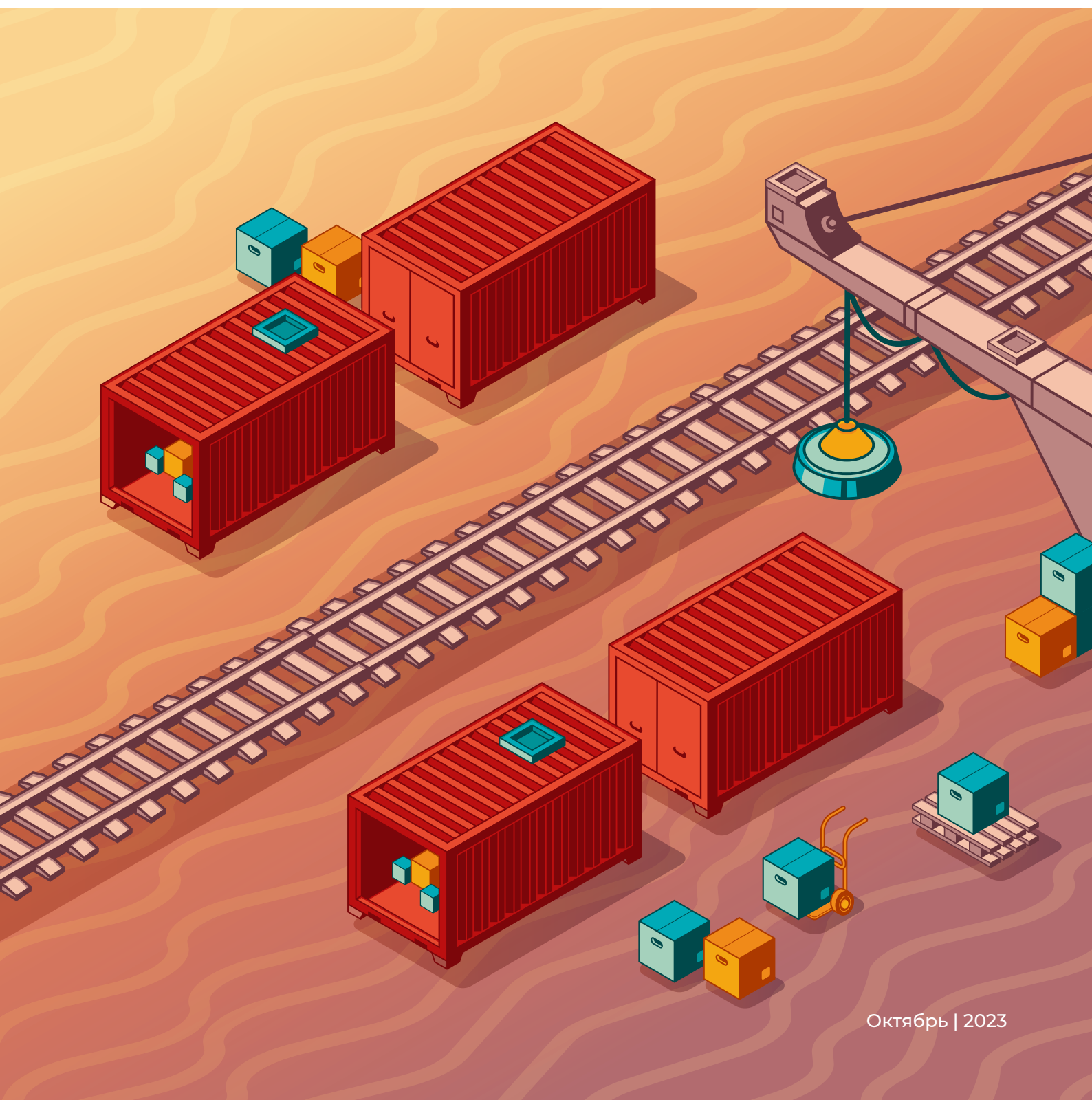


## КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2023 ГОДА



# Оглавление

—	<b>Введение. От адаптации к трансформации</b>	<b>2</b>
—	<b>Резюме</b>	<b>3</b>
—	<b>Торговля и состояние рынка грузоперевозок</b>	<b>5</b>
	Тенденция к сокращению товарооборота между ЕС и Китаем	5
	Морские перевозки продолжают планомерное снижение стоимости	6
—	<b>Состояние евразийского железнодорожного маршрута в первом полугодии 2023 года</b>	<b>9</b>
	Основные показатели перевозок	9
	Технологические показатели евразийских ж/д грузоперевозок	13
	Сохранение тенденции к полной загрузке мощностей	14
	Трансформация географии грузоперевозок	15
	Положение евразийского ж/д коридора и альтернативные маршруты	17
—	<b>Перспектива на второе полугодие 2023 года</b>	<b>20</b>

# ВВЕДЕНИЕ. ОТ АДАПТАЦИИ К ТРАНСФОРМАЦИИ

Первое полугодие 2023 года стало важным этапом, отражающим адаптацию евразийского ж/д маршрута к новым реалиям. Общие итоги отчётного периода показывают прирост объёмов перевезённых грузов. Суммарно в первом полугодии 2023 года по маршруту проследовало 350,7 тыс. ДФЭ, что выше показателя аналогичного периода прошлого года. Данные показатели отражают проведённую работу по сохранению стабильности евразийского ж/д маршрута и адаптации к внешним шокам.

Несмотря на сохранение общей стабильности, детализированные данные, представленные в настоящем отчёте, свидетельствуют о фундаментальной трансформации, произошедшей за прошедший год.

Во-первых, резко изменилась внешняя среда работы евразийского ж/д маршрута. Международно-политическая обстановка, санкционные ограничения стран ЕС в отношении Белоруссии и России стали серьёзнейшим вызовом. Даже несмотря на отсутствие прямых ограничений на работу транзитного маршрута, косвенное давление на грузоотправителей, связанное с ограничениями в отношении номенклатуры грузов, возросшие политические риски ведут к крайне осторожному отношению грузоотправителей к перевозке грузов через пространство ЕАЭС.

Во-вторых, на международно-политические изменения накладывается внешняя конъюнктура в других видах транспорта. Падение стоимости морского фрахта лишило ж/д грузоперевозки важного фактора низкой стоимости при выборе грузоотправителями способа доставки. В отсутствие международно-политических рисков это не сыграло бы столь значимой роли, однако теперь этот фактор усугубляется санкционным давлением со стороны ЕС.

В этих условиях евразийский ж/д маршрут переживает фундаментальную трансформацию, связанную с замещением выпадающих транзитных объёмов грузами, перемещающимися в сообщении Китай — ЕАЭС — Китай. Переориентация торгово-экономических связей России на Восток обеспечивает возможности по развитию маршрута в этом направлении.

Таким образом, евразийский транзит остаётся важнейшей осью работы маршрута, на который приходится порядка трети всех перевозимых объёмов. Однако всё большую роль начинают играть грузы в сообщении Китай — ЕАЭС — Китай, где в полной мере находят своё применение налаженная инфраструктура и развитая операционная деятельность евразийского ж/д маршрута.

# РЕЗЮМЕ

- 1.** Евразийский железнодорожный транзитный маршрут является лидирующей транспортной артерией для железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в направлении Китай — Европа — Китай. В первом полугодии 2023 года на евразийский маршрут пришлось 95,9% объёма перевезённых ДФЭ по статистике погранпереходов.
- 2.** По итогам первого полугодия объём перевезённых по евразийскому железнодорожному маршруту грузов суммарно по всем сегментам составил 350,7 тыс. ДФЭ, что на 12,6% больше показателей за аналогичный период 2022 года. При этом на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай пришлось 114,1 тыс. ДФЭ, что составляет 32,5% всех перевезённых грузов. Падение транзитных объёмов было замещено за счёт экспортно-импортных перевозок из Китая в страны ЕАЭС.
- 3.** Увеличилось среднее количество отправок поездов в сутки: с 14 в 2022 году до 16,8 в текущем году. Загрузка поездов также выросла до 124 ДФЭ. Таким образом, несмотря на внешнее конъюнктурное давление, основные показатели оказались выше уровня первого полугодия 2022 года, что говорит о стрессоустойчивости маршрута.
- 4.** Изменение структуры перевозок на евразийском железнодорожном маршруте повлияло на увеличение среднего времени в пути от границы до границы с 6,31 до 7,72 суток. Средняя скорость контейнерных поездов при этом уменьшилась с 864 до 707 км в сутки.
- 5.** В первом полугодии 2023 года изменилась номенклатура перевозимых грузов. На механическое оборудование, электрические устройства и автотехнику пришлось 48% грузов, что на 10 п. п. больше, чем годом ранее.
- 6.** Увеличение объёмов перевезённых грузов вызвало тенденцию к полной загрузке мощностей. Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, составила 3%, что находится на уровне показателей прошлого года. В наиболее сложном с точки зрения балансировки направлении, из Европы в Китай, доля порожних контейнеров составила 6,14%, что на 11,06 п. п. ниже показателей первого полугодия 2022 года.
- 7.** Стержневые точки отправления и назначения на транзитном маршруте относятся к регионам Германии и Западного и Центрального Китая. Основными маршрутами в восточном направлении стали Мангейм — Сиань, Дуйсбург — Иву и Гамбург — Чжэнчжоу. В западном направлении таковыми являются Сиань — Малашевиче, Чэнду — Малашевиче и Чунцин — Малашевиче. Схожие по объёмам показатели перевозок были достигнуты и со странами ЕАЭС на маршрутах Сиань — Электроугли, Чунцин — Электроугли, Чэнду — Колядичи.
- 8.** В ближайшей перспективе основное негативное воздействие на трансевразийские грузоперевозки окажут тенденция к рецессии в мировой экономике вкупе с замедлением ведущих экономик на двух концах маршрута — Китая и Германии. Нестабильный политический фон и высокая инфляция в ЕС также не оказывают положительного влияния на евразийскую логистику.

- 9.** Торговля ЕС с Китаем демонстрирует предпосылки к ухудшению показателей. Несмотря на то, что отрицательное сальдо торгового баланса ЕС-27 в торговле с Китаем снизилось до 126,5 млрд евро, это сопровождалось снижением импорта Евросоюза на 20,7 млрд евро.
- 10.** Евразийский ж/д маршрут сохраняет сверхнизкую волатильность ставки на провоз контейнера. В июне 2023 года данный показатель составил 2944 долл. за СФЭ, что сравнимо с показателем в 2987 долл. за СФЭ в июне 2022 года. Стабильность цены является важной конкурентной характеристикой на фоне удешевления морского фрахта до 1576 долл. за СФЭ в июне 2023 года.
- 11.** Европейские институты продолжают поступательное движение к сокращению выбросов CO<sub>2</sub> от морского и авиатранспорта. Морской транспорт **будет включён** в европейскую систему торговли квотами на выбросы с 2024 года. Компенсационные схемы в авиатранспорте (CORSIA) также планируются к расширению на все вылеты из всех стран Европейской экономической зоны. На этом фоне всё большее значение будет приобретать экологичность железнодорожных перевозок.

# ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

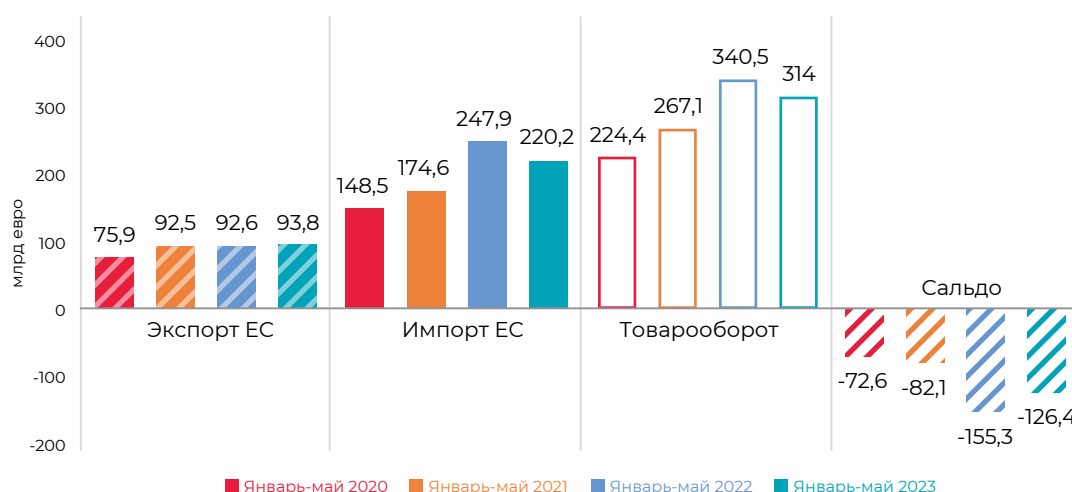
## Тенденция к сокращению товарооборота между ЕС и Китаем

Обмен товарами между Китаем и Европейским союзом представляет собой одну из ключевых составляющих мировой торговли и служит основой для эффективной работы железнодорожных маршрутов, связывающих Евразию.

В первом полугодии 2023 года наметилась тенденция на сокращение товарооборота между партнёрами, с 340,5 млрд евро за первое полугодие 2022 года до 314 млрд евро за аналогичный период 2023 года. Основным фактором такого изменения стало переформатирование экономических отношений между Китаем и ЕС на фоне сужения показателей роста их экономик.

В первом полугодии 2023 года товарооборот ЕС и Китая сократился на 7,8% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. При этом экспорт ЕС остался на том же уровне (93,8 млрд евро в 2023 году), а импорт ЕС из Китая сократился на 11,2% до 220,2 млрд евро. На этом фоне отрицательное сальдо товарооборота для ЕС сократилось со 155,3 млрд евро в первом полугодии 2022 года до 126,4 млрд евро в пользу Китая.

### ДИНАМИКА ТОРГОВЛИ ЕС-27 С КИТАЕМ



Источник: расчёты авторов на основе данных Евростат

В числе причин сокращения товарооборота можно отметить международно-политическую напряжённость и замедление темпов экономического роста партнёров. Напряжение в отношениях США и Китая, связанное с мерами Вашингтона по недопущению трансферта ключевых технологий в Китай и по сокращению американских инвестиций в высокотехнологичные отрасли КНР, сказывается и на взаимоотношениях ЕС с Китаем. Несмотря на преференциальный характер связей двух партнёров, общие тенденции международно-политических связей западных стран с Китаем продолжают оказывать влияние на китайско-европейскую торговлю.

Значимым является замедление темпов экономического роста в Китае и околонулевые темпы прироста ВВП ЕС. По итогам второго квартала 2023 года годовые темпы прироста экономики Китая составили 6,3%, что ниже прогнозов аналитиков. Экономика Китая демонстрирует замедление от квартала к кварталу. Опасения вызывают структурные дисбалансы на рынке недвижимости Китая, которые могут вызвать волну банкротств девелоперов и «эффект домино» для всей экономики.

Такая ситуация оказывает негативное влияние на евразийские ж/д грузоперевозки. Падение объёмов китайского экспорта напрямую сказывается на загрузке грузового железнодорожного сообщения. Даже в условиях санкционных ограничений в отношении России и Белоруссии падение товарооборота между Китаем и ЕС будет выступать долгосрочным фундаментальным фактором, ограничивающим перспективы роста объёмов грузов к перевозке по евразийскому маршруту.

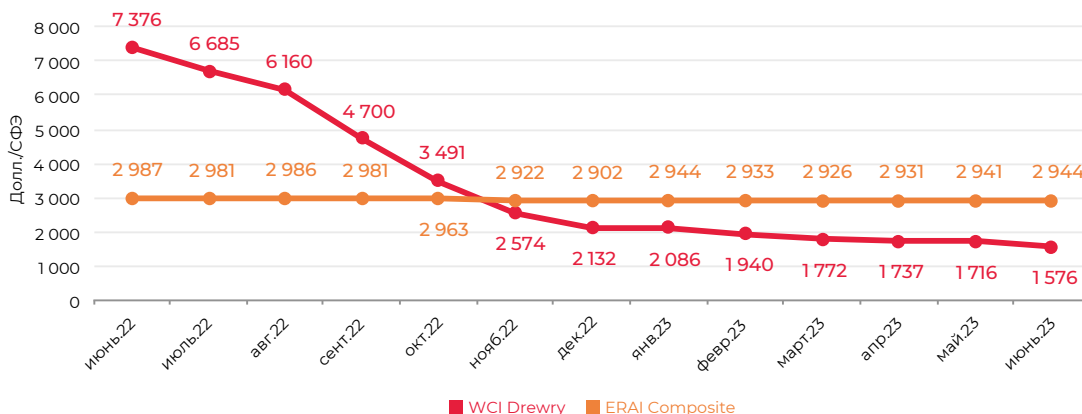
## — Морские перевозки продолжают планомерное снижение стоимости

Морские и отчасти авиационные грузоперевозки являются традиционными конкурентами железнодорожному сообщению. Период коронакризиса выявил конкурентные преимущества ж/д грузоперевозок — надёжность и предсказуемость на фоне коронавирусных ограничений и логистических сбоев в морском и воздушном транспорте. Долгосрочные усилия по развитию евразийского ж/д маршрута и благоприятная конъюнктура 2020–2021 годов обеспечили ускоренный переток грузоотправителей «на рельсы».

В октябре 2022 года произошёл обратный переход стоимостного преимущества от железнодорожного к морскому транспорту. Индекс морских грузоперевозок между Китаем и Европой WCI Drewry в период с января по июнь 2023 года упал с 2086 долл. до 1576 долл. за СФЭ, хотя ещё в июне 2022 года его значение составляло 7376 долл. за контейнер.

На этом фоне показатели индекса ж/д контейнерных перевозок ERAI за тот же период показали сверхнизкую волатильность: от 2987 долл. за СФЭ в июне 2022 года до 2944 долл. в июне 2023 года. Таким образом, железная дорога на фоне новых международных потрясений подтвердила звание наиболее стабильного вида транспорта, особенно в долгосрочной перспективе. Для евразийского ж/д маршрута подобные изменения означают возвращение внешней конъюнктуры к ситуации до 2020 года.

## ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY



Источник: индекс ERAI

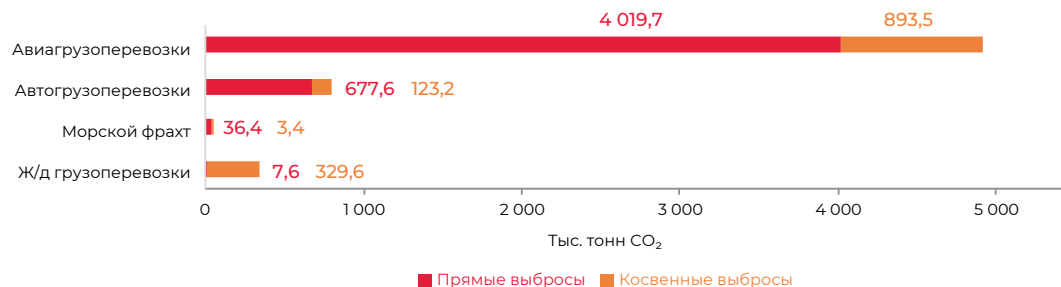
Благодаря нормализации перевозок после коронакризиса воздушные перевозки также отметились ростом показателей, вкупе со снижением их стоимости. Так, по данным Baltic Exchange Air Freight Index (BAI), продолжается снижение стоимости авиаперевозок по всем направлениям, в том числе Гонконг — Европа. Если в декабре 2021 года было достигнуто пиковое значение в 8 долларов за килограмм груза, то уже к январю 2023 года этот показатель составлял 4,96 долл./кг, а в июне 2023 года он находился на уровне 3,73 долл./кг. Благодаря своей скорости доставки груза авиатранспорт остаётся востребованным способом доставки скоропортящихся и ценных товаров, например микрочипов.

Обратной стороной медали для быстрой скорости самолётов является оставляемый ими значительный углеродный след, что является барьером при переходе к углеродной нейтральности. Морские перевозки оказывают меньшее воздействие на окружающую среду, однако и они вносят свой вклад в выбросы парниковых газов. В этой связи Европейским союзом принимаются меры по снижению воздействия морского транспорта на климат. В частности, в июле 2023 года Еврокомиссией была пересмотрена концепция сокращения выбросов парниковых газов, предусматривающая снижение выбросов с судов к 2050 году. В январе 2024 года система торговли квотами на выбросы в ЕС будет расширена на крупные суда (тоннажностью от 5000 и выше), входящие в порты ЕС, независимо от флага, под которым они ходят.

Согласно Счётчику выбросов CO<sub>2</sub> портала ERAI, железнодорожные перевозки имеют наименьшее прямое воздействие на окружающую среду. Суммарный накопленный эффект от ж/д перевозок в период с января по июнь 2023 года составил 329,6 тыс. тонн CO<sub>2</sub>, где на прямые выбросы пришлось лишь 7,6 тыс. тонн. В то же время морской транспорт произвёл бы 39,8 тыс. тонн выбросов (36,4 тыс. тонн прямых), автомобильный — 800,8 тыс. тонн выбросов (677,6 тыс. тонн прямых), а авиаперевозки создали бы рекордные 4913,2 тыс. тонн выбросов (где прямые составили бы 4019,7 тыс. тонн) при перевозках в аналогичных период.



## ВЫБРОСЫ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ Ж/Д МАРШРУТУ С СРАВНЕНИЕМ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА (ЯНВАРЬ-ИЮНЬ 2023 Г.)\*



Источник: индекс ERAI

Таким образом, евразийские ж/д контейнерные перевозки, благодаря практически повсеместному использованию электрической тяги на железной дороге, имеют экологическое преимущество перед другими видами транспорта. Такое свойство наиболее органично сочетается со стремлением Европейского союза к декарбонизации и повышению энергоэффективности. Экологический фактор продолжает благоприятствовать железнодорожному транспорту, особенно в контексте усилий ряда стран по декарбонизации экономики. При этом ж/д перевозки имеют дополнительный потенциал к снижению воздействия на окружающую среду в случае повышения энергоэффективности сопутствующей им инфраструктуры.

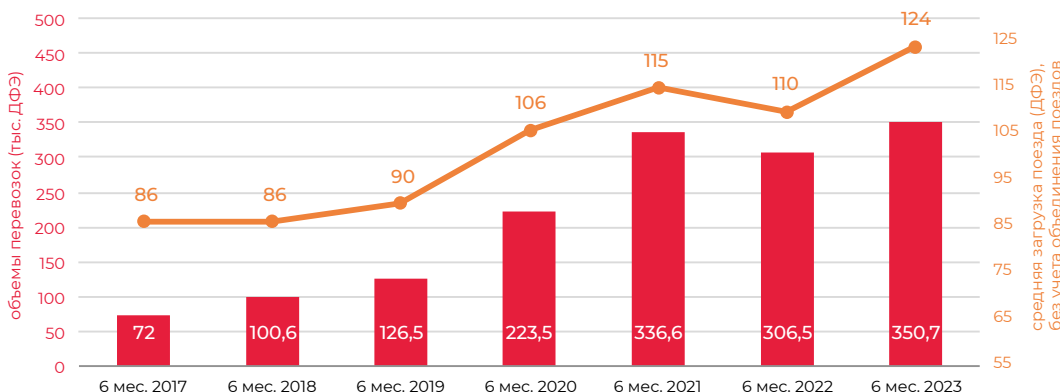
\* Данные для других видов транспорта рассчитаны с использованием аналогичных параметров.

# СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2023 ГОДА

## Основные показатели перевозок

По итогам первого полугодия 2023 года объём перевезённых по евразийскому железнодорожному маршруту грузов суммарно по всем сегментам составил 350,7 тыс. ДФЭ, что на 44,2 тыс. ДФЭ больше, чем за аналогичный период 2022 года. Характерно, что на транзитные перевозки в сообщении Китай — Европа — Китай при этом пришлось 114,1 тыс. ДФЭ, что составляет 32,5% всех перевезённых грузов. Таким образом, произошла реструктуризация перевозок, где падение транзитных объёмов было замещено за счёт возросших импортных поставок в Россию из Китая и экспорта России и стран ЕАЭС в Китай.

### СУММАРНЫЙ ОБЪЁМ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПОЕЗДОВ



Источник: расчёты авторов

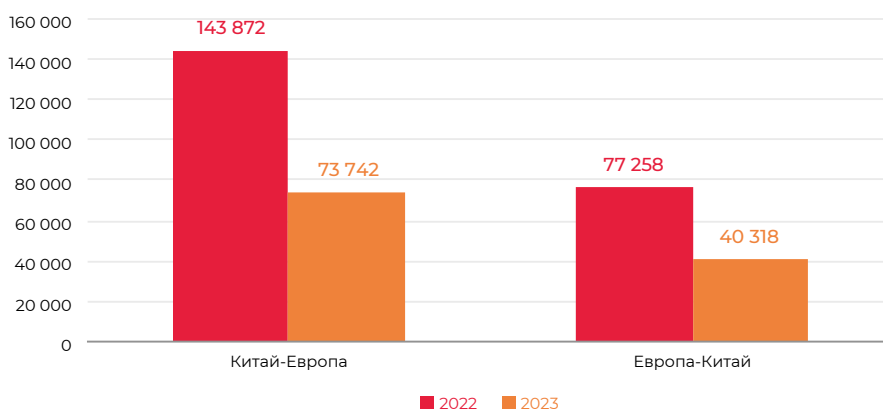
Основной причиной столь серьёзного изменения структуры перевозок явилось санкционное давление со стороны ЕС из-за конфликта в Украине. Одиннадцатый пакет санкций ЕС в отношении России, принятый в июне, расширил перечень товаров, запрещённых к транзиту через территорию Российской Федерации.

Несмотря на то, что данные ограничения касаются преимущественно товаров двойного назначения и в особенности бьют по автомобильным грузоперевозкам, железные дороги также испытывают влияние данных ограничений. Во-первых, грузоотправители переоценивают риски использования наземных маршрутов через ЕАЭС и зачастую под давлением или превентивно отказываются от обращения к евразийским транзитным перевозкам. Во-вторых, отдельные страны склонны принимать большие ограничения в отношении трансграничных перевозок через ЕАЭС по политическим мотивам. Например, в августе Литва, Латвия и Польша **обсудили** инициативу закрытия части пограничных переходов с Белоруссией, включая железнодорожные.

Вкупе с сокращением общих показателей транзита произошло падение показателей и по отдельным направлениям. Двукратному сокращению (на 51,25%) подверглись перевозки в направлении Китай — Европа: со 143,9 тыс. ДФЭ в первом полугодии 2022 года до 73,7 тыс. в первом полугодии 2023 года. В обратном направлении наблюдается похожая тенденция: от 77,3 тыс. ДФЭ за первое полугодие 2022 года к 40,3 тыс. ДФЭ за первое полугодие 2023 года.

Такое неравенство показателей вызвано сразу несколькими факторами. В первую очередь необходимо отметить падение стоимости морских перевозок, а также налаживание ситуации с контейнерным морским взаимодействием, привлёкшее на данный вид транспорта часть грузопотока, который ещё в первой половине 2022 года было выгоднее перевозить грузовым ж/д сообщением. Во-вторых, сказывается влияние санкционных ограничений, негативно влияющих на взаимодействие железных дорог стран ЕС и ЕАЭС. Вместе с этим, иностранные грузоотправители начиная с весны 2022 года находятся в активном поиске альтернативных транзитных маршрутов, не проходящих через территорию России и Белоруссии.

## ТРАНЗИТ КИТАЙ-ЕВРОПА-КИТАЙ ЗА ПОЛУГОДИЕ



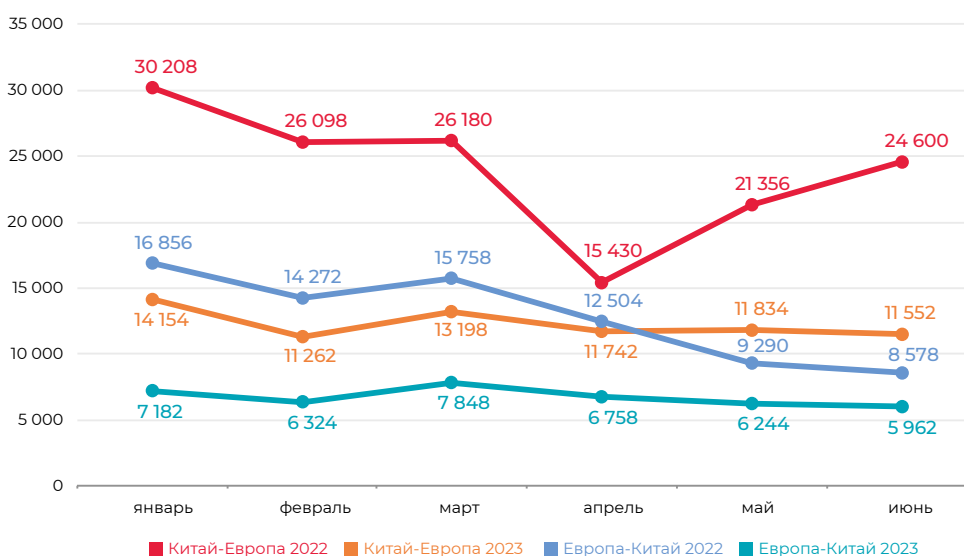
Источник: расчёты авторов

Детальное сравнение показателей в сообщении Китай — Европа — Китай позволяет выделить несколько тенденций. В первом квартале 2022 и 2023 годов заметна повторяющаяся просадка в объёмах перевозок по обоим направлениям, что связано с празднованием Китайского Нового года.

Во втором квартале соответствующих лет наблюдается рассогласованность трендов. Так, в апреле 2022 года относительно предыдущего месяца произошло резкое падение показателей как по направлению Китай — Европа (на 41,1%), так и при перевозках Европа — Китай (на 20,6%), что связано с возникшей тогда политической нестабильностью на евразийском пространстве. Подобная волатильность связана с характерной для того момента осторожностью грузоотправителей в вопросе перевозки своих товаров по территориям России и Белоруссии, попавших под «санкционный шторм» Европейского союза. Подобной политической конъюнктурой можно также объяснить разнонаправленность показателей с апреля по июнь 2022 года: если китайские грузоотправители к июню 2022 года отыграли падение сразу на 59,4%, то перевозки из Европы в Китай так и продолжили плавное снижение объёмов на 31,4% за тот же период.

На этом фоне является характерной относительная стабильность показателей в 2023 году: понижение на 1,6% объёмов от апреля к июню в перевозках Китай — Европа и сокращение на 11,8% количества грузов по направлению из Европы в Китай. К 2023 году произошла адаптация рынка перевозок к политическим потрясениям, а определяющей стала конкуренция между видами транспорта.

### ОБЪЁМЫ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СООБЩЕНИИ КИТАЙ-ЕВРОПА-КИТАЙ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2022 И 2023 ГГ. ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



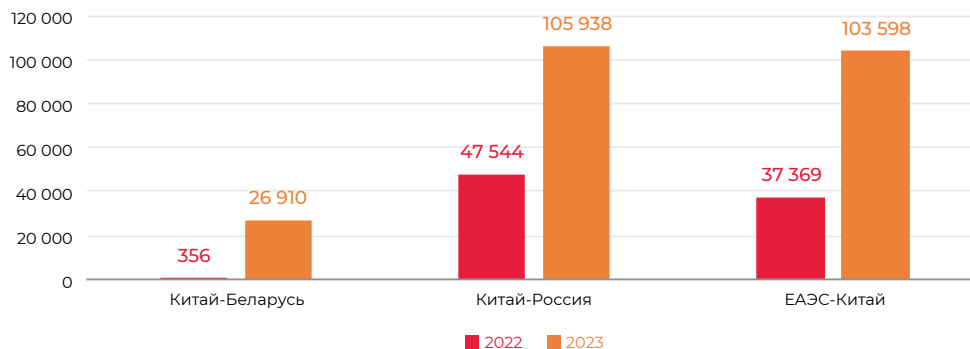
Источник: расчёты авторов

Одновременно с чувствительным падением транзитных перевозок по итогам первого полугодия 2023 года на евразийском железнодорожном пространстве произошёл рост импорто-экспортных перевозок Китая со странами ЕАЭС, как в совокупности, так и по отдельности, относительно того же периода в 2022 году. По данным ОТЛК ЕРА, наибольшие темпы роста в перевозках через евразийский коридор наблюдаются по линии ЕАЭС — Китай (+177,2%), а также Китай — Россия (+122,3%). Также виден абсолютный прирост в направлении Китай — Беларусь (+26,5 тыс. ДФЭ).

Основной причиной такого бурного роста внутриевразийских ж/д перевозок являются изменения в торговле и замещение европейских товаров китайскими на рынке ЕАЭС, прежде всего российском. Кроме того, вследствие полного отхода от политики «нулевой терпимости» в прошлом году Китай нарастил свои производственные возможности и потенциал к экспорту. С другой стороны, в связи с нарушением связей России с ЕС, бывшим до 2022 года её основным внешнеторговым партнёром, появилась потребность в срочной диверсификации внешнеторговых связей. Дополнительный импульс придала концепция поворота России на Восток.

Китай стал наиболее естественным выбором для российских потребителей и экспортёров. Республика Беларусь также традиционно имеет дружественные связи с Китаем, инвестирующим в её экономику и наладившим ряд производств на территории страны (к примеру, локализованная сборка китайских автомобилей или индустриальный парк «Великий камень» под Минском).

### ИМПОРТНО-ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СО СТРАНАМИ ЕАЭС В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ



Источник: расчёты авторов

Объективными являются и изменения, происходящие в экономиках двух экономических локомотивов трансевразийской торговли — Китая и Германии. После сорока лет непрерывного роста китайская экономика может перейти к эпохе плавной стагнации. Так, по прогнозу Международного валютного фонда (МВФ), рост экономики Китая в ближайшие годы составит менее 4%, что в половину меньше показателей за последние четыре десятилетия. Китай рискует не достигнуть удвоения ВВП к 2035 году — задачи, поставленной Си Цзиньпином в 2020 году.

Не самым лучшим образом обстоят дела и в экономике Германии, где в конце мая 2023 года Федеральное статистическое агентство отметило снижение ВВП страны в период с января по март 2023 года на 0,3% по сравнению с последним кварталом 2022 года. Такие данные подводят к выводу о росте спроса на диверсификацию маршрутов евразийских контейнерных ж/д перевозок.

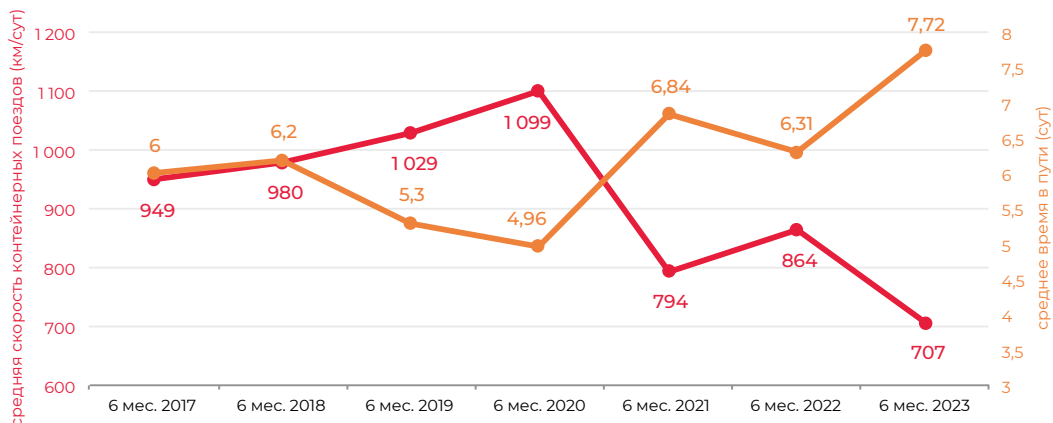
## Технологические показатели евразийских ж/д грузоперевозок

Количество объединённых поездов, отправленных в первом полугодии 2023 года, составило 3041, что является максимумом за всё время наблюдения и значительно выше уровней первого полугодия 2022 года, когда по маршруту проследовало 2539 поездов. Нарастивание объёмов перевозок закономерно привело к увеличению среднего количества поездов в сутки, с 14 до 16,8. Данный показатель является также рекордным за последние годы.

Увеличение показателей в условиях внешнего давления на рынок евразийских транзитных ж/д перевозок демонстрирует заложенную в них стрессоустойчивость, которая стала возможной благодаря долговременным усилиям и приверженности игроков рынка развитию евразийских транзитных ж/д маршрутов.

В результате увеличения объёмов перевозок вкпе с реконfigurацией маршрутов вновь увеличилось среднее время в пути от границы до границы для транзитных поездов Китай — Европа — Китай, которое составило 7,72 суток. Средняя скорость при этом снизилась до 707 километров в сутки. Годом ранее данный показатель был на отметке 6,31 суток, а скорость составляла 864 километра в сутки. Такое падение показателей обусловлено внешним стрессом, а также изменениями, связанными с замещением транзитных маршрутов импортно-экспортными.

### СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ НА МАРШРУТЕ



Источник: расчёты авторов

Таким образом, внешние факторы, а именно изменение стоимости перевозки в других видах транспорта и международно-политические риски, стали ключевыми в реструктуризации евразийских ж/д перевозок. Несмотря на турбулентность, рекордные показатели общего числа поездов и их загруженности по итогам первого полугодия 2023 года говорят о том, что евразийские ж/д перевозки успешно справились с задачей по адаптации к работе в новых условиях.

## — Сохранение тенденции к полной загрузке мощностей

В первой половине 2023 года по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 85 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков против 90 категорий в прошлом году. Текущее сокращение грузовой номенклатуры вызвано переходом части грузов к иным способам транспортировки, а также существенными изменениями профиля грузоотправителей по евразийскому ж/д маршруту.

Согласно [статистике портала ERAI](#), на три традиционные группы грузов, следующих по евразийскому ж/д маршруту (электрические устройства, аппаратура связи; механическое оборудование и техника, компьютеры; автотехника), в сумме пришлось 49% транзита в первом полугодии 2023 года, что на 10 п. п. больше, чем годом ранее. Данные категории составляют основу товарной номенклатуры с момента появления евразийских ж/д транзитных сервисов в силу экономической специализации регионов Западного и Центрального Китая, а также экономики Германии.

Важной остаётся перевозка пластмасс и изделий из них (7,4% грузопотока), мебели и осветительной техники (4,21%). Значительную долю составил провоз изделий из чёрных металлов (4,1%), каучука и резинотехнических изделий (3,1%).

Рост показателей в первом полугодии 2023 года пришёлся на 11 номенклатур. Среди них ошутимое увеличение показателей продемонстрировали никель (+638,89%), парфюмерные, косметические и туалетные средства (+271,37%), шкуры и кожа (+225%), масла и жиры (+153,33%), мех (+70%). Сокращение доли игрушек и спортивного инвентаря, готовых текстильных изделий, прочих химических продуктов демонстрирует переход товаров с наименьшей добавочной стоимостью на морской транспорт как наименее затратный, а снижение потребления европейским рынком китайской химической продукции свидетельствует об адаптации данного сектора европейского производства к новым реалиям, где основной урон был нанесён ростом цен на энергоносители.

## НОМЕНКЛАТУРА ТОВАРОВ В 1 ПОЛУГОДИИ 2023 Г., ДФЗ



Источник: расчёты авторов на основе индекса ERAI

## НОМЕНКЛАТУРА ТОВАРОВ В 1 ПОЛУГОДИИ 2022 Г., ДФЗ

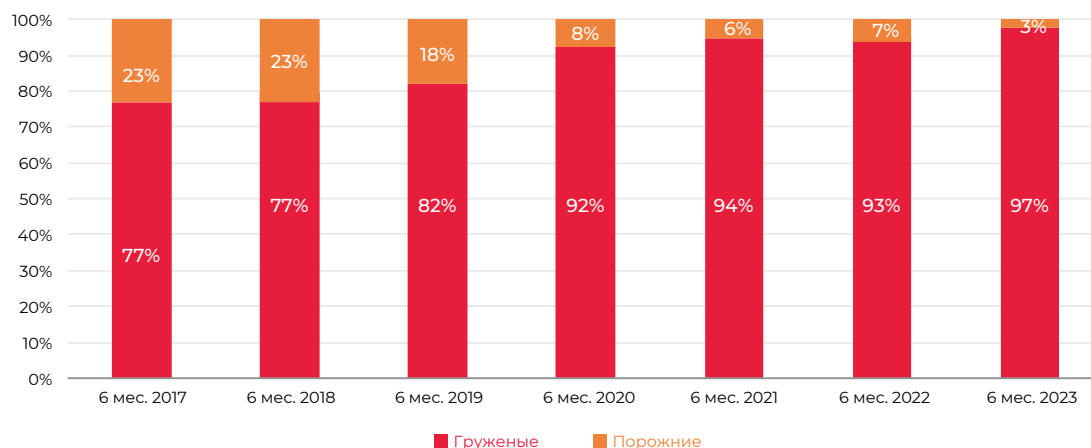


Источник: расчёты авторов на основе индекса ERAI

Данные ОТЛК ЕРА показывают, что переход евразийских контейнерных ж/д перевозок от транзитных к импортно-экспортным операциям не сказался на тенденции к полной загрузке мощностей. Доля порожних контейнеров, проследовавших по маршруту, составила 3%, что ниже показателей прошлого года. Всего за время работы евразийского ж/д транзитного маршрута доля порожних контейнеров сократилась с 23% в 2017 году до текущих 3%, что является следствием проводимой работы по повышению эффективности маршрута и привлечению грузоотправителей на ж/д грузоперевозки.



## СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ

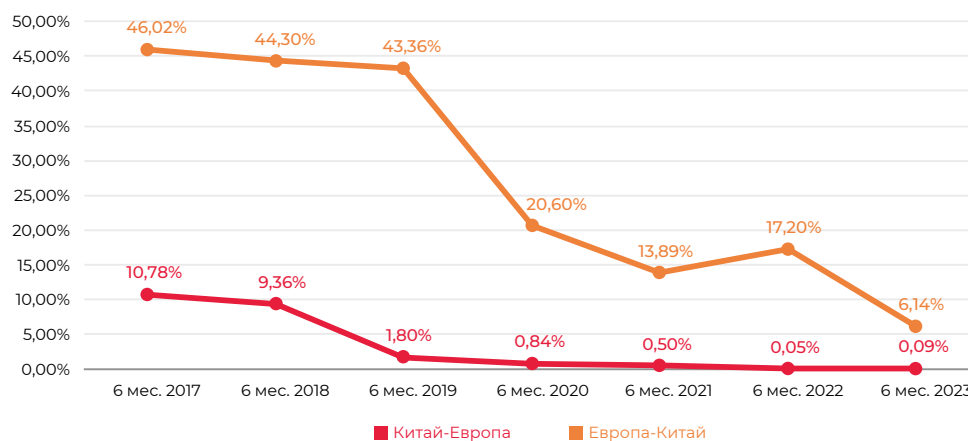


Источник: расчёты авторов

В первом полугодии 2023 года улучшилась ситуация с балансировкой грузов между восточным и западным направлениями. При отправке грузов из Европы в Китай доля порожних контейнеров сократилась до 6,14%, что на 11,05 п. п. ниже показателей прошлого года и составляет абсолютный минимум за всё время функционирования евразийского ж/д маршрута. Для западного направления, из Китая в Европу, данная проблема не является острой с 2019 года, когда доля порожних контейнеров достигла 1,8% и продолжила снижение. В результате, по итогам первого полугодия 2023 года достигнут показатель в 0,09% порожних контейнеров при перевозках на запад.

При этом нельзя не отметить, что проблема баланса контейнерной загрузки является традиционной для транспортной отрасли и обусловлена объективными экономическими факторами в виде производственно-потребительской специфики экономических взаимоотношений Европы и Китая. Уменьшение экспорта Китая в ЕС при сохранении объёмов импорта из Европы создает предпосылки для стабилизации баланса между направлениями при сохраняющемся перевесе в пользу грузов из Китая на запад.

## ДОЛЯ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчёты авторов

## Трансформация географии грузоперевозок

В первом полугодии 2023 года продолжилась диверсификация пунктов отправления и прибытия грузов. В первой десятке традиционно находятся пункты, связывающие Китай и Европу, такие как Сиань — Малашевиче (25,6 тыс. ДФЭ), Чэнду — Малашевиче (14,5 тыс. ДФЭ), Чунцин — Малашевиче (9 тыс. ДФЭ). В обратном направлении следует отметить маршруты Мангейм — Сиань (7,2 тыс. ДФЭ), Дуйсбург — Иву (6,6 тыс. ДФЭ).

Согласно данным ОТЛК ЕРА, на передний план также выходят маршруты, связывающие Китай с Россией и Беларусью, такие как Сиань — Электроугли (18 тыс. ДФЭ), Чунцин — Электроугли (7,8 тыс. ДФЭ), Чунцин — Белый Раст (5,1 тыс. ДФЭ), а также Сиань — Белый Раст (4,5 тыс. ДФЭ), Чэнду — Колядичи (5,1 тыс. ДФЭ).

### Таблица 1.

#### ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ ПО ОБЪЁМУ ПЕРЕВЕЗЁННЫХ ГРУЗОВ В 1 ПОЛУГОДИИ 2023 Г.

Китай — Европа		Европа — Китай		Китай — ЕАЭС	
Направление	тыс. ДФЭ	Направление	тыс. ДФЭ	Направление	тыс. ДФЭ
Сиань-Малашевиче	25,6	Мангейм-Сиань	7,2	Сиань-Электроугли	18,1
Чэнду-Малашевиче	14,5	Дуйсбург-Иву	6,6	Чунцин-Электроугли	7,9
Чунцин-Малашевиче	9,0	Гамбург-Чжэнчжоу	3,9	Чэнду-Колядичи	5,9
Иву-Малашевиче	3,6	Гамбург-Сиань	3,8	Чунцин-Белый Раст	5,1
Чжэнчжоу-Льеж	3,3	Бремерхафен-Чунцин	3,7	Сиань-Белый Раст	4,6

Источник: расчёты авторов

Такое распределение наглядно подчёркивает характер изменений, произошедших в евразийских контейнерных ж/д перевозках. В сравнении с первым полугодием 2022 года маршруты-лидеры в западном направлении, в Европу, почти не подверглись изменениям. Основными точками отправления являются Сиань, Чунцин, Чэнду, и Чжэнчжоу. В восточном направлении, в Китай, география точек отправления также традиционно представлена такими точками, как Гамбург, Дуйсбург, Мангейм, Бремерхафен. Большой рост показали терминалы на территории ЕАЭС, среди которых значатся Электроугли (Московская область), Колядичи (Минская область), Белый Раст (Московская область).

## — Положение евразийского ж/д коридора и альтернативные маршруты

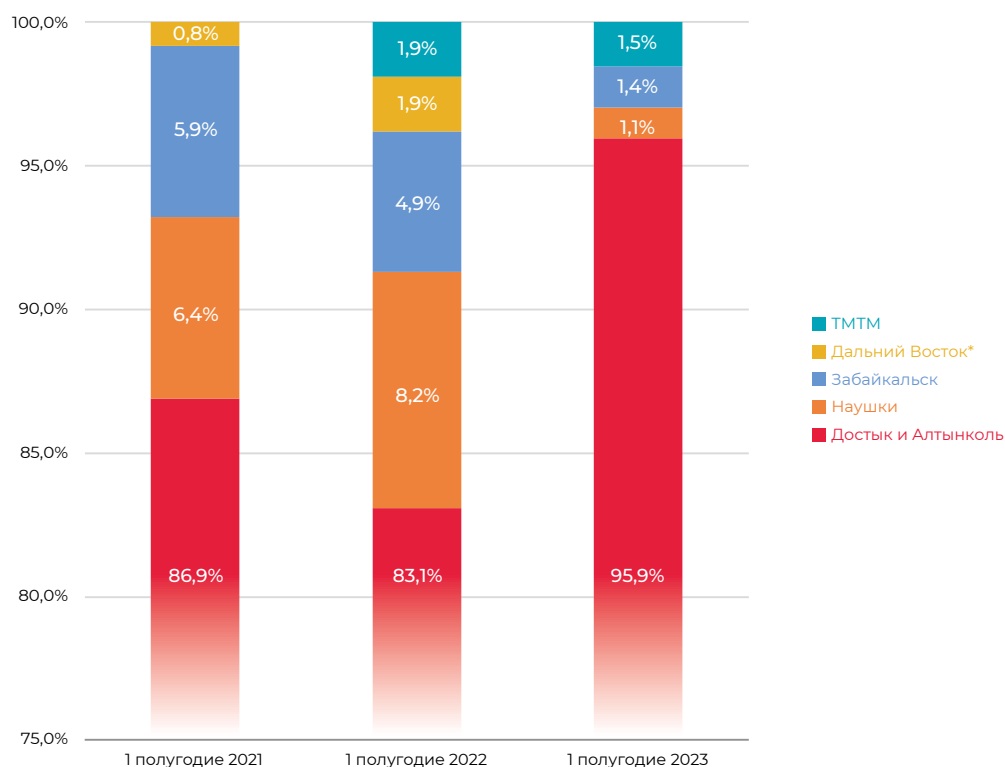
Евразийский железнодорожный транзитный маршрут является основной транспортной артерией для железнодорожных транзитных контейнерных перевозок в направлении Китай — Европа — Китай. В первом полугодии 2023 года на евразийский маршрут пришлось 95,9% объема перевезённых грузов по статистике погранпереходов, что на 13,0 п. п. выше, чем за аналогичный период прошлого года.

Маршрут по территории стран ЕАЭС — Белоруссии, Казахстана и России — сохраняет свои лидирующие позиции несмотря на поступательное развитие инфраструктуры транссибирских маршрутов с точками входа на пограничных переходах Наушки (Монголия), Забайкальск (Северный Китай) и пунктах Дальнего Востока России (Гродеково, Владивосток, Находка, Камышовая).

По данным на первое полугодие текущего года, в транзите Китай — Европа — Китай доля маршрута через Наушки сократилась с 8,4% до 1,1%, доля Забайкальска снизилась с 5% до 1,4%, а объём контейнерного транзита через порты Дальнего Востока упал до нуля. Такое положение дел обусловлено полным переустройством логистики импорта в Россию. Внешнее давление европейских государств, включающее в себя создание трудностей по импорту товаров в Россию, уход международных перевозчиков из России вкупе с началом экономической политики поворота на Восток вызвали среди российских компаний интерес к восточным портам и железнодорожным терминалам. При этом инфраструктура Дальнего Востока оказалась перенапряжена, а профиль деятельности во многом сменился с транзита на импорт.

На фоне поиска грузоотправителями альтернативных континентальных способов доставки грузов определённое развитие получил Транскаспийский маршрут через Казахстан, Азербайджан и Грузию. Несмотря на усилия властей государств, данный маршрут пока не может составить конкурентную альтернативу евразийскому ж/д коридору, а его доля на рынке трансевразийских контейнерных ж/д перевозок составляет около 1,5%. Основным недостатком данного маршрута является необходимость смены вида транспорта для пересечения Каспийского моря.

## УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ОСНОВНЫХ МАРШРУТОВ ТРАНЗИТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ – ЕВРОПА – КИТАЙ ПО ПОГРАНИЧНЫМ ПЕРЕХОДАМ



Источник: расчёты авторов

Евразийский ж/д маршрут сумел нарастить долю в трансевразийских ж/д транзитных перевозках благодаря неотъемлемым конкурентным преимуществам. Следует отметить, что, несмотря на существующие сложности, трансевразийские континентальные ж/д маршруты имеют преимущественно взаимодополняющий характер. Производимое поступательное развитие их инфраструктуры вместе с увеличением операционного превосходства способно придать дополнительные конкурентные преимущества для всех игроков рынка и стран вдоль пути.

\* Гродеково, Владивосток, Находка, Камышовая

# ПЕРСПЕКТИВА НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 2023 ГОДА

Первое полугодие 2023 года наглядно продемонстрировало, каким образом происходит трансформация транспортно-логистического рынка под воздействием внешних факторов. Характер данных изменений, вызванных как объективными экономическими показателями стран — участниц перевозок, так и международно-политической конъюнктурой, говорит о высоком уровне адаптивности и постоянной востребованности перевозок по железной дороге.

Вторая половина 2023 года покажет, возможно ли продолжение уже начавшихся тенденций, а также будут ли реализованы возможности по наращиванию перевозок.

Поддержку евразийским грузоперевозкам способны оказать взаимодействие стран на уровне ЕАЭС, процесс цифровизации на транспорте, а также взаимодействие с Китаем. Именно от слаженности действий партнёров зависит будущее евразийского железнодорожного транзита.

В условиях переустройства транспортных направлений происходит развитие альтернативных маршрутов, например Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), который занял свою нишу в трансевразийских перевозках, но не является полноценной альтернативой маршруту через страны ЕАЭС.

Немаловажно развитие меридиональных маршрутов — в дополнение к существующим широтным. Основное внимание в ближайшие годы будет приковано к развитию МТК «Север — Юг». В мае 2023 года между Россией и Ираном было заключено соглашение о строительстве железнодорожного участка Решт — Астара, призванного преодолеть узкое место в иранской ж/д инфраструктуре, препятствующее развитию маршрута. Гармонизация МТК «Север — Юг» с евразийским ж/д маршрутом способна создать новые пути движения евразийского транзита с использованием территорий государств — членов ЕАЭС.

Кроме того, железные дороги сохраняют конкурентное преимущество, связанное с экологичностью. Несмотря на тенденцию к сокращению торгово-экономических связей между ЕС и государствами ЕАЭС, экологическая повестка сохраняет свою значимость не только для Европы, но и для Китая. При этом для последнего тематика декарбонизации будет становиться всё более значимой, что может принести новые преимущества для евразийского ж/д маршрута.

Несмотря на внешние сложности, евразийский ж/д маршрут доказал свою востребованность. Способность к быстрой и последовательной адаптации сыграла ключевую роль в устойчивости евразийского ж/д маршрута перед лицом внешних «штормов». Второе полугодие 2023 года покажет, как железнодорожный транспорт способен развивать новые направления своей деятельности в изменившихся реалиях.