

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2023 ГОДУ



Оглавление

| | |
|--|-----------|
| Краткий обзор: стабилизировать и нарастить..... | 2 |
| Резюме..... | 3 |
| Взаимная торговля и состояние рынка грузоперевозок..... | 5 |
| Товарооборот ЕС — Китай и замедление темпов роста..... | 5 |
| Стабильность ж/д ставок и волатильность морских грузоперевозок..... | 6 |
| Состояние евразийского железнодорожного маршрута в 2023 году..... | 9 |
| Основные показатели перевозок и сохранение совокупных объемов..... | 9 |
| Грузовая база маршрута и сохранение тенденции к полной загрузке..... | 13 |
| Трансформация географии перевозок..... | 17 |
| Перспектива на 2024 год..... | 21 |

КРАТКИЙ ОБЗОР: СТАБИЛИЗИРОВАТЬ И НАРАСТИТЬ

В 2023 году евразийские железнодорожные контейнерные грузоперевозки показали результат адаптации к новой реальности в условиях международно-политического давления, которое усложнило работу евразийского маршрута. Также необходимо учитывать фактор растущей конкуренции со стороны морских сервисов. Ставка на морской фрахт закрепилась на уровне ниже железнодорожной, что значительно повысило привлекательность морской транспортировки грузов. Однако железнодорожные перевозки продолжают демонстрировать свое преимущество — стабильные ставки, кратчайшие сроки и регулярность отправок.

Несмотря на переменчивые внешние условия, совокупный объем контейнерных перевозок по евразийскому железнодорожному маршруту в 2023 году составил 674 тыс. ДФЭ, что лишь на 1,1% меньше показателя 2022 года. Сохранение объемов перевозок было обусловлено ростом перевозочных сегментов евразийского маршрута, а именно в сообщении Китай — Россия/Беларусь, которые компенсировали снижение основного грузопотока в сегменте транзитных перевозок Китай — Европа — Китай. Таким образом, евразийские железнодорожные контейнерные грузоперевозки справились с внешними вызовами.

В 2023 году еще раз подтвердилось одно из неоспоримых преимуществ железнодорожных грузоперевозок — их экологическая эффективность. Экологическая повестка сохраняет свою значимость не только для Европы, но и для Китая, особенно в свете тенденции к декарбонизации. На портале ERAI [Счетчик CO₂](#) наглядно демонстрирует это преимущество.

Ухудшение международно-политической обстановки, затронувшее страны — участницы перевозок, стало главной отправной точкой для большинства изменений в установившемся порядке торговых взаимоотношений. Однако адаптация рынка к текущей реальности очевидна, тем самым подтвердилась гибкость, присущая железнодорожным контейнерным перевозкам. Более того, удалось сохранить объем перевозок на уровне 2022 года. Временное снижение спроса из Европы и Китая компенсировалось ростом объемов перевозок в сообщении Китай — ЕАЭС — Китай, что в результате положительно отразилось на евразийских железнодорожных контейнерных перевозках.

РЕЗЮМЕ

- 1.** За прошедший год по евразийскому железнодорожному транзитному маршруту совокупно проследовало 674 тыс. ДФЭ, что на 1,1% меньше показателя 2022 года. При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай снизились на 49% — с 410,6 до 211,1 тыс. ДФЭ. Стабильность общего объема контейнерных перевозок была достигнута благодаря развитию других направлений перевозок в рамках ЕАЭС, прежде всего за счет увеличения объема экспортно-импортных перевозок в сообщении Китай — Россия/Беларусь.
- 2.** В 2023 году по евразийскому железнодорожному маршруту было перевезено товаров на общую сумму 35,3 млрд долларов. В транзитном сообщении Китай — Европа — Китай было перевезено грузов на сумму 15,9 млрд долларов, что составляет 2,1% от общего годового товарооборота между Китаем и ЕС.
- 3.** За I — III кварталы 2023 года товарооборот ЕС и Китая снизился на 10% до 671,7 млрд долл., при этом доля экспорта ЕС в товарообороте с Китаем в стоимостном выражении увеличилась на 3 п. п. до 27% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Несмотря на сохранение минимальной доли порожних контейнеров (6%), сальдо внешней торговли ЕС с Китаем осложняет работу по балансировке грузопотоков.
- 4.** В прошедшем году ставка морского фрахта WCI опустилась с 2086 долл. за СФЭ в январе до 1682 долл. в декабре. Волатильность ставок морского фрахта сохранилась, а месячные изменения порой доходили до 17%. В то же время индекс ERAI, отражающий стоимость провоза контейнера по пространству колеи 1520 мм от границы до границы, оставался стабильным и закрепился на уровне 3057 долл. за СФЭ.
- 5.** Среднее время в пути в сообщении Китай — ЕС — Китай увеличилось на одни сутки до 7,51 суток по сравнению с 2022 годом, а скорость поездов снизилась до 729 км/сутки. Средняя заполняемость поезда продемонстрировала рекордный показатель за последние шесть лет — 124 ДФЭ. Несмотря на падение скорости прохождения грузов, железная дорога по-прежнему удерживает преимущество скорости в сравнении с морским транспортом.
- 6.** За прошедший год доля груженых контейнеров, проследовавших по трансъевразийскому маршруту, снизилась на 2 п. п. до 94%, однако в направлении на Восток, наиболее сложном для балансировки, доля груженых контейнеров составила 92%, что на 2,6 п. п. выше показателя 2022 года.
- 7.** В 2023 году по евразийскому железнодорожному маршруту проследовали товары, принадлежащие 88 категориям на уровне двух знаков ТН ВЭД. Порядка 43% грузов приходится на триаду основных товаров — механическое оборудование, электрические устройства и автотехнику, что говорит об устоявшейся грузовой базе маршрута.

- 8.** Стержневые точки отправления и назначения на транзитном маршруте относятся к регионам Германии и Западного и Центрального Китая. На маршруты поставок из ЕС в Китай приходится 32,1% контейнеропотока с ключевыми транспортными точками в Дуйсбурге, Мангейме и Гамбурге, в то время как аналогичный показатель из Китая в ЕС составляет 67,9% с концентрацией поставок в таких ключевых точках, как Сиань, Чунцин и Чэнду.
- 9.** Евразийский маршрут через Беларусь, Казахстан и Россию продолжает занимать лидирующие позиции среди железнодорожных маршрутов в сообщении Китай — ЕС — Китай. По статистике погранпереходов за 2023 год, на евразийский маршрут (погранпереходы Достык, Алтынколь) пришлось 96% контейнерного потока.

ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Товарооборот ЕС — Китай и замедление темпов роста

Обмен товарами между Европейским союзом и Китаем является ключевой составляющей мировой торговли и главным ориентиром трансевразийских железнодорожных маршрутов. Динамика двусторонней торговли определяет грузовую базу и тенденцию баланса трансевразийских грузоперевозок.

За первые три квартала 2023 года накопленный товарооборот в торговле ЕС и Китая составил 671,7 млрд долл., снизившись таким образом на 73,5 млрд долл. (10%) по сравнению с аналогичным периодом 2022 года. При этом экспорт ЕС в Китай составил 179,6 млрд долл. (-0,1%), а импорт — 492,1 (-13%); в совокупности положительное торговое сальдо в пользу Китая составило 386,4 млрд долл., что на 19% меньше торгового сальдо за аналогичный период 2022 года. Импорт ЕС из Китая является главным драйвером взаимной торговли, таким образом, снижение темпа прироста импорта замедляет рост товарооборота. Однако сохранившаяся положительная динамика двусторонней торговли оказывает благоприятное влияние на перспективы дальнейшего расширения грузовой базы евразийского железнодорожного транзита.

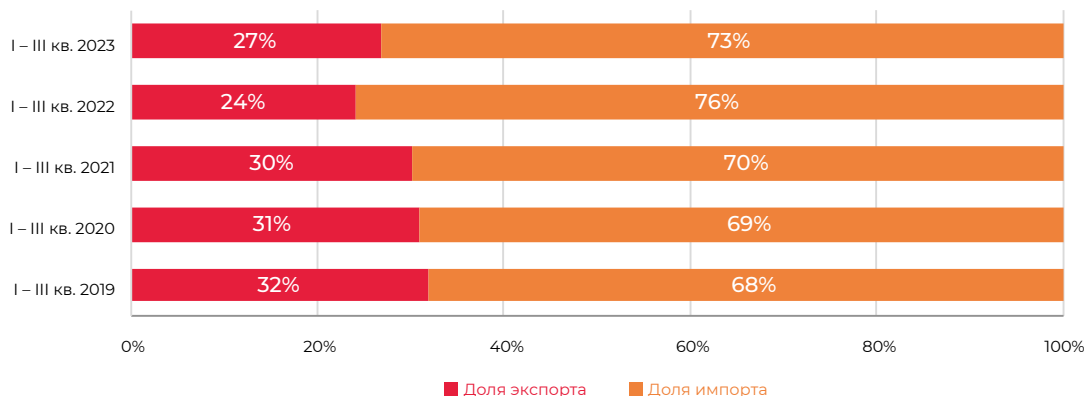
ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ЕС-27 С КИТАЕМ: I – III КВАРТАЛ



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

В то же время дефицит ЕС в торговле с Китаем осложняет балансировку, так как грузопоток в направлении Китай — ЕС преобладает над грузопотоком ЕС — Китай. За первые три квартала 2023 года дефицит ЕС составил 312,5 млрд долл., снизившись на 19%. Если в 2022 году доля экспорта ЕС составляла 24% товарооборота двусторонней торговли, то в 2023 году — уже 27%, вместе с тем доля импорта ЕС сократилась на 3 п. п. — до 73%. С точки зрения логистики такая тенденция может привести к постепенному снижению доли порожних контейнеров при транзите ЕС — Китай.

СООТНОШЕНИЕ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА ЕС-27 В ТОРГОВЛЕ С КИТАЕМ



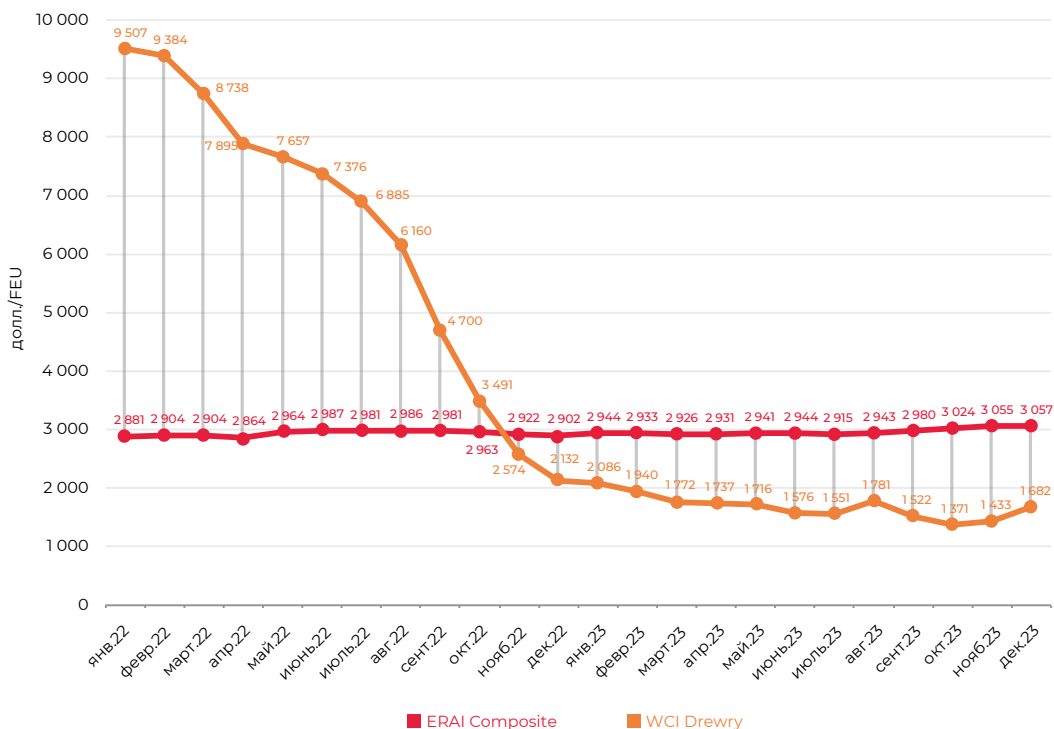
Источник: расчеты авторов на основе данных International Trade Center (ITC).

Стабильность ж/д ставок и волатильность морских грузоперевозок

С конца 2020 года и вплоть до середины 2022 года железнодорожные грузоперевозки обладали абсолютным стоимостным преимуществом перед морским транспортом. Разница в стоимости доставки грузов в контейнерах между Китаем и ЕС по железной дороге и морем была более чем трехкратной. Тем не менее, во второй половине 2022 года морской транспорт вернул себе звание наиболее экономичного способа транспортировки грузов.

В 2023 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 1,5%. Максимальный показатель индекса был достигнут в декабре 2023 года (3057 долл. за СФЭ), минимальный — в июле 2023 года (2915 долл. за СФЭ).

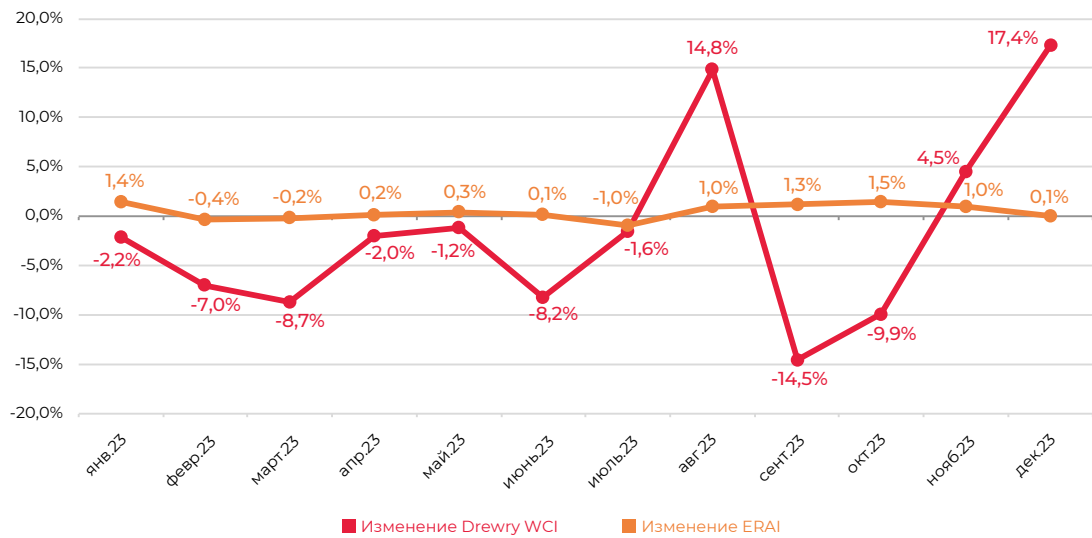
ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY В 2022–2023 ГГ.



Источник: портал индекса ERAI

Вместе с тем индекс морских перевозок WCI оставался более волатильным, месячные изменения порой доходили до 17%. На фоне стагнации спроса и одновременно роста предложения, ставки морского фрахта плавно снижались практически в течение всего 2023 года. Если в начале января композитный WCI превышал значение 2100 долл. за СФЭ, то к концу октября он опустился практически на 40%, до примерно 1340 долл. за СФЭ. Летом перевозчики предприняли попытку общего повышения цен (General Rate Increase, GRI), но эффект быстро сошел на нет и ставки продолжили спад. Однако важно отметить колебания в конце года, обусловленные событиями в Красном море. Йеменские хуситы в середине ноября объявили о намерении атаковать любые израильские суда в Красном море. В ноябре — декабре десятки судов, в т. ч. контейнеровозы Maersk и Hapag-Lloyd, подверглись атакам хуситов в районе Баб-эль-Мандебского пролива. На этом фоне крупнейшие линии решили временно приостановить перевозки по маршруту через Суэцкий канал и начали перенаправлять свои суда на маршрут через мыс Доброй Надежды. Перевозчики ожидаемо стали вводить различные дополнительные сборы, что подстегнуло плавный рост спотовых цен на фрахт в декабре. В заключительную неделю декабря композитный WCI вырос до 1661 долл. за СФЭ.

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СТАВОК ERAI И WCI DREWRY В 2023 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

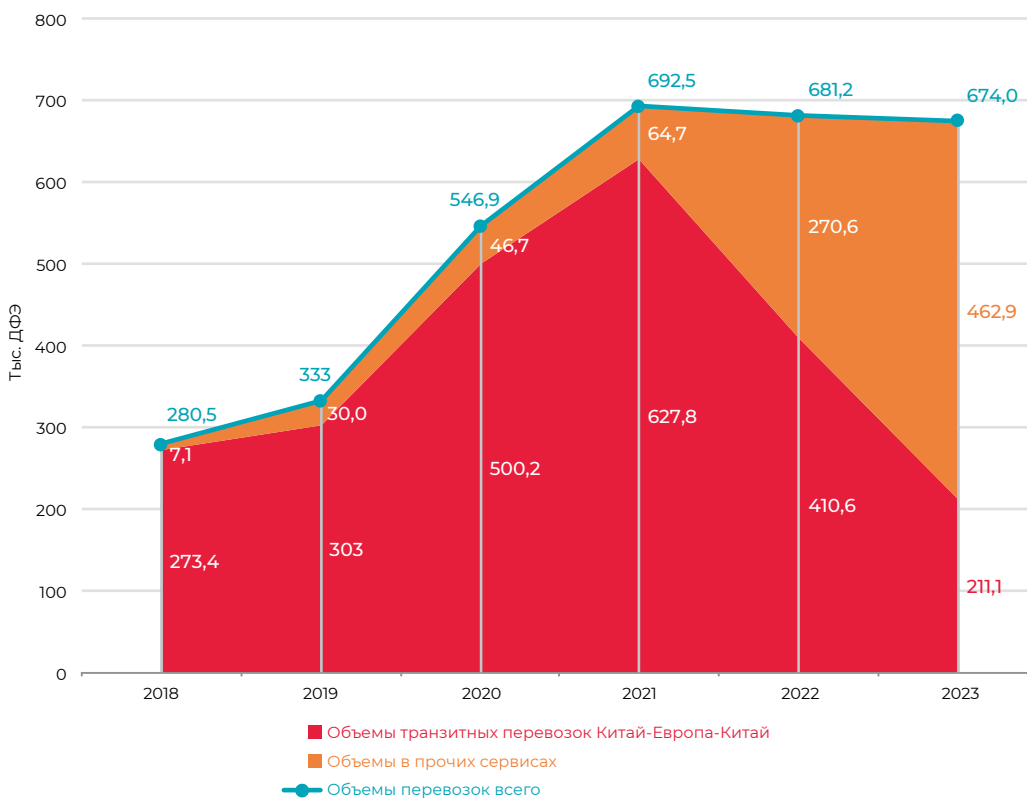
В течение всего 2023 года ставки на морские грузоперевозки показывали разрыв с железнодорожным транзитом в среднем на 1000 долл. за СФЭ. Это негативным образом сказалось на евразийском железнодорожном транзите, так как именно резкий рост ставок на морские перевозки позволил обратить внимание грузоотправителей на железнодорожную альтернативу, со временем доказавшую свою надежность и стабильность. Однако начавшийся рост морских ставок в декабре 2023 года с возрастающей динамикой на 2024 год из-за перебоев морского сообщения в Красном море сможет обеспечить дополнительный импульс для перехода грузоотправителей «на рельсы».

СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В 2023 ГОДУ

Основные показатели перевозок и сохранение совокупных объемов

В 2023 году по евразийскому железнодорожному транзитному маршруту совокупно проследовало 674 тыс. ДФЭ, что на 1,1% меньше показателя 2022 года (681 тыс. ДФЭ). При этом объемы транзитных перевозок в сообщении Китай — ЕС — Китай снизились на 49% — с 410,6 до 211,1 тыс. ДФЭ. Стабильность общего объема контейнерных перевозок была достигнута благодаря развитию других направлений перевозок в рамках ЕАЭС, прежде всего за счет увеличения объема экспортно-импортных перевозок в сообщении Китай — Россия/Беларусь.

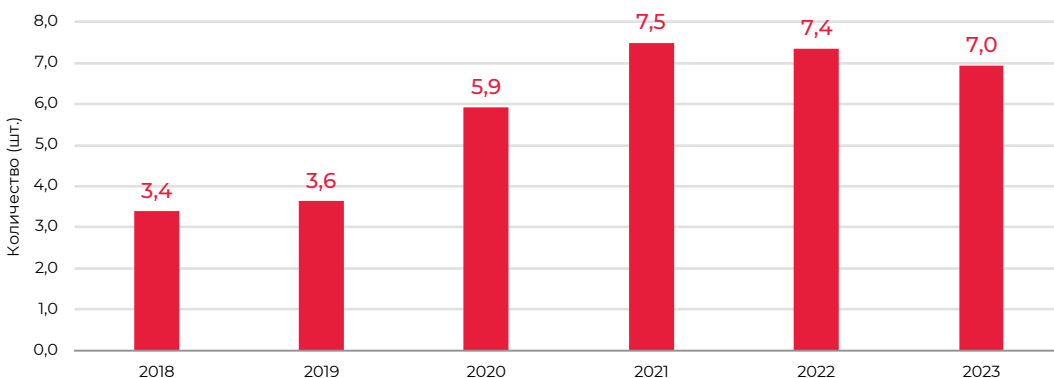
СОВОКУПНЫЕ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК В 2023 ГОДУ ПО СЕГМЕНТАМ



Источник: расчеты авторов

Экономическая конъюнктура и конкуренция со стороны морского транспорта в 2023 году оказали свое влияние таким образом, что общее количество контейнерных поездов снизилось на 5% до 7 тыс. поездов. Транзитные грузы китайских и европейских грузоотправителей являются важной составляющей деятельности евразийского железнодорожного маршрута, однако сохранить достаточно высокие объемы перевозок удалось в основном благодаря диверсификации сервисов.

КОЛИЧЕСТВО КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ ВОСТОК – ЗАПАД – ВОСТОК



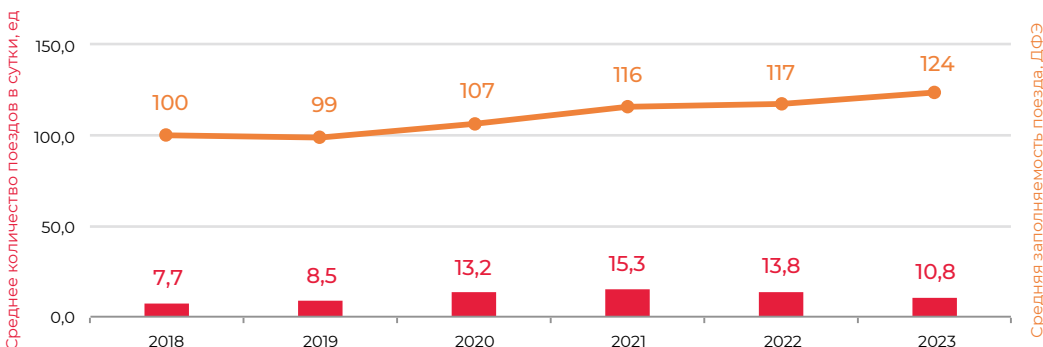
Источник: расчеты авторов

В 2023 году среднее количество поездов, проходящих по маршруту за сутки, сократилось с 13,8 единиц в 2022 году до 10,8 единиц. Наряду с этим средняя загрузка поезда за этот же период, напротив, увеличилась со 117 до 124 ДФЭ. Подобная результативность была достигнута за счет более эффективного использования подвижного состава при формировании контейнерных поездов.

На пространстве 1520 мм оператором евразийского маршрута осуществляется объединение поездов с целью эффективного использования подвижного состава, а также пропускной и провозной способности железнодорожных участков. В этой связи показателен индикатор среднего количества поездов в сутки, сформированных вне пространства 1520 мм, прежде всего в Китае. В 2023 году среднее количество таких поездов в сутки составило 19 единиц.

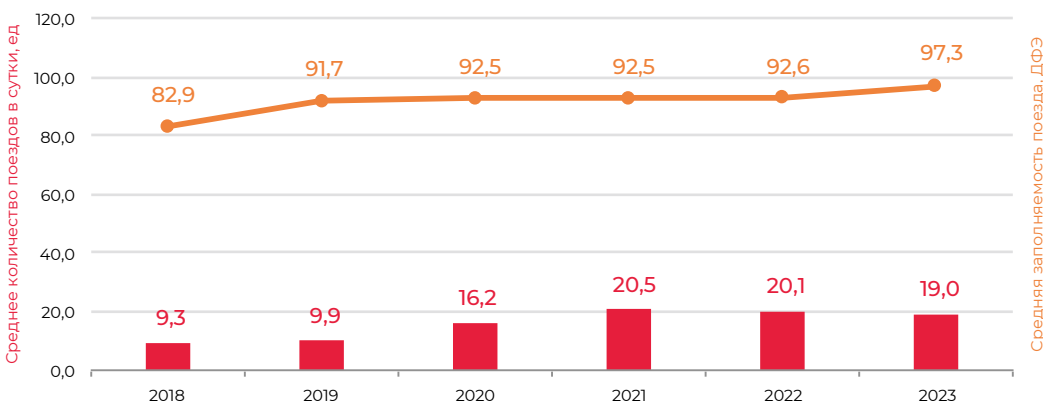
Благодаря оптимизации поступающие из Китая в Казахстан контейнеры в составе, например, двух поездов по колею 1435 мм перегружаются в один полносоставный контейнерный поезд колеи 1520 мм (система «2 в 1» и «3 в 2»). Применение схемы объединения поездов позволяет не только привлекать дополнительные объемы перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, но и снижает нагрузку на железнодорожную инфраструктуру. К тому же использование технологии способствует оптимизации графика движения поездов, снижает потребность в увеличении парка вагонов и повышает пропускную способность железнодорожных участков на межгосударственных стыковых пунктах.

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



Источник: расчеты авторов

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



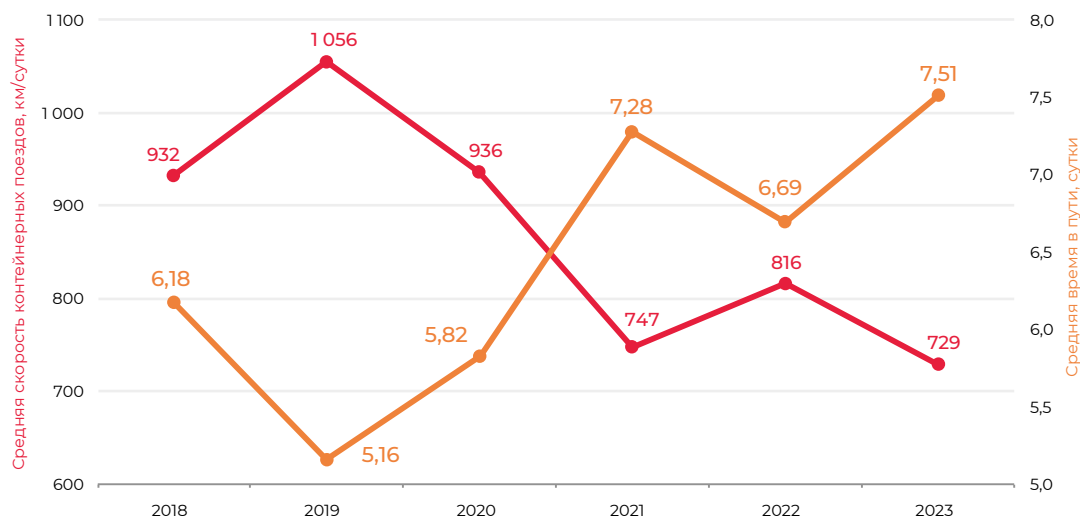
Источник: расчеты авторов

Экономические и внешнеполитические факторы вместе с высоким показателем объемов перевозок на евразийском железнодорожном маршруте привели к соответствующему увеличению нагрузки на инфраструктуру пространства колеи 1520 мм и, как следствие, к некоторому падению средней скорости контейнерных поездов и увеличению среднего времени в пути.

За последние пять лет наблюдалась разнонаправленная динамика скорости контейнерных поездов: в период 2018 — 2019 годов происходило ускорение перевозок с достижением среднесуточного показателя в 1056 км/сутки. Затем в 2019 — 2021 годах эта скорость снизилась до 747 км/сутки на фоне резкого роста объемов перевозок в период коронакризиса. В 2022 году ситуация на рынке стабилизировалась, и удалось достичь средней скорости в 816 км/сутки.

Однако в 2023 году ситуация изменилась, средняя скорость контейнерного поезда упала с 816 км/сутки в 2022 году до 729 км/сутки. Среднее время в пути по евразийскому маршруту в 2023 году составило 7,51 суток, что больше показателя предыдущего года на одни сутки.

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



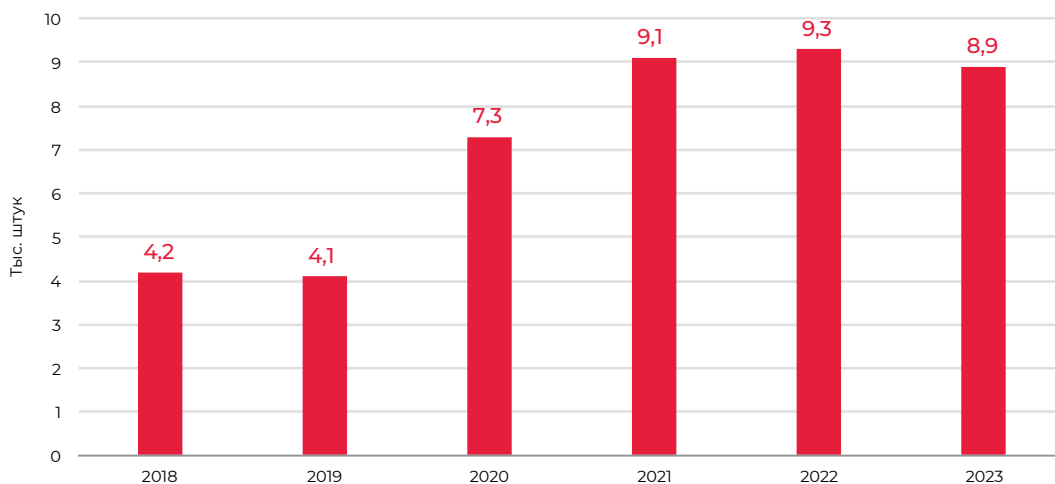
Источник: расчеты авторов

Падение скорости прохождения грузов по территории ЕАЭС также связано с чрезмерной нагрузкой на инфраструктуру в период ее модернизации. Ремонтные работы на железнодорожном участке Достык — Мойынты и ограничение пропускной способности на основном ходу транзитного маршрута Достык — Елимай/Озинки/Канисай повлияли на движение и скорость поездов. Однако после реализации работ в 2025 году пропускная способность участка должна увеличиться с 12 до 60 пар грузовых поездов в сутки. Так, модернизация позволит нарастить пропускную способность основного транзитного коридора Китай — Европа — Китай по территории Казахстана. Помимо модернизации железнодорожной инфраструктуры способствовать росту скорости и сокращению времени в пути может также внедрение цифровых технологий и совершенствование таможенных процедур для ускорения движения поездов по пространству колеи 1520 мм.

Несмотря на инфраструктурные сложности, долгосрочная приверженность правительств государств — членов ЕАЭС и национальных железнодорожных администраций увеличению пропускной способности вместе с повышением эффективности грузоперевозок и снижением таможенных и административных барьеров позволят постепенно преодолеть текущие проблемы. Кроме того, некоторое увеличение времени в пути по железной дороге по-прежнему не сравнимо с задержками при морской транспортировке. Так, представители России, Беларуси и Казахстана подписали Меморандум о приверженности гармонизированному развитию транспортно-логистического потенциала железнодорожного транспорта стран ЕАЭС.

Следствием повышения технологической эффективности в сервисах евразийского железнодорожного транзитного маршрута стало снижение количества вагонов в парке, например, за счет технологии по объединению контейнерных поездов с применением оптимальных схем. Так, количество вагонов в 2023 году сократилось на 4% до 8,9 тыс. шт.

ПАРК ВАГОНОВ В СЕРВИСАХ



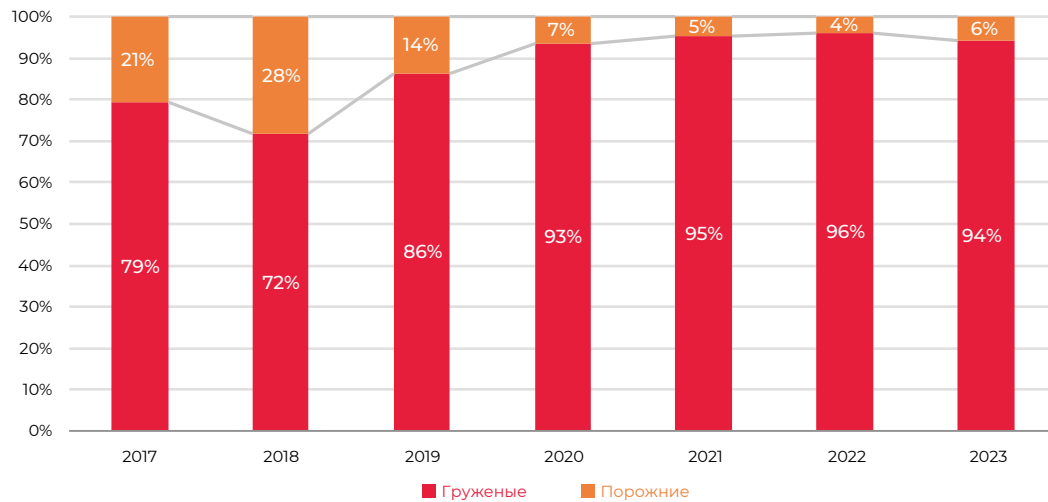
Источник: расчеты авторов

Грузовая база маршрута и сохранение тенденции к полной загрузке

Одним из главных показателей транспортной логистики является соотношение груженых и порожних контейнеров. Специфика контейнерных перевозок связана с необходимостью постоянного управления обратным грузопотоком с целью предотвращения скопления контейнеров. Проблема балансировки грузопотока обусловлена особенностями двусторонней торговли ЕС с Китаем, а именно значительным дефицитом для ЕС, составляющим более 310 млрд долларов за первые три квартала 2023 года.

Переход евразийских контейнерных железнодорожных перевозок от транзитных к импортно-экспортным операциям сказался на тенденции к полной загрузке мощностей. По результатам 2023 года доля порожних контейнеров составляет 6%, что близко к показателю пандемийного 2020 года (7%). Однако динамика последних шести лет показывает, что доля порожних контейнеров сократилась с пикового значения в 28% в 2018 году до текущих 6%, что является следствием сохранения тенденции к максимальной загрузке мощностей и результатом проводимой работы по повышению эффективности маршрута, несмотря на международно-политические и экономические аспекты внешней среды работы.

СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ

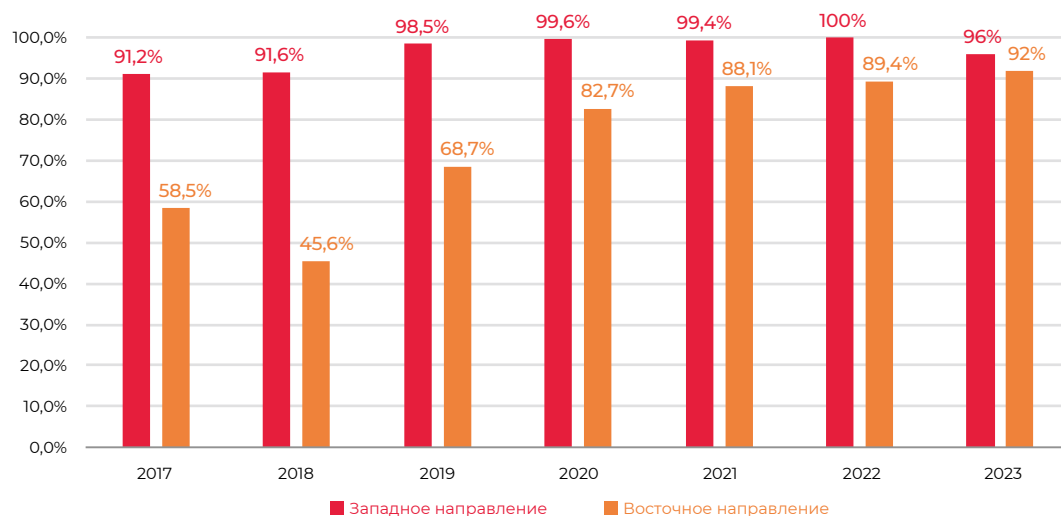


Источник: расчеты авторов

Тем не менее, в 2023 году доля груженых контейнеров в направлении на восток демонстрирует рекордный показатель — 92%, превысив показатель 2022 года на 2,6 п. п. Данный тренд может говорить об эффективной работе по привлечению европейских грузоотправителей и по повышению эффективности работы маршрута.

При этом впервые за семь лет было зафиксировано снижение доли груженых контейнеров по западному направлению. В 2022 году по данному маршруту впервые была отмечена абсолютная доля груженых контейнеров — 100%. Однако в 2023 году тенденция не сохранилась, и этот показатель опустился на 4 п. п. до 96%.

ДОЛЯ ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В ГРУЗОПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: расчеты авторов

В 2023 году по евразийскому железнодорожному маршруту, [по данным ERAI](#), проследовали товары, принадлежащие 88 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков против 92 категорий в 2022 году. Текущее сокращение грузовой номенклатуры вызвано сменой способ транспортировки части грузов. В 2023 году по всем направлениям евразийского железнодорожного маршрута было перевезено товаров на общую сумму 35,3 млрд долларов, в сообщении Китай — Европа — Китай — 15,9 млрд долларов, что на 46% меньше показателя в 2022 году. Общая сумма перевезенных товаров составляет 2,1% от общего годового товарооборота между Китаем и Европой.

Номенклатура грузов, идущих по маршруту, является устоявшейся. Традиционные основные транзитные грузы в сообщении Китай — Европа — Китай, а именно электроника, механическое оборудование и автотехника, остаются стержневыми товарами к перевозке, кроме того, их совокупная доля в контейнеропотоке увеличилась с 39,6% в 2022 году до 44,3% в 2023 году.

Относительно прошлого года доля механического оборудования осталась практически на том же уровне, показав снижение лишь на 0,1 п. п. до 13,8% в 2023 году, а доля автотехники, напротив, показала значительные изменения — рост сразу на 3,9 п. п. относительно показателя в 2022 году (8,3%); доля механического оборудования также увеличилась на 0,9 п. п. до 18,3% в 2023 году. В качестве причин такого роста доли автотехники стоит указать рост производства в Китае автомобилей с использованием альтернативных источников энергии, интерес к которым проявили потребители в Европе.

Следующими по значимости товарами грузовой базы евразийского ж/д маршрута являются пластмассы (7,9% перевезенных грузов), мебель и осветительная техника (4,5%). В 2023 году заметное увеличение доли показали поставки изделий из черных металлов (4,2%), каучука и резинотехнических изделий (2,7%), продукты неорганической химии (2,3%).

Напротив, уменьшились относительно 2022 года поставки готовых продуктов на основе муки (1,5%), игрушек и спортивного инвентаря (1,4%), бумаги и картона (1,1%), одежды трикотажной (1,0%), изделий из кожи (1,4%).

Грузовой базой евразийских железнодорожных 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 2022 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

ОСНОВНЫЕ ГРУЗЫ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В 2023 ГОДУ



Источник: портал индекса ERAI

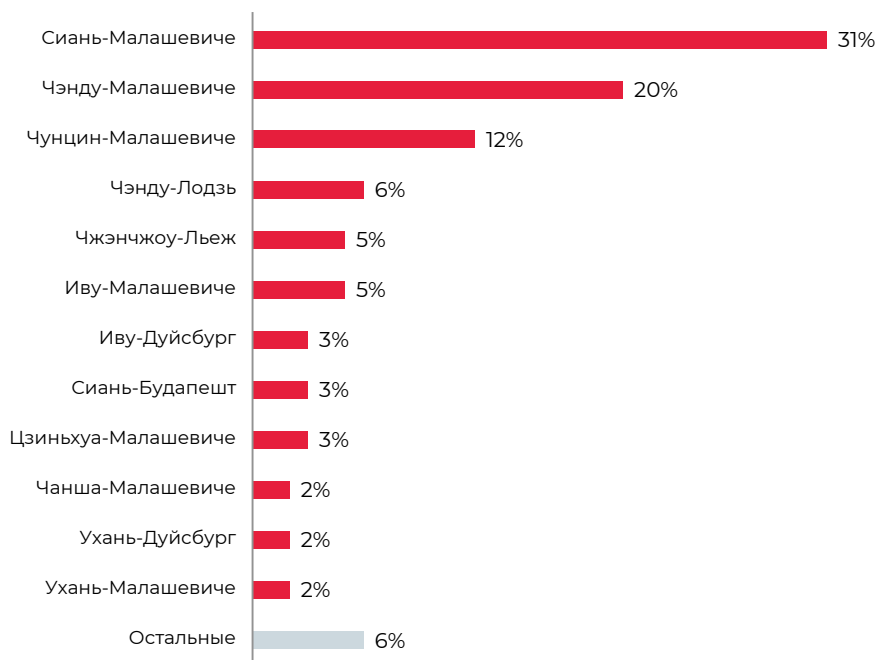
Трансформация географии перевозок

По итогам 2023 года в рамках евразийского международного маршрута ключевыми транспортными точками в Европе являются крупнейшие порты Германии Дуйсбург, Мангейм, Гамбург и Бремерхафен. С китайской стороны важнейшими транспортными точками выступают Сиань, Чэнду, Чунцин, Чжэнчжоу и Иву.

Основными маршрутами поставок из Китая в Европу в 2023 году стали:

- Сиань — Малашевиче (44,5 тыс. ДФЭ);
- Чэнду — Малашевиче (28,8 тыс. ДФЭ);
- Чунцин — Малашевиче (17,8 тыс. ДФЭ).

ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА В 2023 ГОДУ

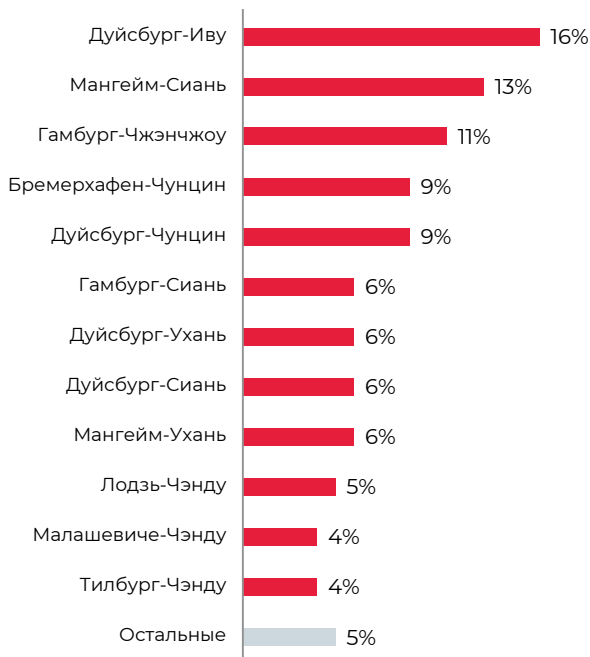


Источник: расчеты авторов

Основными маршрутами поставок из Европы в Китай в 2023 году стали:

- Дуйсбург — Иву (10,6 тыс. ДФЭ);
- Мангейм — Сиань (9,1 тыс. ДФЭ);
- Гамбург — Чжэнчжоу (7,7 тыс. ДФЭ).

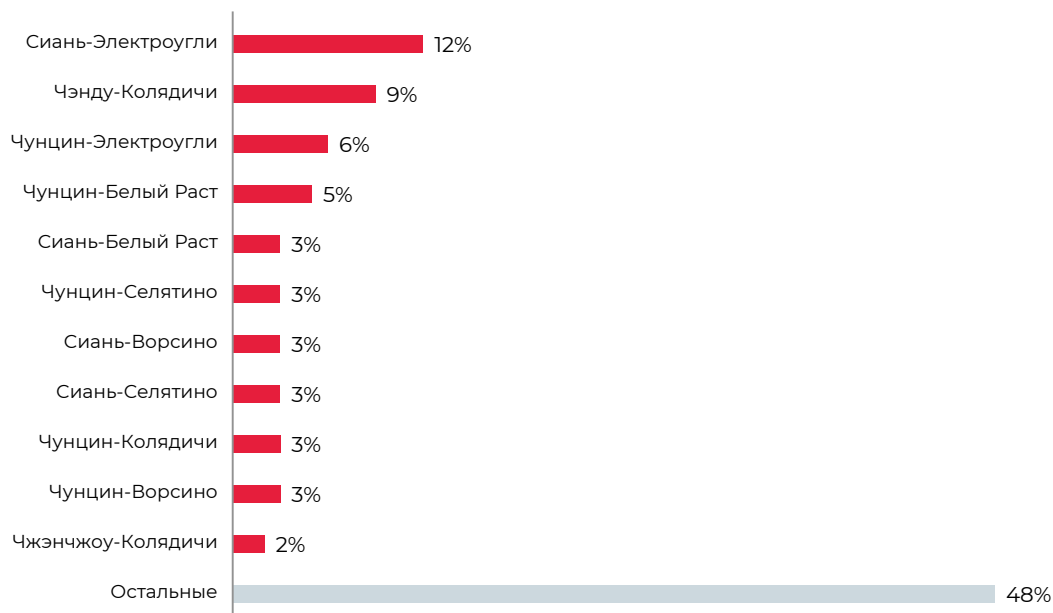
ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ В 2023 ГОДУ



Источник: расчеты авторов

При рассмотрении маршрутной сети, связанной с экспортно-импортными операциями, на передний план также выходят маршруты, связывающие Китай и Россию, такие как Сиань — Электроугли (30,6 тыс. ДФЭ), Чунцин — Электроугли (14,7 тыс. ДФЭ), Чунцин — Белый Раст (13,7 тыс. ДФЭ), а также Сиань — Белый Раст (8,1 тыс. ДФЭ). Заметны также маршруты из Китая в Беларусь: Чэнду — Колядичи (22,2 тыс. ДФЭ), а также Чунцин — Колядичи (6,9 тыс. ДФЭ).

ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕАЭС В 2023 ГОДУ



Источник: расчеты авторов

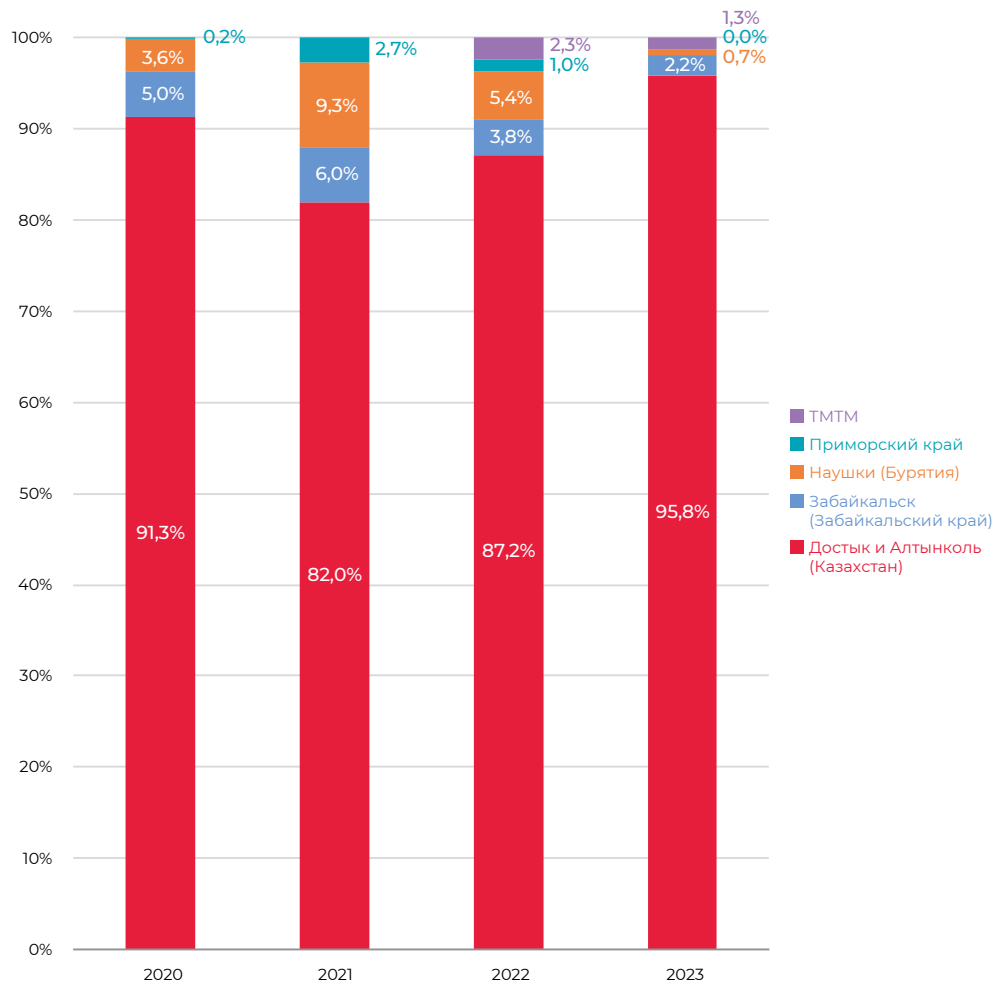
Евразийский маршрут через Беларусь, Казахстан и Россию продолжает занимать лидирующие позиции среди железнодорожных маршрутов в сообщении Китай — ЕС — Китай. Согласно статистике по погранпереходам, на евразийский маршрут (погранпереходы Достык, Алтынколь) приходится 96% контейнерного потока.

Несмотря на поступательное развитие железнодорожной инфраструктуры транссибирских маршрутов, объем контейнерного транзита через погранпереход Наушки снизился на 93,9% до 1,5 тыс. ДФЭ, через Забайкальск — на 72,3% до 4,9 тыс. ДФЭ. Перевозки через погранпереходы Приморского края в 2023 году не осуществлялись.

Такая ситуация на погранпереходах сложилась из-за полного переустройства логистики импорта в Россию. Внешнее давление со стороны европейских государств, включающее в себя создание трудностей для импорта товаров в Россию, уход международных перевозчиков из России вместе с новой экономической политикой поворота на Восток вызвали среди российских компаний интерес к восточным портам и железнодорожным терминалам России. В результате инфраструктура Дальнего Востока оказалась перегружена, а структура деятельности во многом сменилась с транзита на импорт.

На фоне поиска грузоотправителями альтернативных континентальных способов доставки грузов определенное развитие получил Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), проходящий через Казахстан, Азербайджан и Грузию. Страны данного маршрута пытаются перетянуть контейнеропоток на ТМТМ, однако пока не могут составить конкурентную альтернативу железнодорожным коридорам через Россию. Так, в 2023 году объем транзитных контейнерных перевозок по ТМТМ составляет 2,8 тыс. ДФЭ (-75,1% от уровня 2022 года), с долей в 1,3% от общего объема перевозок Китай — Европа — Китай. Основными недостатками данного маршрута являются низкая скорость и высокая стоимость, что связано с необходимостью смены нескольких видов транспорта для пересечения Каспийского моря и, в отдельных случаях, Черного моря.

КОНТЕЙНЕРОПОТОК ПО ОСНОВНЫМ ТРАНЗИТНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ МАРШРУТАМ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ПОГРАНИЧНЫМ ПЕРЕХОДАМ



Источник: расчеты авторов

Евразийский маршрут, принимающий на себя 96% контейнеропотока транзитных железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай, продолжает занимать лидирующую позицию за счет стабильного ценового предложения, сроков доставки груза и высокой пропускной способности. Следует отметить, что, несмотря на существующие сложности, трансевразийские железнодорожные маршруты преимущественно отличаются взаимодополняющим характером. Производимое ускоренное развитие всех маршрутов увеличивает привлекательность трансевразийского железнодорожного транзита и пространства колеи 1520 мм в качестве альтернативы другим видам транспорта и маршрутам.

ПЕРСПЕКТИВА НА 2024 ГОД

В 2023 году евразийский железнодорожный маршрут продемонстрировал, как он справляется с вызовами международно-политической обстановки. Многолетние усилия по развитию евразийских железнодорожных контейнерных перевозок показали свои результаты. Несмотря на внешние вызовы, согласованная тарифная политика на железнодорожном пространстве колеи 1520 мм позволила сохранить стабильность ставок грузоперевозок, в отличие от волатильных ставок морского фрахта, которые хоть и ниже железнодорожных, но не отличаются постоянством.

Конец 2023 года продемонстрировал тенденцию к наращиванию перевозок на фоне обострения ситуации в Красном море, через которое осуществляются морские перевозки между Китаем и Европой. Рост ставок в морском сообщении и задержки в портах стимулируют интерес у грузоотправителей и экспедиторов к железнодорожному маршруту Китай — Европа — Китай. Кроме того, ключевым показателем эффективности работы маршрута считается сохранность грузов. На пространстве трансевразийских железнодорожных перевозок доля контейнеров, проследовавших без технических и коммерческих отцепок, составила 99,997% по итогам 2023 года. Однако санкционное давление сохраняет ограничения для европейских грузоотправителей в части отправки товаров через российскую территорию. Тем не менее, реальные угрозы в Красном море мотивируют осуществлять переоценку рисков, в связи с чем существуют перспективы роста транзита между Китаем и Европой через Россию, по евразийскому железнодорожному маршруту.

Помимо инфраструктурной составляющей существенную роль в повышении эффективности работы евразийского железнодорожного маршрута может сыграть приверженность национальных компаний участников евразийского железнодорожного маршрута к развитию грузоперевозок и внедрению технических инноваций. Так, в декабре 2023 года уполномоченные операторы стран ЕАЭС по работе с навигационными пломбами подписали соглашение о взаимодействии, реализация которого начнется в 2024 году. Использование навигационных пломб позволит обеспечить безопасность и надежность транспортировки грузов, а также минимизирует проведение контрольных мероприятий по пути следования груза.

Прошедший год показал способность железных дорог совершенствоваться и адаптироваться к изменениям в мире. Значительным показателем стало развитие экспортно-импортных сегментов евразийского маршрута, которые позволили компенсировать временно выпавшие объемы транзита в сообщении Китай — Европа — Китай. Тем не менее, на фоне неспокойной ситуации в Красном море, через которое осуществляется перевозка морским фрахтом, в 2024 году ожидается рост спроса на железнодорожные перевозки. Дестабилизация на рынке морских грузоперевозок приведет к оттоку грузов в пользу евразийского железнодорожного маршрута.