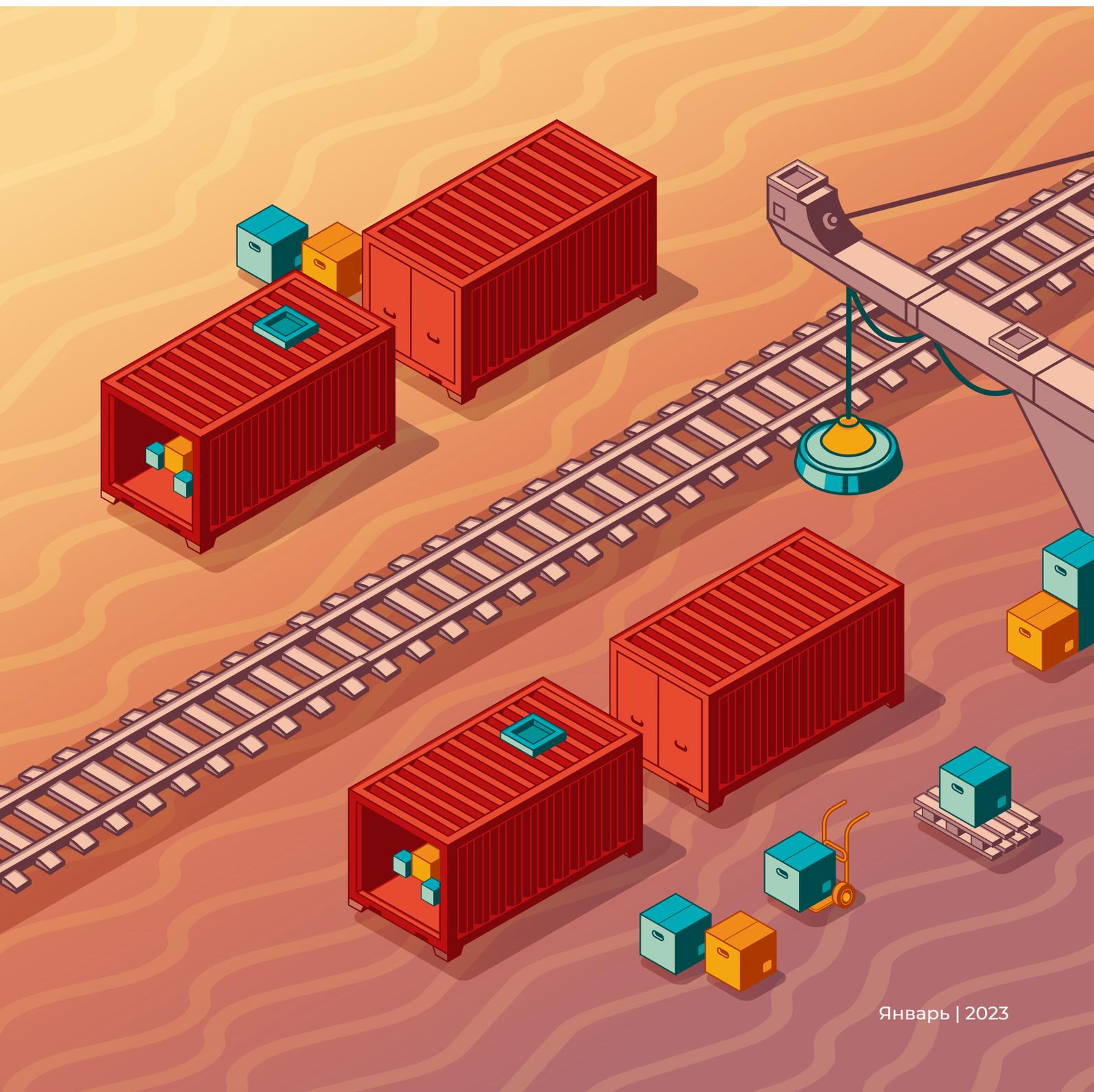


КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2022 ГОДУ



Оглавление

Краткий обзор: адаптация к новой реальности.....	2
Резюме.....	4
Взаимная торговля и состояние рынка грузоперевозок.....	5
Рост товарооборота ЕС — Китай и увеличение диспропорций торговли.....	5
Падение ставок морского фрахта и возвращение «доковидной» реальности.....	7
Состояние евразийского железнодорожного маршрута в 2022 году.....	9
Основные показатели перевозок и сохранение совокупных объемов.....	9
Грузовая база маршрута и сохранение тенденции к полной загрузке.....	13
География перевозок.....	16
Перспектива на 2023 год.....	20

КРАТКИЙ ОБЗОР: АДАПТАЦИЯ К НОВОЙ РЕАЛЬНОСТИ

В 2022 году евразийские железнодорожные контейнерные грузоперевозки столкнулись с двумя основными вызовами. Во-первых, обострение международно-политической обстановки вследствие конфликта на Украине радикально повысило санкционные риски и усложнило среду работы евразийского ж/д маршрута, проходящего по территориям Беларуси, России и Казахстана. Во-вторых, завершилась благоприятная для модального сдвига конъюнктура, связанная с высокой стоимостью морского фрахта на фоне стабильности ставок ж/д перевозок. В ноябре 2022 года индекс WCI, отражающий стоимость морской транспортировки товаров в контейнерах из стран Юго-Восточной Азии в Европу, опустился ниже уровня индекса ERAI — индикатора стоимости перевозки по железной дороге по территории ЕАЭС.

Несмотря на крайне турбулентные внешние условия, совокупный объем контейнерных перевозок по евразийскому ж/д маршруту в 2022 году составил 681,2 тыс. ДФЭ, что лишь на 1,6% меньше показателя прошлого года. Ключевым фактором сохранения объемов стал рост грузоперевозок в транзитных сегментах внутри ЕАЭС, который компенсировал 35%-ное падение грузопотока в сегменте транзитных перевозках Китай — Европа — Китай, являющимся основным. Таким образом, евразийские контейнерные ж/д грузоперевозки адаптировались к складывающимся обстоятельствам.

Основные показатели перевозок, такие как скорость и время в пути, среднее количество контейнерных поездов, заполняемость поезда, отражают стабильную работу маршрута. Доля порожних контейнеров также показывает минимальные значения за все время работы маршрута — в среднем 4%. Подобные данные подтверждают, что накопленный за прошедшие годы опыт работы, налаженные процессы транзита и взаимоотношения с ключевыми стейкхолдерами позволили евразийскому маршруту сохранить ключевое конкурентное преимущество — качество предоставляемых сервисов.

В 2022 году продолжилась диверсификация грузовой базы. Традиционные основные транзитные грузы в сообщении Китай — Европа — Китай, а именно электроника, механическое оборудование и автотехника, остаются стержневыми товарами к перевозке, однако их совокупная доля в контейнеропотоке уменьшилась с 45,2% в 2021 году до 39,6% в 2022 году. Однако следует отметить продолжающееся ухудшение сальдо ЕС в торговле с Китаем, которое создает сложности для балансировки грузопотоков из Китая в ЕС и в обратном направлении.

В 2022 году евразийский ж/д маршрут преодолел уникальные вызовы и на фоне других направлений и маршрутов показал стрессоустойчивость. Доля маршрута в транзитных ж/д контейнерных перевозках между Китаем и Европой по территории ЕАЭС в разрезе погранпереходов повысилась до 89,3%, что связано с более умеренными темпами падения в сравнении с другими точками входа на пространство ЕАЭС из Китая.

В целом, можно констатировать, что благодаря гибкости, способности к адаптации к новой реальности, в которой оказался весь транспортно-логистический сектор России, Казахстана и Беларуси, евразийский ж/д маршрут сохранил свою роль и значение важнейшего звена, связывающего Китай, ЕАЭС и Европу.

РЕЗЮМЕ

1. За прошедший год по евразийскому ж/д маршруту проследовало 681 тыс. ДФЭ, что на 1,6% меньше показателя 2021 года. При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай снизились на 35%: с 627,8 до 410,6 тыс. ДФЭ. Стабильность общего контейнеропотока была достигнута благодаря развитию других транзитных сегментов на пространстве ЕАЭС.
2. В 2022 году по евразийскому железнодорожному маршруту было перевезено товаров на общую сумму 29,6 млрд долл. США, что составляет 3,2% от общего годового оборота между Китаем и Европой.
3. Несмотря на сохранение минимальной доли порожних контейнеров (4%) и успешную балансировку грузопотоков, сальдо внешней торговли ЕС с Китаем несколько осложняет среду работы маршрута. За I-III кварталы 2022 года доля экспорта ЕС в товарообороте с Китаем в стоимостном выражении уменьшилась на 6 п. п. до 24% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом сам товарооборот вырос на 15%.
4. В течение прошедшего года ставка морского фрахта WCI опустилась с 9 507 долл. за СФЭ в январе до 2 132 долл. в декабре, то есть вернулась к «доковидным» значениям лета 2020 года. Данное обстоятельство говорит о завершении уникальных условий, в которых оказались евразийские ж/д перевозки, имевшие ценовое преимущество перед морским транспортом в течение этого периода. В свою очередь индекс ERAI закрепился на отметке 2 902 долл. за СФЭ.
5. Среднее время в пути в сообщении Китай — Европа — Китай уменьшилось до 6,69 суток, а скорость поездов возросла до 816 км/сутки. Средняя заполняемость поезда осталась на уровне 2021 года и составила 117 ДФЭ. Доля груженых контейнеров достигла 96%, в том числе 89,4% в направлении Китая. Таким образом, евразийский ж/д маршрут продолжает стабильную работу, постепенно улучшая качественную составляющую перевозки.
6. Традиционные основные транзитные грузы в сообщении Китай — Европа — Китай, а именно электроника, механическое оборудование и автотехника, остаются стержневыми товарами к перевозке, однако их совокупная доля в контейнеропотоке уменьшилась с 45,2% в 2021 году до 39,6% в 2022 году, что говорит о продолжающейся диверсификации грузовой базы.
7. География маршрутов поставок является сложившейся и не претерпела существенных изменений, несмотря на международно-политическую обстановку. Наиболее диверсифицированной является маршрутная сеть в Европе, где на десять основных маршрутов поставок приходится 47,3% контейнеропотока, в то время как в Китае аналогичный показатель составляет 77,9%, что отражает концентрацию поставок в страну в нескольких центрах, таких как Сиань, Чунцин, Чэнду.
8. Падение объемов перевозки по евразийскому маршруту в сегменте Китай — Европа — Китай оказалось меньшим, чем по другим коридорам. В связи с этим доля евразийского маршрута, использующего погранпереходы Достык и Алтынколь, повысилась до 89,3% транзитного контейнеропотока между Китаем и Европой по территории Беларуси, России и Казахстана.

ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Рост товарооборота ЕС — Китай и увеличение диспропорций торговли

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

За первые три квартала 2022 года накопленный товарооборот в торговле ЕС и Китая составил 745,2 млрд долл., превзойдя таким образом на 99,4 млрд долл. (+15%) показатели 2021 года. Экспорт ЕС в Китай составил 179,4 млрд долл. (-8%), а импорт — 565,8 (+25%), что в совокупности увеличило положительное торговое сальдо в пользу Китая до 386,4 млрд долл. (+51%). Характерно, что тенденция к росту дефицита ЕС в торговле с Китаем наблюдается с 2019 года и имеет лишь ускоряющуюся динамику. Увеличение товарооборота между сторонами оказывает положительное влияние на потенциал роста евразийского железнодорожного транзита.

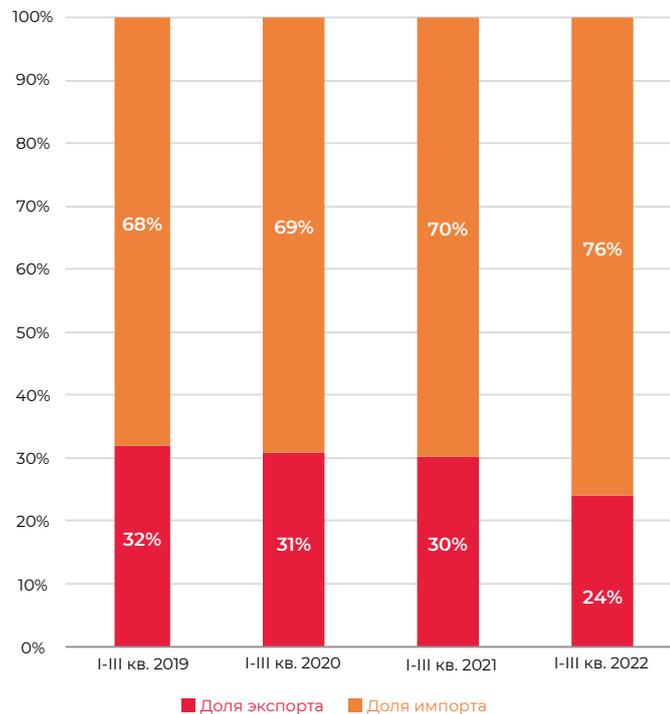
ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ЕС-27 С КИТАЕМ: I-III КВАРТАЛ



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

Вместе с тем, возрастающий дефицит ЕС в торговле с Китаем усложняет балансировку грузопотока из-за доминирования товаров, идущих в западном направлении, то есть из Китая в Европу. Существенный прирост импорта и сокращение экспорта ЕС в 2022 году привели к уменьшению доли экспорта ЕС в товарообороте с Китаем до 24%. Если в период 2019–2021 годов по итогам первых трех кварталов уменьшение доли экспорта ЕС в соотношении к импорту составляло в среднем 1 п. п. (от 32% до 30%), то за аналогичный период 2022 года падение составило уже 6 п. п. Это неизбежным образом создает вызовы для транспортной логистики, формируя повышенный спрос на контейнеры при следовании в Европу и увеличивая долю порожних перевозок при обратном следовании.

СООТНОШЕНИЕ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА ЕС-27 В ТОРГОВЛЕ С КИТАЕМ



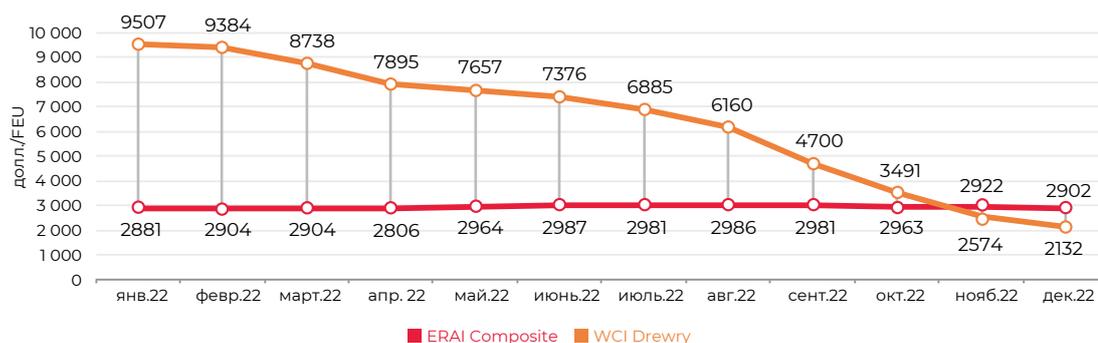
Источник: расчеты авторов на основе данных International Trade Center (ITC)

Падение ставок морского фрахта и возвращение «доковидной» реальности

В 2020–2021 годах существенное влияние на развитие континентальных маршрутов оказывала ситуация в других видах транспорта, прежде всего в морском. Резкий рост ставок морского фрахта стал драйвером ускорения модального сдвига — перехода грузоотправителей на перевозки железной дорогой. Однако в 2022 году данная ситуация больше не наблюдается.

В 2022 году индекс ERAI, отражающий стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы, в течение года показывал стабильные значения, удерживаясь на уровне, близком к 2,9 тыс. долл. за СФЭ, а среднемесячная динамика в данный период составляла не более 5%. Максимальный показатель индекса был достигнут в июне 2022 года: 2987 долл. за СФЭ.

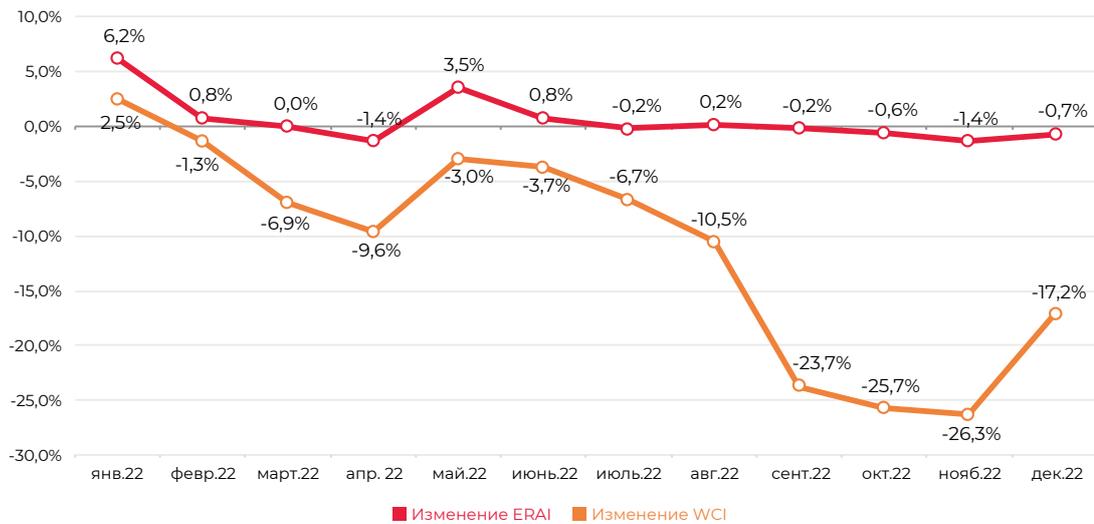
ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY В 2022 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

В то же самое время индекс морских перевозок WCI показал значительные изменения. За период 2022 года его среднемесячное значение снизилось с 9507 долл. за СФЭ в январе до 2132 долл. в декабре. В ноябре произошло знаменательное событие: спустя ровно два года индекс морских перевозок WCI показал меньшее значение, чем евразийский ERAI. В целом ставки морского фрахта оставались волатильными, а месячные изменения порой доходили до 25%. В декабре 2022 года падение индекса WCI замедлилось, что может свидетельствовать о начале стабилизации цен в районе отметки в 2000 долл. за СФЭ.

ИЗМЕНЕНИЕ СТАВОК ERAI И WCI DREWRY В 2022 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

Динамика индекса ERAI отражает стабильность ценообразования на пространстве колеи 1520 мм, что является конкурентным преимуществом евразийского ж/д транзита в сравнении с другими видами транспорта. В условиях резко изменяющейся политической и экономической обстановки, а также отмены антиковидных ограничений в Китае динамика ставок морского фрахта показала резкие изменения. Морские грузоперевозки начали «отыгрывать» разрыв с ж/д транзитом в феврале 2022 года и преодолели его к ноябрю. Это может негативным образом сказаться на евразийском ж/д транзите, так как именно резкий рост ставок на морские перевозки позволил обратить внимание грузоотправителей на железнодорожную альтернативу, со временем доказавшую свою надежность и стабильность. Таким образом, фактор высокой стоимости морского фрахта, по всей видимости, перестанет быть дополнительным стимулом, ускоряющим переход грузоотправителей «на рельсы».

СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В 2022 ГОДУ

Основные показатели перевозок и сохранение совокупных объемов

За прошедший год по евразийскому ж/д маршруту проследовало 681 тыс. ДФЭ, что на 1,6% меньше показателя 2021 года. При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай снизились на 35%: с 627,8 до 410,6 тыс. ДФЭ. Стабильность общего контейнеропотока была достигнута благодаря развитию других перевозочных сегментов на пространстве ЕАЭС, прежде всего за счет экспортно-импортных перевозок в сообщении Китай — Россия/Беларусь.

СОВОКУПНЫЕ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК В 2022 ГОДУ ПО СЕГМЕНТАМ



Источник: расчеты авторов

Несмотря на негативную конъюнктуру 2022 года, общее количество контейнерных поездов осталось на уровне 2022 года, составив 7,4 тыс. поездов. Сохранить такие объемы перевозки удалось благодаря запуску дополнительных сервисов в различных сегментах евразийского маршрута. В ключевом для евразийского маршрута сегменте, а именно в сообщении Китай — Европа — Китай, количество контейнерных поездов сократилось до шести тысяч, что на 0,8 тыс. меньше показателя 2021 года, но выше достижения 2020 года.

Изменение числа контейнерных поездов, проследовавших по маршруту, отражает устойчивость евразийского коридора. Кроме того, несмотря на определенную диверсификацию сервисов, в основе деятельности евразийского ж/д маршрута по-прежнему находятся транзитные грузы китайских и европейских грузоотправителей.

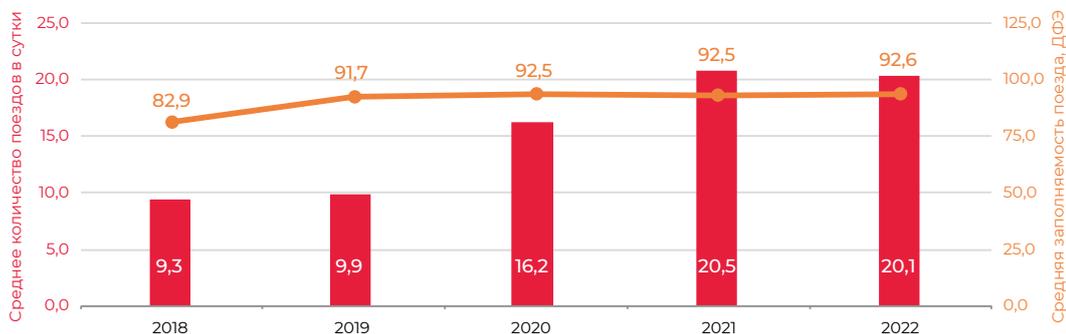
КОЛИЧЕСТВО КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ В 2022 ГОДУ



Источник: расчеты авторов

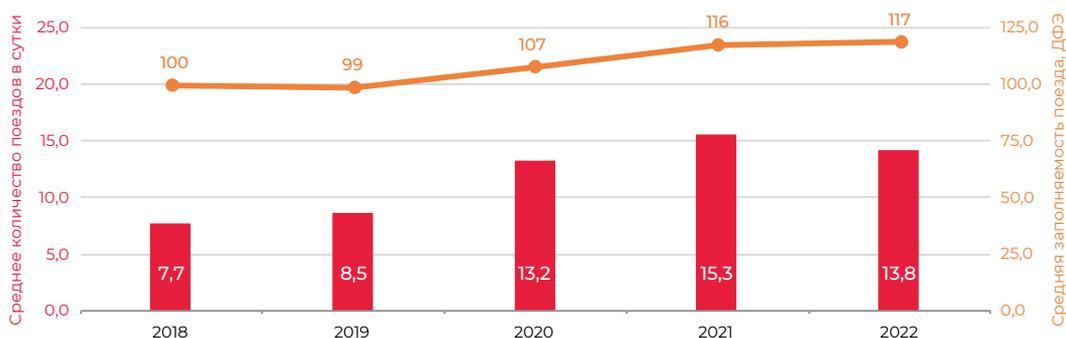
Средняя заполняемость поезда в 2022 году сопоставима с уровнем 2021 года и составляет 117 ДФЭ. Учет показателей за прошлые годы с добавлением дополнительных маршрутов, курсирующих в рамках коридора через Беларусь, Россию и Казахстан показал лишь незначительное сокращение на фоне некоторого уменьшения объемов перевозимых грузов. Тем не менее динамика среднего количества поездов в сутки наглядно иллюстрирует рост объемов перевозимых грузов за последние годы. Если в 2018 году в сутки отправлялось в среднем 9,3 поездов, то к 2022 году данный показатель возрос до 20,1.

СРЕДНЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ В СУТКИ И ИХ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ (ФОРМИРОВАНИЕ ПЕЗДОВ ВНЕ ПРОСТРАНСТВА 1520 ММ)



Источник: расчеты авторов

СРЕДНЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ В СУТКИ И ИХ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ (ФОРМИРОВАНИЕ ПЕЗДОВ ВНУТРИ ПРОСТРАНСТВА 1520 ММ, Т.Е. С УЧЁТОМ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПЕЗДОВ)



Источник: расчеты авторов

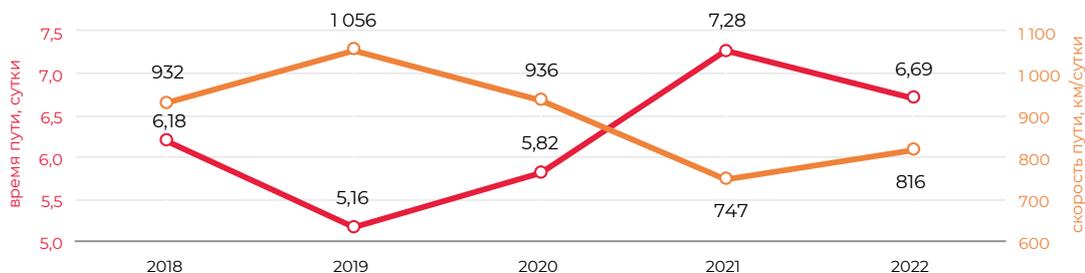
Долгосрочная приверженность развитию евразийского маршрута и тенденции загрузки мощностей в 2022 году привели к положительным изменениям в средней скорости контейнерных поездов и среднем времени в пути.

За последние четыре года наблюдалась разнонаправленная динамика: в период 2018–2019 годов происходило ускорение перевозок с достижением среднесуточного пробега в 1056 км/сутки. Далее, за период 2019–2021 годов, это значение снизилось до 747 км/сутки на фоне резкого роста объемов к перевозке в период коронакризиса, а среднее время в пути выросло от 5,16 суток до 7,28 суток, соответственно. Однако, в 2022 году удалось переломить ситуацию в обратную сторону. Средняя скорость выросла до 816 км/сутки, а время вновь приблизилось к значениям 2018 года и составило 6,69 суток.

Показатели скорости и времени в пути зависят как от пропускной способности, так и от объемов грузов к перевозке. Падение скорости перевозок после 2019 года стало результатом чрезмерной непрогнозируемой нагрузки в период пандемии COVID-19. Развитие инфраструктуры погранпереходов со стороны Казахстана, внедрение цифровых технологий и совершенствование таможенных процедур будут способствовать ускорению движения поездов по пространству колеи 1520 мм.

Кроме того, улучшению транспортной ситуации способствует слаженная работа государств — членов ЕАЭС и национальных ж/д администраций в сфере снижения административных и таможенных барьеров, общей гармонизации законодательства и постановки общих целей развития.

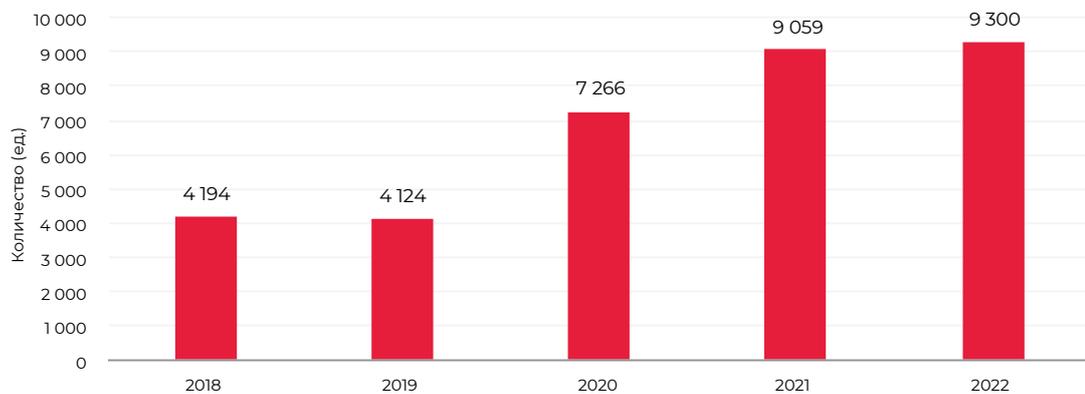
СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС



Источник: расчеты авторов

Следствием роста объемов провозимых грузов с 2018 года стало увеличение количества вагонов в транзитных сервисах евразийского ж/д транзитного маршрута. Если в 2019 году на маршруте находилось 4124 вагона, то в 2022 году их количество составило уже 9300 штук. Примечательно, что парк вагонов увеличился и в 2022 году, пусть и незначительно. Данное обстоятельство говорит об уверенности в перспективах сохранения и роста объемов грузов к перевозке.

ПАРК ВАГОНОВ В СЕРВИСАХ



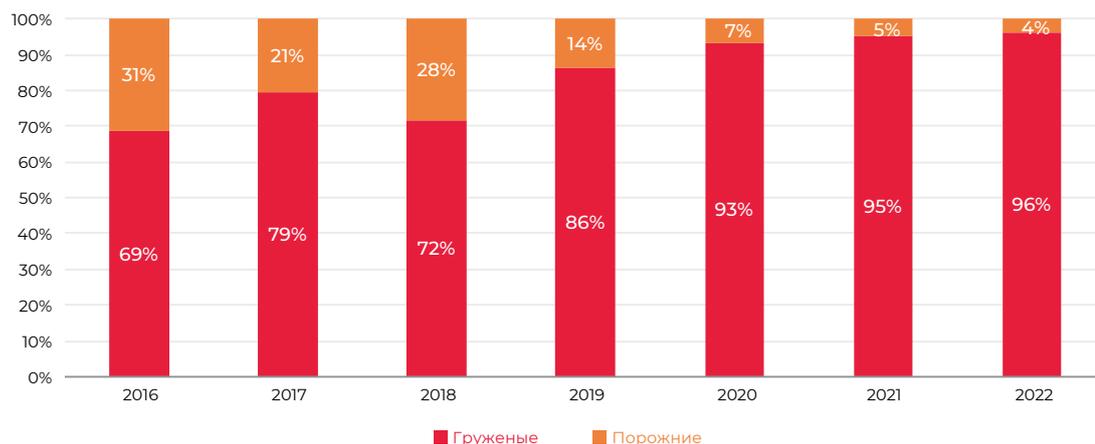
Источник: расчеты авторов

Грузовая база маршрута и сохранение тенденции к полной загрузке

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

В результате слаженной работы участников евразийских ж/д транзитных перевозок доля порожних контейнеров составляет менее 5% по результатам 2022 года. Налицо улучшение ситуации по сравнению с предыдущими годами: еще в 2018 года больше четверти контейнеров на евразийском ж/д маршруте следовали пустыми. По итогам 2022 года удалось сохранить тенденцию к полной загрузке мощностей, несмотря на международно-политические, экономические и другие особенности внешней среды работы маршрута.

СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ



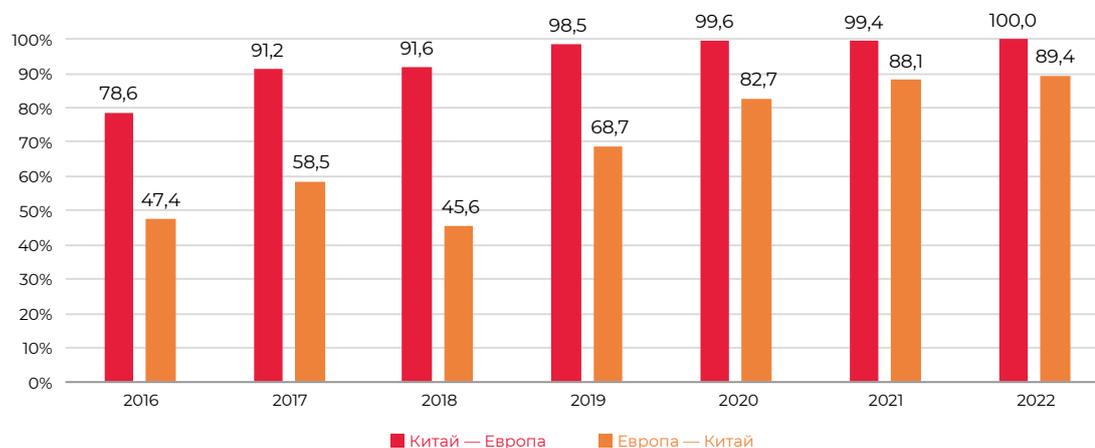
Источник: расчеты авторов

С точки зрения балансировки трудности вызывает направление перевозок из Европы в Китай. Данная проблема является объективной в силу особенностей двусторонней торговли ЕС с Китаем — серьезного дефицита, составляющего более 385 млрд долл. за I-III кварталы 2022 года.

Тем не менее, детализированные данные по загрузке контейнеров по направлениям говорят о том, что в 2022 году 89,4% контейнеров, проследовавших из Европы в Китай, были гружеными. Относительно предыдущих лет наблюдается безусловный рост загрузки: в 2021 году доля таких контейнеров составляла 88,1%, а в допандемийный период колебалась от 45,6% в 2018 году до 68,7% в 2019 году.

При этом в 2022 году в сообщении Китай — Европа впервые была зафиксирована абсолютная (100%) доля груженых контейнеров. За последние пять лет по данному маршруту этот показатель не опускался ниже 91,2% (в 2017 году), а за последние три года он был не ниже 99%.

ДОЛЯ ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В ГРУЗОПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов

В 2022 году по евразийскому ж/д маршруту, по данным ERAI, проследовали товары, принадлежащие 92 категориям на уровне двух знаков. По евразийскому железнодорожному маршруту было перевезено товаров на общую сумму 29,6 млрд долл. США, что составляет 3,2% от общего годового оборота между Китаем и Европой.

Номенклатура грузов, идущих по маршруту, остается стабильной. Традиционные основные транзитные грузы в сообщении Китай — Европа — Китай, а именно электроника, механическое оборудование и автотехника, остаются стержневыми товарами к перевозке, однако их совокупная доля в контейнеропотоке уменьшилась с 45,2% в 2021 году до 39,6% в 2022 году, что говорит о продолжающейся диверсификации грузовой базы.

Относительно прошлого года доля электрических устройств осталась практически на том же уровне, показав рост лишь на 0,1 п. п. (17,3% в 2021 году), однако доля механического оборудования снизилась сразу на 3,5 п. п. (17,4% в 2021 году), а доля автотехники также упала на 2,2 п. п. (8,3% в 2021 году).

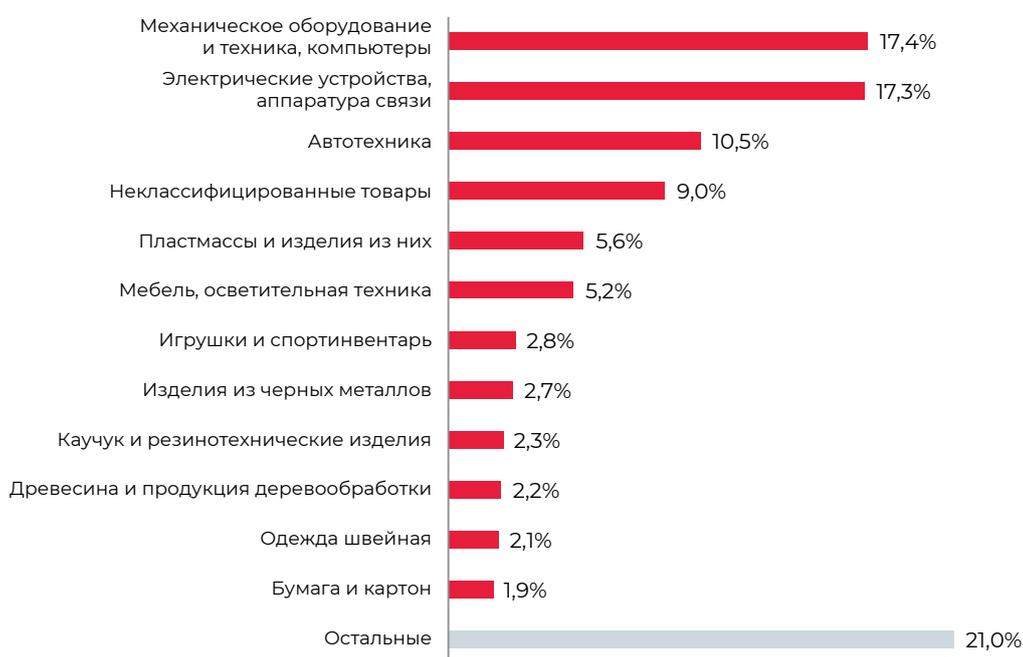
В качестве причин таких изменений стоит указать снижение уровня автопроизводства после прошлогоднего дефицита чипов (полупроводников), очередную волну изоляции от коронавируса в Китае, приостановившую работу экспортных отраслей экономики, а также переход на иные способы доставки грузов из Китая в Европу.

Следующими по значимости товарами грузовой базы евразийского ж/д маршрута являются пластмассы (6,8% перевезенных грузов), мебель и осветительная техника (4,6%). В 2022 году заметное увеличение доли показали поставки изделий из черных металлов (3,6%), бумаги и картона (2,7%), каучука и резинотехнических изделий (2,5%).

Напротив, уменьшились относительно 2021 года поставки игрушек и спортивного инвентаря (2%), древесины и продукции деревообработки (0,7%), а также одежды швейной (1,7%), оптики, приборов, медицинской техники (1,7%), готовых текстильных изделий (1,3%).

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

ОСНОВНЫЕ ГРУЗЫ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В 2021 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

ОСНОВНЫЕ ГРУЗЫ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В 2022 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

География перевозок

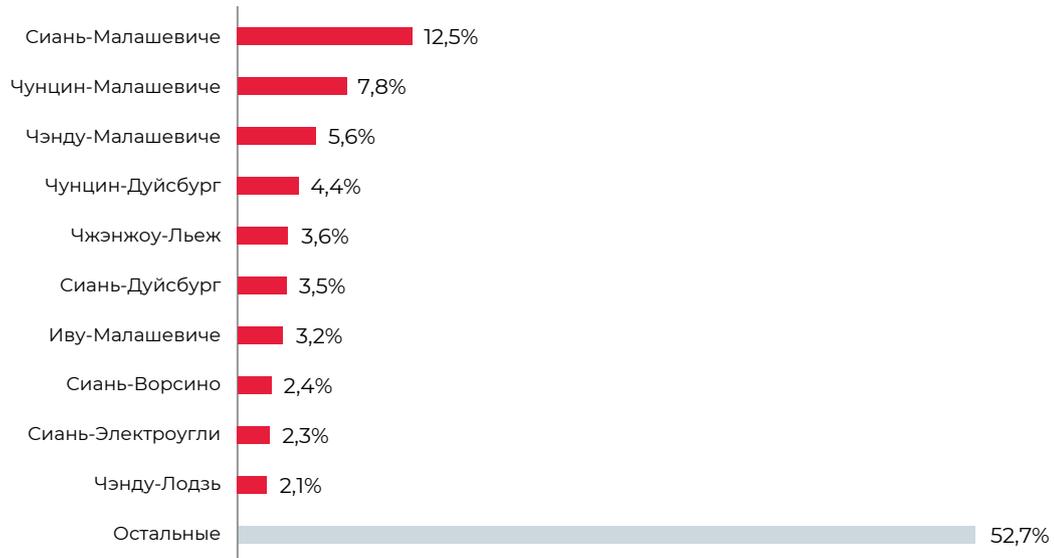
Данные показывают, что ключевыми транспортными точками для евразийского ж/д маршрута в Европе являются Малашевиче как пограничный переход, где происходит смена колеи, крупнейший порт Германии Гамбург, германские Мангейм, Дуйсбург, нидерландский Тилбург, польский Лодзь. С китайской стороны важнейшими точками маршрута выступают Сиань, Чунцин, Чэнду, Чжэнжоу, Иву.

Относительно предыдущих лет продолжается курс на диверсификацию поставок, снижается доля основных десяти маршрутов, особенно в части перевозок грузов из Китая в Европу. Так, если в 2020 году на остальные пути в направлении Европы приходился 31% перевозок, то в 2021 году — 44%, а в 2022 году — 52,7%.

Основными маршрутами поставок из Китая в Европу в 2022 году стали:

- Сиань — Малашевиче (54,8 тыс. ДФЭ);
- Чунцин — Малашевиче (34,2 тыс. ДФЭ);
- Чэнду — Малашевиче (24,6 тыс. ДФЭ).

ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА В 2022 ГОДУ

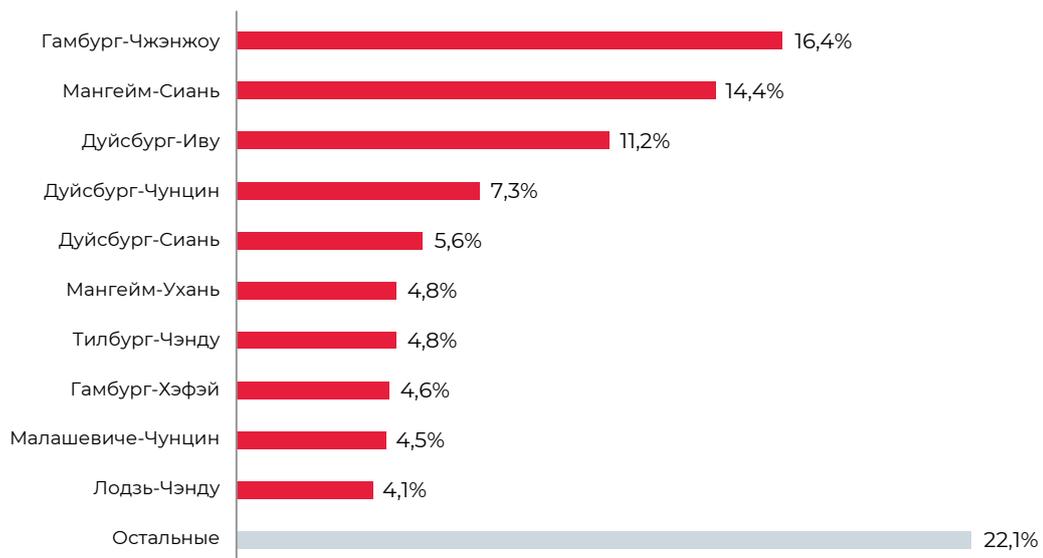


Источник: расчеты авторов

Основными маршрутами поставок из Европы в Китай в 2022 году стали:

- Гамбург — Чжэнчжоу (21,1 тыс. ДФЭ);
- Мангейм — Сиань (18,5 тыс. ДФЭ);
- Дуйсбург — Иву (14,4 тыс. ДФЭ).

ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ В 2022 ГОДУ

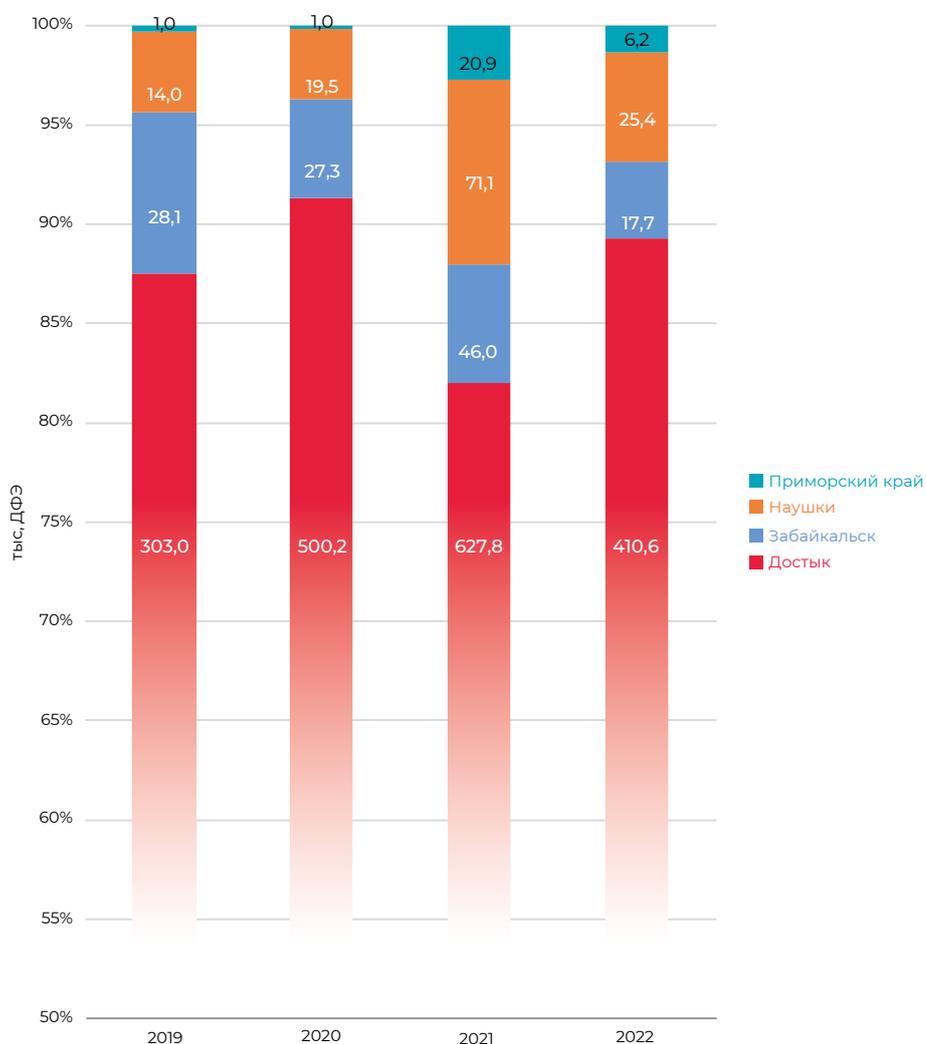


Источник: расчеты авторов

По сравнению с альтернативными ж/д маршрутами в сообщении Китай — Европа — Китай, евразийский маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь продолжает занимать лидирующие позиции и в прошедшем году укрепил свою долю с 82% до 89,3%.

На фоне этого в 2022 году произошло снижение объемов транзитных контейнерных трансевразийских перевозок через погранпереход Наушки (25,3 тыс. ДФЭ, -64,4% от уровня 2021 года), который уступил лидерство среди северных погранпереходов Забайкальску, также показавшему падение объемов (17,7 тыс. ДФЭ, -61,5% от 2021 года). Погранпереходы Приморского края этот год завершили с результатом 6,2 тыс. ДФЭ транзитных контейнерных грузов, что тоже является низким показателем относительно 2021 года (-70,2% от 2021 года).

КОНТЕЙНЕРОПОТОК ПО ОСНОВНЫМ ТРАНЗИТНЫМ Ж/Д МАРШРУТАМ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ПОГРАНПЕРЕХОДАМ



Источник: расчеты авторов

Евразийский маршрут, принимающий на себя 89% контейнеропотока транзитных ж/д контейнерных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, остается бенчмарком для других маршрутов и направлений ж/д грузоперевозок на пространстве ЕАЭС. Маршруты, проходящие через погранпереходы Забайкалья, Бурятии и Приморья, основаны на другой грузовой базе. Так, отправными точками для грузов, следующих через приморские погранпереходы, являются Северный Китай и Япония, в то время как евразийский маршрут удобен для грузоотправителей Западного и Центрального Китая. При этом ускоренное развитие всех маршрутов увеличивает привлекательность трансевразийского железнодорожного транзита и пространства колеи 1520 мм в качестве альтернативы другим видам транспорта и маршрутам.

ПЕРСПЕКТИВА НА 2023 ГОД

В 2022 году произошли значительные изменения условий деятельности евразийских ж/д транзитных грузоперевозок. С одной стороны, ухудшение международно-политической обстановки, затронувшее страны — участницы перевозок, оказало значительное негативное влияние на работу маршрута. Одновременно с этим ставки морских контейнерных грузоперевозок «отыграли» свой допандемийный уровень, таким образом лишив евразийские ж/д перевозки конкурентного преимущества в виде более низкой цены.

Изменения логистических цепочек повлияли на перераспределение объемов перевозок на другие направления, в числе которых значится Китай — Россия, что помогло нивелировать спад транзита Китай — Европа — Китай. Таким образом, подтвердилась гибкость, присущая железнодорожным контейнерным перевозкам, которая способствует стабильной работе инфраструктурной базы даже в сложных политико-экономических условиях, а также может быть полезной на фоне ослабления Китаем системных антиковидных ограничений.

Вкупе с этим происходило изменение грузовой базы, где традиционно лидирующие товарные группы — электроника, механическое оборудование и автотехника — сохранили свои позиции, однако потеряли в совокупном объеме, а торговое сальдо между ЕС и КНР продолжило дрейф в сторону увеличения диспропорций. Всё это позволяет говорить о новой реальности в сфере евразийских ж/д контейнерных транзитных перевозок.

В 2023 году обозначенные политические и конъюнктурные факторы продолжат оказывать влияние на работу евразийского ж/д пути, однако не станут решающими. Несмотря на международно-политическую среду, прошедший год не превратил евразийский маршрут в «токсичный» для работы. После оценки рисков традиционные грузоотправители сохранили свою приверженность налаженному коридору и железнодорожному транспорту.

В отличие от других видов транспорта, евразийская ж/д альтернатива не подверглась прямому санкционному давлению. В связи с этим снижение рисков комплаенса на фоне повышения адаптации грузоотправителей к новой реальности продолжит сглаживать негативный внешнеполитический фон.

Более значительным фактором представляется радикальное снижение стоимости морского фрахта. Однако ценовое преимущество железной дороги перед морским транспортом было временным явлением периода коронакризиса, которое рано или поздно должно было подойти к концу. Благодаря ему евразийский ж/д маршрут получил существенный переток грузоотправителей, которые в сложившейся ценовой ситуации сделали выбор в пользу железной дороги.

В 2023 году на передний план выйдет качество работы и совершенствование операционной составляющей на фоне дополнительных усилий по сохранению и привлечению новых клиентов. Преимуществом является и развитость железнодорожной сети на пространстве 1520 мм, приверженность единым железнодорожным стандартам, что означает возможности дальнейшего развития через инвестиции в инфраструктуру и налаживание взаимодействия государств — участников транзита.

Таким образом, евразийские транзитные контейнерные ж/д перевозки в весьма переменчивых и противоречивых условиях внешней среды **показали свою стабильность и способность к адаптации к уникальному и, возможно, самому серьезному вызову за все время работы.**