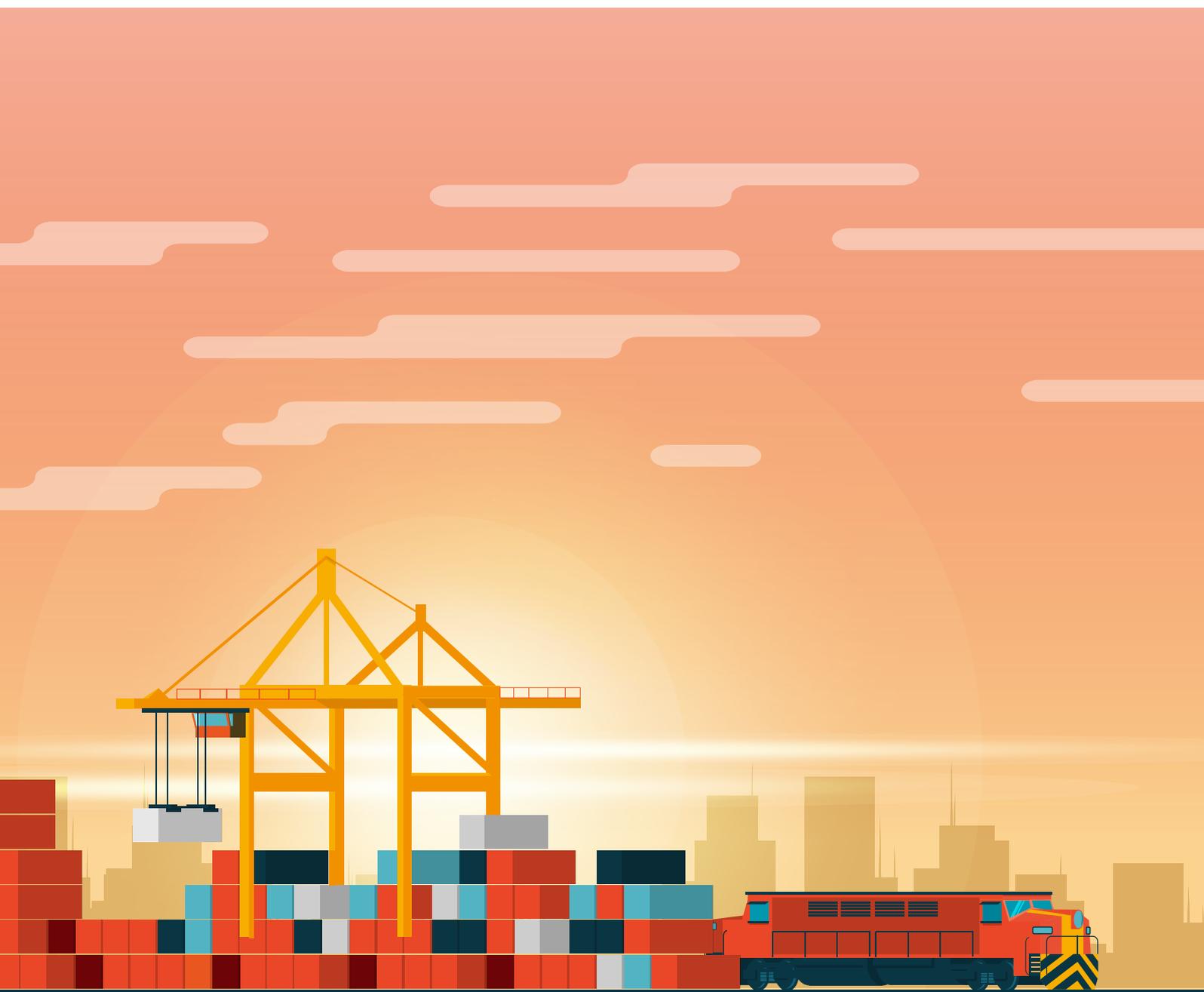


КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2020 ГОДУ



Оглавление

Краткий обзор: исторический год для евразийского ж/д маршрута	2
Резюме	4
Состояние рынка: возможности ограничители трансъевразийского транзита	5
Рост взаимной торговли ЕС и КНР	5
С моря на рельсы: динамика ставок на морские и железнодорожные грузоперевозки	6
Статистика и тренды 2020 года	9
Основные показатели перевозок и увеличение грузопотока	9
Диверсификация грузовой базы и тенденция к полной загрузке мощностей	11
География перевозок	13
Положение евразийского коридора и альтернативные маршруты	15
Перспектива на 2021 год	17

КРАТКИЙ ОБЗОР: ИСТОРИЧЕСКИЙ ГОД ДЛЯ ЕВРАЗИЙСКОГО Ж/Д МАРШРУТА

На фоне ограничений, связанных с борьбой с коронавирусом, лишь небольшое количество отраслей и рынков могут похвастаться обновленными рекордами и позитивным видением будущего. Одна из таких историй успеха 2020 года — евразийский железнодорожный маршрут.

Вспышка COVID-19 и последовавшие за ней волны ограничений коренным образом повлияли на функционирование глобальной экономики и международной торговли. [Как ожидается](#), по итогам 2020 года падение мировой экономики составит порядка 5%, а международной торговли — 8% в стоимостном выражении.

Значительное влияние пандемия оказала на международный транспорт. После рекордного падения воздушного трафика [на 94%](#) в апреле 2020 года грузовые авиаперевозки, которые в силу специфики сильно зависят от пассажирских, только начинают восстанавливаться.

Морские грузоперевозки столкнулись со сбоями в глобальных цепочках добавленной стоимости, что усугубило структурные дисбалансы рынка и привело к скоплению контейнеров в Северной Америке, а также резкому росту ставок на перевозки. В декабре 2020 года индекс WCI Drewry, отражающий состояние морских грузоперевозок между Китаем и Европой, достиг отметки 4 011 долл. за FEU, в то время как железнодорожный индекс ERAI был стабилен, закрепившись в декабре на отметке 2 671 долл. за FEU.

Стабильность железнодорожного сообщения и дополнительные ценовые преимущества привели к переходу грузоотправителей «с моря на рельсы», особенно в евразийском железнодорожном транзитном коридоре. В апреле 2020 года впервые был зафиксирован двукратный рост объемов перевезенных грузов на маршруте Китай — Европа — Китай, месячный объем составил 41,2 тыс. ДФЭ. Уже в июле была преодолена отметка в 50 тыс. ДФЭ в месяц, а в декабре суммарный объем перевезенных грузов достиг 500 тыс. ДФЭ.

По итогам 2020 года объем перевозок по евразийскому маршруту составил 546,9 тыс. ДФЭ, прирост в сравнении с 2019 годом — 64%. Из них 198,8 тыс. ДФЭ (+45%) были отправлены в направлении Китая и 348,1 тыс. ДФЭ (+77%) — в направлении Европейского союза.

Следствием впечатляющего роста объемов перевозимых грузов стало расширение географии маршрутов, число которых составляет уже более двухсот. Также в прошедшем году по евразийскому коридору проследовало рекордное количество поездов — 5 649. При этом возросший спрос привел к увеличению вагонного парка до 7 472 и сокращению доли порожних контейнеров до 7% в обоих направлениях.

Несмотря на внешние ограничители, евразийские транзитные перевозки стали одним из немногих железнодорожных сегментов, показавших в 2020 году рекордную динамику на фоне общей стагнации. Однако поддержание подобного тренда в 2021 году потребует дополнительных усилий, и ряд мер уже намечен к реализации.

РЕЗЮМЕ

- 1.** Глобальная пандемия COVID-19 привела к увеличению взаимной торговли ЕС и КНР и вывела Китай на место главного торгового партнера Европейского союза.
- 2.** Коллапс на рынке морских перевозок на фоне надежности и стабильности железнодорожного транспорта привел к значительному удорожанию морского фрахта, который превысил ставку железнодорожного транзита между КНР и ЕС на 50% в декабре 2020 г. Данные факторы объективно ускоряют переход грузоотправителей «с моря на рельсы», предоставляя дополнительные преимущества железнодорожному транспорту на пространстве 1520 мм.
- 3.** В 2020 г. доля контейнерных перевозок поездами на маршруте Китай — Европа — Китай в структуре перевозок по видам транспорта выросла до 6–8% и, по некоторым прогнозам, способна дойти до отметки в 10% при сохранении динамики.
- 4.** Стабильность и надежность железнодорожных перевозок позволили увеличить объем перевозимых грузов до 547 тыс. ДФЭ, среднее количество поездов в сутки до 15,54, а парк вагонов — до 7 472 штук. При этом как подвижной состав, так и линейная инфраструктура вдоль маршрута сумели справиться с резко возросшими объемами, несмотря на незначительную корректировку времени в пути и скорости поездов.
- 5.** Несмотря на то, что основными товарами маршрута остаются электрические устройства (85 135 ДФЭ), механическое оборудование (80 556 ДФЭ) и автотехника (57 796 ДФЭ), на которые совокупно приходится более 40% общего объема транзитных грузов, номенклатура перевозимых товаров возросла до 93 наименований, что говорит о продолжающейся диверсификации грузов.
- 6.** В 2020 г. 93% всех контейнеров на маршруте были загружены, доля порожних контейнеров достигла минимального значения в 7%.
- 7.** На сегодняшний день евразийский железнодорожный транзитный коридор, проходящий по территории Казахстана, России и Белоруссии, объединяет 21 страну и 100 городов. Стабильность основных маршрутов сопровождается расширением географии отправок и поставок.
- 8.** В структуре транзитных контейнерных перевозок доля объемов, прошедших через погранпереходы евразийского ж/д маршрута, в 2020 г. составила 91,29%, остальной грузопоток пришелся на железнодорожные погранпереходы Забайкальск, Наушки и ряд других на российском Дальнем Востоке. Только евразийский маршрут сумел показать прирост объемов в направлении Китая.

СОСТОЯНИЕ РЫНКА: ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧИТЕЛИ ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНЗИТА

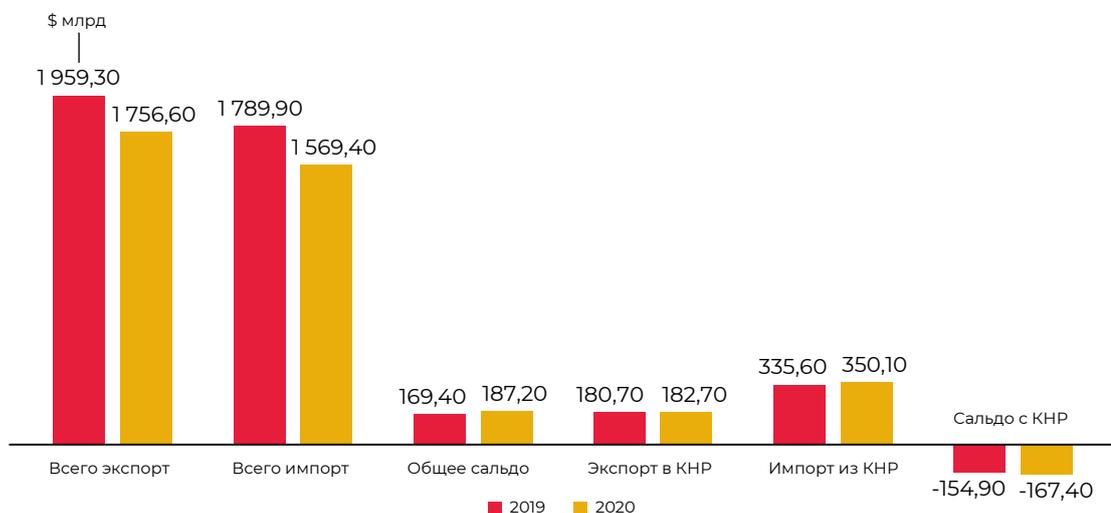
Рост взаимной торговли ЕС и КНР

Распространение COVID-19 и меры борьбы с пандемией оказали разрушительное воздействие на глобальные цепочки производства и международную торговлю. Тем не менее эффект для экономики стран и регионов и для их торговли был различным, что соответствовало географии и темпам распространения пандемии. Если на экономику КНР пандемия оказала влияние преимущественно в первом квартале 2020 г., то в ЕС наибольший спад в торговле пришелся на апрель — май: 30% для экспорта ЕС и порядка 25% для импорта.

По последним [данным Евростата](#), с января по ноябрь 2020 г. экспорт ЕС упал на 10,35%, а импорт — на 12,32%, что увеличило положительное сальдо торгового баланса ЕС до 187 млрд евро. Однако иная динамика наблюдается во взаимной торговле ЕС с КНР, что имеет ключевое значение для евразийского маршрута. Несмотря на общее падение торговли ЕС с третьими странами, экспорт и импорт ЕС в торговле с КНР выросли на 1,11% и 4,32% соответственно.

ТОРГОВЛЯ ЕС С КНР

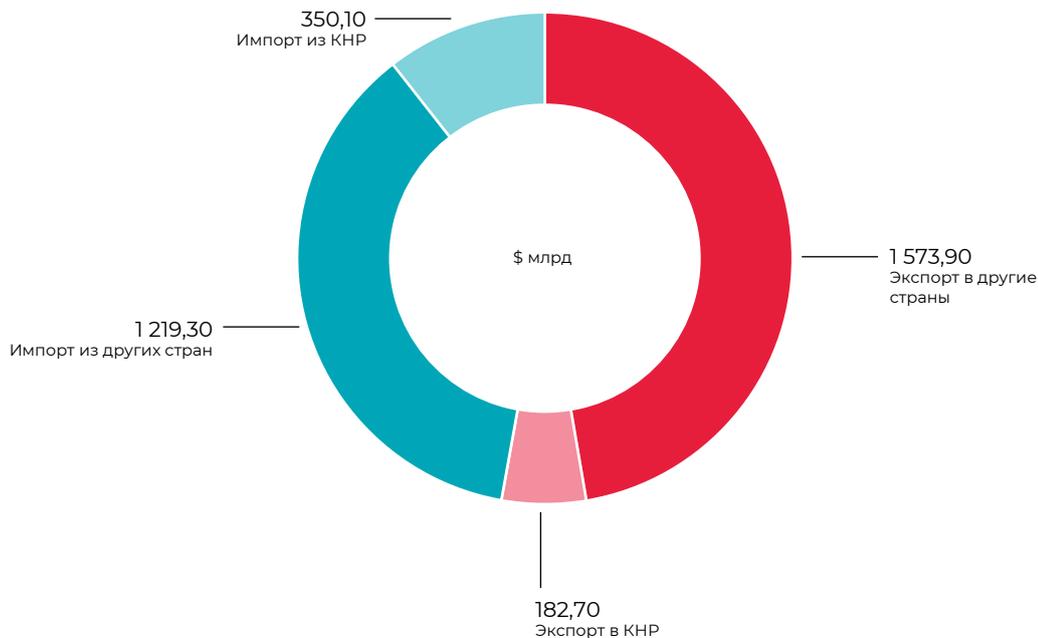
млрд долл.



Отрицательное сальдо торгового баланса ЕС в торговле с КНР увеличилось со 153,9 млрд евро до 167,4 млрд евро. Дисбаланс товаропотоков оказывает влияние на евразийский железнодорожный транзит, требует дополнительных усилий по привлечению грузов в направлении КНР и решения проблемы порожних контейнеров, что возможно благодаря наличию единого оператора маршрута и координации с партнерами на Востоке и Западе.

МЕСТО КНР ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ ЕС

млрд долл.



На сегодняшний день транзит между Европой и Восточной Азией является одним из самых перспективных и выгодных сегментов мировых грузоперевозок. Торговля ЕС с КНР оказалась в числе немногих направлений торговли ЕС, которые выросли в стоимостном выражении, несмотря на кризис. Это вывело КНР на место **главного торгового партнера ЕС** с товарооборотом в 532,8 млрд евро, что выше показателя для торговли с США.

С моря на рельсы: динамика ставок на морские и железнодорожные грузоперевозки

В течение 2020 г. были не только подтверждены уже имевшиеся преимущества железнодорожных грузоперевозок — скорость и надежность доставки. Ставки на транзит железной дорогой сравнялись со ставками на морской фрахт в октябре, а уже в ноябре 2020 г. индекс WCI Drewry, отражающий стоимость доставки контейнера морем между Китаем и Европой, превысил железнодорожный индекс ERAI. Такая ситуация дала дополнительный импульс модальному сдвигу (modal shift) — тенденции перехода грузоотправителей «с моря на рельсы», то есть с морских перевозок на железнодорожные.

Причиной резкого роста ставок морского фрахта стали структурные дисбалансы, обостренные падением торговли и мерами по борьбе с пандемией. Превышение экспорта из Китая над импортом в страну было усугублено скоплением товаров в портах из-за дефицита контейнеров и санитарных ограничений. При этом на КНР приходится порядка **20%** мировой торговли промежуточными промышленными товарами. В результате большое количество порожних контейнеров скопилось в Северной Америке и Европе, что привело к резкому росту цен на морской фрахт. Как итог, торговля, опосредованная морским транспортом, как ожидается, упадет по итогам 2020 г. **на 4,1%**.

СООТНОШЕНИЕ ИНДЕКСОВ ERAI И WCI DREWRY

\$/FEU



Значение индекса железнодорожных контейнерных транзитных перевозок по евразийскому маршруту (ERAI Composite) в декабре 2020 г. составило 2 671 долл. за FEU, что на 4,9% меньше, чем в аналогичный период прошлого года. В это же время прирост стоимости морского фрахта (WCI Drewry) за тот же период составил 148,2%. В декабре 2020 г. ставка морских грузоперевозок достигла рекордной отметки в 4 011 долл. за FEU. Стоимость перевозки из Китая в Европу традиционно оставалась незначительно выше ставок для обратного направления, закрепившись на отметке 2 753 долл. за FEU против 2 531 долл. за FEU для перевозок в направлении Китая.

На фоне колебаний ставок морского фрахта ставки железнодорожных грузоперевозок на евразийском пространстве оставались стабильными. В течение прошедшего года максимальное изменение индекса ERAI было зафиксировано в феврале и составило –6,9%. В то же время индекс WCI Drewry показывал значительную волатильность, что указывает на возросшие издержки для грузоотправителей и способствует их переходу на железную дорогу.

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СТАВОК ERAI И WCI DREWRY



В дополнение к традиционным преимуществам железной дороги, таким как более высокая скорость доставки в сравнении с морским транспортом и меньшая стоимость доставки в сравнении с авиаперевозками, железнодорожные перевозки оказались дешевле морского фрахта. Это обстоятельство позволило «перетянуть» у других видов транспорта значительные объемы перевозок.

Еще одним фактором стала стабильность железнодорожного сообщения в условиях пандемии. Именно по железной дороге отправлялись многие необходимые для Европы в период самой острой фазы кризиса грузы санитарного характера, включая медицинское оборудование и маски. Таким образом, евразийский железнодорожный маршрут не только подтвердил свою надежность, но и способствовал борьбе с COVID-19.

СТАТИСТИКА И ТРЕНДЫ 2020 ГОДА

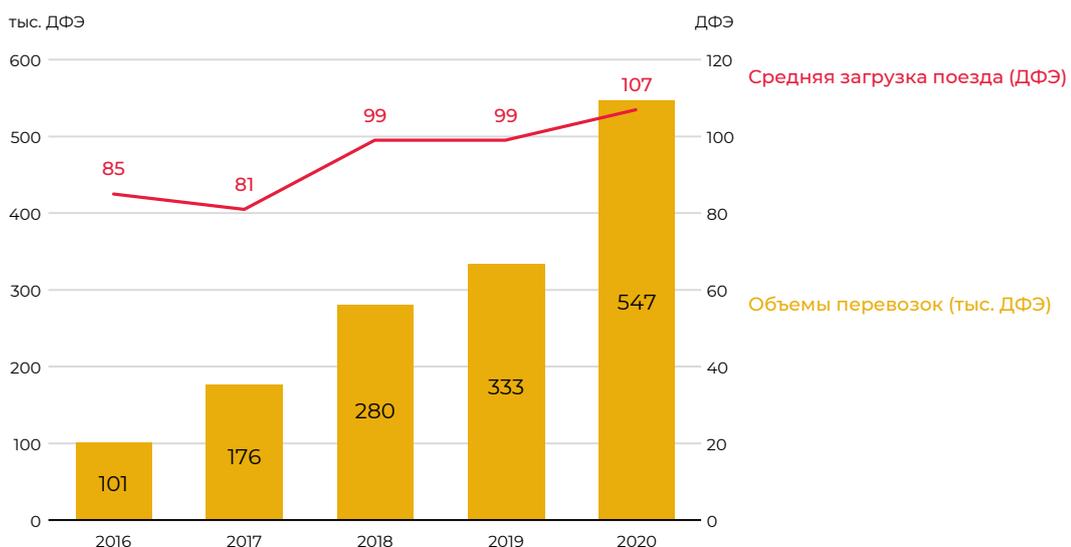
Основные показатели перевозок и увеличение грузопотока

Стабильность ставок на железнодорожный транзит на фоне сбоя и волатильности в других видах транспорта способствовала значительному повышению привлекательности евразийского железнодорожного транзитного маршрута, на базе которого вычисляется индекс ERAI. Как следствие, объемы перевозок по евразийскому маршруту увеличились за пять лет со 101 тыс. ДФЭ до 547 тыс. ДФЭ, а прирост за прошедший год составил рекордные 64%.

В апреле 2020 г. впервые был зафиксирован двукратный рост объемов перевезенных грузов на маршруте Китай — Европа — Китай: месячный объем составил 41,2 тыс. ДФЭ. Уже в июле была преодолена отметка в 50 тыс. ДФЭ в месяц, а в начале декабря суммарный объем перевезенных грузов достиг 500 тыс. ДФЭ.

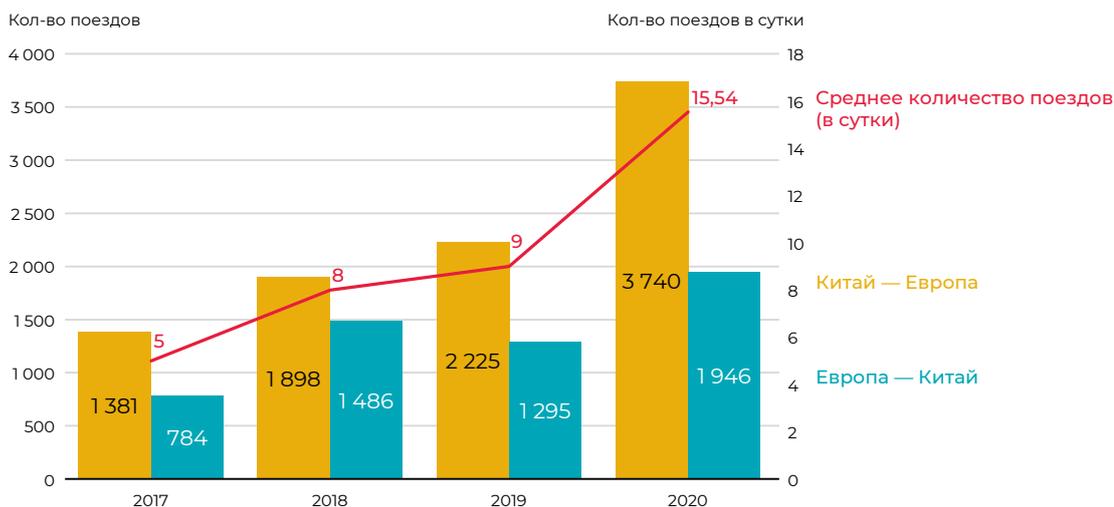
Увеличение объемов перевозимых грузов оказывает влияние на загрузку поездов. За пять лет средняя загрузка поездов увеличилась с 85 до 107 ДФЭ (+25,9%), а прирост средней загрузки за прошедший год составил порядка 8%. Данные показатели говорят о качественном увеличении объемов и эффективности перевозки грузов.

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПОЕЗДОВ



В 2020 году в связи с сильно возросшим спросом соответственно выросло и количество отправленных поездов. В 2019 году в сутки отправлялось порядка 9 поездов, а в 2020 году эта цифра составила уже 15,54 (+72,66%). За прошедший год в наибольшей степени возросло количество поездов в европейском направлении — с 2 225 до 3 740. Показатель для направления в Китай составил 1 946 поездов. Похожая динамика наблюдается в разрезе объемов перевозок: 198,8 тыс. ДФЭ (+45%) были отправлены в направлении Китая и 348,1 тыс. ДФЭ (+77%) — в направлении Европейского союза.

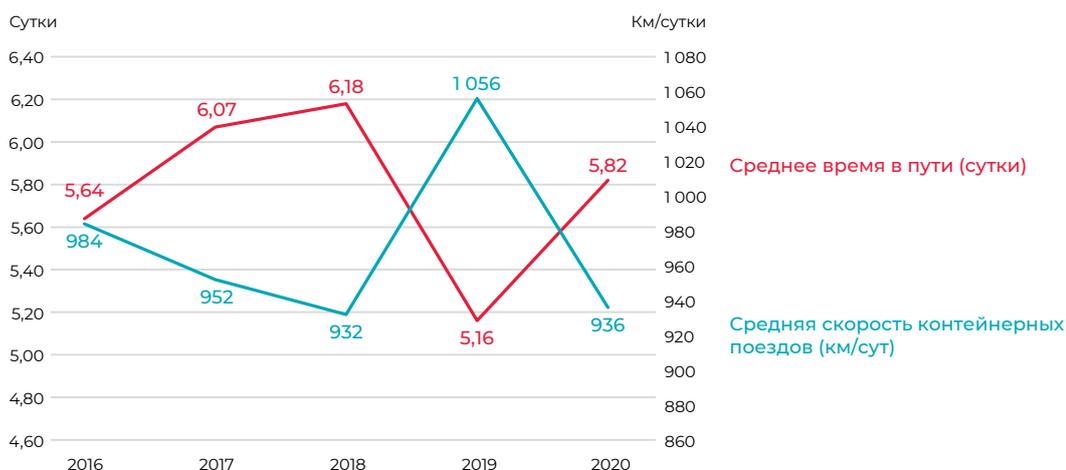
КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ



Ключевым фактором сохранения некоторых диспропорций между грузопотоками остается объективное состояние торговли между ЕС и КНР, усугубленное увеличением отрицательного сальдо ЕС во взаимной торговле стран. Таким образом, если в 2019 г. количество поездов из Европы в Китай составляло 58,2% количества поездов в обратном направлении, то в 2020 г. трафик в Европу составил 52% от количества поездов из КНР в ЕС.

Резкий рост объемов грузов, пришедших на железную дорогу, стал определенным вызовом для транспортно-логистических компаний и инфраструктуры вдоль пути следования. Среднее время в пути по евразийскому маршруту в 2020 г. составило 5,82 суток, что меньше показателей 2018 г., но несколько выше, чем за аналогичный период 2019 г. (5,16 суток). Из-за стремительного роста объемов грузов было отмечено некоторое уменьшение средней скорости контейнерного поезда на маршруте: с 1 056 км в сутки в 2019 г. до 936 км в сутки в 2020 г. Тем не менее данные показатели идут в рамках трендов прошлых лет и являются следствием увеличения грузопотока.

СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ



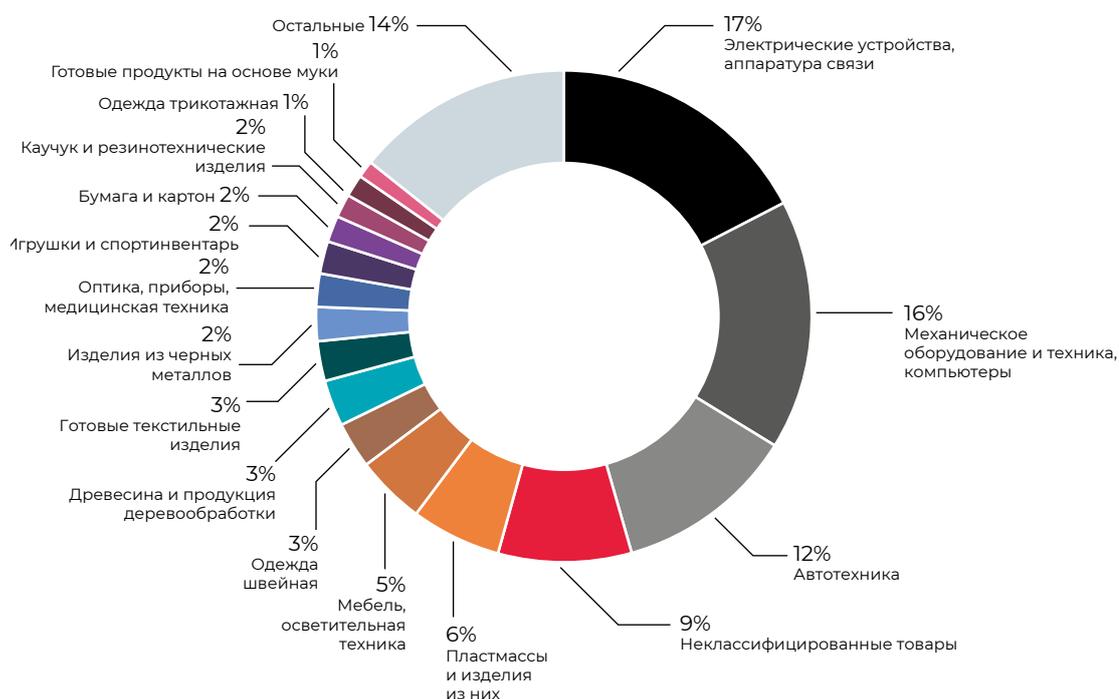
Диверсификация грузовой базы и тенденция к полной загрузке мощностей

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 объемов и номенклатуры перевозимых по железной дороге товаров.

Количество товарных категорий, перевозимых по маршруту в 2020 г., согласно классификатору ТН ВЭД, выросло до 93 (с 79 в прошлом году), что говорит о все большем интересе к евразийским железнодорожным перевозкам со стороны грузоотправителей из различных отраслей экономики. Новые группы перевозимых товаров представлены такими отраслями, как сельское хозяйство, сектор добычи природных ресурсов (какао, шелк, маслосемена, растительные экстракты, цинк, овощи, свинец, животные и растительные продукты). Несмотря на сравнительно небольшую долю, данные товары являются перспективными направлениями диверсификации грузов, в том числе благодаря использованию навигационных пломб.

Основными перевозимыми товарами по-прежнему остаются электрические устройства (85 135 ДФЭ), механическое оборудование (80 556 ДФЭ) и автотехника (57 796 ДФЭ), на которые совокупно приходится более 40% общего объема транзитных грузов. Данная ситуация связана с объективными особенностями грузовой базы маршрута, представленной экономиками Центральной Европы и Западного Китая — одними из основных регионов для мирового машиностроения и автомобильной промышленности. Тем не менее эта доля последовательно, пусть и умеренно, уменьшается вследствие диверсификации географии поставок и увеличения популярности маршрута у различных грузоотправителей.

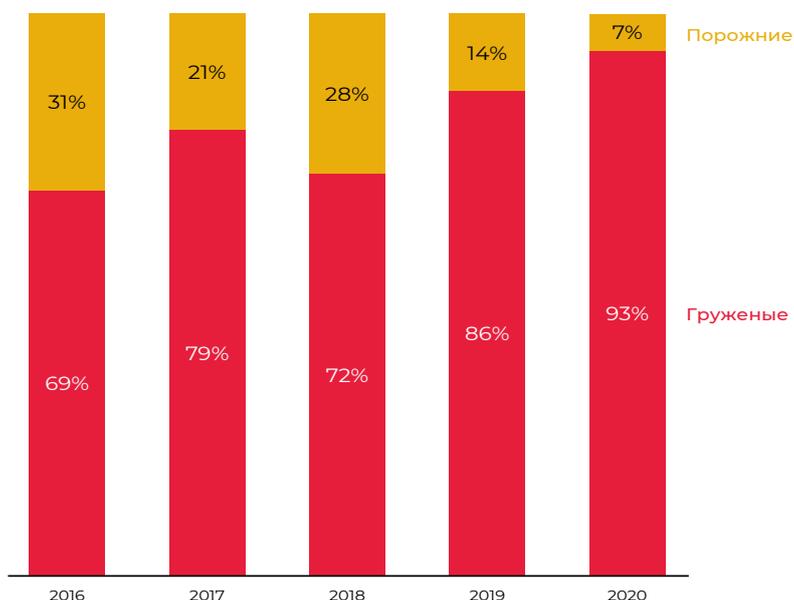
ОСНОВНЫЕ ПЕРЕВОЗИМЫЕ ТОВАРЫ В 2020 Г.



Среди товарных позиций, показавших **наиболее впечатляющую динамику** в 2020 г., можно выделить пластмассы (28 838 ДФЭ, +143,3%), древесину (14 859 ДФЭ, +545,2%), готовые текстильные изделия (12 825, +482,9%), оптику (10 704, +176,9%), каучук и резинотехнические изделия (7 509, +229,9%). Также показателен рост в сегменте нетканых материалов (+320,9%) и меди (+362,3%).

В 2020 г. продолжилась уменьшаться доля порожних контейнеров. Если в 2016 г. доля порожних контейнеров в обоих направлениях доходила до 31%, то в 2020 г. 93% всех контейнеров на маршруте были загружены и лишь 7% контейнеров шли порожними.

СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ



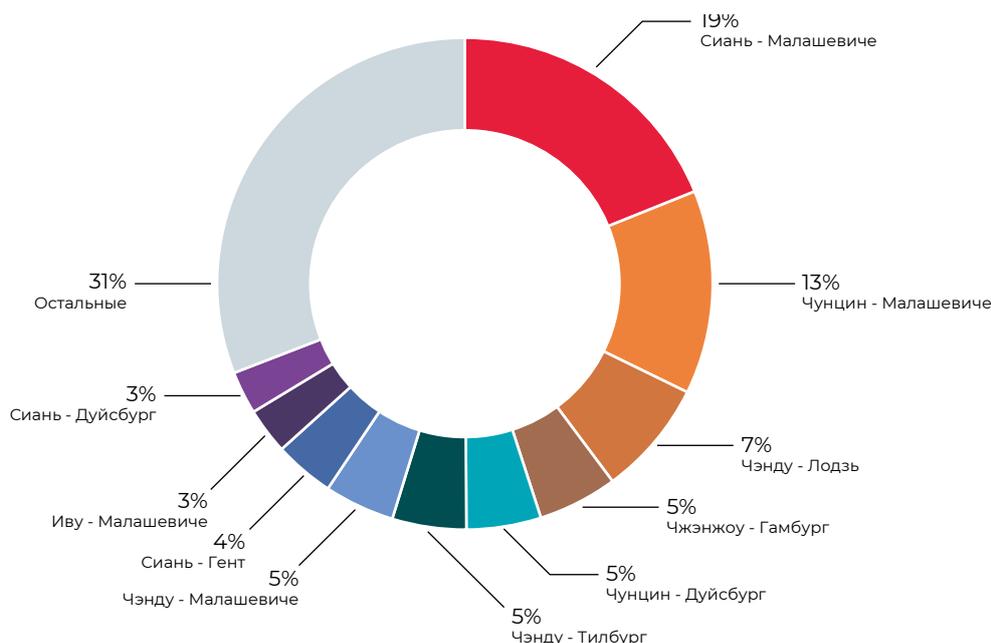
География перевозок

На сегодняшний день евразийский железнодорожный коридор, проходящий по территории Казахстана, России и Белоруссии, объединяет 21 страну и 100 локаций. В Европе основной объем отправленных и ввезенных грузов в 2020 г. приходится на Польшу (222 672 ДФЭ) и Германию (183 565 ДФЭ). Следующим важным направлением является Бельгия (35 854 ДФЭ) с приростом в 95,45% в 2020 г.

В целях диверсификации и повышения эффективности задействуются все новые маршруты и способы доставки грузов. В 2020 г. важным хабом мультимодальных перевозок стал Калининград (порт Балтийск). За 10 месяцев 2020 г. через Балтийск по направлению Китай — Европа — Китай было перевезено порядка 30 700 ДФЭ, преимущественно в порты Германии.

Ключевыми маршрутами железнодорожного транзита из КНР в ЕС являются: Сиань — Малашевиче (64 460 ДФЭ, 19% объема транзита КНР — ЕС), Чунцин — Малашевиче (45 724 ДФЭ, 13% объемов транзита), Чэнду — Лодзь (25 836 ДФЭ, 7%). Совокупно на десять основных маршрутов, представляющих направление Китай — Европа, приходится 69% объемов трансевразийского железнодорожного транзита.

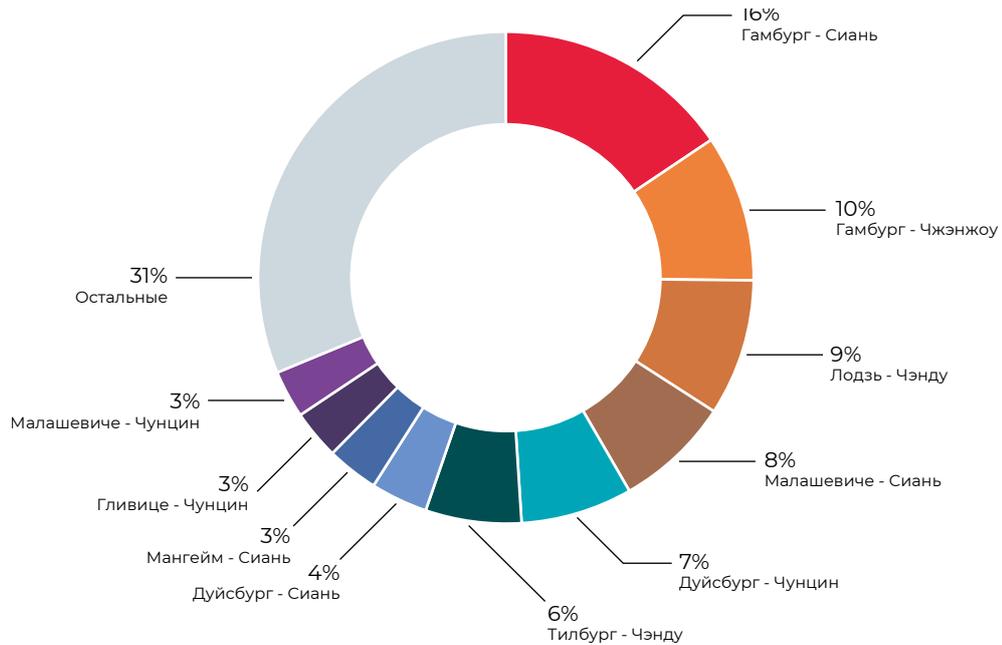
ТОП-10 ОСНОВНЫХ МАРШРУТОВ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ-ЕВРОПА, ДФЭ



В Китае основной объем отправленных и ввезенных грузов приходится на провинцию Шэньси со столицей в г. Сиань (172 798 ДФЭ). Далее следуют провинция Сычуань (г. Чэнду, 108 918 ДФЭ) и г. Чунцин (100 278 ДФЭ). Также существенный прирост объемов зафиксирован в провинции Чжэцзян — 70,16% (всего 16 730 ДФЭ). Основу грузовой базы маршрута в КНР продолжают составлять регионы Центрального и Юго-Восточного Китая.

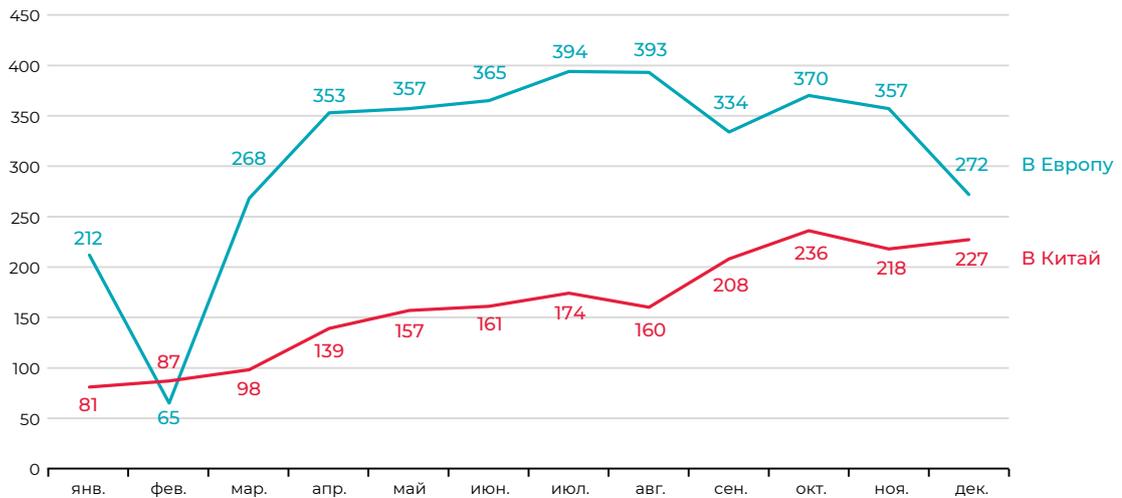
Как и в европейском направлении, на десять основных маршрутов по направлению Европа — Китай приходится 69% объема грузов. Грузы отправляются преимущественно из Германии (Гамбург, Дуйсбург, Мангейм) или Польши (Лодзь, Малашевиче, Гливице) как точки консолидации грузов. Основными маршрутами являются следующие: Гамбург — Сиань (23 572 ДФЭ, 16% объема грузов Китай — Европа), Гамбург — Чжэнчжоу (14 624 ДФЭ, 10%), Лодзь — Чэнду (13 614 ДФЭ, 9%). География основных пунктов назначения представлена такими китайскими городами, как Сиань, Чжэнчжоу, Чэнду, Чунцин.

ТОП-10 ОСНОВНЫХ МАРШРУТОВ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА-КИТАЙ, ДФЭ



Количество поездов, отправленных в обоих направлениях, отражает динамику торговли между странами и особенности ограничений, связанных с борьбой с COVID-19. Достигнув минимального уровня в феврале 2020 г. (65 поездов в Китай и 87 поездов в Европу), количество отправленных поездов резко увеличилось, достигнув пика в октябре: 606 поездов (236 в Китай и 370 в Европу). Динамика последних месяцев свидетельствует об уменьшении разрыва между количеством поездов в западном и восточном направлениях.

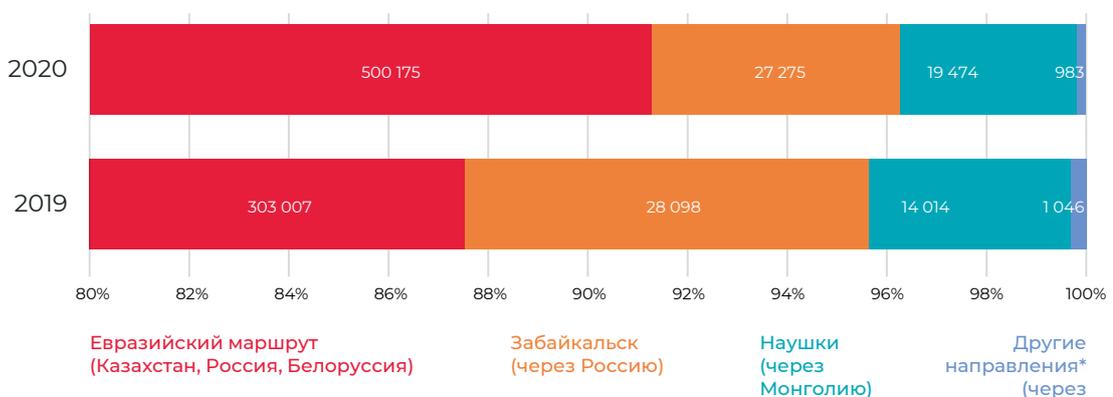
ОТПРАВЛЕНО ПОЕЗДОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ В 2020 Г.



Положение евразийского коридора и альтернативные маршруты

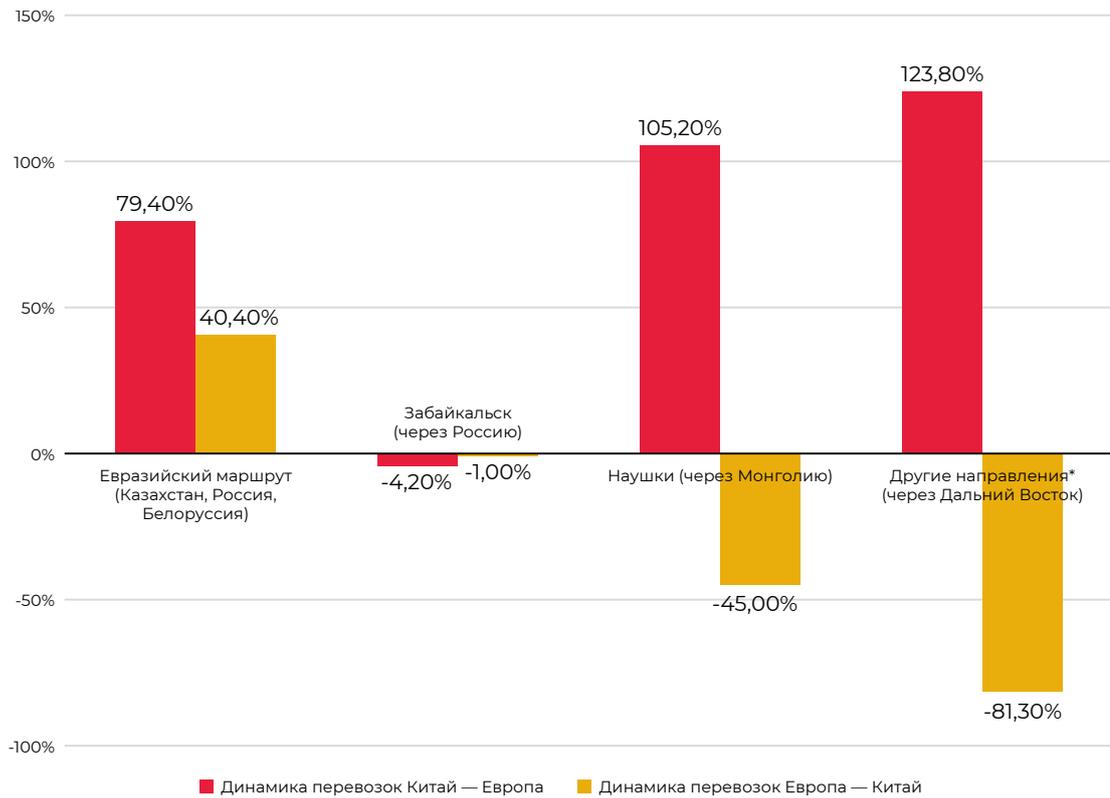
Евразийский железнодорожный транзитный маршрут является наиболее успешным маршрутом по направлению восток — запад (Китай — Европа). В структуре транзитных контейнерных перевозок доля объемов, прошедших через погранпереходы евразийского ж/д маршрута, в 2020 г. составила 91,29%. Остальной грузопоток пришелся на железнодорожные погранпереходы Забайкальск, Наушки и ряд других на российском Дальнем Востоке. Таким образом, доля евразийского маршрута увеличилась в сравнении с 2019 г. (87,53%), несмотря на ограничения, вызванные пандемией.

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



Как показывает динамика перевозимых грузов, на фоне общего прироста контейнерных перевозок в европейском направлении в 2020 г., в том числе на 79,4% для рассматриваемого маршрута, только евразийский железнодорожный маршрут сумел нарастить объемы в восточном направлении (+40,4%) на фоне значительного падения на других переходах.

ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ-ЕВРОПА-КИТАЙ В 2020 Г. ПО ОСНОВНЫМ ПОГРАНИЧНЫМ ПЕРЕХОДАМ



ПЕРСПЕКТИВА НА 2021 ГОД

Рекордные показатели 2020 года были обеспечены прежде всего накопленным эффектом многолетних усилий и работы по развитию евразийских железнодорожных транзитных перевозок. Конкурентные преимущества железнодорожного транспорта, подкрепленные многолетней надежной работой сервисов евразийского маршрута и выстроенными связями с партнерами и грузоотправителями, наложились на благоприятную торгово-экономическую конъюнктуру и трудности в других видах транспорта.

После успешного принятия и преодоления вызова пандемии, сопровождаемого скачками спроса на железнодорожные контейнерные перевозки, на повестку дня 2021 года выходит вопрос сохранения объемов и защиты приобретенной доли рынка грузоперевозок между ЕС и КНР, в разрезе как маршрутов, так и видов транспорта.

В дополнение к традиционным преимуществам железнодорожного транспорта все большую важность приобретает его экологичность. Железные дороги являются наиболее экологичным видом транспорта, что особенно важно в контексте реализации Целей устойчивого развития ООН. В ЕС только железные дороги **неизменно уменьшают** количество вредных выбросов на фоне общего увеличения выбросов транспортного сектора. На железные дороги в ЕС приходится менее чем 0,5% выбросов парниковых газов транспортного сектора. В связи с этим в Европе 2021 год был объявлен годом железных дорог, что призвано способствовать модальному сдвигу в пользу грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок.

В 2020 году был запущен **счетчик CO2** портала ERAI — как наглядный показатель экологичности железнодорожных трансевразийских перевозок, позволяющий сравнить текущие прямые и косвенные углеродные выбросы ж/д коридоров с авиационным, автомобильным и морским транспортом. Так, накопленный объем прямых выбросов евразийского ж/д маршрута за 2020 год составил 36,5 тыс. тонн CO₂. Если бы все эти грузы были перевезены самолетом, выбросы составили бы 19 273,8 тыс. тонн CO₂, автомобилем — 3 249 тыс. тонн, а морским транспортом — 36,5 тыс. тонн. Это еще раз подтверждает экологические преимущества железнодорожных грузоперевозок.

Большой потенциал имеет перевозка грузов пищевой промышленности и сельского хозяйства. Из-за санкционных ограничений, наложенных Россией на ввоз товаров определенных категорий, данный сегмент грузов был во многом недоступен для трансевразийских ж/д перевозок. Использование электронных навигационных пломб позволяет гарантировать нетронутость грузов и обеспечить включение санкционных грузов, преимущественно пищевого характера, в номенклатуру евразийского маршрута.

В 2020 году по евразийскому маршруту в качестве пилотного проекта было направлено **два полностью составных поезда** с европейскими санкционными товарами в Китай. В 2021 году **планируется** довести объемы транзитных перевозок санкционных товаров до 100 контейнеров в месяц. В перспективе, по некоторым оценкам, объемы перевозок данных товаров могут достигнуть отметки в 50 тыс. ДФЭ в год.

Наконец, развитие евразийских грузоперевозок по железной дороге сопровождается повышением доверия всех участников процесса и популярности индекса ERAI как аналитического инструмента. На портале ERAI был запущен раздел **«Мероприятия»**, который нацелен на профессионалов рынка, аналитиков и всех интересующихся транзитными железнодорожными перевозками на пространстве 1520 мм. Теперь благодаря portalу индекса ERAI вы сможете не только узнать последние новости и прочесть аналитические материалы, но и поучаствовать в открытой дискуссии с ведущими специалистами и лидерами отрасли.