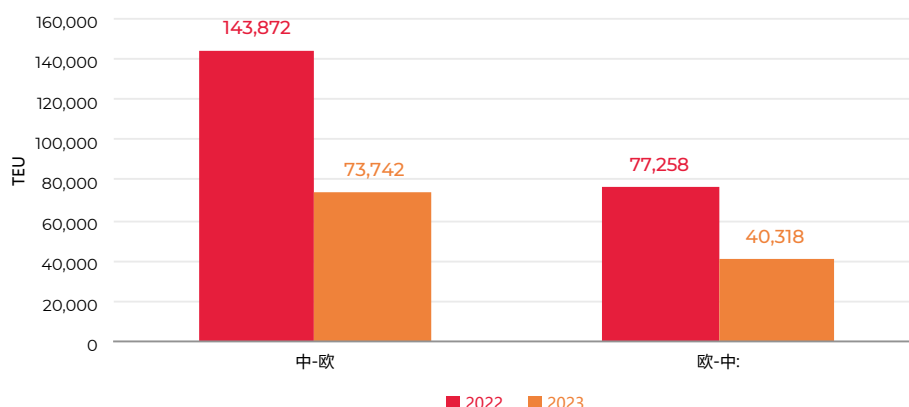
运输结构发生如此严重变化的主要原因是欧盟因乌克兰冲突而施加的制裁压力。6月通过的欧盟对俄罗斯的第十一套制裁措施扩大了禁止通过俄罗斯联邦领土过境的商品清单。

虽然这些限制主要涉及两用货物,特别是公路货物运输,但铁路也受到这些限制的影响。首先,托运人高估了通过欧亚经济联盟使用陆路路线的风险,往往迫于压力或预先转向欧亚过境运输。其次,个别国家出于政治原因倾向于对通过欧亚经济联盟的跨境运输采取更大的限制。例如,8月,立陶宛、拉脱维亚和波兰讨论了关闭与白俄罗斯的部分过境点,包括铁路过境点的倡议。

在总体过境率下降的同时,个别方向的过境率也有所下降。中欧方向的运输量减少了两倍(51.25%):从2022年上半年的14.38万TEU减少到2023年上半年的7.37万TEU。相反方向,也有类似的趋势:从2022年上半年的7.37万个TEU到2023年上半年的4.03万个TEU。

指标的这种不平等是由几个因素造成的。首先,需要注意的是海上运输成本的下降,以及集装箱海运中转站的建立,这吸引了一部分2022年上半年,铁路运输的利润更高的货物通过此方式运输。其次,影响制裁限制的影响,对欧盟和欧亚经济联盟国家铁路的互动产生负面影响。与此同时,从2022年春季开始,外国托运人正在积极寻找不经过俄罗斯和白俄罗斯领土的替代过境路线。

中-欧-中过境



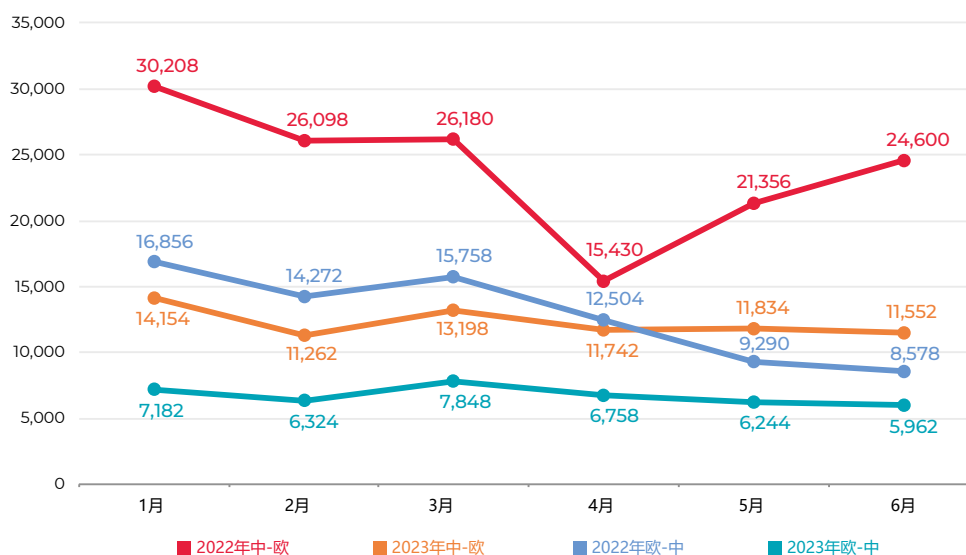
资料来源:作者计算。

详细比较中国-欧洲-中国交通中的指标可以突出几个趋势。2022年和2023年第一季度，两个方向的交通量都出现了明显的反复下降，这与农历春节活动有关。

相应年份第二季度的趋势不一致。因此，在2022年4月，与上个月相比，中国-欧洲方向（下降41.1%）和欧洲-中国运输（下降20.6%）的指标都急剧下降，这与当时出现的欧亚空间政治不稳定有关。这种波动受到当时托运人在通过受到欧盟“制裁风暴”影响的俄罗斯和白俄罗斯领土运输货物的问题上的谨慎性相关联。这样的政治环境也可以解释2022年4月至6月指标的多向性：如果到2022年6月中国托运人立即赢回了59.4%的跌幅，那么从欧洲到中国的运输量继续平稳下降，同期下降31.4%。

在此背景下，2023年指标相对稳定是一个特点：4-6月中欧运输量下降1.6%，从欧洲到中国的货物数量下降11.8%。到2023年，运输市场已适应政治动荡，运输方式之间的竞争已成为决定性因素。

2022年上半年和2023年各方向中-欧-中中转交通量



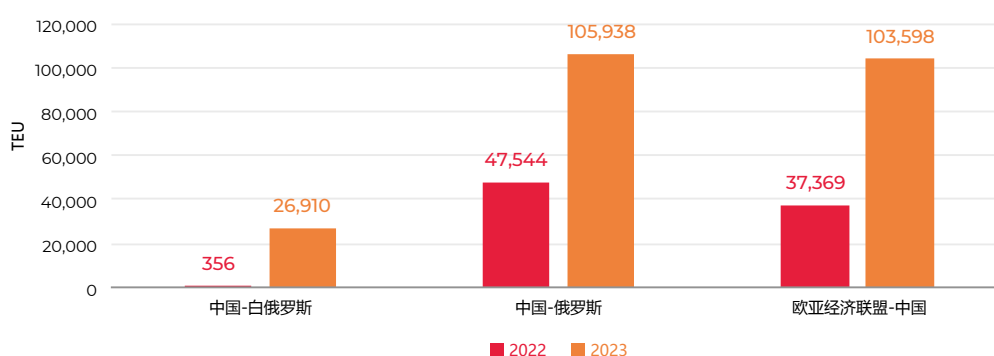
资料来源：作者计算。

在2023年上半年欧亚铁路空间过境运输显然下降的同时,中国与欧亚经济联盟国家进出口运输总量和单项与2022年同期相比均有所增长。根据UTLC ERA的数据,欧亚经济联盟-中国(+177.2%)以及中国-俄罗斯(+122.3%)沿线的欧亚走廊运输增长率最高。中国-白俄罗斯方向的绝对增长也很明显(+2.65万TEU)。

欧亚内部铁路运输如此快速增长的主要原因是贸易的变化,以及欧洲商品在欧亚经济联盟市场上被中国商品取代,主要是俄罗斯商品。此外,由于完全摆脱了零容忍政策,中国在过去一年中提高了生产能力和出口能力。另一方面,由于俄罗斯与欧盟的关系中断,欧盟在2022年之前一直是其主要外贸伙伴,因此迫切需要通过实现外贸关系的多元化。俄罗斯向东转向的概念提供了额外的动力。

中国已成为俄罗斯消费者和出口商最自然的选择。白俄罗斯共和国传统上也与中国有着友好关系,中国投资于其经济,并在该国建立了一些生产设施(例如,中国汽车的本地化组装或明斯克附近的巨石工业园区)。

上半年与欧亚经济联盟国家的进出口运输



资料来源:作者计算。

跨欧亚贸易的两个经济火车头——中国和德国的经济发生的变化也是客观的。在经历了四十年的持续增长之后，中国经济可能会走向平稳停滞的时代。因此，**根据**国际货币基金组织预测，中国经济未来几年的增长率将低于4%，是过去四十年的一半。到2035年，中国有可能无法实现GDP翻番——这是习近平在2020年设定的目标。

德国经济的情况也不是最好的，联邦统计局在2023年5月底**注意到**，与2022年最后一个季度相比，2023年1月至3月期间该国的GDP下降了0.3%。这些数据得出的结论是，欧亚集装箱铁路运输路线多样化的需求正在增长。

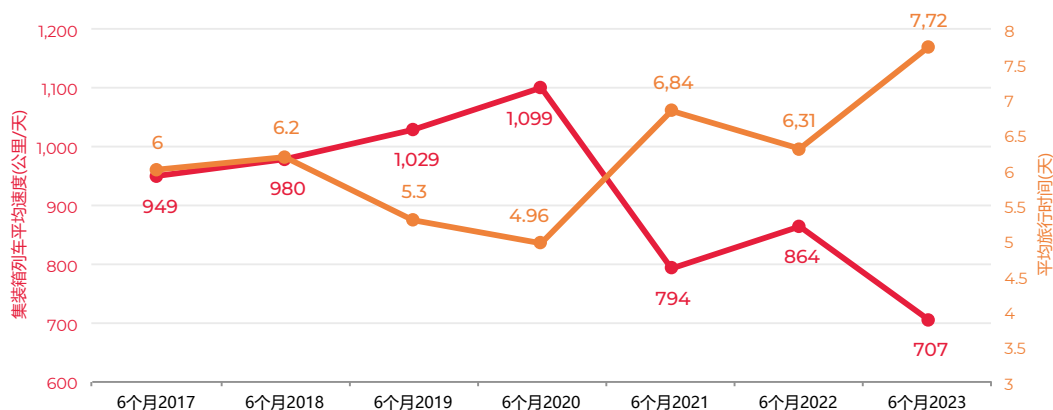
—— 欧亚铁路货物运输的衍生指标

2023年上半年累计开行列车3041列，是整个观测期间的最高水平，明显高于2022年上半年的水平，当时沿线开行列车2539列。交通量的增加自然导致平均每天的列车数量增加：从14列增加到16.8列。这一数字也是近年来的破纪录指标。

在欧亚过境铁路运输市场面临外部压力的情况下，指标的增加表明了其中固有的抗压能力，这要归功于市场参与者的长期努力和对发展欧亚过境铁路路线的承诺。

由于交通量的增加，加上路线的重新配置，中-欧-中中转列车从边境到边境的平均旅行时间再次增加，为7.72天。与此同时，平均速度下降到每天707公里。一年前，这个数字约为6.31天，速度为每天864公里。这一下降是由于外部压力以及与进出口路线取代过境路线有关的变化造成的。

线路的旅行速度和时间



资料来源：Baltic Air Freight Indices

因此，外部因素，即，其他运输方式的运输成本变化和 international 政治风险，已成为欧亚铁路运输重组的关键。尽管存在动荡，但2023年上半年列车总数和工作量的创纪录指标表明，欧亚铁路运输已成功应对了适应新条件下工作的任务。

保持产能满负荷的趋势

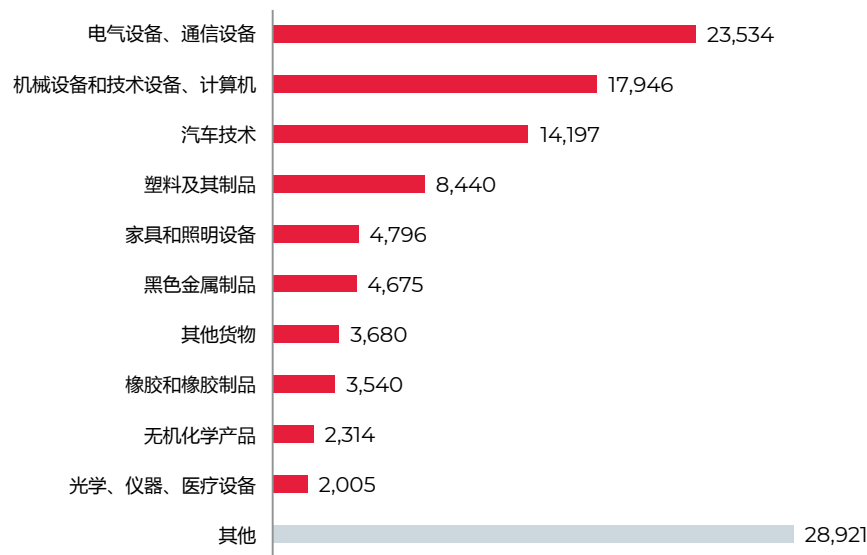
2023年上半年，欧亚航线上运输属于对外经济活动商品品种85个类别的货物，而去年为90个类别。目前货运范围的减少是由于部分货物向其他运输方式的过渡，以及欧亚铁路路线上托运人的概况发生了重大变化。

根据**ERAI门户统计**欧亚铁路沿线的三类传统货物（电气设备、通信设备；机械设备和机械、计算机；汽车设备）合计占2023年上半年过境量的49%，比一年前增加了10个百分点。由于中国西部和中部地区以及德国经济的专业化，自欧亚铁路过境服务出现以来，这些类别构成了商品品种的基础。

塑料及其制品(占货物流量的7.4%)、家具和照明设备(4.21%)的运输仍然很重要。黑色金属制品(4.1%)、橡胶和工业橡胶制品(3.1%)占很大比例。

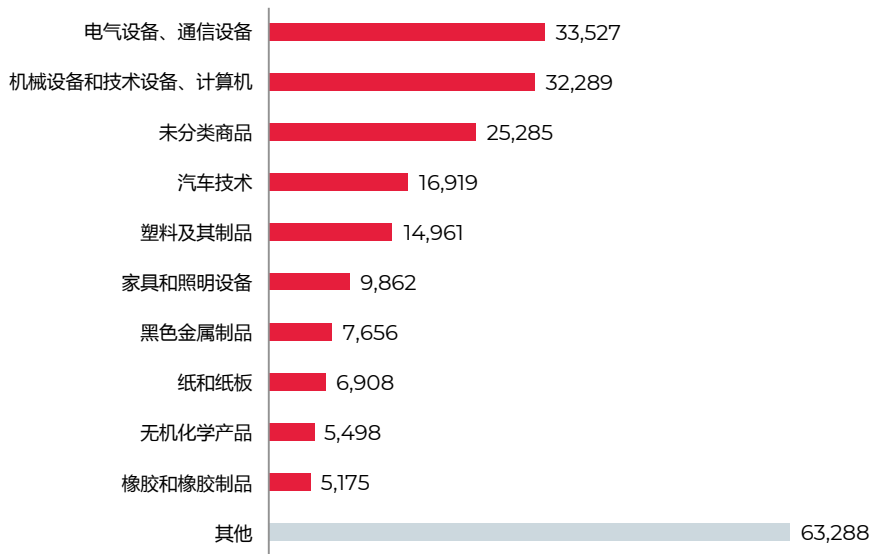
2023年上半年指标增长涉及11个品种。其中,镍(+638.89%)、香水、化妆品及洗漱用品(+271.37%)、毛皮及皮革(+225%)、油脂(+153.33%)、毛皮(+70%)等指标增幅明显。玩具和运动器材、纺织成品和其他化学产品占比下降表明,附加值最低的产品,作为成本最低的,转向海上运输是,而欧洲市场对中国化学产品的消费下降表明,欧洲生产的这一部门适应了新的现实,其中主要损害是由能源价格上涨造成的。

2023年上半年商品目录, TEU



资料来源:作者根据ERA I指数计算。

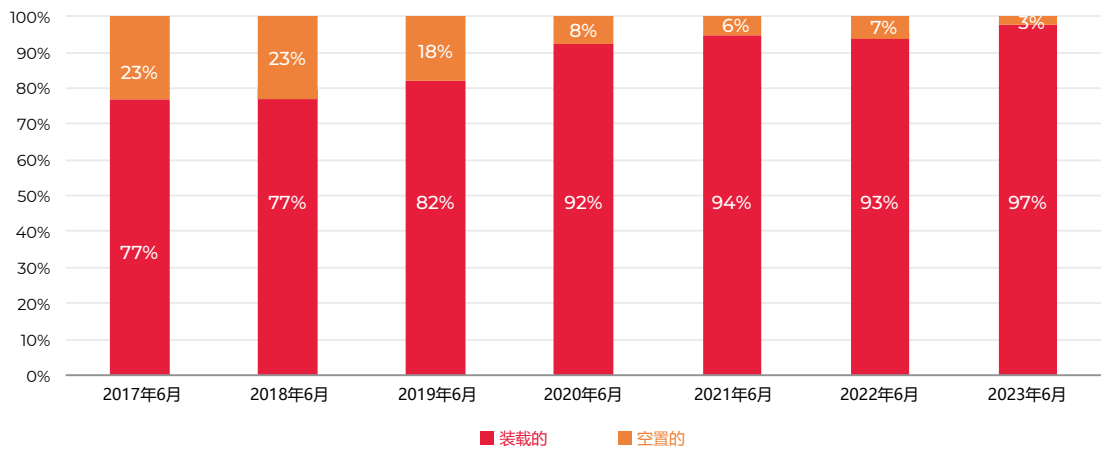
2022年上半年商品目录, TEU



资料来源: 作者根据ERA I指数计算。

UTLC ERA的数据显示, 欧亚集装箱铁路运输从过境业务向进出口业务的转变并未影响满负荷的趋势。沿途空箱占比为3%, 低于去年水平。总的来说, 在欧亚铁路过境路线运营期间, 空集装箱的占比从2017年的23%下降到目前的3%, 是为提高路线效率和吸引托运人参与铁路货物运输而正在进行的工作的结果。

集装箱空货比

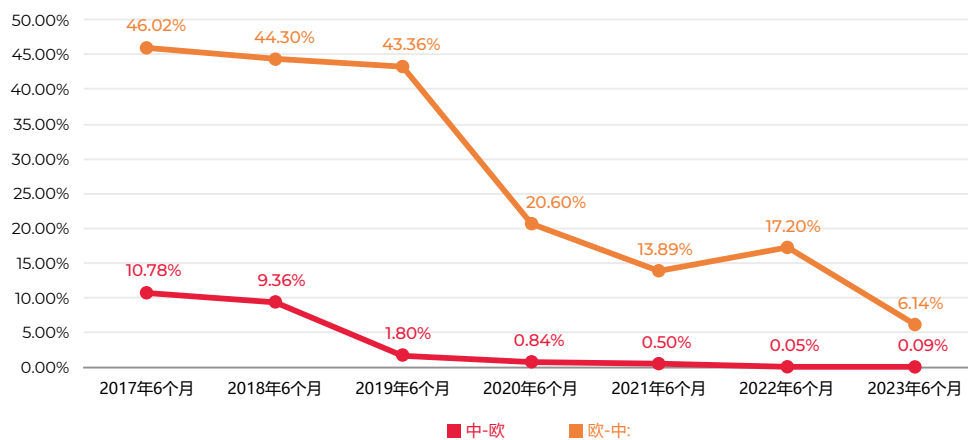


资料来源: 作者计算。

2023年上半年,东西方向货物平衡情况有所改善。从欧洲发往中国的货物中,空箱占比下降至6.14%,比去年下降11.05个百分点,是整个欧亚铁路运营期间的绝对最低水平。对于西方方向,从中国到欧洲,这个问题自2019年以来并不突出,当时空箱占比达到1.8%,并继续下降。因此,根据2023年上半年的结果,西向运输的空集装箱达到了0.09%的指标。

同时,必须指出,集装箱装载平衡问题是运输业的传统问题,是由客观经济因素造成的,即欧洲和中国经济关系的生产和消费特殊性。中国对欧盟出口的减少,同时保持从欧洲进口的数量,为稳定目的地之间的平衡创造了先决条件,同时继续有利于从中国到西方的货物。

按目的地分列的空集装箱比例



资料来源:作者计算。

货物运输地理的转变

2023年上半年,货物出发地和到达地持续多样化。前十名传统上是连接中国和欧洲的点,例如西安-马拉舍维奇(2.56万TEU)、成都-马拉舍维奇(1.45万TEU)、重庆-马拉舍维奇(9000 TEU)。反方向,值得注意的是曼海姆-西安(7200 TEU)、杜伊斯堡-义乌(6600 TEU)的航线。

根据UTLC ERA的数据,将中国与俄罗斯、白俄罗斯连接起来的线路也进入前景,如西安—埃列克特罗乌格利(1.8万TEU)、重庆—埃列克特罗乌格利(7800 TEU)、重庆—白拉斯特(5100 TEU),以及西安—白拉斯特(4500 TEU)、成都—科利亚迪奇(5100 TEU)。

表1.

2023年上半年运输货物量的主要路线

中—欧		欧—中		中国—欧亚经济联盟	
方向	千TEU	方向	千TEU	方向	千TEU
西安-马拉舍维奇	25.6	曼海姆-西安	7.2	西安-埃列克特罗乌格利	18.1
成都-马拉舍维奇	14.5	杜伊斯堡-义乌	6.6	重庆-埃列克特罗乌格利	7.9
重庆-马拉舍维奇	9.0	汉堡-郑州	3.9	成都-科利亚迪奇	5.9
义乌-马拉舍维奇	3.6	汉堡-西安	3.8	重庆-白拉斯特	5.1
郑州-列日	3.3	不来梅港-重庆	3.7	西安-白拉斯特	4.6

资料来源:作者计算。

这种分布清楚地强调了欧亚集装箱铁路运输发生的变化的性质。与2022年上半年相比,西部至欧洲的重点路线几乎没有变化。主要出发地为西安、重庆、成都、郑州。向东进入中国,出发地的地理位置传统上也以汉堡、杜伊斯堡、曼海姆、不来梅港等地为代表。欧亚经济联盟境内的码头出现了显着增长,其中包括埃列克特罗乌格利(莫斯科地区)、科利亚迪奇(明斯克地区)、白拉斯特(莫斯科地区)。

—— 欧亚铁路走廊的位置和替代路线

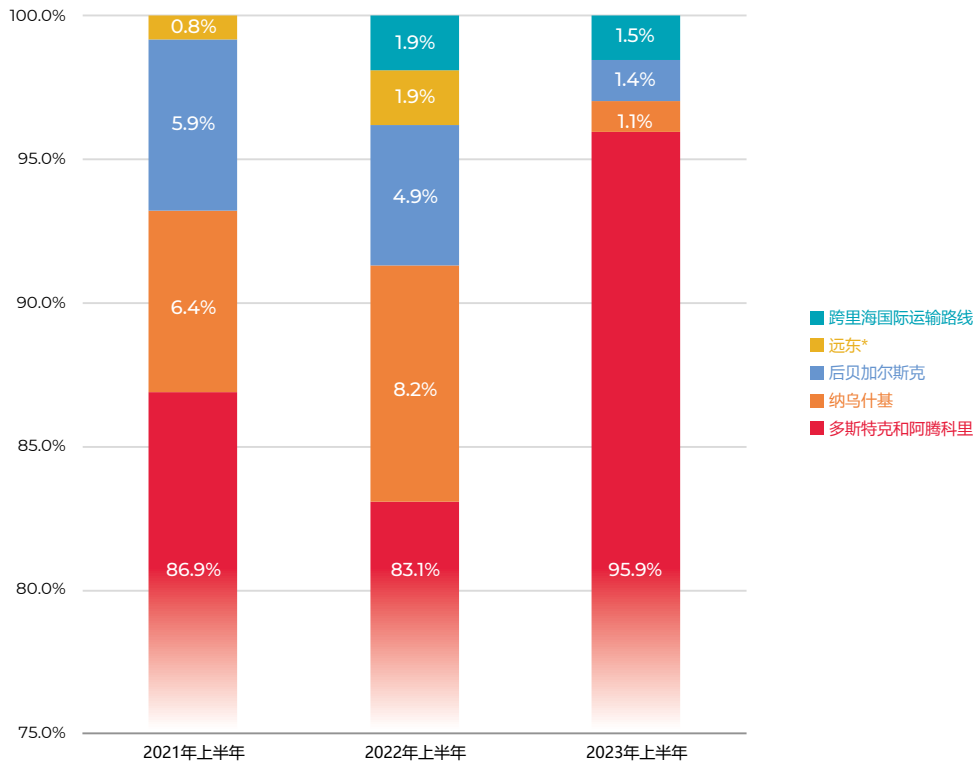
欧亚轨道交通线路是中国-欧洲-中国轨道交通集装箱运输的主要运输动脉。2023年上半年,欧亚航线占过境点货运量的95.9%,比去年同期高13.0个百分点。

尽管跨西伯利亚航线的基础设施逐步发展,但穿越欧亚经济联盟国家——白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯——的航线仍保持其领先地位,其入境点纳乌什基(蒙古)、后贝加尔斯克(中国北部)和俄罗斯远东地区(格罗德科沃、符拉迪沃斯托克、纳霍德卡、卡梅绍瓦亚)。

截至今年上半年,在中国-欧洲-中国过境中,通过纳乌什基的航线份额从8.4%下降到1.1%,后贝加尔斯克的份额从5%下降到1.4%,通过远东港口的集装箱过境量下降到零。这种状况是由于俄罗斯进口物流的彻底重组导致的。来自欧洲国家的外部压力,包括给俄罗斯进口商品造成困难、国际运输公司撤出俄罗斯,再加上转向东方的经济政策的开始,引起了俄罗斯公司对东部港口和铁路终点站的兴趣。与此同时,远东的基础设施负担过重,活动在很大程度上从过境转向进口。

在托运人寻找替代大陆运输方式的背景下,通过哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚的跨里海航线得到了一定的发展。尽管各国当局做出了努力,但这条路线还不能成为欧亚铁路走廊的有竞争力的替代品,其在跨欧亚集装箱铁路运输市场的份额约为1.5%。这条路线的主要缺点是需要改变穿越里海的运输方式。

中欧中转集装箱运输主要路线在过境点的比重



资料来源：作者计算。

凭借其固有的竞争优势，欧亚铁路路线设法增加了在跨欧亚铁路过境运输中的份额。应该指出的是，尽管存在困难，跨亚欧大陆铁路路线具有重要的互补性。其基础设施的逐步发展，加上运营优势的增加，可以为所有市场参与者和沿途国家带来额外的竞争优势。

* 格罗德科沃，符拉迪沃斯托克，纳霍德卡，卡梅绍瓦亚

展望2023年下半年

2023年上半年充分展示了在外部因素影响下,运输物流市场如何转型。这些变化的性质是由参与运输的国家的客观经济指标和国际政治环境造成的,反映了铁路运输的高度适应性和持续需求。

2023年下半年将表明是否有可能延续已经开始的趋势,以及是否会实现增加运输的可能。

欧亚经济联盟层面的国家互动、交通数字化进程以及与中国互动有助于支持欧亚货运。欧亚轨道交通的未来取决于合作伙伴行动的一致性。

在重新调整运输路线的背景下,正在开发替代路线,例如跨里海国际运输路线(TMTM),该路线在跨欧亚运输中占有一席之地,但不是通过欧亚经济联盟国家的完整替代路线。

除了现有的纬度路线外,子午线路线的发展也很重要。未来几年的主要注意力将集中在南北国际运输走廊的发展上。2023年5月,俄罗斯和伊朗签署了建设雷什特-阿斯塔拉铁路段的协议,旨在克服伊朗铁路基础设施阻碍该路线发展的瓶颈。南北国际运输走廊与欧亚铁路路线的协调有助于利用欧亚经济联盟成员国的领土为欧亚过境创造新的交通路线。

此外,铁路还保持着环境友好的竞争优势。尽管欧盟与欧亚经济联盟国家之间的贸易和经济关系呈下降趋势,但环境议程不仅对欧洲而且对中国都具有重要意义。同时,对于后者来说,脱碳主题将变得越来越重要,这可能会给欧亚铁路路线带来新的优势。

尽管存在外部困难,但欧亚铁路路线已证明其不可或缺性。面对外部“风暴”,快速一致的适应能力对欧亚铁路线路的稳定性起到了关键作用。2023年下半年将展示铁路运输如何在变化的现实中发展新的活动领域。