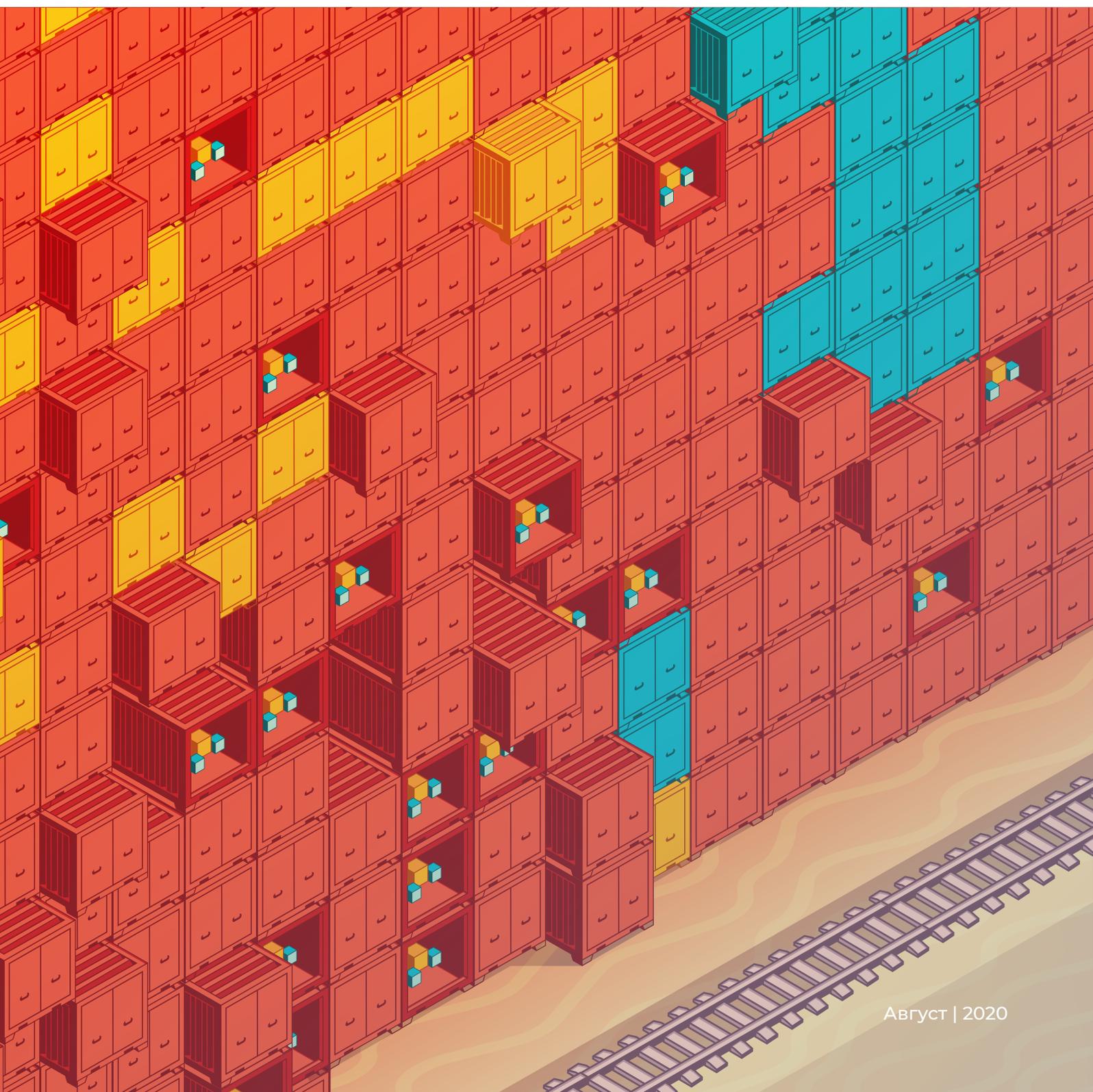


КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2020 ГОДА



Оглавление

Текущее состояние торгового и транспортного сообщения между Европой и Китаем	2
Рекордные показатели 2020 года: объём, количество отправленных поездов.....	4
Ускорение следования поездов.....	5
Тенденция к полной загрузке мощностей.....	5
Маршруты контейнерного ж/д транзита между Китаем и ЕС и товарная структура грузоперевозок	7
Маршрут через Белоруссию, Россию и Казахстан — наиболее перспективное и быстроразвивающееся сообщение между Европой и Китаем.....	8
Расширение географии: 150 маршрутов между Европой и Азией.....	9
Расширение номенклатуры перевозимых грузов за счёт сырьевых и сельскохозяйственных товаров.....	10
Тарифы на транзитные ж/д перевозки между Европой и Китаем в условиях пандемии	11
Динамика тарифов на перевозки: больше стимулов для перехода на железную дорогу.....	12
Портал ERAI — показатель экологичности железнодорожного транспорта.....	13

**ТЕКУЩЕЕ
СОСТОЯНИЕ
ТОРГОВОГО
И ТРАНСПОРТНОГО
СООБЩЕНИЯ
МЕЖДУ ЕВРОПОЙ
И КИТАЕМ**

— Текущее состояние торгового и транспортного сообщения между Европой и Китаем

Вспышка новой коронавирусной инфекции сначала в Китае, а впоследствии и в остальных странах вызвала введение правительствами стран карантинных мер, в первую очередь в форме закрытия национальных границ. Данные события напрямую повлияли на объём товаропотоков между Европейским союзом (ЕС) и Китаем — крупнейшими производственными и торговыми центрами на евразийском континенте: так, за январь — май 2020 г. стоимостный объём взаимной торговли ЕС и Китая снизился на 1,34 % по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. В марте было зафиксировано дно спада, а в мае 2020 г. объём восстановился до уровня января 2020 г. в основном за счёт резкого прироста объёма импорта ЕС из Китая продукции медицинского назначения. Пандемия негативно повлияла на функционирование цепочек поставок из-за сбоев в транспортной инфраструктуре: в наибольшей степени воздействию оказались подвержены морской и воздушный транспорт. Железнодорожный транспорт проявил себя надёжным способом поставок грузов между ЕС и Китаем, что было необходимо в условиях борьбы с пандемией. Так, за первые пять месяцев текущего года стоимостный объём взаимной торговли ЕС и Китая, опосредованной ж/д транспортом, увеличился на 21,22 % в годовом исчислении (в мае на 47,42 % больше, чем в январе 2020 г.)¹, что позволило ж/д транспорту также нарастить долю в общем объёме торговли с 2,83 % в 2019 г. (январь — май) до 3,47 % в 2020 г. (январь — май).

¹ Источник: EXTRA EU trade since 2000 by mode of transport (HS2-HS4) [DS-043327]

Рекордные показатели 2020 года: объём, количество отправленных поездов

Объём контейнерных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай в 2020 г. резко увеличился на 57,6 % по сравнению с первым полугодием 2019 г. Первое полугодие 2020 г. стало рекордным: в текущем году совокупный объём перевозок с 2015 г. преодолел рубеж в 1 млн ДФЭ. Кроме того, в июне 2020 г. объём перевезённых грузов впервые достиг 50 000 ДФЭ в месяц. Среднее количество поездов в сутки также продолжило увеличиваться, но более низкими темпами: в первом полугодии 2020 г. этот показатель вырос на 37,66 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. до величины в 10,6 (что больше, чем в первой половине 2017 г., более чем в два раза). Необходимо отметить, что в мае 2020 г. было отправлено рекордное количество поездов из Китая — 500 поездов. Такая динамика особенно показательна, учитывая негативный прогноз² для международных грузоперевозок по сокращению оборота на 32 % по итогам четвертого квартала 2020 г., что, несмотря на значительный спад, является позитивным сценарием, без учёта вероятной второй волны пандемии, при которой падение может составить 57 %. Ключевую роль в столь впечатляющем приросте сыграли ограничительные меры, в условиях которых железные дороги «перетянули» на себя некоторые товарные потоки, учитывая также неотъемлемые преимущества данного вида транспорта, такие как скорость (в сравнении с морским транспортом) и меньшая стоимость доставки (в сравнении с воздушным). Немаловажной является и стратегическая приверженность развитию евразийских транспортных коридоров со стороны правительств государств Евразии, а также компаний, уже осуществляющих деятельность на данном направлении.

Рисунок 1.

РЕЗКИЙ РОСТ ОБЪЁМА КОНТЕЙНЕРНЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В 2020 Г.

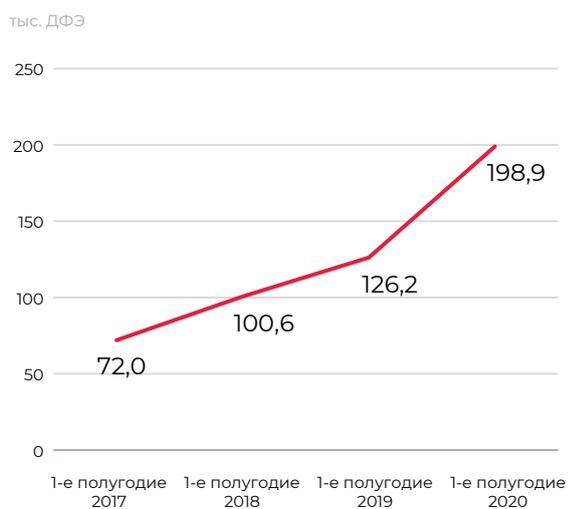
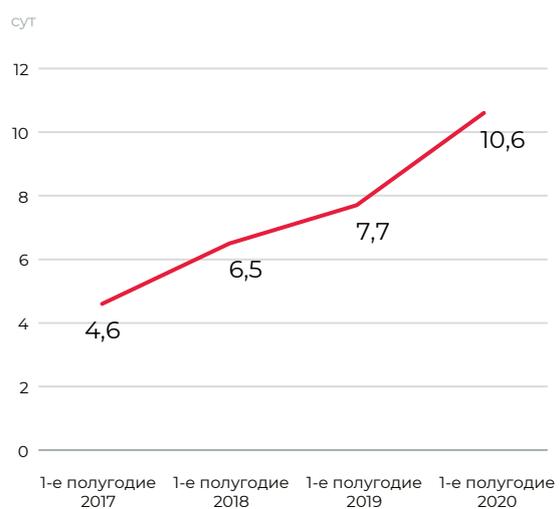


Рисунок 2.

СТАБИЛЬНЫЙ РОСТ СРЕДНЕГО КОЛИЧЕСТВА ПОЕЗДОВ



2 Источник: <https://www.coface.ca/News-and-Publications/Publications/Global-Transport-What-does-the-future-hold-beyond-COVID-19>

Ускорение следования поездов

Первое полугодие 2020 г. ознаменовалось увеличением скорости следования поездов на транзитном коридоре через Казахстан, Россию и Белоруссию при транспортировке грузов на направлении между Европой и Китаем: так, в первой половине текущего года значение скорости достигло уровня 1099 км/сут, что на 6,80 % больше уровня первого полугодия 2019 г., и на 15,81 % больше, чем в аналогичном периоде 2017 г. В целом, за первую половину 2020 г. срок доставки грузов сократился до 4,96 суток с 5,3 суток в аналогичном периоде 2019 г.

Рисунок 3.

УСКОРЕНИЕ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОВ

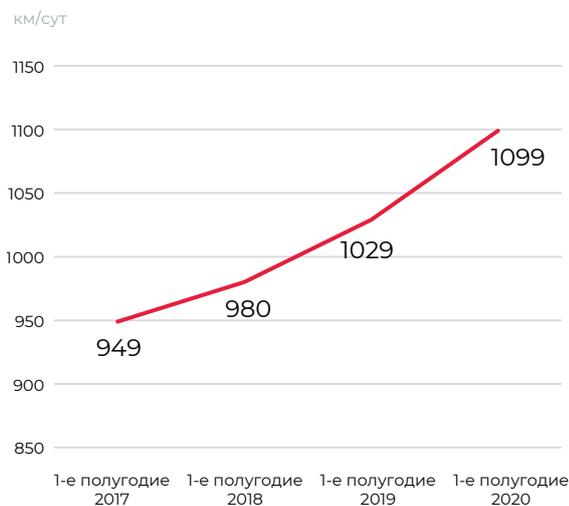
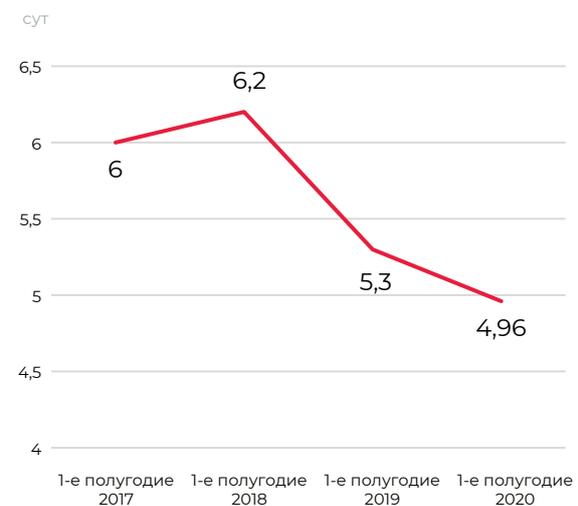


Рисунок 4.

СОХРАНЯЮЩАЯСЯ ТЕНДЕНЦИЯ К СОКРАЩЕНИЮ СРОКОВ ТРАНЗИТА



Тенденция к полной загрузке мощностей

По итогам первого полугодия текущего года почти все контейнеры, направленные из Китая в Европу, были полностью загружены. На обратном направлении наблюдается аналогичная тенденция к росту загрузки поездов, после двух лет без изменений: в 2020 г. объем гружёных контейнеров из Европы в Китай увеличился более чем в два раза с первого полугодия 2019 г. и составил 64,51 тыс. ДФЭ. Иными словами, проблема порожних контейнеров при следовании из Европы в Китай поэтапно исчезает. Справедливо отметить, что в некоторой степени этому поспособствовала вспышка пандемии, так как определённые товарные позиции стали «переходить» с воздуха и моря на железную дорогу.

Рисунок 5.

СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЁНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА

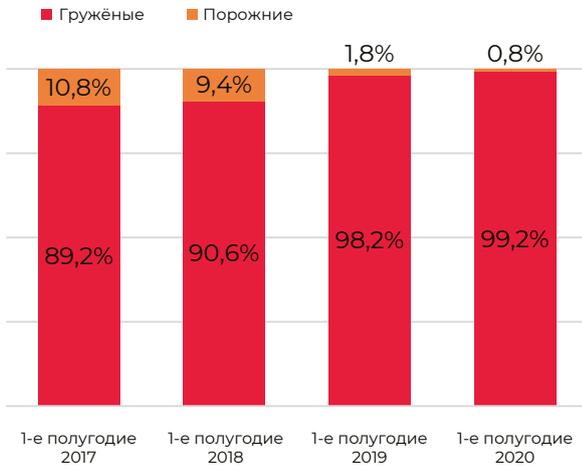
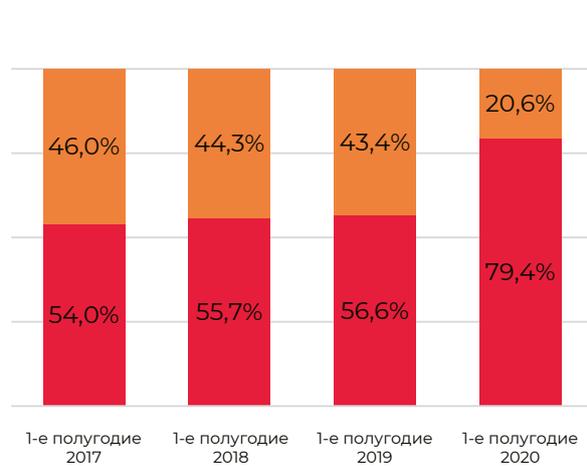


Рисунок 6.

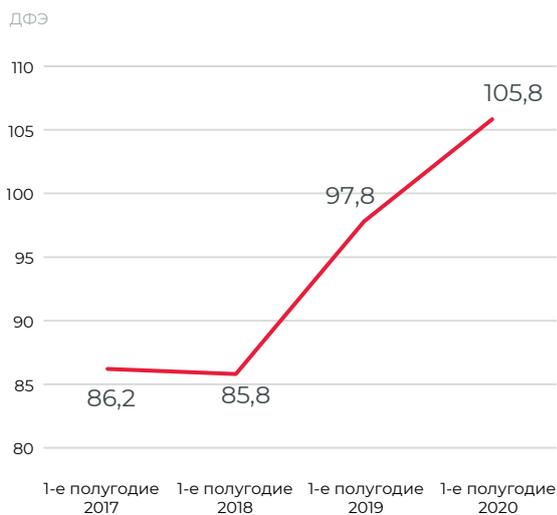
СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЁНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ



На фоне описанной выше динамики соотношения гружёных и порожних контейнеров в первом полугодии 2020 г. отмечается рост среднего уровня загрузки поездов в сообщении Китай — Европа — Китай до 105,8 ДФЭ, что на 8,21 % выше уровня аналогичного периода 2019 г.

Рисунок 7.

СРЕДНЯЯ ЗАГРУЗКА Поезда на направлении Европа — Китай — Европа



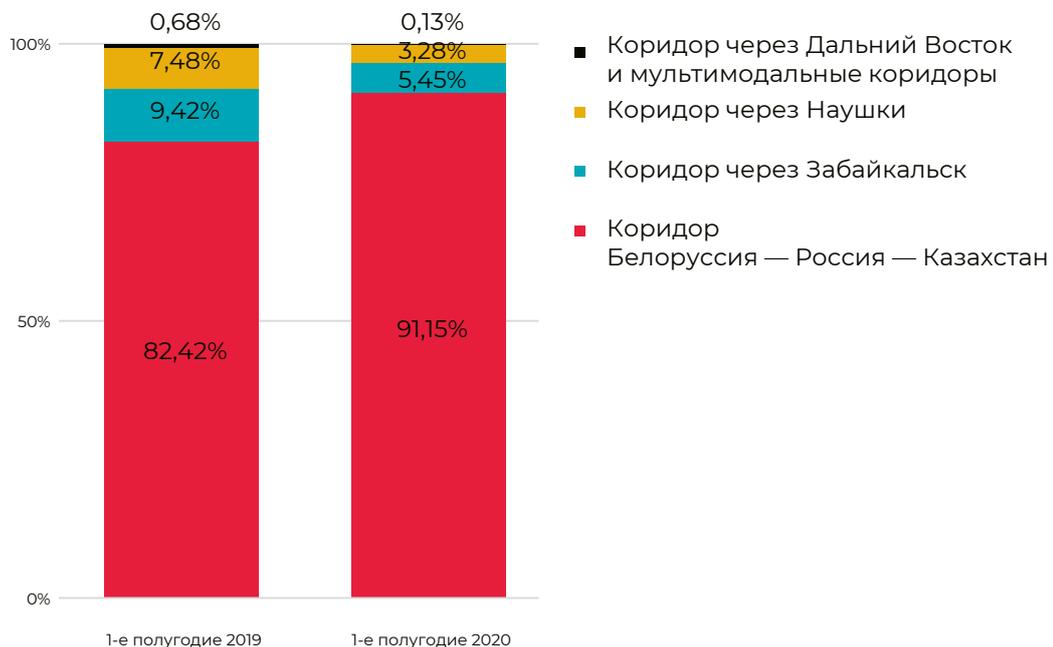
**МАРШРУТЫ
КОНТЕЙНЕРНОГО
Ж/Д ТРАНЗИТА
МЕЖДУ КИТАЕМ
И ЕС И ТОВАРНАЯ
СТРУКТУРА
ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

Маршрут через Белоруссию, Россию и Казахстан — наиболее перспективное и быстроразвивающееся сообщение между Европой и Китаем

Среди четырёх основных транзитных коридоров между Европой и Азией уверенно лидирует коридор через Белоруссию, Россию и Казахстан с долей 91,15 % по результатам первого полугодия 2020 г., что на 8,73 % больше, чем в аналогичном периоде 2019 г. Необходимо отметить, что данный коридор — единственный на фоне остальных, продемонстрировавший в первой половине 2020 г. прирост объёма грузоперевозок в направлении Китай — Европа — Китай, а именно на 57,15 %. Значительный вклад в прирост объёма грузоперевозок через коридор Белоруссия — Россия — Казахстан внёс резкий рост объёма грузоперевозок из Китая в Европу (на 82,67 %) по сравнению с приростом в обратном направлении (на 17,49 %).

Рисунок 8.

РОСТ УДЕЛЬНОГО ВЕСА КОРИДОРА БЕЛОРУССИЯ — РОССИЯ — КАЗАХСТАН СРЕДИ КОРИДОРОВ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ (ПО ОБЪЁМУ ПЕРЕВОЗОК В ДФЭ)



Расширение географии: 150 маршрутов между Европой и Азией

В 2020 г., как и в 2019 г., сохранилась тенденция двукратного увеличения количества маршрутов между Европой и Китаем: в то время как в первом полугодии 2019 г. было около 75 маршрутов, в 2020 г. эта цифра достигла значения в 150. В частности, в ж/д сообщении были включены такие города, как Бургхаузен, Париж, Евле, Гливице, Людвигсхафен, Засниц, Вильнюс, Наньчан, Шилун, Белград и т. д. Ключевыми маршрутами в направлении Китай — Европа являются следующие: Сиань — Малашевиче, Чунцин — Малашевиче, Чэнду — Лодзь, Чунцин — Дуйсбург, Чжэнжоу — Гамбург и т. д. На эти маршруты в январе — июне 2020 г. в совокупности пришлось более 50 % общего объёма грузоперевозок. В обратном направлении отмечаются такие маршруты, как Гамбург — Сиань, Дуйсбург — Чунцин, Малашевиче — Сиань, Гамбург — Чжэнжоу, Лодзь — Чэнду; по этим маршрутам транспортируется более 50 % общего объёма грузов.

Маршрут Европа — Китай	Доля в общем объёме	Изменение за год ³
Гамбург — Сиань	20,43%	в 6 раз
Дуйсбург — Чунцин	10,47%	-30,63%
Малашевиче — Сиань	9,33%	в 29 раз
Гамбург — Чжэнжоу	9,10%	-23,08%
Лодзь — Чэнду	8,13%	-25,48%
Тилбург — Чэнду	7,99%	-26,69%
Дуйсбург — Сиань	6,40%	—
Нойс — Хэфэй	3,77%	—
Нюрнберг — Чэнду	2,89%	—
Гамбург — Хэфэй	2,42%	—
Вроцлав — Чэнду	1,74%	—
Дуйсбург — Ухань	1,69%	в 6 раз
Засниц — Сиань	1,48%	—
Остальные	14,15%	

Маршрут Китай — Европа	Доля в общем объёме	Изменение за год
Сиань — Малашевиче	24,11%	в 5 раз
Чунцин — Малашевиче	11,64%	в 5 раз
Чэнду — Лодзь	8,45%	—
Чунцин — Дуйсбург	6,05%	—
Чжэнжоу — Гамбург	5,85%	—
Сиань — Гент	4,67%	в 10 раз
Чэнду — Тилбург	4,41%	—
Чэнду — Малашевиче	3,36%	—
Сямынь — Малашевиче	2,88%	в 24 раза
Сиань — Будапешт	2,75%	—
Чэнду — Вроцлав	2,42%	—
Чжэнжоу — Льеж	1,68%	—
Иу — Мадрид	1,56%	—
Чэнду — Нюрнберг	1,54%	в 2 раза
Хэфэй — Гамбург	1,52%	—
Ухань — Малашевиче	1,46%	в 23 раза
Ухань — Дуйсбург	1,36%	—
Остальные	14,30%	

Параллельно с диверсификацией маршрутов в 2020 г. имеет место расширение перечня локаций зарождения и погашения грузов: по итогам первой половины 2020 г. их количество достигло 80.

³ Отсутствие данных об изменении объёмов грузоперевозок по тем или иным маршрутам означает, что в первом полугодии 2019 г. грузоперевозки по данному маршруту не осуществлялись.

— **Расширение номенклатуры перевозимых грузов за счёт сырьевых и сельскохозяйственных товаров**

На фоне общего сокращения международного рынка грузоперевозок, в том числе железнодорожных, евразийское пространство стало исключением, продемонстрировав как количественный, так и качественный рост с точки зрения объёмов и номенклатуры перевозимых по железной дороге товаров. Количество товарных категорий, согласно классификатору ТН ВЭД, выросло до 93 в первой половине 2020 г. (с 79 в аналогичный период прошлого года), что говорит о всё большем интересе к евразийским железнодорожным перевозкам со стороны грузоотправителей из различных отраслей экономики. По итогам первого полугодия 2020 г. номенклатура товаров, транспортируемых по евразийскому железнодорожному маршруту, пополнилась 14 новыми группами, преимущественно сырьевого и сельскохозяйственного характера. Среди них можно выделить такие, как какао, шёлк, маслосемена, растительные экстракты, цинк, овощи, свинец, животные и растительные продукты, а также произведения искусства. Однако совокупная доля новых товаров пока незначительна (0,12 % в общем объёме или 238 ДФЭ).

Несмотря на расширение номенклатуры, группа восьми основных перевозимых по евразийскому железнодорожному маршруту товаров, на которую совокупно приходится 72,76% общего объёма перевозок, осталась неизменной. Двумя основными товарными группами стали механическое оборудование и техника, компьютеры (доля 18,59 %) и электрические устройства, аппаратура связи (18,44 %). Третье место заняла автотехника (11,83 %), показав прирост более чем в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Оставляя за скобками неклассифицированные товары, пятое место заняли пластмассы и изделия из них (6,54 %), объём перевозки которых между Европой и Китаем увеличился в три раза по сравнению с показателем прошлого года. Замыкают группу основных товаров мебель, осветительная техника, швейная одежда, чья совокупная доля немного сократилась с 2,37 до 2,23 % из-за меньших темпов прироста, и изделия из чёрных металлов (2,18 %). Что касается остальных товарных групп, то их совокупная доля составила 27,24 % против 23,75 % в аналогичный период прошлого года, что говорит об уменьшении концентрации и продолжающейся диверсификации перевозимых по железной дороге товаров.

**ТАРИФЫ
НА ТРАНЗИТНЫЕ
Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ
МЕЖДУ ЕВРОПОЙ
И КИТАЕМ
В УСЛОВИЯХ
ПАНДЕМИИ**

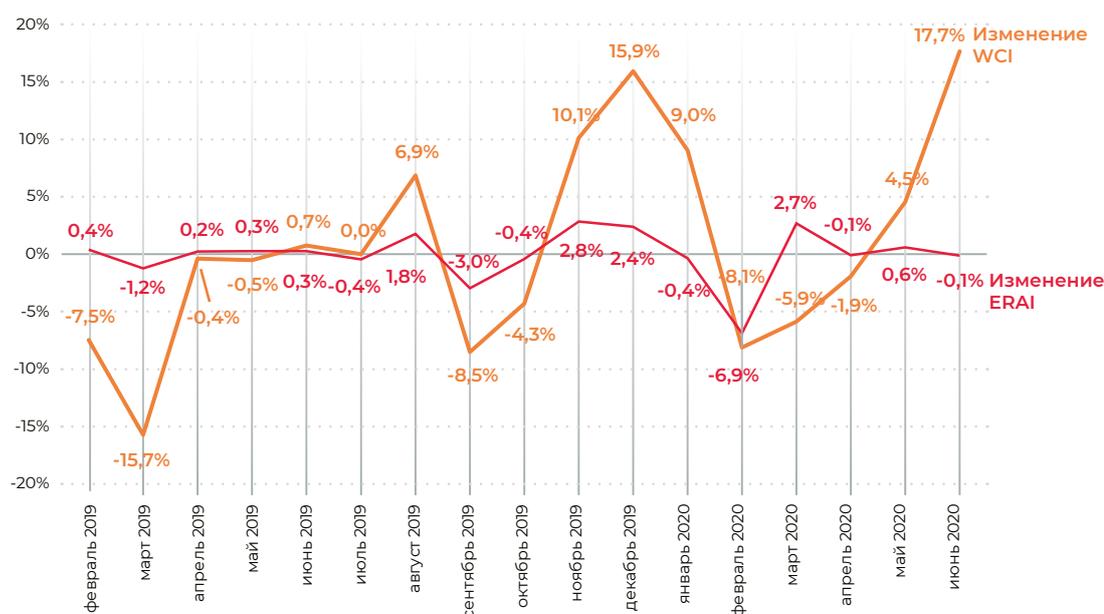
Динамика тарифов на перевозки: больше стимулов для перехода на железную дорогу

На протяжении полутора лет динамика индекса транзитных железнодорожных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, ERAI (Eurasian Rail Alliance Index)⁴, который отражает стоимость транзитных железнодорожных контейнерных перевозок через Белоруссию, Казахстан и Россию, демонстрировала относительную стабильность. В июне 2020 г. индекс ERAI достиг отметки в 2 687 долл. США за СФЭ при среднем транзитном времени в 5,09 дня. Субиндексы, измеряющие стоимость перевозок в Европу (U-West) и Китай (U-East), несмотря на колебания во второй половине 2019 г. и начале текущего года, в целом незначительно снизились за исследуемый период до 2 778 долл. США за СФЭ для U-West и 2 462 долл. США за СФЭ для U-East.

Динамика индекса морской транспортировки грузов между Китаем и Европой, WCI (World Container Index), показывала традиционно большие колебания в исследуемый период. В текущем году долгое время сохранялся негативный тренд вследствие влияния ограничительных мер по борьбе с пандемией, которые привели к сокращению спроса, прежде всего в Китае. В связи с этим оба индекса в марте 2020 г. снизились, а в последующих месяцах, после снятия ограничений в Китае, показали обратный тренд на восстановление. Кроме того, этим же фактором можно объяснить и падение ERAI U-East в апреле 2020 г., в то время как ERAI U-West оставался примерно на том же уровне с тенденцией к увеличению.

Рисунок 9.

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СТОИМОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК СОГЛАСНО ERAI И WCI

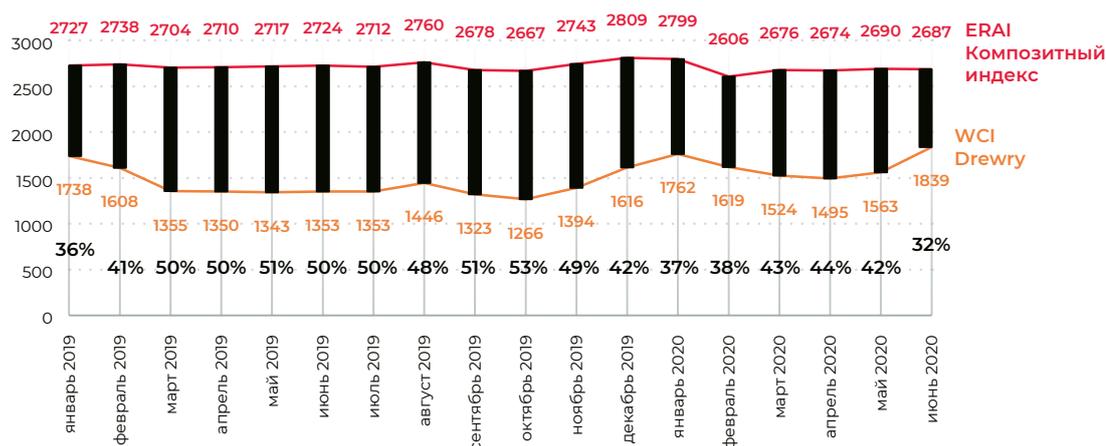


4 ERAI является репрезентативным показателем для оценки положения в евразийских железнодорожных грузовых перевозках в целом, так как на долю анализируемого в рамках индекса маршрута Достык/Алтынколь — Брест/Брузги/Свислочь/Калининград приходится около 90 % железнодорожных перевозок между Китаем и Европой.

Разница стоимости доставки грузов между железнодорожным и морским транспортом продолжила сокращаться: с 36 % в январе 2019 г. до 32 % в июне 2020 г., при средней разнице в 45 % на протяжении всего периода. В случае сохранения подобной динамики в дальнейшем, очевидно, это может стать дополнительным фактором для грузоотправителей в пользу перехода на перевозку грузов железной дорогой.

Рисунок 10.

СООТНОШЕНИЕ ИНДЕКСОВ ERAI И WCI



Портал ERAI — показатель экологичности железнодорожного транспорта

На портале Индекса транзитных железнодорожных перевозок (ERAI) начал функционировать счётчик выбросов, который является показателем экологичности грузоперевозок между Европой и Китаем в рамках глобальной повестки декарбонизации мировой экономики. Включая соответствующие оценочные и фактические данные, счётчик показывает объёмы выбросов от перевозки грузов основными видами транспорта — автомобильным, воздушным, железнодорожным и морским — за выбранный период времени. При этом функционал счётчика позволяет пользователю сравнивать разные виды транспорта по прямым и косвенным выбросам, а также получать архивную статистику. Так, например, за первое полугодие 2020 г. грузоперевозки железнодорожным транспортом повлекли за собой прямые выбросы в объёме 14,9 тыс. тонн, что почти в пять раз меньше, чем если бы перевозки осуществлялись морским транспортом; в 89 раз меньше, чем автомобильным транспортом, и в 528 раз меньше, чем воздушным транспортом.

Ежемесячный пересчёт выбросов можно получить, подписавшись на обновления портала на главной странице⁵ — функцию, которая начала действовать с недавнего времени. Рассылка подборки новостей и актуальных аналитических материалов на трёх языках позволяет пользователям быть в центре информационного поля и получать самые актуальные данные о железнодорожных контейнерных перевозках на евразийском пространстве.

5 Источник: <https://index1520.com/>

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index



www.index1520.com