

**Я. Донский-Лесюк**  
*Лодзинский университет*  
*(Лодзь, Польша)*

## **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В СООБЩЕНИИ ЕВРОПА — АЗИЯ ДО И В ПЕРИОД ГЛОБАЛЬНОЙ ЭПИДЕМИИ COVID-19**

В статье представлена динамика перевозок грузов, осуществляемых железнодорожным транспортом в направлении Европа — Азия. Данные за 2020 г. подтверждают значительную устойчивость и надежность международного обмена товарами с применением перевозок по сухопутным транспортным коридорам.

Стратегическое значение трансевразийского обмена грузами связано с долей Китая и стран Европейского союза в мировой торговле. Потребности субъектов рыночной экономики, цепи поставок которых базируются на перемещении товаров, определяют вызовы в отношении участников, задействованных в логистических системах. Результаты анализа подтверждают, что системы, применяющие железнодорожные перевозки, являются востребованными для внешних заинтересованных сторон.

*Ключевые слова:* трансевразийские железнодорожные перевозки грузов, транспортные железнодорожные коридоры Китай — Европа, транзитные контейнерные перевозки

Железнодорожный транспорт вызывает особый интерес. Это связано не только с тем фактом, что транспортная инфраструктура является важной частью инфраструктуры любого государства, но также из-за ее значения для внутренней и международной экономики. Любое нарушение системы услуг, оказываемых железными дорогами, может повлиять на национальную безопасность, экономическое благосостояние, общественную безопасность и т. д.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в сообщении Европа — Азия можно назвать стратегическими. Данное предположение обосновано тем, что Китай и Европейский союз являются рынками ключевого значения для международной торговли. По данным за 2019 г., общая стоимость экспорта из Китая достигла 2,49 млрд долл. (16 % мирового экспорта товаров)<sup>1</sup>. В то же самое время стоимость экспорта стран ЕС достигла 2,38 млрд долл. (15,2 %), а экономики Китая и ЕС в совокупности обеспечивают треть мировой торговли. Китай обеспечивает 19 % импорта и 9 % экспорта стран ЕС, 7 % импорта и 4 % экспорта России. Однако для оценки влияния трансевразийских железнодорожных перевозок грузов значение имеет также высокая

---

<sup>1</sup> См.: *Платформа* бизнес-данных № 1 в мире // STATISTA. URL: [www.statista.com](http://www.statista.com) (дата обращения: 07.02.2021).

позиция мировых экспортеров, которую занимают Япония (0,706 млрд долл., 5 %) и Южная Корея (0,542 млрд долл., 4 %).

Большинство исследований основаны на предположении, что железнодорожный транспорт способен обеспечить перевозку всего нескольких процентов от общего объема товаров между Азией и Европой. Это вызвано тем, что поезд не является подходящим транспортным средством, например, для перевозки сырья, необработанных металлов или большинства промышленных товаров. По железной дороге выгоднее перевозить дорогостоящие, капиталоемкие и скоропортящиеся товары. Одновременно стоимость железнодорожных грузовых перевозок в общем объеме торговли между ЕС и Китаем превышает удельный вес в общем объеме перевезенных грузов. Существовало мнение [1. с. 53—54], что в случае перевозок Европа — Азия потенциал сухопутной инфраструктуры не превышает 2 % от вместимости инфраструктуры морской транспортной (его физического объема, выраженного метрической тонной). Однако данные настоящего исследования подтверждают существенный рост заинтересованности предприятий в перевозках грузов железнодорожным транспортом, а популярность логистических цепочек поставки, базирующихся на использовании железнодорожного сообщения, высока также в период рыночных изменений и ограничений в экономических циклах, вызванных явлениями глобального характера.

Исследование, результаты которого представлены в статье, основано на статистической методологии, направленной на использование количественных закономерностей, проявляющихся во взаимосвязи с экономическими явлениями последних лет. Сведение статистических данных из разных источников, характеризующих процессы перевозки грузов железнодорожным транспортом, и их дальнейший анализ позволили представить в исследовании достоверные данные и выявить тенденции, легшие в основу результатов.

Объем перевозок грузов по железной дороге между Китаем и Европой растет. За 2013—2016 гг. он увеличился в пять раз. За первые шесть месяцев 2017 г. объем грузовых перевозок по железной дороге увеличился на 44 % по сравнению с тем же периодом 2016 г.<sup>1</sup> По данным Китайской государственной железнодорожной группы, в 2015 г. по маршруту Китай — Европа (в обоих направлениях) было запущено 815 контейнерных поездов. По сообщению *Deutsche Bahn* (DB), в 2015 г. открыто 400 прямых контейнерных рейсов с Китаем (всего

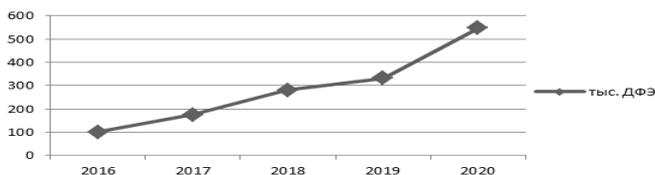
---

<sup>1</sup> См.: *Czubiński R.* Zatory na chińskiej granicy // Rynek Infrastruktury. 2020. 7 июня. URL: <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/kolej/pociagi-chiny—europa-zatory-nachinski-ej-granicy-72477.html> (дата обращения 08.02.2021).

30 тыс. контейнеров). В 2020 г. ДВ запланировала обслужить 100 тыс. контейнеров из Китая. В 2017 г. из Китая в ЕС в обоих направлениях отправлено 3,6 тыс. поездов, а в 2018 г. — 6,3 тыс. поездов. Наблюдается тенденция роста объемов транспортировки товаров в Китай [1]. По данным Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), увеличение количества обслуживаемых контейнерных маршрутов с 1 до 500 заняло 4 года, с 501 до 1 000 — 7 месяцев, с 1 001 до 1 500 — 5 месяцев, с 1 501 до 2 000 — всего 3,5 месяца.

Растущее значение контейнерных перевозок по железной дороге на маршрутах Азия — Европа — Азия подтверждают и данные РЖД. В течение 2016—2019 гг. наблюдается устойчивое увеличение потока контейнерных грузов в экспортном и транзитном направлениях. Так, в 2018 г. по российским железным дорогам экспортные перевозки контейнеров составили 900 тыс. ДФЭ, транзитные контейнерные перевозки — 377 тыс. ДФЭ. Контейнерный рынок в России по итогам 2019 г. вырос на 9 %. Высокие темпы роста рынка поддерживались двумя сегментами: транзитом (+22 %) за счет маршрутов Китай — Европа и экспортом (+14 %). Ожидается увеличение транзитных грузовых перевозок из Японии и Кореи в Европу, так как, по мнению наблюдателей российского логистического сектора, по маршруту Китай — Европа пик транзита через Россию отмечен в 2018—2019 гг.

Зафиксирован рост контейнерных перевозок, реализуемых одним из операторов — АО «ОТЛК ЕРА», учредителем которого являются субъекты государственной собственности — *ОАО «Российские железные дороги»*, *АО НК «Қазақстан темір жолы»* и *«Беларуская чыгунка»*. В 2020 г. на долю оператора приходилось 91 % всех железнодорожных перевозок по колею 1 520 мм так называемого Нового шелкового пути (рост на 64 % по сравнению с 2019 г.) (рисунок)<sup>1</sup>.



Объем грузов, перевозимых Объединенной транспортно-логистической компанией «Евразийский железнодорожный альянс» по территориям Беларуси, Казахстана и России

<sup>1</sup> См.: *Ключевые игроки Нового Шёлкового пути объединяются для «расшивки» узких мест на железной дороге в ожидании дальнейшего роста объемов перевозок // ОТЛК Евразийский Железнодорожный Альянс. 2021. 27 янв. URL: <https://www.utlc.com/news/klyuchevye-igroki-novogo-shyelkovogo-puti-obedinyayutsya-dlya-rasshivki-uzkikh-mest-na-zheleznoy-dor/> (дата обращения 08.02.2021).*

Резкий сбой в мировой экономике, произошедший в 2020 г. в связи с эпидемией COVID-19, не изменил тенденции роста трансевразийских железнодорожных перевозок. Данные Китайских железных дорог показывают, что в период с января по апрель 2020 г. на маршрутах Азия — Европа было запущено 2,920 поездов, перевозящих 262 тыс. ДФЭ (+24 % в сравнении с аналогичным периодом 2019 г.). В августе 2020 г. количество поездов в месяц достигло рекордного уровня — 1,247 (+62 %). Август также стал шестым месяцем подряд, когда объем перевозок по грузовым направлениям из Китая в Европу показал двузначный процентный рост по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Несмотря на первоначальное падение на пике пандемии в Китае, положительную динамику можно увидеть в статистике терминалов Китайских железных дорог. Если в 2019 г. в Алашане (пограничный пункт Синьцзян, пограничная зона Китай — Казахстан) ежедневно проходило очистку и приемку не более 10 поездов, в феврале 2020 г. — 5 поездов, в марте — 11 поездов, в апреле — 14 поездов, в июне — 19 поездов в сутки. В первой половине 2020 г. терминал *Changan* в Сиане (Шэньси, Центральный Китай) обслужил 1 667 поездов в Европу. Это почти двукратное увеличение трафика по сравнению с 2019 г. Аналогичным образом увеличился и вес отправленного груза, который достиг 1,3 млрд т<sup>1</sup>.

Преимущество железнодорожного транспорта в том, что он является условным промежуточным звеном между медленными и дешевыми морскими перевозками и быстрыми, но дорогими авиаперевозками. Время перевозки грузов (*door-to-door*, терминал-терминал) между Китаем и Европой по воздуху составляет 5—9 дней, по железной дороге 13—18 дней, по морю 28—50 дней. Конкурентоспособность железнодорожных перевозок по сравнению с судами возрастает в местах, удаленных от морских портов. Во многих отраслях темпы рыночных преобразований настолько высоки, что компании готовы платить более высокую цену, чем за перевозки морским транспортом, чтобы выиграть время.

2020 г. принес серьезные испытания на прочность всех отраслей мировой экономики, в том числе и транспортной индустрии. Быстрое распространение вируса SARS-CoV-2 привело к закрытию не только предприятий, но целых городов и стран. В этих условиях стало жизненно важным обеспечить стабильное и безопасное сообщение между странами евразийского континента. Сегодня можно констатировать, что именно железнодорожный транспорт достойно проходит это испы-

---

<sup>1</sup> *Czubiński R. Zatory na chińskiej granicy.*

тание, обеспечивая высокий уровень надежности, безопасности и конкурентоспособности услуг.

Существующая инфраструктура трансевразийских железнодорожных коридоров предоставляет хорошие потенциальные возможности для дальнейшего развития перевозок грузов между Европой и Азией. Однако конкуренция логистических систем в евразийском пространстве, обеспечиваемая несколькими вариантами сухопутных путей (например, трансмонгольский, среднеазиатский, каспийско-черноморский и др.), — это соревнование логистических решений, основанных на интермодальных услугах и услугах с добавленной стоимостью и ориентированных на потребности конкретных цепей поставок. Для этого требуются спектр регулярно, с высокой пунктуальностью оказываемых услуг (например, линейные маршруты, обслуживаемые точно по графику), их гибкая стоимость, доступность дополнительных услуг, высокая скорость доставки, соответствующая определенным видам грузов. Любой железнодорожный трансевразийский коридор имеет возможность привлечь дополнительный трафик.

Географическая структура трансевразийских железнодорожных перевозок и использование конкретных сухопутных и наземно-морских транспортных коридоров зависят от состояния политического сотрудничества и консенсуса между всеми заинтересованными сторонами, работающими на заданном маршруте. Это также зависит от активного участия многочисленных субъектов рыночной экономики, деятельность которых направлена на прибыль. «Мягкие» факторы имеют ключевое значение для стоимости, скорости и оперативности транспорта. К ним относятся в том числе надлежащие бизнес-стандарты, упрощение таможенной процедуры и формальные решения, разработанные в рамках многосторонних соглашений. Цена и продолжительность перевозки, а также интенсивность использования конкретного транспортного коридора во многом зависят от этих договоренностей и от состояния инфраструктуры. Условие привлекательности железных дорог для перевозки товаров, ранее перевозимых воздушным транспортом, — более длительное, тем не менее удовлетворительное время доставки.

### **Список литературы**

1. *Doński-Lesiuk J.* Nowy Jedwabny Szlak / Transport kolejowy w obsłudze logistycznej. Warszawa : CeDeWu, 2020. 259 s.
2. *Doński-Lesiuk J., Skurpel D.* The Growing Importance of E-Commerce as a New Trend Factor Shaping in Rail Transport between Asia and Europe // *European Research Studies Journal*, Vol. XXIII, Special Issue 2, 2020. С. 68—78.
3. *Expert Group Report on Euro-Asian Transport Links (Phase III, draft).* United Nations Economic Commission for Europe. Geneva. 2017. 8 мая. Р. 53—54.