



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

123/2020

Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в первом полугодии 2020 года

Информационно-аналитический портал ERAI (Eurasian Rail Alliance Index) опубликовал главное исследование августа 2020 г. «Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в первом полугодии 2020 года», посвященное обзору текущего состояния транзитных железнодорожных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай.

В фокусе исследования – основные тренды первого полугодия 2020 г., в котором проанализировано текущее состояние торгового и транспортного сообщения между Европой и Китаем, рассмотрены маршруты контейнерного железнодорожного транзита между Китаем и Европейским союзом (ЕС) и товарная структура грузоперевозок, тарифы на транзитные железнодорожные перевозки между Европой и Китаем в условиях пандемии.

Вспышка новой коронавирусной инфекции сначала в Китае, а впоследствии и в остальных странах вызвала введение правительствами стран карантинных мер, в первую очередь в форме закрытия национальных границ. Данные события напрямую повлияли на объём товаропотоков между ЕС и Китаем – крупнейшими производственными и торговыми центрами на евразийском континенте: так, за январь – май 2020 г. стоимостный объём взаимной торговли ЕС и Китая снизился на 1,34 % по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. В марте было зафиксировано дно спада, а в мае 2020 г. объём восстановился до уровня января 2020 г. в основном за счёт резкого прироста объёма импорта ЕС из Китая продукции медицинского назначения.

Пандемия негативно повлияла на функционирование цепочек поставок из-за сбоев в транспортной инфраструктуре: в наибольшей степени воздействию оказались подвержены морской и воздушный транспорт.

Железнодорожный транспорт проявил себя надёжным способом поставок грузов между ЕС и Китаем, что было необходимо в условиях борьбы с пандемией.

Объём контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай в 2020 г. резко увеличился на 57,6 % по сравнению с первым полугодием 2019 г. Первое полугодие 2020 г. стало рекордным: в текущем году совокупный объём перевозок с 2015 г. преодолел рубеж в 1 млн ДФЭ. Кроме того, в июне 2020 г. объём перевезённых грузов впервые достиг 50 000 ДФЭ в месяц.

Среднее количество поездов в сутки также продолжило увеличиваться, но более низкими темпами: в первом полугодии 2020 г. этот показатель вырос на 37,66 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.. Необходимо отметить, что в мае 2020 г. было отправлено рекордное количество поездов из Китая (500 поездов). Ключевую роль в столь впечатляющем приросте сыграли ограничительные меры, в условиях которых железные дороги «перетянули» на себя некоторые товарные потоки, учитывая также неотъемлемые преимущества данного вида транспорта, такие как скорость (в сравнении с морским транспортом) и меньшая стоимость доставки (в сравнении с воздушным). Немаловажной является и стратегическая приверженность развитию евразийских транспортных коридоров со стороны правительств государств Евразии, а также компаний, уже осуществляющих деятельность на данном направлении.

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

По итогам первого полугодия текущего года почти все контейнеры, направленные из Китая в Европу, были полностью загружены. На обратном направлении наблюдалась аналогичная тенденция к росту загрузки поездов: объём гружёных контейнеров из Европы в Китай увеличился более чем в два раза с первого полугодия 2019 г. и составил 64,51 тыс. ДФЭ. Отмечено, что проблема порожних контейнеров при следовании из Европы в Китай поэтапно исчезает.

На фоне описанной динамики соотношения гружёных и порожних контейнеров в первом полугодии 2020 г. отмечается рост среднего уровня

загрузки поездов в сообщении Китай – Европа – Китай до 105,8 ДФЭ, что на 8,21 % выше уровня аналогичного периода 2019 г.

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

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

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

На фоне общего сокращения международного рынка грузоперевозок, в том числе железнодорожных, евразийское пространство стало исключением, продемонстрировав как количественный, так и качественный рост с точки зрения объёмов и номенклатуры перевозимых по железной дороге товаров.

Количество товарных категорий, согласно классификатору ТН ВЭД, выросло до 93 в первой половине 2020 г. (с 79 в аналогичный период прошлого года), что говорит обо всё большем интересе к евразийским железнодорожным перевозкам со стороны грузоотправителей из различных отраслей экономики. По итогам первого полугодия 2020 г. номенклатура товаров, транспортируемых по евразийскому железнодорожному маршруту, пополнилась 14 новыми группами, преимущественно сырьевого и сельскохозяйственного характера.

Среди них можно выделить такие, как какао, шёлк, масло, семена, растительные экстракты, цинк, овощи, свинец, животные и растительные продукты, а также произведения искусства. Однако совокупная доля новых товаров пока незначительна (0,12 % в общем объёме или 238 ДФЭ).

Несмотря на расширение номенклатуры, группа восьми основных перевозимых по евразийскому железнодорожному маршруту товаров, на которую совокупно приходится 72,76 % общего объёма перевозок, осталась неизменной.

Двумя основными товарными группами стали механическое оборудование, техника, компьютеры - доля 18,59 % и электрические устройства, аппаратура связи - 18,44 %. Третье место заняла автотехника - (11,83 %), показав прирост более чем в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

На четвертом месте – неклассифицированные товары, а пятое место заняли пластмассы и изделия из них (6,54 %), объём перевозки, которых между Европой и Китаем увеличился в три раза по сравнению с показателем прошлого года. Замыкают группу основных товаров: мебель, осветительная техника, швейная одежда, чья совокупная доля немного сократилась с 2,37% до 2,23 % из-за меньших темпов прироста, и изделия из чёрных металлов 2,18 %. Что касается остальных товарных групп, то их совокупная доля составила 27,24 % против 23,75 % в аналогичный период прошлого года. Это говорит об уменьшении концентрации и продолжающейся диверсификации перевозимых по железной дороге товаров.

На протяжении полутора лет динамика индекса транзитных железнодорожных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай, ERAI (Eurasian Rail Alliance Index)¹, который отражает стоимость транзитных железнодорожных контейнерных перевозок через Белоруссию, Казахстан и Россию, демонстрировала относительную стабильность. В июне 2020 г. индекс ERAI достиг отметки в 2687 долл. США за СФЭ при среднем транзитном времени в 5,09 дня.

Субиндексы, измеряющие стоимость перевозок в Европу (U-West) и Китай (U-East), несмотря на колебания во второй половине 2019 г. и начале текущего года, в целом незначительно снизились за исследуемый период до 2778 долл. США за СФЭ для U-West и 2462 долл. США за СФЭ для U-East.

Динамика индекса морской транспортировки грузов между Китаем и Европой, WCI (World Container Index), показывала традиционно большие

¹ ERAI является репрезентативным показателем для оценки положения в евразийских железнодорожных грузовых перевозках в целом, так как на долю анализируемого в рамках индекса маршрута Достык/Алтынколь – Брест/Брузги/Свислочь/Калининград приходится около 90 % железнодорожных перевозок между Китаем и Европой.

колебания в этот период. В текущем году долгое время сохранялся негативный тренд вследствие влияния ограничительных мер по борьбе с пандемией, которые привели к сокращению спроса, прежде всего в Китае. В связи с этим оба индекса в марте 2020 г. снизились, а в последующих месяцах, после снятия ограничений в Китае, показали обратный тренд на восстановление.

Кроме того, этим же фактором можно объяснить и падение ERAI U-East в апреле 2020 г., в то время как ERAI U-West оставался примерно на том же уровне с тенденцией к увеличению.

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

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

*Источники: материалы сайтов: index1520.com, 14.08.2020;
coface.ca*