

С. В. Вергейчик  
Белорусский институт стратегических исследований  
(г. Минск, Республика Беларусь)

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНЗИТ «ПОЯСА И ПУТИ» ЧЕРЕЗ БЕЛАРУСЬ В УСЛОВИЯХ COVID-19

*2020 г. под влиянием COVID-19 изменил мир. На фоне повсеместных ограничений, вызванных пандемией, а также в силу других факторов отмечается резкое повышение роли железнодорожных грузовых маршрутов для перевозки товаров из Китая в Европу. Для увеличения пропускной способности странами вдоль маршрута реализуется ряд совместных договоренностей, на национальном уровне применяются дополнительные меры. Через Республику Беларусь транзитом следует основная доля составов железнодорожного экспресса Китай — Европа. Цель статьи — изучение факторов, оказывающих влияние на транзит железнодорожного грузопотока через Республику Беларусь в период COVID-19.*

**Ключевые слова:** Беларусь, Китай, Европа, железнодорожный транзит, экспресс Китай — Европа, грузоперевозки, контейнеры, COVID-19.

*In 2020, COVID-19 changed the world. Against the backdrop of widespread restrictions caused by the pandemic and other factors, there is a sharp increase in the role of rail freight routes for the transport of goods from China to Europe. Countries along the route are implementing many joint arrangements to increase capacity and take additional measures at the national level. Most of the China-Europe railway trains go through the Republic of Belarus. The article aims to study the factors influencing the freight railway transit through the Republic of Belarus during the COVID-19 period.*

**Key words:** Belarus, China, Europe, rail transit, China-Europe Express, cargo transportation, containers, COVID-19.

Азия играет все более важную роль в глобальной экономике, в которой ключевым субъектом является Китай. Экономика Китая производит и экспортирует по всему миру наибольшее количество товаров. В 2020 г. китайский экспорт вырос на 3,6 % — до рекордных 2,49 трлн долл. США. По итогам 11 месяцев 2021 г. экспорт Китая составил уже 3,02 трлн долл., увеличившись по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 31,1 %. При этом рынок стран ЕС занимает второе место (после АСЕАН) по объему торговли с КНР, который за 10 месяцев текущего года вырос на 29,2 %

до 747,63 млн долл. Экономическое развитие Китая становится важным не только само по себе, но и для других стран мира [1].

Пандемия COVID-19 и дальнейшие ограничения оказали существенное влияние на функционирование мировой экономики и международной торговли. С начала 2020 г. стали наблюдаться частые сбои в глобальной цепочке поставок. Задержки с доставкой вызывали проблемы в производственных процессах. Так, если первоначальные задержки в торговле во время пандемии были вызваны падением спроса, глобальной нехваткой контейнеров, то с возобновлением экономического роста образовалась противоположная проблема: большое количество контейнеров и недостаток рабочих для их обработки. Повышенный спрос в 2021 г. оказывал давление на цепочки поставок еще до начала сезона скидок [2].

Грузоперевозки из Китая морскими путями еще недавно были наиболее экономичными, хотя и не слишком быстрыми. Однако резкий рост тарифов на морской фрахт способствовал увеличению доли транзита контейнерных поездов Китай — Европа. При этом пик роста ставок на морской фрахт из Китая за последние десятилетия пришелся на начало 2021 г. Кроме закрытия портов для профилактики эпидемии на это повлиял ряд других факторов, включая торговые споры между США и Китаем, инцидент с контейнеровозом Ever Given в Суэцком канале. Сложившийся дефицит контейнеров привел к скачку цен на морские перевозки, прежде всего из Китая [3].

Начиная с октября 2020 г. после пересечения значений двух ценовых индексов — «железнодорожного» ERAI (Eurasian Rail Alliance Index<sup>2</sup>) и «морского» WCI (World Container Index) — железная дорога стала выигрывать у водного транспорта не только по скорости, но и по стоимости доставки. При относительной стабильности в течение т. г. индекса ERAI (около 2680), индекс WCI в сентябре превышал ERAI в максимальные за всю историю 3,8 раза [4]. Специалисты отмечают наступление эпохи «новой мировой логистики». При изначальных прогнозах доли трансъевразийских железнодорожных контейнерных перевозок около 3–4 % торговли между ЕС и Китаем, эта цифра уже превышает 5 %.

Рост объемов континентального евразийского железнодорожного транзитного контейнерооборота также был обусловлен объективными потребностями европейского рынка на фоне снижения объемов мировой торговли, обеспечивающейся морскими перевозками. В таких условиях клиенты все более стали ориентироваться на международные железнодорожные перевозки. Существенная роль в снижении напряженности в цепочке поставок

---

<sup>2</sup> Композитный индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре по территории ЕАЭС в сообщении Китай — ЕС и ЕС — Китай.

принадлежит китайской системе чартерного железнодорожного сообщения, получившей название на английском China Railway Express (CR express, CRE). Система была запущена в 2011 г.<sup>3</sup> Реализация Китаем стратегической инициативы «Пояс и путь» привела к резкому увеличению количества операций и объема перевозимых товаров. Система CRE стала своеобразным барометром эффективности реализации «Пояса и пути». 8 июня 2016 г. Китайской железной дорогой запущен единый бренд железнодорожного экспресса Китай — Европа (China-Europe Express).

Наличие у регионов Китая прав субсидирования международных ж/д перевозок является стимулом для переориентации с рынка морских перевозок на железнодорожные маршруты, что позволяло снизить фрахтовую ставку до уровня, близкого к морскому тарифу. Однако с 2018 г. Министерством финансов Китая осуществляется корректировка политики субсидирования экспресса Китай — Европа: в 2018 г. субсидия была ограничена 50 % фрахта, в 2019 г. — 40 %, в 2020 г. — 30 %. До 2022 г. планируется полная отмена субсидий [5]. Согласно Национальному комплексному плану трехмерного планирования транспортной сети на период с 2021 по 2035 г., принятому в феврале 2021 г. совместно ЦК КПК и Государственным советом КНР, развитие экспресса Китай — Европа является одним из ключевых направлений стратегии улучшения глобальной транспортной сети [6].

Республика Беларусь одной из первых заявила об участии в концепции «Пояс и путь» и вскоре стала важным транзитным коридором для железнодорожных перевозок по маршруту Китай — Европа — Китай. Железнодорожная сеть Беларуси включена в единую мультимодальную транспортную систему CRE, большая часть которой управляется китайским государственным оператором национальной сети железных дорог — Китайской железной дорогой<sup>4</sup> (поезда Чунцин — Европа (YuXinOu), Чжэнчжоу — Европа (ZhengOu), Ухань — Европа (HanXinOu) и Чэнду — Европа (RongOu) [7]. Например, китайско-европейский железнодорожный экспресс «YuXinOu» в н. в. курсирует по 16 маршрутам, охватывающим 50 стран и регионов Евразии.

Взаимодействие международных транспортных организаций по вопросам развития транзитных контейнерных перевозок осуществляется в рамках 7-стороннего Соглашения между железными дорогами Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай — Европа от 22.04.2017. Документом предусматривается содействие объедине-

---

<sup>3</sup> 19 марта 2011 г. из китайского г. Чунцин в г. Дуйсбург (Германия) был отправлен первый специальный поезд «Юйсинью» (Чунцин-Синьцзян-Европа).

<sup>4</sup> China National Railway Group Co., Ltd.

нию планов развития железнодорожной инфраструктуры, созданию крупного железнодорожного транспортного коридора между Китаем и Европой и совместная организация безопасных, беспрепятственных, быстрых, удобных и конкурентоспособных железнодорожных перевозок между Китаем и Европой [8].

Развитие перевозок контейнерными поездами в сообщении с Китаем рассматривается Белорусской железной дорогой в качестве стратегического и наиболее перспективного. Важно отметить, что от пропускной способности именно белорусских погранпереходов во многом зависит эффективность всей системы. Ведь в начале пути из Китая в Европу грузовые составы следуют по различным маршрутам: через Казахстан (погранпереходы Алашанькоу — Достык, Хоргос — Алтынколь), Монголию (Эрэн-Хото — Замын-Ууд) и Россию (Маньчжурия — Забайкальск, Суйфыньхэ — Пограничный). Согласно исследованиям Eurasian Rail Alliance Index, при отсутствии скоплений поездов транзит в Германию через Беларусь является наиболее оптимальным. Вместе с тем остается актуальным вопрос увеличения пропускной способности на белорусско-польской границе (Брест — Малашевиче «Польские железные дороги»). Увеличение пропускной способности за счет более высокой частоты движения повышает нагрузку на погранпереходы и увеличивает загруженность транспортных узлов [9]. Для увеличения пропускной способности удлиняются грузовые поезда и разрабатываются новые контейнерные терминалы вдоль железнодорожных линий. Для последовательного роста транзита также создаются резервы пропускных возможностей не только на инфраструктуре колеи 1520 мм, но и на сопредельных участках с колеей 1435 мм.

По оценкам экспертов, для дальнейшего наращивания пропускной способности необходимо развитие инфраструктуры на терминалах Польских государственных железнодорожных дорог (PKP). Как ожидается, в 2026 г. будет реализован проект по модернизации железнодорожной инфраструктуры в Малашевичах. Он финансируется Европейским Союзом в рамках программы Connecting Europe CEF. На новом контейнерном терминале будет увеличена длина принимаемых поездов с 750 метров до 1050 метров. Также увеличится скорость поездов с 20 км/ч до 40 км/ч. Таким образом погранпереход Брест — Тересполь — Малашевичи остается основополагающим для инициативы Экономического пояса Шелкового пути. В 2020 г. через него перевезено 592 тыс. стандартных контейнеров (TEU<sup>5</sup>). За 2020 г. Объем перегруза на станции Брест-Северный увеличен на 15 % к уровню 2019 г. [10].

---

<sup>5</sup> TEU (от англ. Twenty-foot Equivalent Unit, «двадцатифутовый эквивалент») — условное обозначение 20-футового контейнера.

В целях повышения эффективности перевозок транспортно-логистические компании предлагают клиентам такие удобные коммерческие решения, как использование следующих в обратном направлении пожных контейнеров для загрузки белорусской сельскохозяйственной продукции и дальнейшей отправки на экспорт в Китай [11]. В рамках общей цифровизации отрасли внедряются единая электронная железнодорожная накладная, единые формы сопутствующей документации, сокращаются транзитные таможенные процедуры для контейнеропотока. Реализуются новые технологии отправки длинносоставных контейнерных поездов UTLC XL train<sup>6</sup> [12].

Согласно последним данным Китайских железных дорог, с января по октябрь 2021 г. между КНР и странами Европы курсировало 12 605 грузовых поездов, которыми перевезено 1,216 млн TEU. Это на 26 и 33 % больше по сравнению с 2020 г. соответственно. В 2020 г. курсировало 12,4 тыс. грузовых поездов, которые перевезли 1,14 млн TEU (рост составлял 50 и 56 % соответственно)<sup>7</sup>. Ежемесячно отправляется более 1 тыс. составов Китай — Европа, например, в октябре 2021 г. — 1262. Высокую популярность грузовых поездов Китай — Европа на международном рынке логистики в современных условиях определяют стабильность и безопасность перевозок [13].

С целью уменьшения нагрузки китайская сторона реализует план мероприятий по оптимизации компоновки грузовых поездов Китай — Европа за рубежом, а также организации нового пункта пропуска между Беларусью и Польшей, новых маршрутов и коридоров мультимодальных железнодорожных перевозок (Транскаспийский, Калининградская область РФ — Балтийское море (в 2020 г. объемы перевозок через Калининград увеличились на 320 %), Россия — Украина, Венгрия). В текущем году доля загрузки по новым маршрутам составила 35 %. Всего в настоящее время действует более 70 евразийских ж/д маршрутов, которые соединяют Китай с более чем 170 городов Европы.

По статданным Белорусской железной дороги, через Республику Беларусь в адрес европейских потребителей еженедельно транзитом проходит от 90 до 100 контейнерных поездов из Китая. Например, четырехтысячный транзитный контейнерный поезд Китай–Европа проследовал через белорусско-польский пограничный переход 30.06.2021 (в 2020 г. аналогичное количество контейнерных поездов БЖД перевезла лишь 3 сен-

---

<sup>6</sup> eXtra Long train

<sup>7</sup> «Планом строительства и развития китайско-европейского железнодорожного экспресса (2016–2020 гг.)» предусматривалось, что в рамках «Пояса и пути» к 2020 г. будет курсировать около 5000 грузовых поездов Китай–Европа, что составит 80 % от общего объема международных контейнерных железнодорожных перевозок. (中欧班列建设发展规划 (2016 - 2020年))

тября). В 2021 г. прогнозируется дальнейший рост объемов контейнерных перевозок: Китай — Европа — в 1,5 раза к аналогичному периоду 2020 г. в двадцатифутовом эквиваленте; Европа — Китай — в 1,9 раза. Основной транзитный поток идет по железнодорожной ветке в Бресте.

Белорусская железная дорога также развивает инфраструктуру под перевозку планируемых объемов грузов в контейнерах. В июне т. г. открыт железнодорожный погранпереход Высоко-Литовск — Черемха (РП), движение через который было прекращено с 1995 г., а открытие планировалось еще в 2019 г. Кроме того, на дополнительных маршрутах через белорусско-польские пограничные переходы в настоящее время существует резерв пропускной способности: на погранпереходе Брузги / Кузница-Белостокская — 41,5 %, на погранпереходе Свислочь / Семянувка — 45 %. В планах строительство нового железнодорожного моста через реку Западный Буг для расширения возможностей погранперехода Брест / Тересполь [14].

В среднесрочной перспективе также остается актуальным вопрос расширения физической инфраструктуры на российско-китайских погранпереходах. Если потребность в экспортных перевозках через сухопутные погранпереходы и дальше будет расти на 12–15 % в год, текущих мощностей, по оценкам экспертов, хватит лишь на два-три года [15].

Наращиванию транзитных грузоперевозок значительно способствуют меры, реализуемые регионами Китая. Так, в рамках стратегического сотрудничества правительства г. Чанша (пров. Хунань) с Sinotrans — одной из крупнейших в Китае логистических компаний — создана компания Hunan Zhongnan International Land Port Co., Ltd., отвечающая за обслуживание экспериментальной зоны свободной торговли Хунани и развитие экспресса Китай-Европа (Чанша). Количество рейсов в 2019 и 2020 гг. превысило общее количество за предыдущие пять лет. Благодаря внедрению в 2021 г. таможенной г. Чанша практики «предварительного декларирования» на внутренних пунктах таможенного контроля сокращено общее время таможенного оформления экспортных товаров экспресс-поездов Китай-Европа с 5 часов в январе до 1 часа в июне [16]. Кроме транзита в последнее время наблюдается повышение роли Беларуси в качестве страны назначения экспресса Китай-Европа. Это вписывается в общую тенденции переноса промышленности как с прибрежных во внутренние регионы Китая, так и за его пределы. Так, в н. в. в Минск следует около половины экспрессов из Чанши. С августа 2021 г. один раз в неделю курсирует специальный железнодорожный экспресс ЗСТ Хунань (Чанша) — Минск. Основными потребителями услуг выступают такие компании как «Чжили», «Зумлион», имеющие в Хунани собственные производства, а в Беларуси крупные сборочные предприятия [17].

Китайская сторона продолжает открывать новые маршруты в Европу транзитом через Беларусь. Одним из последних стал китайско-европейский железнодорожный экспресс «Tianma», соединивший международный сухой порт Увэй (пров. Ганьсу) с немецким г. Дуйсбург [18].

Существенное увеличение значения белорусского транзита для железнодорожных перевозок из Китая в Европу обусловил повышенное внимание к нему с китайской стороны в плане гарантий обеспечения надежности и безопасности перевозок. Так, острую реакцию в центральных СМИ Китая вызвали заявления министра внутренних дел и администрации Польши М. Каминского с угрозами заблокировать железнодорожное сообщение с Беларусью, сделанные им 15.11.2021 в период обострения миграционного инцидента на польско-белорусской границе. При этом китайские эксперты обращали внимание на огромные убытки, которые возникнут для грузовых поездов Китай-Европа в случае закрытия железнодорожного сообщения на границе Беларуси с Польшей. Создание альтернативных маршрутов требует длительного времени. По комментариям китайских экспертов в сфере логистики, транзитный маршрут через Литву, Украину, либо Калининградскую область РФ значительно длиннее и не может рассматриваться как удобная альтернатива. В том числе из-за ограниченной пропускной способности [19]. Несмотря на заявления и официальное уведомление Польша не приостановила железнодорожное сообщение с Беларуссией через пункт «Кузница». Существенного влияния на транзит китайских грузов в Европу инцидент на границе не оказал. Пункт контроля «Кузница Белостоцкая» — «Брузги» используется в основном для снижения нагрузки на другие пункты пропуска и через него осуществляются разовые отправки контейнерных поездов — в среднем ежемесячно отправляются восемь контейнерных поездов в одну сторону и четыре поезда — в другую [20].

В рамках Евразийского экономического союза для ускорения доставки железнодорожным транспортом сельскохозяйственных грузов и замороженной продукции из Беларуси, Казахстана и России в Китай (Чэнду, Чунцин) и Узбекистан разрабатывается проект «Евразийский агроэкспресс». Для интегрированного управления проектом создана дирекция в форме автономной некоммерческой организации (АНО) «Евразийская Агрологистика». Ее участниками уже стали белорусское ООО «Бремино групп», российские АО «РЖД Логистика» и АО «Славтранс-Сервис», а также казахстанское АО «КТЗ Express». Для полноценного запуска проекта необходимо утверждение органами союза всех необходимых документов [21].

В целом, в современных условиях Беларусь занимает важное место в евразийском транзите, имеющем ряд ключевых преимуществ [22]:

- по скорости он в 4 раза быстрее морских перевозок (позволяет осуществлять быструю доставку срочных грузов, в том числе средств для борьбы с пандемией);
- стабильно пропускается до 20 контейнерных поездов в день, обеспечиваются бесперебойные отправки вне зависимости от ситуации, снижается транзитное время (с 5,82 суток в 2020 г. до 4 суток по плану на 2024 г.);
- надежность и устойчивость в период пандемии и в кризисных ситуациях;
- безопасность (0,0001 % утерь грузов / повреждений);
- экологичность железнодорожного транспорта.

Таким образом, с распространением в глобальном масштабе эпидемии COVID-19 рост трансевразийских железнодорожных перевозок, а также транзита через Республику Беларусь обусловлен множеством факторов. Железная дорога успешно зарекомендовала себя по целому ряду показателей. Это позволило переориентировать значительную часть грузопотока с моря. После эпидемии ожидается, что большая часть грузов останется на железной дороге.

## Литература

1. 今年前11个月我国进出口同比增长22% [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.customs.gov.cn/customs/xwfb34/302425/4041973/index.html> — Дата доступа: 20.11.2021.
2. Supply chain scramble threatens to spoil German Christmas [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.politico.eu/article/supply-chain-chaos-threatens-germany-christmas/> — Дата доступа: 20.11.2021.
3. Ситуация с морскими перевозками из Китая [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://retail-loyalty.org/expert-forum/chto-proiskhodit-na-rynke-perevozok-iz-kitaya-v-2021-godu/> — Дата доступа: 20.11.2021.
4. Eurasian Rail Alliance Index [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://index1520.com/> — Дата доступа: 20.11.2021.
5. 财政部要求中欧班列逐年降补贴2019年不超运费四成 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/yanjiu/hangyezk/201906/84156.html> — Дата доступа: 20.11.2021.
6. 中共中央国务院印发国家综合立体交通网规划纲要 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.gov.cn/zhengce/2021-02/24/content\\_5588654.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2021-02/24/content_5588654.htm) — Дата доступа: 20.11.2021.
7. Текущий статус и сложности системы China Railway Express — ключевого компонента инициативы «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://index1520.com/analytics/tekushchiy-status-i-slozhnosti-sistemy->

china-railway-express-klyuchevogo-komponenta-initsiativy-odin/. — Дата доступа: 20.11.2021.

8. 七国铁路部门签署《关于深化中欧班列合作协议》 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.xinhuanet.com/world/2017-04/22/c\\_1120856570.html](http://www.xinhuanet.com/world/2017-04/22/c_1120856570.html). — Дата доступа: 20.11.2021.

9. Анализ железнодорожной сети инициативы «Пояс и путь» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://index1520.com/analytics/analiz-zheleznodorozhnoy-seti-initsiativy-royas-i-put/>. — Дата доступа: 20.11.2021.

10. Польские ворота на Новом шелковом пути [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://trans.info/ru/elektronnaya-tehnologiya-peremeshheniya-gruzov-tsifrovyye-transportnyie-koridoryi-razvitie-logisticheskikh-tsentrov-mihail-myasnikovich-rasskazal-o-plane-razvitiya-torgovli-eaes-i-kitaya-251832>. — Дата доступа: 20.11.2021.

11. Типы грузов на маршруте Китай-Европа продолжают расширяться, объемы перевозок растут: интервью с генеральным директором ОТЛК ЕРА [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.utlc.com/news/typy-gruzov-na-marshrute-kitaya-evropa-prodolzhayut-rasshiryatsya-obemy-perevozok-rastut-intervyu-s-g/>. — Дата доступа: 20.11.2021.

12. Транзит прирастает маршрутами. Как контейнерный трафик на маршрутах Китай — Европа — Китай достиг абсолютного рекорда. Интервью генерального директора ОТЛК ЕРА А. Гром газете «Гудок» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://gudok.ru/content/first\\_person/1573209/](https://gudok.ru/content/first_person/1573209/) — Дата доступа: 20.11.2021.

13. 中欧班列前10个月开行列数和运量均超去年全年总量 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.china-railway.com.cn/xwzx/ywsl/202111/t20211113\\_117977.html](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/ywsl/202111/t20211113_117977.html). — Дата доступа: 20.11.2021.

14. Информация пресс-центра БЖД [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://www.rw.by/corporate/press\\_center/news\\_of\\_cargo\\_carriers/2021/06/30-iyunya-2021-goda-belorusskaya-zheleznaya-doroga-obespechit-priem-i-prosledovanie-chetyrekhtysyach/](https://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2021/06/30-iyunya-2021-goda-belorusskaya-zheleznaya-doroga-obespechit-priem-i-prosledovanie-chetyrekhtysyach/). — Дата доступа: 20.11.2021.

15. «Спрос оказался настолько высоким, что железнодорожная инфраструктура не справляется» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5076674>. — Дата доступа: 20.11.2021.

16. 中欧班列（长沙）为何这么火 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.kaifu.gov.cn/ztpd/yhyshjzl/gzjz/202110/t20211013\\_10269649.html](http://www.kaifu.gov.cn/ztpd/yhyshjzl/gzjz/202110/t20211013_10269649.html). — Дата доступа: 20.11.2021.

17. 长沙晚报27.08.2021, 中欧班列（长沙）首开湖南自贸专列 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://www.icswb.com/newspaper\\_article-detail-1758352.html](https://www.icswb.com/newspaper_article-detail-1758352.html). — Дата доступа: 20.11.2021.

18. «天马号” 中欧班列继续发运 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://gansu.gansudaily.com.cn/system/2021/11/22/030448118.shtml>. — Дата доступа: 20.11.2021.

19. Companies skittish about rail link between Poland, Belarus [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1239127.shtml>. — Дата доступа: 20.11.2021.

20. Польша ограничит грузовое железнодорожное сообщение с Белоруссией [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.rbc.ru/politics/19/11/2021/61979e669a79473c4f88d078>. — Дата доступа: 20.11.2021.

21. Проект «Евразийский агроэкспресс» позволит ускорить доставку сельхозгрузов из Беларуси в Китай [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.belta.by/economics/view/proekt-evrazijskij-agroekspres-pozvolit-uskorit-dostavku-selhozgruzov-iz-belarusi-v-kitaj-461039-2021/>. — Дата доступа: 20.11.2021.

22. АО «ОТЛК ЕРА»: Евразийские железнодорожные контейнерные перевозки [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://www.utlc.com/upload/UTLC\\_ERA\\_2021\\_RU.pptx](https://www.utlc.com/upload/UTLC_ERA_2021_RU.pptx). — Дата доступа: 20.11.2021.