



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

20/2021

Рекордные перевозки грузов в сообщении Китай – Европа – Китай в 2020 году

Хотя 2020 год был очень тяжелым, для железнодорожных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай он стал временем невероятных рекордов.

Тяжелыми для Нового железнодорожного Шелкового пути оказались февраль и часть марта: эпидемия в Китае привела к блокировке Уханя и остановке работы на некоторых грузовых станциях. Однако воздействие COVID-19 на другие виды транспорта оказалось куда более значительным, что принесло пользу железнодорожным перевозкам. Они оказались оптимальным логистическим выбором. Железнодорожный транспорт доказал, что железнодорожные перевозки могут быть надежным долгосрочным решением, а не просто альтернативой другим видам логистики.

По сообщению Китайской национальной железнодорожной корпорации число отправленных грузовых поездов за год увеличилось на 50% – до 12,4 тысяч составов, а ежемесячное число поездов превысило 1 тысячу. Было перевезено 1,135 млн TEU грузов, что на 56% больше, чем за 2019 год. Общий объем загрузки контейнеров достиг 98,4%.

Расширилась также и география поездов Китай – Европа. Они были отправлены в более чем 90 европейских городов в свыше, чем 20 странах. На 29 стало больше китайских городов, которым удалось отправить и принять 100 и более поездов Китай – Европа, до 73 увеличилось число специальных экспрессов на этом направлении.

Поезда Китай – Европа сыграли важную роль в борьбе с эпидемией. Китайские железные дороги перевезли 9,31 млн штук или 76 тысяч тонн противоэпидемических средств, которые были отправлены в Италию, Германию, Испанию, Чехию, Россию, Польшу, Венгрию, Нидерланды, Литву, Бельгию и другие страны.

Значительный вклад в обеспечение высокого качества, скорости и эффективности железнодорожных грузовых перевозок внесли страны транзита. Огромные объемы грузов транспортировали через свою инфраструктуру Казахстан, Монголия, Россия.

Казахстан, наряду с маршрутом через Россию, наращивал альтернативный трафик – через Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), в сотрудничестве с Азербайджаном и Грузией. Выросла роль и других стран. Активно развивал свою железнодорожную инфраструктуру Узбекистан, а Иран и Афганистан теперь связаны железнодорожным сообщением. Первый поезд прибыл из Стамбула в Сиань. Важным событием стал новый сервис через Польшу и Украину, что разгрузило переход Брест – Малашевиче, где раньше часто наблюдались заторы. Специалисты отмечают, что у украинского маршрута – большой потенциал.

Не менее интересной альтернативой в 2020 году стал маршрут через Калининградскую область. Грузовые поезда следуют через Литву после пересечения территории Белоруссии. Наибольший вклад в разгрузку границ в 2020 году внесли Калининградская железная дорога и порты Калининградской области. Из морского порта грузы загружаются на фидерные суда, отправляющиеся в страны Скандинавии, Бенилюкса и Великобританию. Появились несколько примечательных маршрутов: Чэнду – Роттердам, Калининград – Росток – Верона и Сиань – Нойс – на сегодняшний день это самое быстрое железнодорожное сообщение между Китаем и Германией.

Чем больше стран вовлекаются в транзит, тем лучше они могут оптимизировать свои услуги, создав более эффективные связи между Азией и Европой.

В 2020 году в Китае завершился переход на систему «цифрового порта». С помощью «Цифровой портовой системы 95306» теперь можно передавать информацию между железнодорожными ведомствами и таможенными службами, осуществлять пограничный контроль в цифровом формате, максимально использовать возможности цифровых услуг и цифрового таможенного оформления в трансграничных железнодорожных перевозках.

Среди негативных тенденций развития Нового Шелкового пути в 2020 году следует отметить дисбаланс контейнеров в Китай и из Китая. После первой волны пандемии баланс экспорта/импорта между Европой и Китаем был нарушен. Так, в ноябре Китай отправлял порядка десяти полных поездов в Европу в неделю. С европейской стороны количество поездов в Китай не превышало двух в неделю. Во многих случаях контейнеры возвращались в Китай пустыми, а иногда вообще не возвращались. В результате

железнодорожный транспорт страны столкнулся с острой нехваткой контейнеров, в то время как европейские станции их накапливали. Эта ситуация повлияла и на расходы, связанные с использованием контейнеров. Проблема дисбаланса и нехватки контейнеров представляет одну из наиболее важных задач, которую железнодорожный сектор должен решить в 2021 году.

В настоящее время железные дороги Китая стараются сбалансировать поезда в восточном и западном направлениях. Правительство субсидирует только полные рейсы туда и обратно, чтобы снизить риск получения порожних контейнеров на обратном пути в Китай. Кроме того, субсидии не распространяются на определенные продукты: специальную финансовую поддержку получают товары с более высокой стоимостью.

Одним из решений проблемы увеличения объемов железнодорожных грузовых перевозок в восточном направлении специалисты считают перевозки Китай – Европа по системе холодной цепи. Зимой, поезда следуя по этому маршруту, проходят через Казахстан, Россию, Беларусь и другие страны и регионы, где температура может быть ниже минус 25оС. Как известно, промышленная электроника, которая транспортируется в направлении Китай – Европа, чувствительна к низким температурам, что может пагубно сказываться на производительности и качестве оборудования. Поэтому такой груз ранее отправляли по морю. Рефрижераторы, установленные на железнодорожном подвижном составе способны поддерживать необходимый температурный режим в течение всего времени поездки. Благодаря этому промышленные товары и сельскохозяйственная продукция, перевозка которых требует определенного температурного режима, могут быть быстро доставлены по железной дороге.

Впервые такой поезд отправился в ноябре 2017 года из Уханя через Россию в Чешскую Республику. А первый регулярный поезд с системой холодной цепи для доставки китайской электроники в Европу был запущен 8 января 2020 года. Поезд с 50 рефрижераторными контейнерами в составе выехал из Уханя в немецкий Дуйсбург. Ухань становится главным китайским хабом для перевозок по системе холодной цепи. Из Дуйсбурга часть груза была отправлена в голландский Арнем и французский Бордо. Весь путь от Ухани до заказчиков груза занял около 17 дней.

Оператором нового сервиса выступила логистическая компания Nanou International Railway Freight, использующая при перевозках собственные рефрижераторные контейнеры. Это единственное предприятие в Ухане, специализирующееся на отправке международных грузовых поездов.

Источники: материалы сайтов chinalogist.ru, 11.01.2021; 29.12.2020; 15.01.2020; railfreight.com, 29.12.2020.