

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2021 ГОДА



Оглавление

Краткий обзор: сохранить и преумножить достигнутое	2
Резюме	3
Взаимная торговля и состояние рынка грузоперевозок	4
Экономическое восстановление способствует взаимной торговле ЕС и Китая	4
Морские перевозки в кризисном режиме и восстановление авиагрузоперевозок	5
Состояние евразийского железнодорожного маршрута в первом полугодии 2021 года	7
Основные показатели перевозок и увеличение грузопотока	7
Диверсификация грузовой базы и тенденция к полной загрузке мощностей	11
Расширение географии грузоперевозок	13
Положение евразийского коридора и альтернативные маршруты	14
Перспектива на второе полугодие 2021 года	15

КРАТКИЙ ОБЗОР: СОХРАНИТЬ И ПРЕУМНОЖИТЬ ДОСТИГНУТОЕ

В первом полугодии 2021 года по евразийскому железнодорожному транзитному маршруту в направлении Китай — Европа — Китай было перевезено 336 598 ДФЭ, что на 50% больше показателей первого полугодия 2020 года. Параллельно с этим шло расширение географии маршрутов, число которых увеличилось на 59.

В 2020 году драйвером ускоренного роста трансъевразийских железнодорожных перевозок была пандемия, которая привела к сбоям в логистических цепочках, заторам в портах и резкому росту ставок морского фрахта, а также к историческому сокращению авиагрузоперевозок. В 2021 году, несмотря на некоторые пессимистичные оценки, модальный сдвиг, то есть переход грузоотправителей на перевозку грузов железной дорогой, продолжился. Сегодня железная дорога, а именно перевозки по колее 1520 мм, сохраняют устойчивый рост и укрепляют свои конкурентные позиции относительно альтернативных видов перевозки грузов.

В пользу железной дороги играет как ситуация на рынке морского фрахта, отмеченная рекордными ставками на перевозку грузов, так и стратегическая работа по увеличению пропускной способности евразийского транзитного маршрута, борьбе с препятствиями на пути ускоренного движения грузов на пространстве трех стран ЕАЭС. В 2021 году был [задействован](#) новый терминал ТОО «ДТТ» в непосредственной близости от станции Достык. Все большее развитие получают мультимодальные маршруты транзита через порты Калининградской области.

Сохранность перевозимых товаров является одним из важнейших критериев, которым грузоотправители руководствуются при выборе способа транспортировки. Сегодня цифровые решения вкупе с усилиями транспортно-логистических компаний помогают железнодорожному транспорту устанавливать новые стандарты качества и безопасности перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай. Например, в первом полугодии был запущен проект [«Охранный поезд»](#), призванный в еще большей степени увеличить безопасность перевозки грузов через использование систем интеллектуального пломбирования, а значит — сделать евразийский транзитный маршрут еще более привлекательным для грузоотправителей.

В первом полугодии 2021 года продолжила расширяться номенклатура перевозимых грузов. Долгое время доминирующими товарами в перевозке по евразийскому маршруту были механическое оборудование, компьютеры, электрические устройства, автотехника — товары специализации континентальных регионов Китая. Сегодня по маршруту идет более ста наименований грузов. Также более диверсифицированной стала структура грузопотока.

Все новые конкурентные преимущества, приобретаемые железной дорогой, позволяют сохранить и преумножить достигнутые результаты. Евразийский железнодорожный транзитный маршрут доказал свою устойчивость. При этом выгодоприобретателем достигнутых успехов маршрута являются не только транспортно-логистические компании, но и все пространство колеи 1520 мм. Развитие маршрута привлекает инвестиции и создает точки роста на евразийском пространстве.

РЕЗЮМЕ

- 1.** Евразийский железнодорожный транзитный маршрут является основной транспортной артерией для железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в направлении Китай — Европа — Китай. В первом полугодии 2021 года на евразийский маршрут пришлось 86,9% объема перевезенных ДФЭ по статистике погранпереходов.
- 2.** По итогам первого полугодия объем перевезенных по евразийскому железнодорожному маршруту грузов составил 336,6 тыс. ДФЭ, что на 50% больше показателей аналогичного периода прошлого года. Увеличилось среднее количество отправок поездов в сутки: с 10,6 поездов в 2020 году до 15,3 в 2021 году в сравнении полугодие к полугодью, а также загрузка поездов — до 115 ДФЭ. Однако ограничения пропускной способности привели к некоторому увеличению времени в пути — до 6,84 суток, что выше уровня 2020 года, но близко к показателям прошлых лет.
- 3.** На механическое оборудование и технику, электрические устройства, автотехнику приходится 46% грузопотока. Однако доля этих трех категорий товаров постепенно сокращается благодаря диверсификации номенклатуры грузов.
- 4.** Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, сократилась до рекордных 6% в целом, а в сообщении Европа — Китай уменьшилась до 14%, что является лучшим показателем за все время работы маршрута.
- 5.** В первом полугодии маршрут пополнился 59 новыми маршрутами, из которых 15 принадлежат направлению Европа — Китай и 44 — обратному направлению. Особое внимание обращает на себя развитие мультимодальных перевозок из калининградского транспортного узла.
- 6.** Восстановление экономики Европейского союза и развитие экономики Китая способствуют росту взаимной торговли. Несмотря на сохраняющиеся диспропорции товаропотоков — значительное отрицательное сальдо ЕС в торговле с Китаем — торгово-экономическая ситуация в целом благоприятствует трансевразийским транзитным железнодорожным грузоперевозкам.
- 7.** В первом полугодии 2021 года железные дороги в очередной раз утвердились в качестве более быстрой и надежной альтернативы морскому транспорту. В июне 2021 года ставки морского фрахта обновили очередной рекорд, поднявшись до отметки 7 400 долл. за СФЭ на фоне сбоев в портах Южного Китая.
- 8.** Уверенное восстановление воздушного транспорта может столкнуться с ограничителем в виде выпавших в 2020 году мощностей по перевозке. Благодаря этому железные дороги могут составить конкуренцию авиатранспорту в сегменте электронной коммерции.

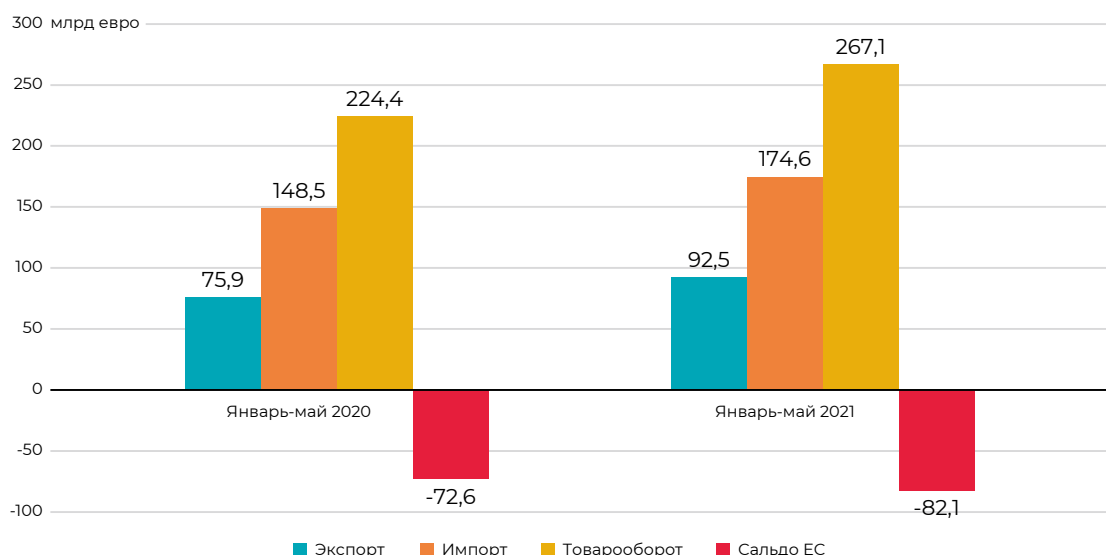
ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Экономическое восстановление способствует взаимной торговле ЕС и Китая

В прошлом году Китай стал единственной крупной экономикой, которая сохранила положительные темпы прироста ВВП (+2,3%). Стабильная экономическая ситуация и успешная адаптация к специфике экономики в период распространения коронавируса позволили Китаю в 2020 году стать главным торговым партнером ЕС. На сегодняшний день обе экономики вступили в фазу восстановления и роста.

Товарооборот двусторонней торговли ЕС и Китая, являющийся базой для трансевразийского транзита, по итогам первых пяти месяцев **вырос** на 19%, достигнув в мае 2021 года отметки в 267,1 млрд евро. При этом отрицательное сальдо ЕС в торговле с Китаем увеличилось до 82,1 млрд евро (+13%), несмотря на опережающий прирост экспорта в Китай (порядка 22%) над импортом.

ТОРГОВЛЯ ЕС С КИТАЕМ ЗА ПЕРВЫЕ 5 МЕСЯЦЕВ 2021 ГОДА



Источник: расчеты авторов на основе данных Евростат.

Складывающаяся ситуация свидетельствует о благоприятной торгово-экономической ситуации для грузопотока евразийского маршрута. Кроме того, опережающие темпы прироста экспорта ЕС в Китай над импортом способствуют некоторому сглаживанию дисбалансов товаропотоков. По итогам первого полугодия существенный рост показал объем груженых контейнеров из Европы в Китай — рост составил 80%.

Как показал анализ, проведенный экспертами ERAI, в структуре экспорта Германии и стран Бенилюкса в Китай имеется целый ряд товарных групп с высоким потенциалом перехода на грузоперевозки железной дорогой. В случае с Германией это продукция лесопереработки, изделия из металлов, отдельные категории автотехники и пищевой продукции (детское питание, корма для домашних животных). В случае с Нидерландами и Бельгией — оборудование и продукция для полупроводниковой индустрии, фармацевтическая продукция.

— Морские перевозки в кризисном режиме и восстановление авиагрузоперевозок

Состояние других видов транспорта, а именно морского и воздушного, является внешним фактором, влияющим на рост евразийских железнодорожных грузоперевозок. В период коронакризиса железнодорожные перевозки утвердились в качестве более быстрой и надежной альтернативы морскому транспорту.

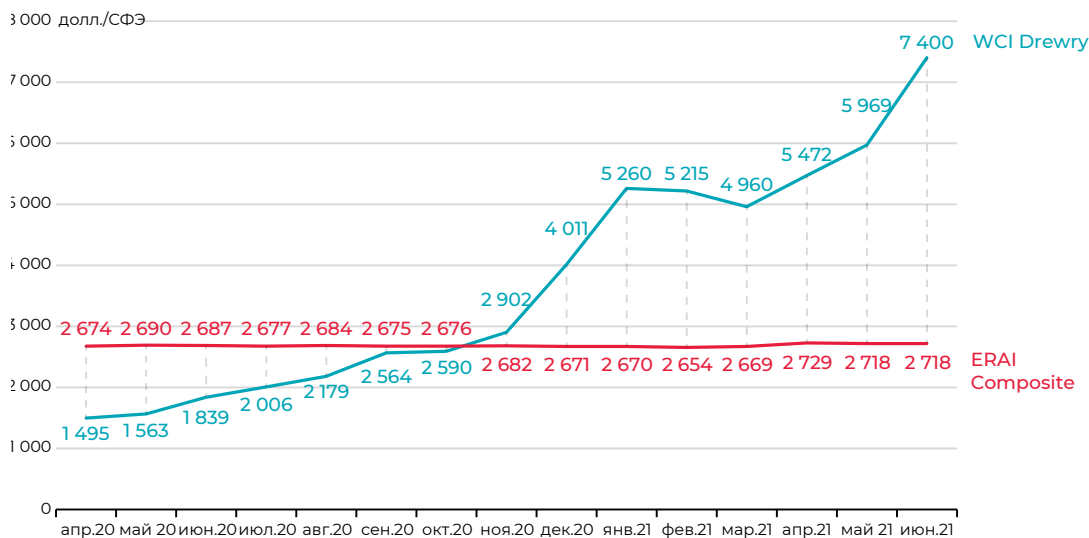
На сегодняшний день кризис морской логистики является существенным драйвером ускоренного модального сдвига в пользу железнодорожных грузоперевозок. Как можно увидеть по динамике индекса ERAI, показывающего ставку перевозки 40-футового контейнера железной дорогой, и индекса WCI Drewry, отражающего стоимость морского фрахта, морские грузоперевозки по-прежнему пребывают в режиме кризисной логистики.

С апреля 2020 года начался последовательный рост ставок на морские контейнерные грузоперевозки на фоне сбоя в логистике из-за антикоронавирусных ограничений. К октябрю 2020 года впервые ставки морского фрахта и ставки железнодорожных контейнерных перевозок по евразийскому маршруту, основному железнодорожному маршруту между Китаем и Европой, сравнялись. А уже в ноябре индекс WCI Drewry обогнал индекс ERAI Composite: 2 902 долл. за СФЭ против 2 682 долл. После снижения ставки в марте 2021 года до 4 960 долл. за СФЭ морские грузоперевозки продолжили рост, обновив рекорд в июне 2021 года на фоне ситуации в Южном Китае — 7 400 долл. за СФЭ.

В это же время контейнерные железнодорожные перевозки столкнулись с повышенной нагрузкой из-за перетекания значительного количества грузов «с моря на рельсы». Стабильность ставки железнодорожной перевозки стала весомым конкурентным преимуществом и стимулировала ускоренный модальный сдвиг в пользу железнодорожных грузоперевозок в направлении Китай — Европа — Китай в первом полугодии. Если рост ставок на морской

фракт составил порядка 390% за рассматриваемый период, то ставка железнодорожного транзита увеличилась лишь на 2%. Основной рост стоимости морского фрахта произошел из-за удорожания грузоперевозок на западном направлении, то есть из Китая в Европу.

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY



Источник: индекс ERAI.

Дополнительным фактором, играющим в пользу железной дороги, является использование морскими перевозчиками текущего момента для наращивания прибыли. За первую половину 2021 года основные морские перевозчики, по оценке Lloyd, заработали значительные 16,2 млрд долл. В то же время по оценке Drewry, по итогам 2021 года доналоговая прибыль морских перевозчиков может составить **до 80 млрд долл.**, что является рекордом.

В перспективе ставки морского фрахта, по всей видимости, начнут движение вниз, однако, по оценке экспертов, эффект от произошедших сбоев будет продолжаться в течение двух-трех кварталов при условии отсутствия новых кризисов.

Авиагрузоперевозки пребывают в стадии активного восстановления. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), по итогам второго квартала 2021 года объем воздушных грузоперевозок, выражаемый в тонно-километрах, вырос на 8,4% в сравнении с аналогичным периодом 2019 года. Весна 2021 года стала временем восстановления рынка и опережающего роста. Ключевым фактором стало оживление экономики и новый экономический цикл, приведший к ускоренному пополнению складов производителями. Дальнейший рост авиаперевозок будет зависеть от скорости восстановления мощностей по перевозке, существенная часть которых выбыла из-за сокращения компаниями расходов в кризисном 2020 году.

С точки зрения евразийского железнодорожного транзита, складывающаяся ситуация в воздушном транспорте может способствовать переориентации на железную дорогу, например, грузоотправителей из отрасли трансграничной электронной коммерции. Авиаперевозки на сегодняшний день являются основными для e-commerce, однако более дешевая и сравнимая по времени доставки железнодорожная альтернатива становится все более конкурентоспособной.

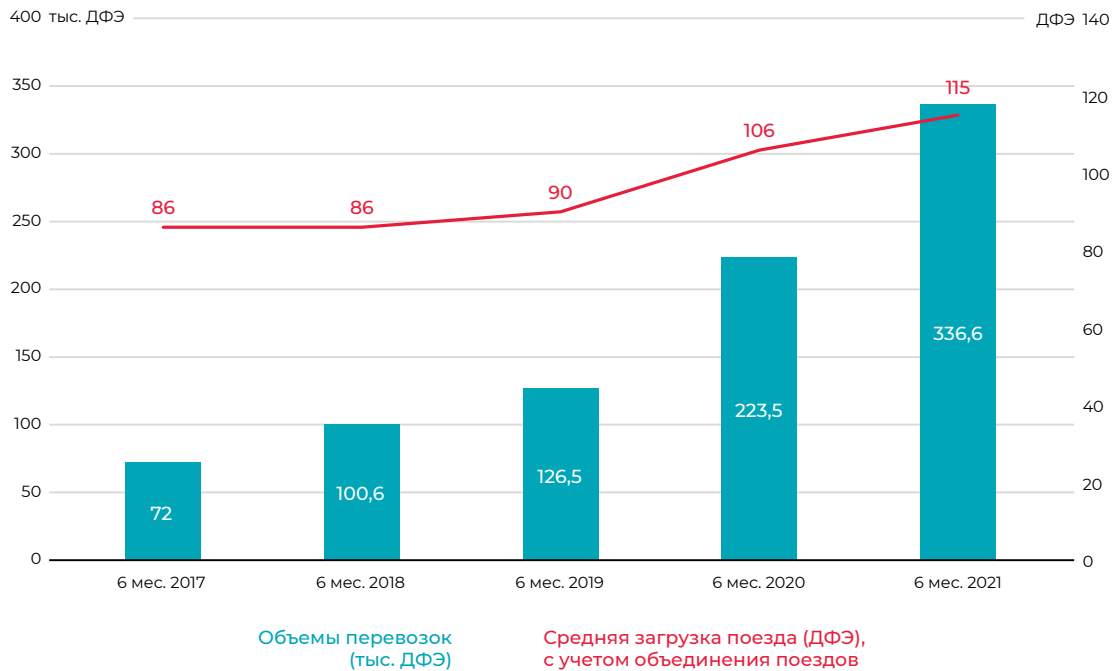
СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2021 ГОДА

Основные показатели перевозок и увеличение грузопотока

Стабильное ценообразование и надежность грузоперевозки вкупе с другими факторами привели к обновлению рекордов перевозки на евразийском железнодорожном транзитном маршруте. По итогам первого полугодия объем перевезенных по евразийскому маршруту грузов составил 336,6 тыс. ДФЭ, что на 50% больше показателей аналогичного периода прошлого года и составляет 61,5% от показателей перевозки за весь 2020 год. В первом полугодии в восточном направлении проследовало 135,4 тыс. ДФЭ, а в западном направлении — 201,2 тыс. ДФЭ, то есть 60% контейнеров шло на запад и 40% — на восток.

Увеличение объемов грузов для перевозки ведет к более эффективному использованию тяговых мощностей. При сравнении полугодие к полугодию с 2017 по 2021 годы средняя загрузка поезда увеличилась почти на 60%: с 86 ДФЭ на поезд до 115. Подобная статистика говорит о том, что залогом столь внушительного роста объемов стали не только внешние факторы, но и выстроенная работа по повышению операционной эффективности работы маршрута.

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПОЕЗДОВ

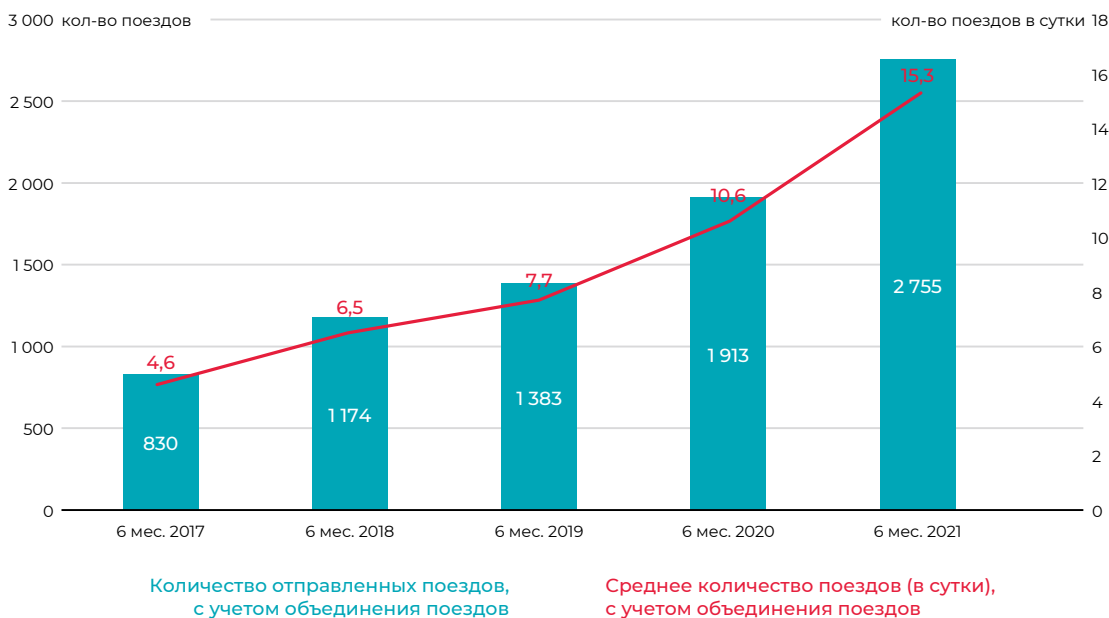


Источник: расчеты авторов.

Количество отправленных поездов (с учетом объединения поездов) закономерно продолжило рост на фоне увеличения объемов перевозимых грузов. За первое полугодие было отправлено 2 755 поездов, что на 44% больше показателя 2020 года и на 99% — показателя 2019 года в аналогичные периоды. Вместе с тем увеличилось и среднее количество отправок поездов в сутки: с 10,6 поездов в 2020 году до 15,3 в 2021 году в сравнении полугодие к полугодию.

Продолжающийся рост спроса со стороны грузоотправителей на перевозку по евразийскому железнодорожному маршруту и увеличение объемов ставят вопрос о возможностях инфраструктуры и ее пропускной способности в долгосрочной перспективе. В первом полугодии оператором маршрута для увеличения пропускной способности был задействован новый терминал ТОО «ДТТ» близ станции Достык для перегрузки контейнеров на колею 1520 мм.

КОЛИЧЕСТВО ОТПРАВЛЕННЫХ ПОЕЗДОВ

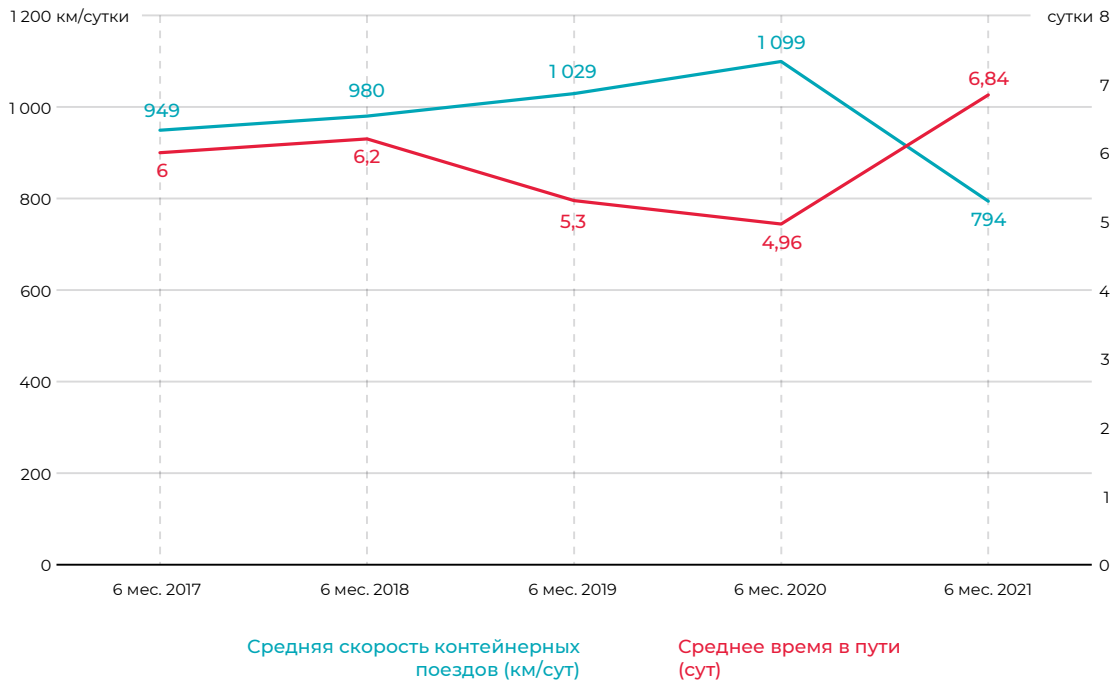


Источник: расчеты авторов.

Стремительный рост объемов перевозок на евразийском маршруте привел к соответствующему увеличению нагрузки на инфраструктуру железнодорожного пространства 1520 мм и, как следствие, к некоторому падению средней скорости контейнерных поездов и увеличению среднего времени в пути. Скорость поездов в первом полугодии составила 794 км в сутки, что ниже уровней предшествующих лет. Ключевым фактором стала ограниченная пропускная способность в местах перехода контейнеров с одной колеи на другую.

Среднее время в пути увеличилось до 6,84 суток, что существенно выше показателя первого полугодия 2020 года (4,96 суток) — в преддверии кризиса морских перевозок — но ненамного выше показателей 2017 и 2018 годов, также составлявших порядка 6 суток.

СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ



Источник: расчеты авторов.

Диверсификация грузовой базы и тенденция к полной загрузке мощностей

В первом полугодии 2021 года по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 86 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков, что говорит об интересе к евразийским железнодорожным контейнерным перевозкам со стороны грузоотправителей различных отраслей.

Согласно статистике индекса ERAI, основными товарами, перевезенными по евразийскому маршруту в первом полугодии, являются механическое оборудование, техника и компьютеры (53 тыс. ДФЭ), электрические устройства (51 тыс. ДФЭ), автотехника (36 тыс. ДФЭ). На ранних этапах развития маршрута на эти товары могло приходиться до 80% объемов грузов. Сегодня их совокупная доля составляет 46%.

После группы неклассифицированных товаров (29 тыс. ДФЭ) идут пластмассы (18 тыс. ДФЭ), мебель и осветительная техника (14 тыс. ДФЭ), древесина и продукция деревообработки (9 тыс. ДФЭ), изделия из черных металлов (8 тыс. ДФЭ).

Среди представленных в статистике групп наибольший прирост в первом полугодии показали каучук и резинотехнические изделия (+75%). Также значительные темпы прироста следует отметить у механического оборудования и техники (+20%) и у изделий из черных металлов (+21%).

НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ 1-Е ПОЛУГОДИЕ 2021 Г., ДФЭ

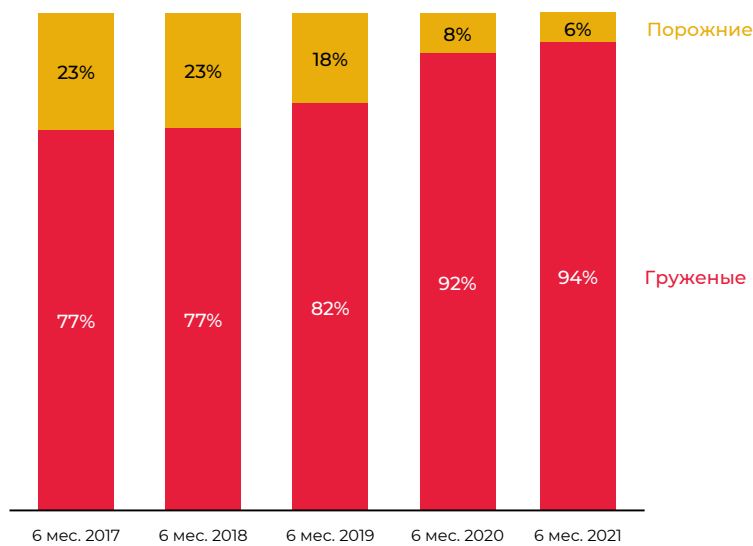


Источник: расчеты авторов на основе индекса ERAI.

Если сравнивать текущую структуру грузов с аналогичным периодом 2020 года, можно отметить диверсификацию номенклатуры перевозимых грузов. Доля механического оборудования в структуре грузопотока уменьшилась с 19 до 17%, доля электрических устройств с 18 до 17%. На несколько позиций вверх поднялись древесина и продукция деревообработки (9 тыс. ДФЭ), каучук и резинотехнические изделия (7 тыс. ДФЭ), игрушки и спортивный инвентарь (6 тыс. ДФЭ).

Доля порожних контейнеров в первом полугодии продолжила сокращаться, следуя тенденции к полной загрузке мощностей. Лишь 6% контейнеров прошли по маршруту пустыми, что стало новым рекордом. Ранее, в 2017 и 2018 годах, почти четверть контейнеров следовали порожними.

СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В СООБЩЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ И КИТАЙ — ЕВРОПА



Источник: расчеты авторов.

Расширение географии грузоперевозок

В первом полугодии 2021 года евразийский транзитный железнодорожный маршрут пополнился 29 новыми локациями, из которых 11 располагаются в Европе (Филикстоу, Вильгельмсхафен, Амстердам, Бусто-Арсизио, Иммингем, Катовице, Колин, Фредерисия, Париж, Росток, Шушары), а 18 — в Китае (Дунцзяжен, Жичжао, Ланьчжоу, Суйчжоу, Сяюань, Увэй, Уишань, Цзяочжоу, Циндао, Яньтай, Бангда, Синьцзянь, Даланг, Дунгуань, Цзинань, Шэньян, Юэргоу, Тайюань).

Всего транспортную сеть пополнили 59 новых маршрутов, из которых 15 принадлежат направлению Европа — Китай и 44 — обратному направлению. По мере развития евразийский маршрут, представленный индексом ERAI, объединяет все большую сеть направлений, локаций и партнеров в различных странах.

Основными маршрутами западного направления стали Чунцин — Малашевиче (>25 тыс. ДФЭ), Сиань — Малашевиче (>10 тыс. ДФЭ), Сиань — Дуйсбург (>10 тыс. ДФЭ), Иву — Малашевиче (>10 тыс. ДФЭ), Чэнду — Тилбург (>10 тыс. ДФЭ).

На восточном направлении лидерами стали маршруты Гамбург — Чжэнчжоу (>15 тыс. ДФЭ), Зассниц — Сиань (~8 тыс. ДФЭ), Малашевиче — Чунцин (~8 тыс. ДФЭ), Гент — Сиань (~8 тыс. ДФЭ), Дуйсбург — Иву (~8 тыс. ДФЭ).

Европа – Китай	Позиция в топе* маршрутов	Китай – Европа	Позиция в топе* маршрутов
Гамбург – Чжэнчжоу	1	Чунцин – Малашевиче	1
Зассниц – Сиань	2	Сиань – Малашевиче	2
Малашевиче – Чунцин	3	Сиань – Дуйсбург	3
Гент – Сиань	4	Иву – Малашевиче	4
Дуйсбург – Иву	5	Чэнду – Тилбург	5

*По объемам перевозок в ДФЭ

Источник: расчеты авторов.

Важнейшим направлением дальнейшего развития географии поставок стало калининградское направление. Через порты Калининградской области евразийские грузы далее следуют в Северную Европу (short sea), а именно в страны Скандинавии и порты Германии. Развитие мультимодального маршрута транзита совместно с DB Cargo, TE Bahnoperator, Mukran Port Terminals, «Белинтертранс-Германия» увеличивает не только географию доставки, но и грузовую базу маршрута. За шесть месяцев 2021 года объемы перевозок через порты Калининградской области составили 39 958 ДФЭ, при 4 802 ДФЭ за аналогичный период прошлого года (+732%).

В период повышенной нагрузки на инфраструктуру евразийского маршрута калининградское направление является ключевым в регулировании пропускных и провозных возможностей железнодорожного транзита. Значительный рост объемов перевозок, с одной стороны, сигнализирует о становлении Калининграда в качестве ключевого транзитного пункта, а с другой стороны — указывает, что сервис через Калининград ни в чем не уступает другим ключевым переходам на западной стороне пространства 1520 мм.

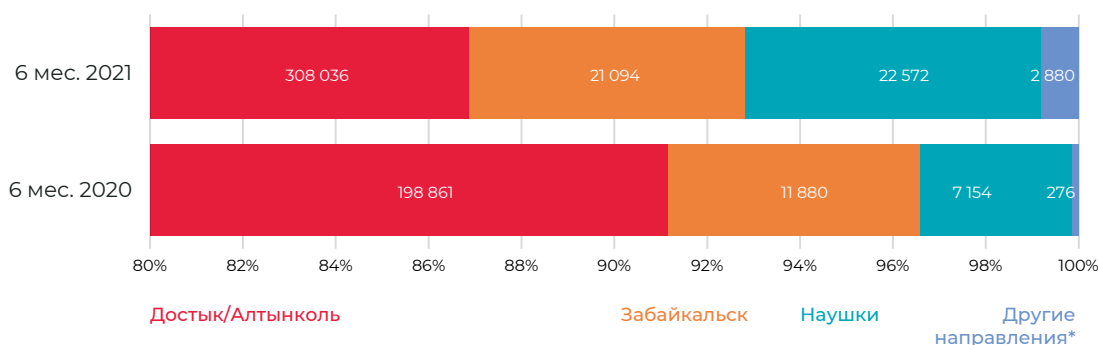
Положение евразийского коридора и альтернативные маршруты

Евразийский железнодорожный транзитный маршрут является основной транспортной артерией для железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в направлении Китай — Европа — Китай. В первом полугодии 2021 года на евразийский маршрут пришлось 86,9% объема перевезенных ДФЭ по статистике погранпереходов.

В сравнении с аналогичным периодом прошлого года, несмотря на прирост в 54,9%, доля маршрута уменьшилась на 4,2%, хотя и осталась доминирующей. Значительный прирост, прежде всего вследствие эффекта низкой базы, показал транзит через пограничный переход Наушки: с 7 тыс. ДФЭ до 22,5 тыс. ДФЭ (доля 6,4%). Третью позицию удерживает погранпереход Забайкальск — 21 тыс. ДФЭ (доля 5,9%) в первом полугодии 2021 года (+77,6%).

Другие направления, то есть погранпереходы Дальнего Востока, увеличили объемы до уровня 2,9 тыс. ДФЭ совокупно, что составляет лишь 0,8% от всех перевезенных контейнеров. При этом доля евразийского маршрута наибольшая в сообщении Европа — Китай (87,3%).

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ОСНОВНЫХ МАРШРУТОВ ТРАНЗИТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ



Источник: расчеты авторов.

Учитывая различную грузовую базу, географию Восточной Азии, особенности регулирования, каждый из маршрутов, завязанный на соответствующие погранпереходы, имеет свою конкурентную нишу. При этом ускоренное развитие всех маршрутов увеличивает привлекательность трансевразийского железнодорожного транзита и пространства колеи 1520 мм.

ПЕРСПЕКТИВА НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 2021 ГОДА

Очередное обновление рекордных объемов перевезенных по евразийскому маршруту грузов в первом полугодии 2021 года стало итогом не столько конъюнктуры, в том числе в других видах транспорта, сколько результатом многолетних усилий и работы по развитию евразийских железнодорожных транзитных перевозок. Конкурентные преимущества железнодорожного транспорта, подкрепленные многолетней надежной работой сервисов евразийского маршрута и выстроенными связями с партнерами и грузоотправителями, являются главным фактором успеха на всем протяжении 2021 года.

Как ожидается, во втором полугодии новым фактором конкурентоспособности маршрута станут улучшения операционной эффективности. Перспективным является использование систем интеллектуального пломбирования (электронных средств идентификации, ЭСИ), которые призваны поднять безопасность и сохранность грузов на новый уровень благодаря введению в строй системы оперативного реагирования на проникновение или кражу груза. Сочетание слаженных действий [партнеров по внедрению системы](#) с технологическими решениями обеспечит еще одно конкурентное преимущество как для евразийского маршрута, так и для железнодорожных контейнерных грузоперевозок в целом.

Все более важным фактором будет становиться экологичность железнодорожного транспорта. Проведение во втором полугодии крупнейшего за пять лет международного экологического саммита по борьбе с изменением климата приведет, по всей видимости, к новому раунду борьбы за декарбонизацию автомобильного, морского и авиатранспорта. Новое регулирование на уровне ЕС, а также перспективы включения всех видов транспорта в систему торговли квотами на выброс увеличат издержки транспортно-логистических компаний — за исключением железнодорожных.

Большой потенциал продолжает сохранять перевозка грузов пищевой промышленности и сельского хозяйства. Из-за санкционных ограничений, наложенных Китаем на ввоз товаров определенных категорий, данный сегмент грузов сейчас представлен недостаточно в плане номенклатуры трансевразийского железнодорожного контейнерного транзита. Однако «санкционные» грузы все еще являются прекрасной точкой роста — сервис налажен, что подтверждают успешные тестовые отправки прошлого года.