

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове,
Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине

Проект мастер-плана «LOGMOS» – Приложение 2

Потенциальные региональные торговые грузопотоки ТРАСЕКА

Октябрь 2013 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

1	ВВЕДЕНИЕ	2
2	ПОТЕНЦИАЛ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК	4
	2.1 МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК ТРАНЗИТА.....	4
	2.2 РЫНОК ПРЯМОГО И БЛИЖНЕГО ТРАНЗИТА.....	5
3	СИНТЕЗ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ТОВАРНЫХ ПОТОКОВ И МАРШРУТОВ	11

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Торговый потенциал – пункты происхождения и назначения международного рынка транзита, 2010 г., тонн.....	5
Таблица 2: Торговый потенциал центрального коридора ТРАСЕКА, 2010 г., тонн.....	6
Таблица 3: Генерирование и привлечение грузопотоков (частично и полностью пригодные для контейнеризации грузы) на восточно-западный коридор ТРАСЕКА, 2010 г., тонн.....	7
Таблица 4: Генерирование и привлечение грузопотоков (пригодные исключительно для контейнеризации грузы) на восточно-западный коридор ТРАСЕКА, 2010 г., тонн.....	8
Таблица 5: Доли в торговых грузопотоках и направлениях.....	11

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Потенциальные объемы торговли между восточными и западными странами ТРАСЕКА, с учетом полностью и частично пригодных для контейнеризации товаров, 2010 г., млн т.....	9
Иллюстрация 2: Потенциальные объемы торговли между восточными и западными странами ТРАСЕКА, с учетом пригодных исключительно для контейнеризации товаров, 2010 г., млн т	10

ВРЕЗКИ

Врезка 1: Маршруты морских магистралей и логистические процессы – раскрытие торгового потенциала вдоль коридора ТРАСЕКА.....	3
--	---



1 ВВЕДЕНИЕ

Задача данного приложения – представить оценку потенциальных объемов грузоперевозок в коридоре ТРАСЕКА по морским магистралям, проходящим через Черное и Каспийское море. Исследование фокусировалось главным образом на товарах, пригодных для перевозки в стандартных для грузоперевозок форматах (ж/д вагоны, грузовики и трейлеры, съемные кузова), которые с большой вероятностью удастся привлечь на маршруты морских магистралей и в соответствующие центры логистики, см. Врезку 1.

Существенный вклад в оценку обеспечили результаты финансируемых ЕС проектов технической помощи IDEA I и II в том, что касается классификации основной сети ТРАСЕКА, использования ТРАКС – индекса привлекательности маршрута ТРАСЕКА для оценки способности ТРАСЕКА привлекать новые грузопотоки, в том числе с других маршрутов. Также использовались данные Евростата и «Комтрейд ООН».

Приложение состоит из двух тематических глав, описывающих сложившуюся ситуацию, а также потенциал торговли. Он подкреплен иллюстрациями и статистическими данными, обнаруживающими наиболее привлекательные возможности для развития торговли вдоль коридора. В целях анализа потенциальные рынки «LOGMOS» классифицированы по трем категориям.

- **Прямые перевозки:** товарооборот между соседними странами по обеим сторонам моря (Кавказ рассматривается в качестве единого региона). Это наиболее очевидный потенциал, поскольку интермодальные решения с участием морского транспорта являются наиболее рациональными.
- **Транзитные перевозки:** торговля между странами, предусматривающая транзит товаров через территорию одной или нескольких стран ТРАСЕКА.
- **Международные перевозки на дальние расстояния** между странами, не входящими в ТРАСЕКА, с возможностью транзита по коридору ТРАСЕКА.



Врезка 1: Маршруты морских магистралей и логистические процессы – раскрытие торгового потенциала вдоль коридора ТРАСЕКА

Методология исследования и анализа по финансируемому ЕС проекту «LOGMOS» следует в русле подходов трех предыдущих проектов ЕС, осуществлявшихся в 2009-2011 годах:

- Морские магистрали Черного и Каспийского моря
- Международные центры логистики (МЛЦ) Западных стран ТРАСЕКА и Кавказа
- Международные центры логистики (МЛЦ) в Центральной Азии.

Эти проекты фокусировались главным образом на товарах, в полной или частичной мере **пригодных для перевозки в стандартных для грузоперевозок форматах (контейнеры, ж/д вагоны и платформы, грузовики и трейлеры, съемные кузова и т. д.)** по маршрутам морских магистралей и обработки в международных центрах логистики. В 2009-2010 годах в рамках этих проектов производилась оценка торгового потенциала стран ТРАСЕКА и потенциального объема грузов для обработки в международных центрах логистики. При этом использовались данные «Комтрейд ООН» за 2008 г., имеющиеся национальные статистические данные и информация базы данных ТРАСЕКА помимо сведений, полученных в ходе многочисленных встреч с перевозчиками и другими участниками отрасли.

Максимальный потенциал торговых грузопотоков в коридоре ТРАСЕКА учитывает тарные, бестарные и транзитные грузы, а также объемы импорта и экспорта стран-участников ТРАСЕКА. К потенциальным грузам также относятся консолидируемые или предусматривающие возможность консолидации грузы (в особенности те, что пригодны для перевозки в стандартных контейнерах или TIR-грузовиках). Возможность консолидации грузов повышает привлекательность маршрутов, обслуживаемых несколькими видами транспорта. Для каждого типа грузопотоков вероятность их привлечения в коридор ТРАСЕКА зависит от различных факторов, основные из которых:

- Стоимость.
- Время доставки.
- Надежность.
- Удобство пересечения границ и перевалки на другой вид транспорта.
- Наличие пригодных средств транспортировки и обработки грузов.
- Наличие экспедиторских и логистических услуг, предусматривающих возможность доставки «от двери - до двери».

При том, что некоторые бестарные грузы, перевозимые между странами ТРАСЕКА, уже транспортируются по коридору ТРАСЕКА (например, транспортировка нефти из Азербайджана в центральноазиатские страны), консолидируемые или предусматривающие возможность консолидации грузы преимущественно направляются по альтернативным маршрутам. Последние обладают наибольшим потенциалом для привлечения в коридор ТРАСЕКА.

Следуя методологии трех предыдущих вышеупомянутых проектов, проектная команда «LOGMOS» обновила результаты исследования существующего потенциала грузоперевозок, используя данные «Комтрейд ООН» за 2010 г. и согласовав подход с моделью грузоперевозок ТРАСЕКА. Подход был представлен в Приложении А к Отчету о ходе осуществления проекта II по проекту «LOGMOS» за апрель 2012 г. и применен ко всем разделам, посвященным отдельным странам, которые были подготовлены в рамках проекта «LOGMOS».

Основное внимание подход уделяет консолидируемым грузам, транспортируемым в настоящее время или пригодным к транспортировке судами, которые обслуживают регулярные маршруты по Черному и Каспийскому морю:

- Контейнеры любых типоразмеров, в т. ч. специализированные (рефрижераторы, платформы, с открытым верхом),
- подвижные единицы: полуприцепы, грузовые автомобили и прочие транспортные средства и подвижной состав;
- железнодорожные вагоны, перевозящие указанные выше единицы, в том числе, предназначенные для специальных грузов (за исключением маршрутных блок-поездов, перевозящих бестарные крупногабаритные грузы);
- все прочие грузы, принимаемые к перевозке операторами.

Данные классифицированы в соответствии с грузовой номенклатурой ТРАСЕКА и стандартной классификацией грузов, где это целесообразно.



2 ПОТЕНЦИАЛ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 Международный рынок транзита

Страны ТРАСЕКА ведут торговлю как между собой, так и с внешними субъектами, а также содействуют торговле между европейскими и азиатскими странами (см. Таблица 1). Не все грузопотоки, идущие из стран ТРАСЕКА¹ или поступающие в них, либо следующие транзитом через их территорию в Европу и Азию, проходят по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия. Впрочем, часть таких грузопотоков может быть привлечена на маршруты ТРАСЕКА, включая существующие и будущие морские магистрали и наземные маршруты. Успешность такого привлечения будет зависеть от того, насколько коридор отвечает требованиям рынка и перевозчиков в отношении равномерности загрузки, безопасности, прогнозируемости, конкурентоспособности, регулярности, гарантированного времени транзита и общего качества обслуживания, включая в частности наличие и доступ к информации.

Как следует из Таблицы 1, существенная часть торгового обмена происходит между Европой и Китаем/Монголией: 89 млн т в 2010 г. или 66% всего грузооборота. Хотя эти направления обслуживаются несколькими наземными маршрутами (северный маршрут через Россию, Транссибирская ж/д магистраль), основной поток по-прежнему перевозится магистральными судоходными маршрутами.

Второй по объему торговый обмен осуществляется между Турцией и Китаем/Монголией: 20 млн т (15%). Как уже было установлено проектом «LOGMOS», у турецких перевозчиков имеется потребность в смещении части автомобильного трафика с ныне используемых Южного маршрута (через Иран и Афганистан) и Северного маршрута (через Черное море и Россию) на центральную ось ТРАСЕКА. Практическая реализация этой цели потребует следующих мер:

- Решение текущих и долгосрочных вопросов развития каспийских портов (Баку/Алят, Туркменбаши и Актау).
- Реконструкция и модернизация соединяющих эти порты ж/д паромные переправы, уделяя основное внимание административным процедурам и вопросам эксплуатации.
- Внедрение подходов к управлению и ориентированных на потребителя подходов к маркетингу соответствующими государственными транспортными компаниями – судоходными компаниями, ж/д операторами и портами.

Третье важное направление торгового обмена включает в себя два маршрута:

- между северо-западным регионом ТРАСЕКА (Молдавия и Украина) и Беларуссией и Китаем/Монголией – 11 млн т (8%);
- между северо-западными и ближневосточными странами ТРАСЕКА (Афганистан и Пакистан) – 9 млн т (7%).

¹ Сведения о потенциале перевозок по стране представлены в обзорных отчетах: [Азербайджан](#), [Армения](#), [Грузия](#), [Казахстан](#), [Кыргызстан](#), [Молдова](#), [Таджикистан](#), [Туркменистан](#), [Узбекистан](#), [Украина](#).



Таблица 1: Торговый потенциал – пункты происхождения и назначения международного рынка транзита, 2010 г., тонн

Репортер*	Партнер*	Экспорт	Импорт	Совокупный товароборот
Европа (кроме стран ТРАСЕКА и СНГ)	Китай/Монголия	33 941 976,9	54 807 046,1	88 749 023,0
Западная часть ТРАСЕКА	Китай/Монголия	636 620,3	1 049 529,4	1 686 149,7
Северо-западная часть ТРАСЕКА	Китай/Монголия	8 910 465,0	2 030 783,8	10 941 248,8
	Южная Азия	177 217,4	129 157,5	306 374,8
	Ближний Восток	8 351 696,5	515 509,7	8 867 206,2
Турция	Южная Азия	168 325,4	330 789,5	499 114,9
	Китай/Монголия	16 428 344,9	4 057 971,1	20 486 316,0
Кавказ	Южная Азия	100 884,9	17 882,8	118 767,7
	Китай/Монголия	636 063,2	386 823,1	1 022 886,3
Казахстан	Ближний Восток	2 518 660,3	79 281,0	2 597 941,3
Всего		71 870 254,7	63 404 773,9	135 275 028,6

Источник: Расчеты, основанные на данных Евростата и «Комтрейд ООН»

* Происхождение для экспортных потоков, в противном случае – назначение

** Назначение для экспортных потоков, в противном случае – происхождение

Товарные потоки между северо-западной частью ТРАСЕКА и Китаем/Монголией в настоящее время обслуживаются железнодорожным транспортом, в то время как товарный обмен со странами Ближнего Востока (ныне осуществляемый по различным маршрутам) потенциально может быть переориентирован на ТРАСЕКА при условии создания конкурентных условий обслуживания.

Среди других потенциальных направлений торгового обмена вдоль коридора ТРАСЕКА следует отметить:

- торговля между Казахстаном и Ближним Востоком (около 2% общих потенциальных грузов). Этот грузопоток следует по коридору «Север-Юг», который проходит в стороне от ТРАСЕКА;
- торговля между западными странами ТРАСЕКА, включая Болгарию и Румынию, и Китаем/Монголией (1%) незначительная, но имеет перспективный потенциал перехода в коридор ТРАСЕКА. Чтобы реализовать этот потенциал, коридору ТРАСЕКА необходимо выдержать конкуренцию со стороны Северного и Южного маршрутов;
- торговля между Кавказом и Китаем/Монголией (<1%) является непосредственной целью ТРАСЕКА.

2.2 Рынок прямого и ближнего транзита

В Таблице 2 приводятся данные о потенциальных грузопотоках по коридору ТРАСЕКА между центральноазиатскими странами ТРАСЕКА (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), Кавказом (как промежуточным сухопутным звеном между Каспийским и Черным морем) и европейскими странами.



Таблица 2: Торговый потенциал центрального коридора ТРАСЕКА, 2010 г., тонн

Направление потоков	Происхождение	Назначение	Пригодные для контейнеризации	Частично пригодные для контейнеризации	Всего	
На восток	Беларусь	Кавказ	26 227,1	66 039,8	92 266,9	
		Казахстан	62 907,5	106 739,8	169 647,3	
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	27 629,5	170 566,6	198 196,1	
	Болгария/Румыния	Кавказ	30 378,1	96 631,7	127 009,8	
		Казахстан	4 337,8	5 579,2	9 917,0	
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	1 817,0	10 057,4	11 874,4	
	Кавказ	Казахстан	18 447,9	30 248,3	48 696,1	
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	5 833,8	40 282,1	46 115,9	
	Европа	Кавказ	384 276,0	284 613,4	668 889,3	
		Казахстан	483 163,3	388 013,4	871 176,7	
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	259 602,1	299 907,8	559 509,9	
	Турция	Кавказ	479 197,1	1 172 139,5	1 651 336,7	
		Казахстан	107 224,0	120 403,8	227 627,8	
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	246 204,8	611 374,0	857 578,8	
	УА/МД	Кавказ	136 146,1	1 032 414,6	1 168 560,7	
		Казахстан	207 489,6	384 250,8	591 740,4	
		КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	80 051,6	324 292,0	404 343,6	
	Всего на восток			2 560 933,1	5 143 554,3	7 704 487,4
	На запад	Кавказ	Беларусь	14 990,0	20 795,3	35 785,3
			БГ/РУ	560,1	61 917,3	62 477,4
Европа			49 169,5	151 717,3	200 886,8	
Турция			19 385,3	336 914,4	356 299,7	
УА/МД			86 133,6	46 732,9	132 866,5	
Казахстан		Беларусь	1 316,3	75 410,9	76 727,3	
		БГ/РУ	5,8	32 863,1	32 868,9	
		Кавказ	4 834,6	1 508 722,3	1 513 557,0	
		Европа	23 969,7	1 049 053,1	1 073 022,8	
		Турция	1 915,0	1 016 663,0	1 018 577,9	
КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ		УА/МД	4 642,8	477 442,9	482 085,7	
		Беларусь	5 261,7	89 815,2	95 076,9	
		БГ/РУ	6 054,1	28 989,0	35 043,1	
		Кавказ	14 154,7	32 407,6	46 562,3	



Логистические процессы и морские магистрали II

	Европа	15 602,6	252 551,8	268 154,3
	Турция	44 086,1	277 217,9	321 304,0
	УА/МД	14 529,6	66 836,5	81 366,2
	Всего на запад	306 611,6	5 526 050,5	5 832 662,1
	Всего	2 867 544,7	10 669 604,8	13 537 149,5

Источник: Расчеты, основанные на данных Евростата и «Комтрейд ООН»

Как можно видеть, в 2010 г. совокупный объем торговли в восточном направлении по коридору ТРАСЕКА составил 7,7 млн т, а в западном направлении – 5,8 млн т. Наиболее значительные грузопотоки на восток приходились на Турцию (около 2,7 млн т), Европу (около 2,1 млн т) и Украину/Молдавию (2,2 млн т). В противоположность этому, для торговли в западном направлении была характерна высокая степень концентрации: из 5,8 млн т 4,2 млн т приходилось на долю Казахстана.

Если рассматривать только грузы, пригодные для контейнерной перевозки, то разница между торговлей в восточном и западном направлении окажется большей: 2,6 млн т и 0,3 млн т соответственно. В 2010 г. основная доля контейнерных грузопотоков в восточном направлении приходилась на долю Европы (1,1 млн т) и Турцию (0,8 млн т), а в западном – на Кавказ (0,2 млн т) и юго-восточные страны ТРАСЕКА (0,1 млн т).

Учитывая потенциал этих грузопотоков, также можно предположить потенциальный объем перевалки грузов в двух ключевых транспортных узлах ТРАСЕКА: морских портах Поти/Батуми и Баку (см. Иллюстрация 1 и Иллюстрация 2). В 2010 г. совокупный потенциальный объем перемещаемых грузов, полностью или частично пригодных для контейнерной перевозки для Поти/Батуми составил 11,8 млн т (7,6 млн т в восточном и 4,2 млн т в западном направлениях). Соответствующий объем для Порты Баку составил 7,4 млн т (или 3,5 млн т и 3,9 млн т в восточном и западном направлениях соответственно).

Потенциальный объем грузов, в полной мере пригодных для контейнерной перевозки, оказался гораздо меньшим: 2,8 млн т через Поти/Батуми и 1,6 млн т через Баку.

Таблица 3: Генерирование и привлечение грузопотоков (частично и полностью пригодные для контейнеризации грузы) на восточно-западный коридор ТРАСЕКА, 2010 г., тонн

Происхождение	Генерирование	%	Назначение	Привлечение	%
Беларусь	460 110,3	3%	Беларусь	207 589,5	2%
БГ/РУ	148 801,2	1%	БГ/РУ	130 389,4	1%
Кавказ	883 127,7	7%	Кавказ	5 268 182,6	39%
Европа	2 099 575,9	16%	Европа	1 542 063,9	11%
Казахстан	4 196 839,6	31%	Казахстан	1 918 805,4	14%
КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	847 506,8	6%	КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	2 077 618,6	15%
Турция	2 736 543,3	20%	Турция	1 696 181,6	13%
УА/МД	2 164 644,6	16%	УА/МД	696 318,4	5%
Всего	13 537 149,5	100%	Всего	13 537 149,5	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Евростата и «Комтрейд ООН»



Таблица 4: Генерирование и привлечение грузопотоков (пригодные исключительно для контейнеризации грузы) на восточно-западный коридор ТРАСЕКА, 2010 г., тонн

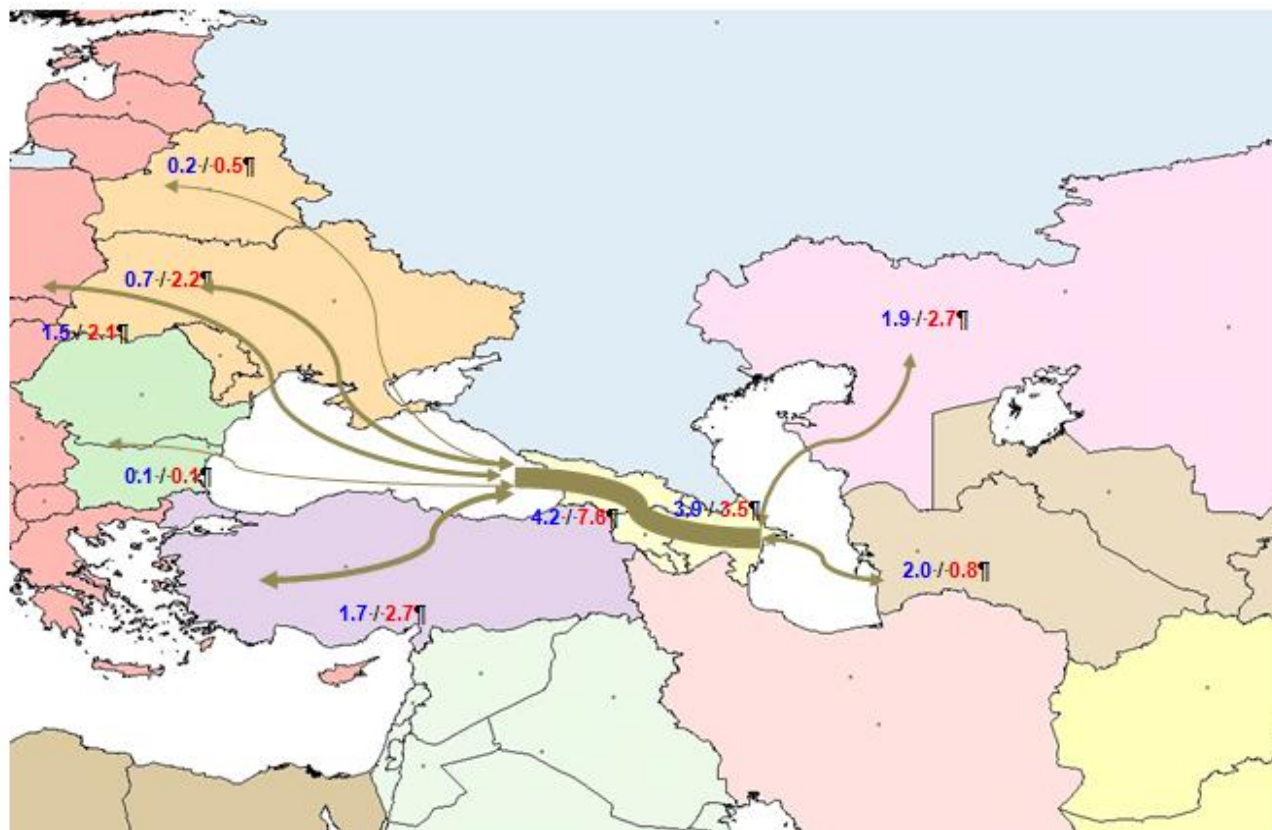
Происхождение	Генерирование	%	Назначение	Привлечение	%
Беларусь	116 764,1	4%	Беларусь	21 568,1	1%
БГ/РУ	36 532,9	1%	БГ/РУ	6 620,0	0%
Кавказ	194 520,2	7%	Кавказ	1 075 213,7	37%
Европа	1 127 041,3	39%	Европа	88 741,8	3%
Казахстан	36 684,2	1%	Казахстан	883 570,1	31%
КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	99 688,9	3%	КГ/ТДЖ/ТМ/УЗ	621 138,7	22%
Турция	832 625,9	29%	Турция	65 386,5	2%
УА/МД	423 687,2	15%	УА/МД	105 306,0	4%
Всего	2 867 544,7	100%	Всего	2 867 544,7	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Евростата и «Комтрейд ООН»



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 1: Потенциальные объемы торговли между восточными и западными странами ТРАСЕКА, с учетом полностью и частично пригодных для контейнеризации товаров, 2010 г., млн т



Источник: Расчеты, основанные на данных Евростата и «Комтрейд ООН»



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 2: Потенциальные объемы торговли между восточными и западными странами ТРАСЕКА, с учетом пригодных исключительно для контейнеризации товаров, 2010 г., млн т



Источник: Расчеты, основанные на данных Евростата и «Комтрейд ООН»



3 СИНТЕЗ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ТОВАРНЫХ ПОТОКОВ И МАРШРУТОВ

Основные результаты исследования:

- коридор ТРАСЕКА занимает уникальное положение в сфере международной торговли между европейскими и азиатскими странами. Большинство торговых грузопотоков приходится на маршруты с использованием одного вида транспорта (морского или сухопутного). Многие имеют хорошие перспективы по переходу в транспортный коридор ТРАСЕКА;
- существующие объемы торговли товарами, в полной или частичной мере пригодными для контейнеризации, представляются целевыми на рынках прямых перевозок и транзита (см. Таблица 3 и Таблица 4). Большинство грузов, пригодных для контейнерной перевозки, генерируются в Казахстане (31%), Турции (20%), и Европе (16%) и направляются на Кавказ (39%), юго-восточным странам ТРАСЕКА (15%), Казахстану (14%), Турции (13%) и Европе (11%). Что касается грузов, пригодных исключительно для контейнерной перевозки, то большинство из них поступает из Европы (39%) и черноморских стран (29% из Турции и 15% из Украины/Молдавии) и адресуется юго-восточным странам ТРАСЕКА (22%), Казахстану (31%) и Кавказу (37%);
- существует значительный дисбаланс. Это в особенности характерно для грузов ближнего транзита, пригодных исключительно для контейнерной перевозки – только 7% их совокупного объема следует в западном направлении. Для дальних транзитных перевозок характерен другой дисбаланс – только 21% грузов, в полной мере пригодных для контейнерной перевозки, следует в восточном направлении;
- если при этом учитывать грузы, частично пригодные для контейнерной перевозки, то дисбаланс окажется не столь резким – на ни одно из направлений не приходится более 60% совокупного грузопотока.

Таблица 5: Доли в торговых грузопотоках и направлениях

Вид перевозок	Черное Море	Кавказ	Каспийское море	Полный или частичный потенциал		Полный потенциал	
				На восток	На запад	На восток	На запад
Прямые перевозки, в т.ч.:				1 482 649	1 791 248	217 033	120 673
Запад ТРАСЕКА – Кавказ	•			1 387 837	231 129	192 751	101 684
Кавказ – Восток ТРАСЕКА			•	94 812	1 560 119	24 282	18 989
Короткие транзитные перевозки, в т.ч.:				3 485 295	2 345 232	1 511 274	120 552
Европа – Кавказ	•			668 889	200 887	384 276	49 170
Европа – Восток ТРАСЕКА	•	•	•	1 430 687	1 341 177	742 765	39 572
Запад ТРАСЕКА – Восток ТРАСЕКА	•	•	•	1 385 719	803 168	384 233	31 810



Логистические процессы и морские магистрали II

Дальние транзитные перевозки, в т.ч.:				40 524 212	60 396 916	8 816 277	33 551 656
Европа – Китай	•	•	•	29 154 383	53 418 911	8 598 996	30 650 971
ТРАСЕКА (Запад и Северо-Запад), Турция – Китай	•	•	•	11 369 829	6 978 005	217 281	2 900 685

Источник: Расчеты, основанные на данных Евростата и «Комтрейд ООН»

