

СРЕДНИЙ ТОРГОВО- ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР

НЕОБХОДИМЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ
И ИНВЕСТИЦИИ, ЧТОБЫ К 2030 ГОДУ
В ТРИ РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК
И ВДВОЕ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ



Резюме

Средний коридор¹ (СК) – это мультимодальный транспортный коридор, соединяющий Китай и Европу и привлекающий повышенное внимание после вторжения России в Украину. СК соединяет Китай и Казахстан посредством железнодорожного маршрута через Достык или Хоргос/Алтынколь, проходит через территорию Казахстана по железнодорожному пути до порта Актау, затем пролегает через Каспийское море до порта Баку/Алят, пересекает Азербайджан и Грузию по железнодорожному пути, после чего продолжается в Европу либо по железной дороге через Турцию, либо через Черное море (рис. ES1). В настоящее время операторы отдают предпочтение черноморскому маршруту поскольку соответствующая инфраструктура в Турции неэффективна либо отсутствует. В данном докладе рассматривается маршрут, проходящий по территории Казахстана, Азербайджана и Грузии; в дальнейшем будет рассмотрен маршрут по территории Турции. Грузоперевозки с использованием данного маршрута занимают в три раза больше времени в сравнении с Северным маршрутом (через Россию) и сопоставимы по срокам с морским маршрутом, что связано с многократным пересечением границ, перевалкой груза с одного вида транспорта на другой и организационной неэффективностью. В результате в трансконтинентальной торговле СК имеет более низкий приоритет.

Рисунок ES1. Место СК среди торговых коридоров, соединяющих Европу и Азию



¹ Другое официальное название - Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ или Middle Corridor)

Вторжение России в Украину открыло новые перспективы для СК как альтернативного коридора, позволяющего диверсифицировать торговые маршруты и повысить экономическую устойчивость, снизив зависимость от коридоров через территорию Российской Федерации. В 2022 году объем контейнерных перевозок по СК вырос на 33% по сравнению с 2021 годом. Сразу после начала вторжения России в Украину грузоотправители перевели на СК беспрецедентные объемы грузоперевозок, что быстро показало пределы возможностей коридора. Пропускная способность СК не была исчерпана, однако проблемы с пересечением границ, перевалкой и координацией привели к очень большим задержкам в перевозках и последующему возвращению к альтернативным коридорам. В результате объем контейнерных перевозок в 2023 году (за 8 месяцев) сократился на 37% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года.

С учетом этих проблем и потенциала СК для Азербайджана, Грузии и Казахстана (а также Турции) настоятельной необходимостью стало повышение эффективности этого маршрута, что активно поддерживается международным сообществом. В ноябре 2022 года между Азербайджаном, Грузией, Казахстаном и Турцией была подписана так называемая «Дорожная карта», в которой указаны приоритетные направления инвестиций и действия, необходимые для совершенствования СК. В июне 2023 года Азербайджан, Грузия и Казахстан договорились о создании единого логистического оператора. В это же время Всемирный банк (ВБ), Европейский союз (ЕС), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Азиатский банк развития (АБР) и другие многосторонние банки развития и двусторонние партнеры подтвердили свою поддержку и заинтересованность в предоставлении технической помощи и инвестиций.

Для стран, расположенных вдоль коридора, СК играет более существенную роль, чем просто мост между Китаем и Европой. Вторжение России в Украину повысило интерес к СК как к трансконтинентальному торговому маршруту, который позволил бы обеспечить экономическую устойчивость и мог бы служить резервным маршрутом, дающим возможность адаптации к нестабильной геополитической обстановке. При этом с торгово-экономической точки зрения СК в первую очередь позволяет диверсифицировать торговые маршруты и улучшить транспортную доступность для Азербайджана, Грузии и Казахстана. Эти страны в значительной степени зависят от России как ключевого торгового партнера, предоставляющего, кроме всего прочего, возможность доступа к мировым торговым портам, что особенно заметно в Казахстане, куда из России поступает 39% импорта.² СК позволит расширить и диверсифицировать торговлю между странами, через которые проходит СК, и другими государствами. Важно отметить, что данное исследование отдельно анализирует трансконтинентальные перевозки, для которых существуют различные конкурирующие маршруты, включая морской транспорт, и региональные перевозки, для осуществления которых в сравнительно большей степени может быть использован СК.

В данном исследовании применяется новый уникальный подход к анализу СК, в основе которого лежит комплексная оценка предполагаемого спроса на услуги грузоперевозок через СК, а также действий и инвестиций, необходимых для удовлетворения такого спроса. Настоящее исследование дополняет и

расширяет результаты предыдущих исследований, проведенных ВБ, Агентством международного развития США, АБР и – недавно – ЕБРР, в которых основное внимание уделялось изучению потенциала и инвестиционных потребностей. По сравнению с вышеуказанными работами в данном докладе более пристально рассматриваются два ключевых аспекта. Во-первых, в нем дается комплексная оценка торговли с учетом результатов моделирования и прогнозирования, что позволяет получить более полное представление о потенциальной востребованности данного коридора, включая выявление возможностей для расширения масштабов торговли за счет реализации целенаправленных стратегических решений. Во-вторых, в исследовании дается оценка приоритетных направлений развития инфраструктуры, при этом основной акцент делается на повышении эффективности и максимальном использовании существующих мощностей. Географически настоящее исследование охватывает Азербайджан, Грузию и Казахстан. В последующем исследовании будет рассмотрена Турция и проведена оценка конкуренции со стороны альтернативных коридоров и видов транспорта. Другие сопутствующие исследования включают доклад о возможностях цифровизации коридора и более детальную оценку состояния основных портов, расположенных по маршруту коридора.

Торговая модель, разработанная для данного исследования, предполагает общее увеличение товарооборота между Китаем и ЕС к 2030 году примерно на 30%. Дисбаланс торговли сохранится: на потоки в западном направлении будет приходиться 62% от общего объема торговли. Совокупный объем торговли из Азербайджана, Грузии и Казахстана вырастет на 37%, в основном за счет экспорта из Казахстана, а торговля между этими тремя странами и ЕС – на 28%. Распределение грузов по коридорам и маршрутам определяется характеристиками коридоров, включая стоимость и время, а также характеристиками грузов, прежде всего, их чувствительностью к сочетанию стоимости и времени перевозки для каждого из доступных вариантов. При этом ни на маршруты, ни на коридоры не накладываются ограничения по пропускной способности.



«Согласно нашей модели, к 2030 году объемы перевозок по СК вырастут в три раза; при этом он останется преимущественно региональным коридором, а на трансконтинентальную торговлю будет приходиться лишь небольшая часть этих объемов»

Рисунок ES2. Согласно прогнозам, к 2030 году объем перевозок по СК через Каспийской море вырастет в три раза и составит 11 млн тонн



Источник: собственные расчеты авторов на базе упрощенного моделирования торговых и транспортных потоков с применением программного продукта InfraForecast. Примечание: = означает соответствие увеличению в процентах с 2021 до 2030 года.

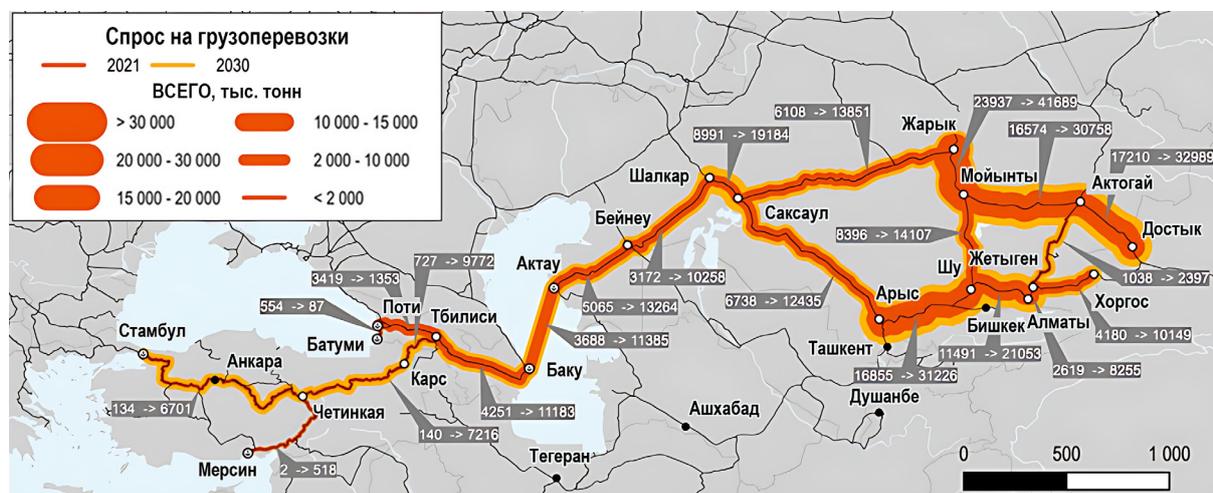
Даже если допустить, что коридор будет функционировать эффективно, он останется преимущественно региональным коридором: к 2030 году на трансконтинентальную торговлю будет приходиться менее 40% его объемов (рис. ES 2). Соответственно, доля СК в такой торговле будет оставаться незначительной из-за других вариантов для межконтинентальной торговли, особенно наличием океанских морских путей для судоходства между Азией и Европой. В сценарии, предусматривающем повышение операционной эффективности СК, ожидается, что к 2030 году объем перевозок по СК через Каспийское море по сравнению с 2021 годом увеличится в три раза и составит 11 млн тонн. Из общего объема перевозок по Каспийскому морю около 4 млн тонн будут обусловлены прогнозируемым спросом на контейнерные перевозки. В случае, если меры по совершенствованию работы СК не будут внедрены, то спрос на перевозки окажется на 35% ниже прогнозируемого увеличения. Наибольшая часть объемов транзитных грузов по СК будет приходиться на торговлю между Европой и Казахстаном, а также между Европой и Китаем. Наибольший прирост использования коридора к 2030 году придется на торговлю между Китаем и Европой (+5268%), хотя это составляет небольшую долю от общего объема торговли между ними (около 1% от объема торговли между ЕС и Китаем). Если работа СК будет усовершенствована, то к 2030 году на торговлю через Каспийское море будет приходиться более 60% торговли между странами СК по сравнению с 40% в 2021 году.

Меры по совершенствованию работы СК позволят значительно увеличить грузооборот в абсолютном выражении: ожидается, что количество контейнеров увеличится в 1,5 раза. Кроме того, это позволит диверсифицировать грузопотоки, отдавая предпочтение товарам с высокой добавленной стоимостью, таким как удобрения, объем которых, по прогнозам, увеличится почти в два раза.

Положительный эффект будет наблюдаться также в отношении таких товаров, как изделия из металлов, готовые продукты питания, машины и химикаты. В сценарии, при котором будут реализованы все рекомендованные улучшения, товары с высокой стоимостью (особенно чувствительные к времени в пути), которые в настоящее время перевозятся по северному маршруту, частично перейдут на СК. Доля сырья сократится с 60% до 53%, однако объемы перевозки через Каспийское море «основных» грузов, таких как нефть и нефтепродукты, а также черные и цветные металлы, по-прежнему будут значительными. Поскольку эти товары грузятся с восточных участков СК (рис. ES3), то на эти участки сохранится более высокий общий спрос. Данное обстоятельство приводит к разным эффектам от развития коридора для стран, расположенных по его маршруту.

“ «СК позволит странам Центральной Азии и Южного Кавказа диверсифицировать торговые маршруты»

Рисунок ES3. Грузопотоки по СК в 2021 и 2030 гг.



Примечание: толщина ярко-оранжевой линии отражает суммарный объем импортно-экспортных и транзитных перевозок по данному участку СК в 2021 году. Толщина желтой границы пропорциональна прогнозируемому объему перевозок в 2030 году. Серым цветом обозначены конкретные объемы перевозок в тысячах тонн как для 2021, так и для 2030 года.

СК потенциально может сыграть большую роль в диверсификации торговых маршрутов для Казахстана, Азербайджана и Грузии. СК будет принадлежать определенная роль в переориентации цепочек поставок из стран, повышении устойчивости их торговли и снижении зависимости от традиционных региональных торговых партнеров (России и Китая). В частности, это будет достигаться за

счет диверсификации импорта и увеличения доли экспорта в Европу, а также на новые потенциальные рынки Ближнего Востока, Северной Африки, Южной и Юго-Восточной Азии. Выходя на новые рынки, указанные страны могут диверсифицировать свой экспорт и таким образом будут вовлечены в производство более сложной продукции.

При проведении целенаправленной политики Казахстан, Азербайджан и Грузия могут увеличить объемы экспорта и добавленную стоимость продукции за счет стимулирования агломерации производственной деятельности.

Суммарный потенциальный прирост грузовой базы трех стран за период с 2021 по 2030 год составит 90 млн тонн (+44%). Из них 70 млн тонн приходится на дополнительный экспорт из Казахстана. Наибольшие возможности для развития торгового потенциала связаны с увеличением экспорта на новые рынки, которые практически недоступны для этих стран из-за отсутствия транспортного сообщения и более высоких торговых издержек. Совершенствование логистических кластеров и концентрация специализированных видов деятельности позволит компаниям предлагать интегрированные логистические решения, получая при этом выгоду от совместного размещения. Такие агломерационные узлы будут способствовать развитию производства товаров с более высокой добавленной стоимостью.

Опрос соответствующих заинтересованных сторон показал, что текущие затраты на перевозку по СК высоки и, что более важно, нестабильны. Стоимость перевозки колеблется, но близка к фиксированной ставке для перевозок по альтернативному северному маршруту, при том что время перевозки по СК в два раза больше. В 2022 году перевозка грузов из Достыка или Хоргоса в Констанцу по СК занимала в среднем 50-53 дня. Наибольшие задержки происходят на морских переходах, даже при избытке портовых мощностей: работа портов и тарифы критически важны, однако в качестве основных проблем отмечается нехватка судов, за которой следуют ошибки в отгрузочной документации. Главными проблемами при железнодорожных перевозках по СК являются высокие цены, непредсказуемость сроков, отсутствие систем отслеживания, проблемы с перевалкой и доставкой на «последней миле», низкое качество подвижного состава и логистических центров.

Результаты опроса заинтересованных сторон подтверждаются оценкой, проведенной для данного исследования. Ограничения пропускной способности и узкие места в работе СК обусловлены пятью основными типами факторов исходя из временных затрат на маршруте: координация и управление коридором, узкие места в портах и морских службах, на железной дороге, в пунктах пересечения границы, причем все эти факторы связаны с проблемами в части обмена данными и информацией.



«В среднесрочной перспективе потребуются значительные инвестиции, однако повышение эффективности может дать существенные немедленные выгоды, позволив сократить сроки перевозки вдвое»

В настоящее время имеются следующие проблемы:

- 1. Первая и, пожалуй, наиболее важная связана с отсутствием координации и управления коридором.** Ситуацию, когда имеется большое число операторов и областей взаимодействия, усугубляет отсутствие оператора, который отвечал бы за доставку на всем протяжении – от точки отправки до точки получения груза, так чтобы не терять времени на взаимодействии и перевалке. Заключенное недавно соглашение о создании такого единого оператора при условии его грамотной реализации может помочь в решении этой проблемы, сократив сроки и повысив доверие со стороны грузоотправителей.
- 2. Второе ограничение связано с низкой эксплуатационной эффективностью портов на Каспийском и Черном морях, а также морских перевозок по Каспийскому морю.** Порты работают ниже своей номинальной мощности, не все оснащены необходимым оборудованием. В некоторых портах есть проблемы «первой/последней мили» на этапе перевалки; также имеются продолжительные периоды, в течение которых их эксплуатация невозможна из-за сильных ветров. Все это приводит к необходимости длительного пребывания грузов в порту, что связано с высокими затратами. Кроме того, отмечается дефицит судов для осуществления перевозок по Каспийскому морю, а скорость движения имеющихся судов невысока. Тарифы на морские перевозки также существенно выше, чем можно было бы ожидать исходя из покрываемых расстояний.
- 3. Третий ограничивающий фактор связан с отсутствием сквозной железнодорожной инфраструктуры.** В теории, с учетом значительных расстояний, на которые осуществляются перевозки, и характера грузов железнодорожный транспорт имеет на СК конкурентное преимущество. Однако эффективность железнодорожных перевозок страдает вследствие локализованных ограничений в точках перевалки «порт – железная дорога», где отсутствие оборудования, неудовлетворительная связность и неэффективная практика эксплуатации приводят к задержкам и росту затрат.
- 4. Задержки на пунктах пересечения границы, где взаимодействуют операторы железнодорожного транспорта из разных стран, являются четвертым ограничивающим фактором.** Частично эти задержки обусловлены нижеследующим ограничивающим фактором, который связан с неэффективностью передачи данных между поставщиками услуг и регулирующими органами.
- 5. Многие заинтересованные стороны, связанные с СК, используют современные решения в области информационных технологий, однако в применении систем нет единообразия, а также отсутствует их интеграция.** Это приводит к дублированию документации, отсутствию стандартизированных требований к данным и неэффективности процессов в точках взаимодействия поставщиков услуг как в одной стране, так и между странами, расположенными вдоль коридора.

Для того чтобы повысить привлекательность коридора, необходимо сочетание большей эффективности в краткосрочной перспективе благодаря более качественной координации, логистике и внедрению цифровых технологий, а также инвестиций в среднесрочной перспективе. В последующие 10 лет СК потребует значительных объемов инвестиций, которые во многом уже определены и согласованы странами (в ноябре 2022 года подписана Дорожная карта); вместе с тем, в краткосрочной перспективе можно добиться существенного повышения эффективности благодаря, помимо прочего, более качественной координации, логистике и внедрению цифровых технологий.

В докладе содержатся следующие пять основных рекомендаций:

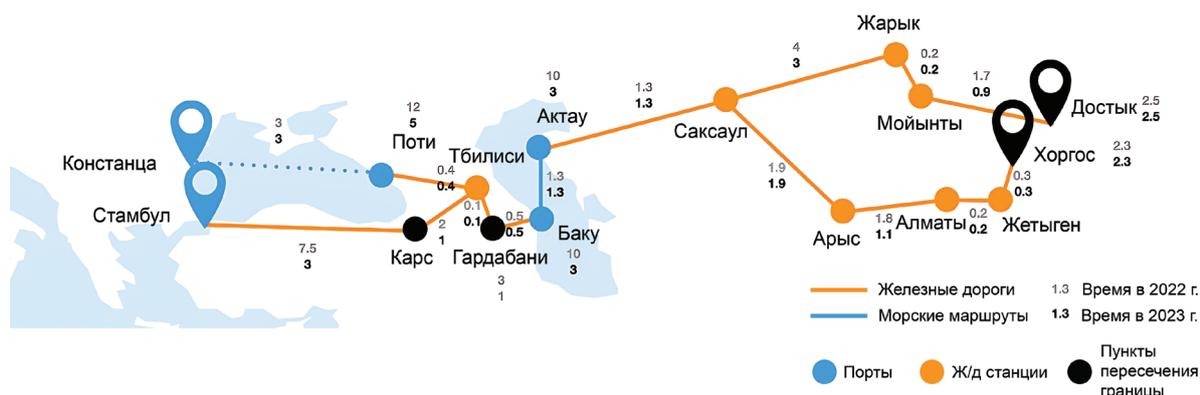
- 1. Переосмыслить СК в качестве экономического коридора.** Главный вывод настоящего доклада таков: востребованность СК главным образом имеет внутренний характер и формируется самими странами, расположенными вдоль этого коридора. Сам по себе СК имеет прекрасные шансы стать экономическим коридором, где будет реализован синергетический эффект от улучшения связности и собственного экономического потенциала территорий, через которые проходит коридор, что, в свою очередь, будет способствовать дальнейшим улучшениям. Формирование экономического коридора связано с необходимостью выполнения определенных требований, важнейшее из которых – создание институционального механизма с трансграничным мандатом, который позволил бы развивать, эффективно продвигать и использовать СК с максимальной отдачей в качестве интегрированного торгового маршрута.
- 2. Предложить логистические решения, охватывающие всю протяженность коридора.** Одним из способов обеспечить связность коридора на раннем этапе может быть организация «бесшовного» функционирования на протяжении всего коридора. Для этого нужно, чтобы поставщики услуг в странах, по территории которых проходит этот коридор, обозначили в качестве своих приоритетных задач обеспечение надежности и предсказуемости своей работы и оказываемых логистических услуг, предлагали прозрачные тарифы и создавали инфраструктуру для консолидации транспортных потоков, чтобы получить как можно большую экономию на масштабе. Предлагаемые преимущества коридоров становятся максимальными при значительных объемах перевозок; это, в свою очередь, позволяет обосновать постоянное наращивание мощностей и повышение качества услуг. Кроме того, крайне важно предлагать сквозные стандарты услуг и тарифы, в отличие от применяемых в настоящее время несогласованных подходов.
- 3. Пересмотреть и упростить процедуры и документы.** СК является мультимодальным коридором, и потому его эксплуатация предусматривает неоднократную передачу грузов, данных и платежей между операторами. Однако, такие операции могут создавать проблемы во взаимодействии участвующих сторон, что приведет к росту затрат и снижению надежности. В данном докладе рекомендуется наладить тесное партнерство с международным контейнерным оператором, который будет отвечать за контейнерные перевозки как за особую и динамичную категорию перевозок, а также улучшить координацию между пограничными службами (особенно таможенными органами) для упрощения обработки транзитных грузов. Особенно важна координация между железными

дорогами трех стран, поскольку этот вид транспорта имеет особое значение в системе перевозок по коридору.

4. **Задействовать возможности, которые предоставляет цифровизация потоков данных.** Существенным источником беспокойства для заинтересованных сторон в СК является ограниченная возможность отслеживать грузы в пути и имеющиеся задержки. Такие задержки связаны с мерами операционного контроля и нормативными требованиями в местах сопряжения разных видов транспорта. Доклад рекомендует обеспечить максимальную цифровизацию всех операционных процессов работы коридора, а также внедрить технологии, позволяющие использовать возможности оцифрованных потоков данных для обеспечения оперативного и точного обмена информацией между поставщиками услуг и грузоотправителями или их агентами. Важно разработать «дорожную карту» по внедрению единой системы для цифрового управления процессами и видами деятельности в рамках СК, обеспечивающей операционную совместимость со всеми участниками процесса.
5. **Продолжить совершенствовать инфраструктуру и оборудование на протяжении коридора, четко определив приоритеты.** Страны, по территории которых проходит коридор, приняли и реализуют «Дорожную карту», призванную увеличить его мощность; вместе с тем, авторы доклада полагают, что имеется ряд вопросов, требующих рассмотрения в приоритетном порядке, так как они несут особые риски. Речь идет о связности между железной дорогой и морскими портами, закупке определенных видов оборудования для повышения операционной эффективности, решении проблем, связанных с зависимостью работы портов от погодных условий, а также адаптации к снижению уровня воды в Каспийском море. Операционные риски, связанные с высокой скоростью ветра, можно снизить благодаря приобретению дополнительного оборудования. Однако понижение уровня моря может потребовать дополнительных инженерных решений, таких как дноуглубительные работы в портах, наряду с переходом на новое поколение судов с меньшей осадкой. Сюда можно включить инвестиции в современные средства обеспечения кораблевождения и управления движением судов в портах, а также совершенствование процедур для работы буксиров и лоцманов. Наличие в Казахстане разных и конкурирующих друг с другом возможностей для наращивания мощностей может потребовать разработки четкой политики в части обеспечения транзитных перевозок.

Благодаря этим действиям к 2030 году объемы перевозок по СК могут вырасти в три раза по сравнению с 2021 годом, а время в пути сократится вдвое. Ожидается, что благодаря грамотному сочетанию инвестиций и мер совершенствования операционной деятельности СК сможет внести определенный вклад в экономическую и политическую устойчивость трансконтинентальной торговли, позволит развить потенциал Центральной Азии и Южного Кавказа, обеспечив надежный маршрут в Китай, Европу и другие регионы мира за счет доступа к морским портам.

Рисунок ES4. Временные показатели (дни) на маршруте СК в 2022 году и ожидаемые показатели на 2030 год при условии выполнения рекомендаций, содержащихся в настоящем докладе.



Источник: составлено авторами на основе документации стран и инвестиционных программ в области развития национальных систем железнодорожного сообщения и морских портов. Примечание: на рисунке не представлены экстремальные пиковые значения времени в пути за 2022 год.

Существует немало способов быстро и экономически эффективно улучшить операционные показатели. Для того чтобы подготовить и осуществить некоторые из мероприятий и инвестиций, которые обозначены выше и подробно рассматриваются в Главе 3, требуются годы. Вместе с тем, мероприятия, приведенные ниже, способны дать значительный эффект при ограниченных инвестициях и могут рассматриваться в качестве первоочередных и требующих немедленного внимания.

Таблица ES1. Действия в операционной сфере, требующие немедленного внимания и обеспечивающие быстрые результаты.

| | Казахстан | Азербайджан | Грузия |
|---|--|---|---|
| По всей транспортной сети | Обеспечить прозрачность и предсказуемость конечных транспортных тарифов. Предусмотреть возможность отслеживания груза в пути. Обеспечить реалистичный переход на единый электронный документооборот, охватывающий как железнодорожные перевозки, так и перевозки по Каспийскому морю. Способствовать консолидации грузов, переходу на железнодорожный транспорт и улучшению баланса грузопотоков между Востоком и Западом за счет создания логистических узлов. | Сократить время нахождения грузов в порту, повысить эффективность перевалки с судов на берег. Увеличить мощности по перевозке контейнеров на маршруте Баку-Актау. Снизить фрахтовые ставки и портовые тарифы для контейнеров. | Повысить эффективность перевалки «порт – железная дорога/автомобильный транспорт», улучшить состояние навигационного канала. Снизить портовые тарифы для контейнеров (в настоящее время они самые высокие во всем Черноморском регионе). |
| Порты и морской транспорт | Сократить время нахождения грузов в порту, пересмотреть параметры закрытия портов. Увеличить мощности по перевозке контейнеров на маршруте Актау-Баку. Снизить фрахтовые ставки и портовые тарифы для контейнеров. Обеспечить недискриминационный доступ к портовым услугам для всех участников рынка. | Сократить время нахождения грузов в порту, повысить эффективность перевалки с судов на берег. Увеличить мощности по перевозке контейнеров на маршруте Баку-Актау. Снизить фрахтовые ставки и портовые тарифы для контейнеров. | Повысить эффективность перевалки «порт – железная дорога/автомобильный транспорт», улучшить состояние навигационного канала. Снизить портовые тарифы для контейнеров (в настоящее время они самые высокие во всем Черноморском регионе). |
| Железные дороги и пункты пересечения границы | Обеспечить наличие подвижного состава, повысить эффективность маневровых операций. | Обеспечить наличие подвижного состава, особенно на пунктах пересечения границы между Грузией и Азербайджаном, повысить эффективность на этапе перевалки «железная дорога – морской порт». | |

