

**КОНЦЕПЦИЯ  
РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
В СТРАНАХ ТРАСЕКА  
ДО 2030 ГОДА**



## СОДЕРЖАНИЕ

---

1. Введение
2. Детальный анализ торговых отношений:
  - между странами Европы и Азии (за исключением стран-участниц ТРАСЕКА) по направлениям:
    - Восток – Запад
    - Север - Юг
3. Влияние торговых отношений стран Евразийского континента на контейнерные перевозки по территориям стран коридора:
  - детальный анализ контейнерных перевозок по территориям стран-участниц ТРАСЕКА
  - анализ контейнерных перевозок и тренды их развития по альтернативным коридорам
  - прогнозирование потенциального объема контейнерных перевозок к 2030 году с учетом прогнозируемого объема торговых отношений и грузов, подлежащих перевозке контейнерами
4. «Узкие места» коридора ТРАСЕКА в развитии контейнерных перевозок:
  - по железнодорожным участкам маршрутов, включая контейнерный парк
  - по морским участкам маршрутов
5. Рекомендации по повышению конкурентоспособности контейнерных перевозок по территориям стран-участниц ТРАСЕКА:
  - по коммерческим условиям перевозок грузов контейнерными поездами
  - по техническим условиям перевозок грузов контейнерными поездами
6. Заключение

Глобальная тенденция показывает, что за последние годы усиливается борьба за потоки транзитных контейнерных грузов и странами принимаются серьезные шаги по повышению привлекательности контейнерных перевозок.

Документ «О конкурентоспособности контейнерных перевозок в странах ТРАСЕКА», подготовленный ранее Постоянным Секретариатом Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (далее - ПС МПК ТРАСЕКА), кратко описывает основные мировые тренды в развитии контейнерных перевозок и инициативы стран, в том числе не являющихся Сторонами Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (далее - ОМС).

Глобальная тенденция борьбы за контейнерные потоки, ставшая актуальной после анонсирования Китаем Инициативы «Один пояс, один путь» (BRI) в 2013 году, внесла свой вклад в развитие трансконтинентальных перевозок, которые демонстрируют ежегодный рост. Поэтому рост конкурентоспособности железнодорожных маршрутов транспортного коридора ТРАСЕКА и увеличение объемов перевозок требуют принятия соответствующих мер от Сторон ОМС.

Учитывая важность своевременного принятия мер по развитию контейнерных перевозок, а также влияние сложившейся ситуации в мире на объемы торговли и перевозок грузов, ПС МПК ТРАСЕКА совместно с международными консультантами и экспертами разработал настоящую **Концепцию развития контейнерных перевозок в странах ТРАСЕКА до 2030 года**. Основная цель разработки данной Концепции – повышение конкурентоспособности контейнерных перевозок в рамках ТРАСЕКА и формирование рекомендаций по увеличению объемов перевозок путем привлечения грузопотока.

Концепция состоит из основных четырех разделов, направленных на (1) проведение анализа торговых отношений с прогнозом на 2030 год как между странами Европы и Азии, так и между странами-участницами ТРАСЕКА, (2) оценку влияния торговых отношений стран Евразийского континента на контейнерные перевозки и эффекта от привлечения дополнительного контейнеропотока, (3) определение «узких мест» коридора ТРАСЕКА в развитии контейнерных перевозок по железнодорожным и морским участкам маршрутов, и (4) выработку рекомендации по повышению конкурентоспособности контейнерных перевозок по территориям стран-участниц коридора.

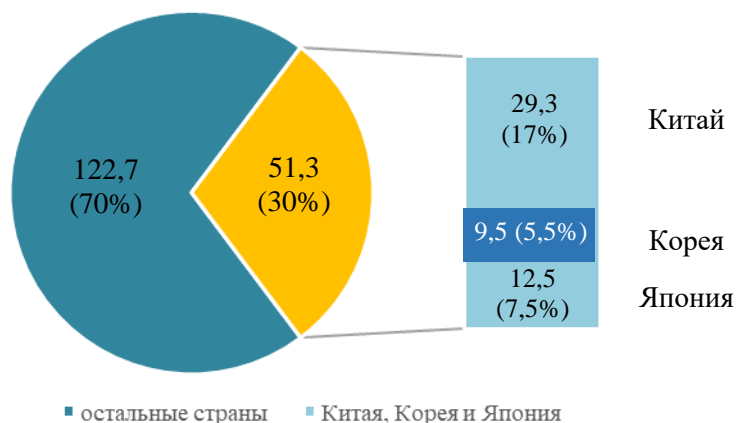
## ДЕТАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

### ТОВАРООБОРОТ МЕЖДУ СТРАНАМИ ЕВРОПЫ И АЗИИ (за исключением стран-участниц ОМС)

По итогам 2019 года экспорт стран мира составил 174 трлн. долл. США<sup>1</sup>. Одна треть или 54 трлн. долл. США от мирового экспорта составляет продукция Китая, Японии и Южной Кореи, тогда как 5,8 трлн. долл. США экспортируется в эти три страны. Таким образом, 40% экспортных операций осуществляется Китаем, Японией и Южной Кореей. Учитывая географическое расположение стран коридора, целесообразно рассмотреть торговые потоки по двум основным направлениям: Восток-Запад и Север-Юг.

#### ВОСТОК – ЗАПАД

Если рассматривать товарооборот стран Европы и вышеуказанных трех стран, то можно заметить, что 4 трлн. долл. США составляет экспорт стран Европы (за исключением стран-участниц ТРАСЕКА и России) в Китай, Японию и Корею. Экспорт этих трех стран в страны Европы в 2019 году превысил 51,3 трлн. долл. США или практически 90% от всего экспорта этих стран. При этом, более 29,3 трлн. долл. США приходится на долю Китая, 12,5 трлн. долл. США – Япония и 9,5 трлн. долл. США – Корея. Таким образом, Китай является основной страной экспорта товаров в страны Европы и должен рассматриваться в качестве точки отправки контейнерных поездов.



*Доля экспорта Китая, Кореи и Японии в страны Европы по сравнению с мировым объемом экспорта (трлн. долл. США)*

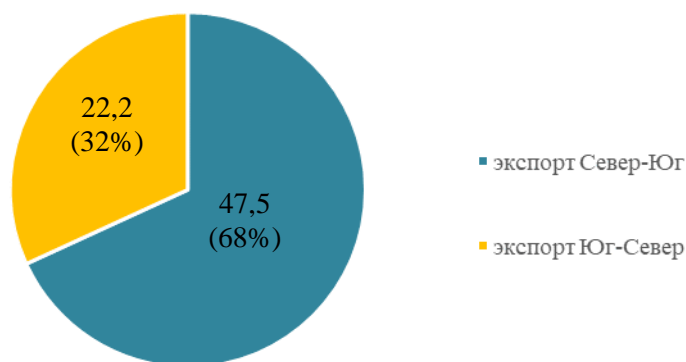
<sup>1</sup> Согласно информации доступной на <https://comtrade.un.org/>

Таким образом, перевозки в направлении Азия-Европа-Азия имеют большой потенциал в развитии контейнерных перевозок. При этом, учитывая низкий объем экспорта стран Европы в Китай, Корею и Японию, вопрос обратной загрузки контейнерных поездов играет важную роль в формировании конкурентоспособных контейнерных перевозок.

#### СЕВЕР – ЮГ

По направлению Север-Юг рассмотрены объемы торговли таких стран как Беларусь, Дания, Эстония, Финляндия, Литва, Латвия, Норвегия, Польша, Россия, Швеция в качестве стран «севера», а также Афганистан, Индия, Иран, Пакистан, Таджикистан, Турция и Узбекистан, в качестве стран «юга». Данные страны выбраны для рассмотрения товарооборота между ними, так как торговые отношения этих стран требуют перевозку грузов, по меньшей мере, по территориям двух и более стран-участниц коридора.

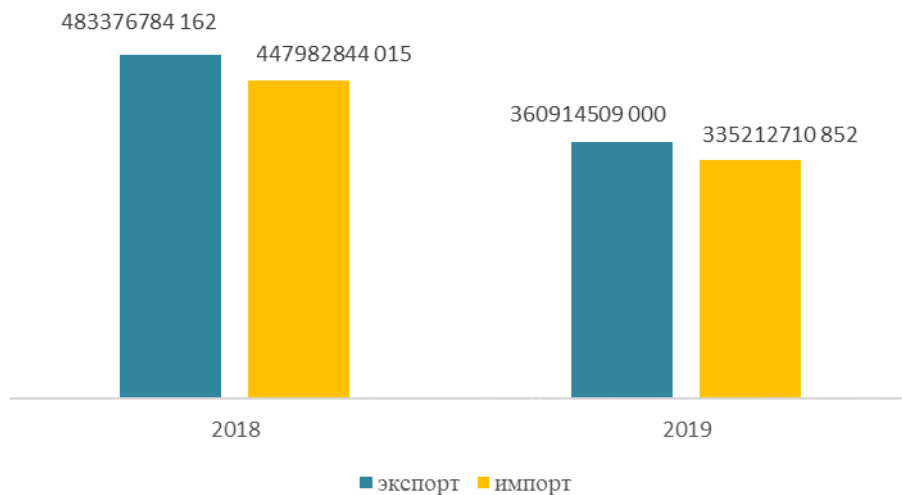
Согласно данным за 2019 год объемы торговли между вышеуказанными странами составили 69,7 млрд. долл. США, где экспорт «северных» стран в 2 раза превышает экспорт «южных» стран<sup>2</sup>. При этом, 73% экспорта в «южные» страны (в основном в Турцию, Индию и Узбекистан) составляет экспорт из России, что не позволяет сформировать движение грузов по одному маршруту. Вместе с тем, учитывая то, что объемы взаимного товарооборота стран Север-Юг значительно меньше объемов торговли по направлению Восток-Запад, целесообразно сконцентрировать усилия на развитие контейнерных перевозок по направлению Восток-Запад, тем самым привлекая грузы, перевозку которых возможно осуществить в контейнерах.



#### *Торговля стран между странами Севера и Юга (млрд. долл. США)*

<sup>2</sup> На сайте (<https://comtrade.un.org/>) недоступна информации об экспорте Афганистана, Ирана и Таджикистана

**Экспорт стран-участниц ОМС в страны мира** (за исключением стран коридора) в 2019 году составил 360,9 млрд. долл. США, тогда как импорт составил 335,2 млрд. долл. США. Таким образом товарооборот стран коридора со странами мира составил порядка 700 млрд. долл. США (696,1), что на 25,3% ниже показателя 2018 года (931,3 млрд. долл. США)<sup>3</sup>.



*Объем взаимной торговли стран ТРАСЕКА со странами мира (долл.США)*

Если рассматривать основные торговые партнеры стран, то можно сделать вывод, что большинство стран коридора имеют развитые торговые отношения со странами Европы, Россией и Китаем<sup>4</sup>.

Топ 5 импортерами продукции **Армении** являются такие страны как Швейцария (16%), Китай (13%), Грузия (12%), Болгария (11%) и Россия (9,9%), которые в совокупности составляют порядка 60% всего экспорта страны (1,1 млрд. долл. США). При этом, Россия является основным экспортером Армении, и объем импортируемых грузов Арменией достигает 43% или 740 млн. долл. США.

Основным рынком экспорта **Азербайджана** являются Италия, которая импортирует 30% продукции страны (или 6,1 млрд. долл. США), а также Турция (2,8 млрд. долл. США), Индия (955 млн. долл. США) и Германия (931 млн. долл. США). Великобритания и Россия также являются основным экспортерами товаров в Азербайджан (44% или 4,7 млрд. долл. США).

<sup>3</sup> Согласно информации доступной на <https://comtrade.un.org/>

<sup>4</sup> Согласно данным <https://resourcetrade.earth> за 2018 год.

**Болгария** экспортирует большинство своей продукции в Германию (14%), Турцию (11%), Румынию (8,1%), Италию (8,1%) и Грецию (6,7%). Общий объем экспорта составляет 13,2 млрд. долл. США. При этом Россия также является основным экспортером товаров в Болгарию с долей 23% от общего импорта Болгарии (3,2 млрд. долл. США).

37,9% от всего экспорта **Грузии**<sup>5</sup> направляется в Азербайджан (13,4%), Россию (13,1%) и Армению (11,4%), тогда как 36,3% от всего импорта страны приходится на Турцию (17%), Россию (10,3%) и Китай (9%).

Наибольший удельный вес в экспорте **Ирана** занимает Китай и Индия (31,2 млрд. долл. США), который составляет 50% от всего экспорта страны. При этом, наибольший импорт продукции занимает Бразилия, Индия, Китай и Россия, с удельным весом 53,8% или 6,6 млрд. долл. США.

Основными странами-импортерами товаров **Казахстана** являются Италия (13%), Китай (11%), Нидерланды (8,9%), Россия (5,8%) и Франция (5,5%), общий импорт которых составил 26,6 млрд. долл. США (из 60,5 млрд. долл. США). При этом, 56% всего импорта страны занимают товары из России (4,4 млрд. долл. США).

Основными торговыми партнерами **Кыргызстана** являются Великобритания (46% всего экспорта страны), Россия (58% всего импорта страны) и Казахстан (20% всего импорта страны), товарооборот с которыми превышает 2 млрд. долл. США.

Среди основных импортеров **Молдовы** можно выделить Румынию (19%), Россию (13%) и Италию (9,9%), которые импортируют продукцию на сумму 1,4 млрд. долл. США. При этом, Молдова больше всего импортирует из Румынии (36%), России (14%) и Украины (12%) на сумму 1,7 млрд. долл. США.

**Румыния** экспортирует свою продукцию в Италию (8,2%), Германию (7,8%), Болгарию (7,5%) и Турцию (6,2%), что в совокупности составляет порядка 15,8 млрд. долл. США. Вместе с тем, Россия является наиболее крупным экспортером Румынии, на долю которой приходится 15% всего импорта страны (или 3,2 млрд. долл. США).

---

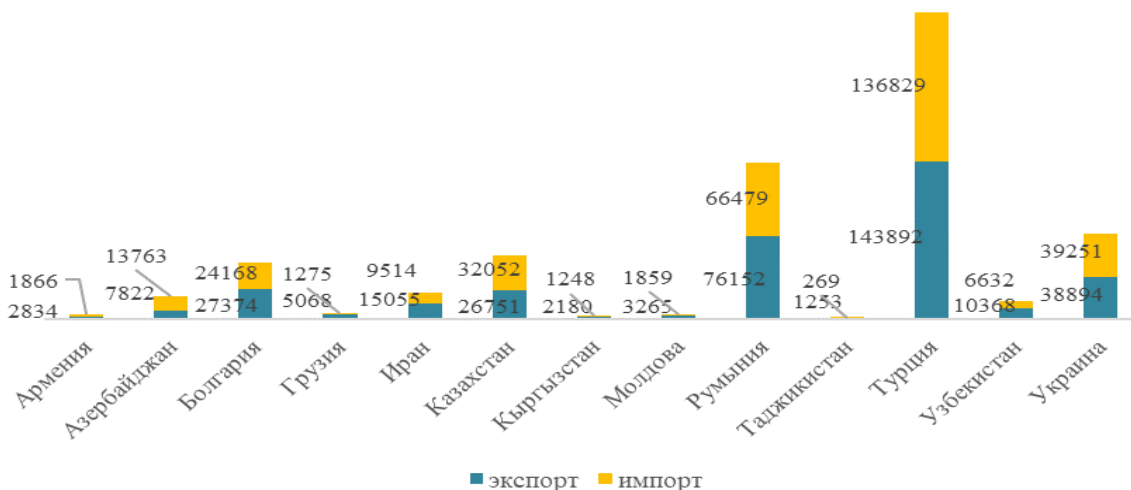
<sup>5</sup> Согласно данным Национального Офиса по Статистике за 2019 год.



Казахстан (27%), Швейцария (18%) и Турция (17%) являются основными импортерами **Таджикистана**, на их долю приходится более 60% от общего экспорта страны (726 млн. долл. США из 1,2 млрд. долл. США). Казахстан (40%), Россия (34%) и Китай (8,4%) являются самыми крупными экспортерами продукции в Таджикистан, что в совокупности превышает 80% от всего импортируемого объема (930 млн. долл. США из 1,1 млрд. долл. США).

Наиболее крупными торговыми партнерами **Турции**<sup>6</sup> являются Германия (9,1% от всего экспорта), Великобритания (5,6% от всего экспорта), США (4,1% от всего экспорта) и Россия (4,7% от всего импорта страны). При этом, Китай, Германия, Россия, США и Италия являются основными странами импорта Турции, на долю которых приходится 93,8% от всего импорта страны.

Наиболее крупными рынками для продукции **Узбекистана** являются Швейцария (28%), Китай (23%), Россия (12%), Казахстан (11%) и Турция (8%), в которые экспорт составляет 6,4 млрд. долл. США из 8,9 млрд. долл. США. Россия и Казахстан также являются крупнейшими экспортерами своей продукции в Узбекистан. Доля данных стран в импортной корзине Узбекистана превышает 68% (3,4 млрд. долл. США).



*Объем взаимной торговли стран ТРАСЕКА со странами мира в разрезе стран (млн. долл. США)<sup>7</sup>*

Основными торговыми партнерами **Украины** являются страны дальнего зарубежья, то есть большинство не является странами-участницами коридора

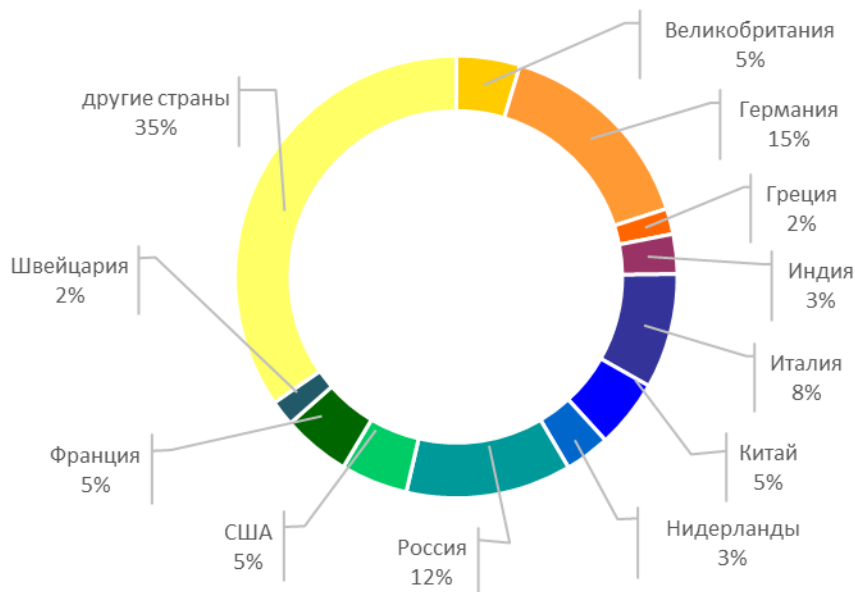
<sup>6</sup> Данные за 2020 год, предоставленные Турецкой стороной

<sup>7</sup> Данные за 2019 год, доступные на <https://comtrade.un.org/>



ТРАСЕКА. Так, Украина в основном экспортирует в Италию, Египет (7%), Китай (6%), Турцию (6%) и Индию (5,3%) на сумму 12 из 38 млрд. долл. США.

В целом, среди стран коридора наибольший объем товарооборота наблюдается у Турции, Румынии, Украины, Казахстана и Болгарии. При этом, товарооборот с третьими странами Турции практически равняется совокупному объему торговли Румынии, Казахстана и Болгарии со странами не являющимися странами-участницами коридора.



*Основные торговые партнеры стран ТРАСЕКА (2019 год)*

Таким образом, основными торговыми партнерами стран-участниц коридора являются Германия, Россия, Италия и Китай, на долю которых приходится практически половина всех торговых отношений стран ТРАСЕКА (40%). Товарооборот стран-участниц ТРАСЕКА со странами мира не может стать основной отправной точкой в развитии контейнерных перевозок. Сложившаяся ситуация требует приоритетной работы над транзитными контейнерными перевозками, так как объемы перевозок грузов за прошлые годы показывают, что товарооборот между странами Европы и Азии, за исключением стран ТРАСЕКА, имеет большой потенциал, особенно для тех грузов, которые могут перевозиться в контейнерах. Грузы из стран коридора могут также перевозиться при запуске постоянных контейнерных поездов при такой возможности организации движения поездов.

## ВЛИЯНИЕ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ СТРАН ЕВРАЗИЙСКОГО КОНТИНЕНТА НА КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ТЕРРИТОРИЯМ СТРАН КОРИДОРА

Несмотря на сложившуюся ситуацию и некоторые колебания в торговых отношениях некоторых стран, контейнерные перевозки постепенно на протяжении последних десяти лет переориентируются на сухопутные маршруты перевозок грузов, что отражается в увеличивающихся объемах перевозки грузов между странами Европы и Азии.

### АНАЛИЗ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ТЕРРИТОРИЯМ СТРАН-УЧАСТНИЦ ОМС

По информации Международной ассоциации «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут» (ТМТМ), маршрут которой пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы, за **2019** год перевезено 25,9 тыс. контейнеров, из них **7,4 тыс. контейнеров** перевезены в транзитном сообщении (рост на 89% по сравнению с 2018 годом – 3,9 тыс. контейнеров). При этом, большинство грузов перевезены в западном направлении (77%), тогда как оставшиеся 27% перевезены в восточном направлении.

За 2020 год перевезено 8,1 тыс. контейнеров, что на 9% больше объема аналогичного периода 2019 года (7,4 тыс. контейнеров). В 2020 году также сохраняется большая динамика в западном направлении.



*Направления перевозок по ТМТМ*

Номенклатура перевозимого груза незначительно отличается. По направлению Восток-Запад в основном перевозятся продовольственные грузы, цветные металлы и химикаты, в то время как по направлению Запад-Восток перевозятся продовольственные грузы (25,5 тыс. тонн), сахар (14,8 тыс. тонн), химикаты (8,1 тыс. тонн) и строительные грузы (2,1 тыс. тонн).



*Номенклатура грузов, перевозимых по ТМТМ  
в направлении Восток-Запад за 2019 год (тыс.тонн)*

В 2020 году в рамках работы ОЮЛ «МА «ТМТМ» отправились два контейнерных поезда из Турции (Стамбул) в Китай (Сиань), перевозящие экспортные грузы. Аналогичный контейнерный поезд также проследовал и в 2020 году. Регулярные рейсы контейнерных поездов из Турции в Китай позволяют увеличивать перевозки по территориям стран-участниц ОМС, являясь ярким примером организации экспортных перевозок.

## АНАЛИЗ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ТРЕНДЫ ИХ РАЗВИТИЯ ПО АЛЬТЕРНАТИВНЫМ КОРИДОРАМ

### **Китай-Казахстан-Россия-Беларусь-страны Европы**

Движение поездов Китай – Европа было открыто 9 лет назад - в марте 2011 года. К концу 2020 года число прошедших через пограничную станцию поездов превысило 15 тыс. единиц.

В целом потребовались 7 лет, чтобы выйти на показатель в 5 тыс. поездов, а нарастить количество составов до 10 тыс. за 15 месяцев. Менее 12 месяцев

потребовалось, чтобы достичь 15 тыс. поездов. Таким образом, самым сложным этапом является становление маршрута и привлечение грузов на первоначальном этапе. При этом обратная загрузка в период становления не превышала 65%.

Сегодня через Казахстан проходят 22 железнодорожных маршрута поездов Китай – Европа, которые достигают 13 стран, в том числе России, Польши, Белоруссии, Германии и т.д., эти поезда перевозят более 200 категорий товаров.

Китай импортирует через Казахстан, в основном, хлопчатобумажную пряжу, древесину, автомобили, запчасти и еще 7 категорий важных товаров. На экспорт отправляются товары электронной торговли, автомобили, электроника и еще 8 основных категорий.

С лета 2020 года китайская станция Алашанькоу перешла на систему цифрового порта, что позволяет осуществлять контроль импортных грузов в автоматическом режиме. При этом процедуры проверки экспортных грузов могут быть выполнены за 20 минут. Среднее время стоянки поездов Китай – Европа было сокращено с 14 до 5 часов.

Только за 9 месяцев 2020 года количество грузовых поездов Китай-Европа, проходящих через Алашанькоу, превысило 3506, что на 40,5% больше, чем за аналогичный период 2019 года. Объем грузоперевозок при этом составил 2 484,7 тонн или 316,8 тыс. контейнеров, а стоимость грузов оценивается примерно в 121 млрд юаней.

В целом в 2020 году по направлению Китай-Европа-Китай перевезено 517,5 тыс. контейнеров, что на 45% больше показателя 2019 года (356,1 тыс. контейнеров). Всего в 2020 году в сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 5649 контейнерных поездов.

В январе 2021 года по данному направлению перевезено 51,3 тыс. контейнеров, что на 88% больше показателя за январь 2020 года (27,3 тыс. контейнеров). Количество входящих и исходящих поездов Китай-Европа на пограничной станции Алашанькоу в 2021 году достигло 444, что на 49,5% больше, чем годом ранее. Из них 230 поездов отправились из Китая в Европу и 214 поездов вернулись из Европы в Китай<sup>8</sup>.

### **Китай-Россия-страны Европы**

Российская Федерация принимает активные меры по привлечению и увеличению объемов перевозок грузов в составах контейнерных поездов. Снижение стоимости перевозок за счет субсидирования, а также реализации проекта «Транссиб за 7 суток» дают положительные результаты.

---

<sup>8</sup> <https://www.utlc.com/news/obem-perevozok-otlk-era-po-itogam-2020-goda-sostavil-546-9-tys-dfe/>

Россия и Япония также завершили третий этап тестовых контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали. Транзитные перевозки контейнеров между Японией и Европой через Транссиб существенно выросли в 2020 году, перевезено порядка 3000 контейнеров, объемы таких перевозок в 2021 году планируется увеличить и запустить регулярное сообщение в связи с заинтересованностью Японии в выделяемых субсидиях Российской стороной. Вместе с тем, в феврале 2021 года состоялась отправка тестового контейнерного поезда с грузами из Японии в Великобританию по Транссибу в рамках сервиса Maersk AE19. По информации РЖД, в составе поезда 40-футовых контейнеров со спортивной одеждой и инвентарем.

Из японского порта Иокогама морем груз прибыл в порт Восточный, где контейнеры были перегружены на железную дорогу и последовали по сети РЖД в порт Санкт-Петербург для последующей отправки морем в порт Филикстоу. Поезд вышел 6 февраля, прибытие его в Петербург запланировано в течении 11 дней, а в целом общее транзитное время из Японии в Великобританию составит около 42 суток, в том числе по сети РЖД – 11 суток за 10 тыс. км.

Таким образом, перевозка через территорию России становится все более и более привлекательным альтернативным маршрутом доставки контейнеров между Азией и Европой, даже для такого традиционно морского направления, как из Японии в Великобританию.

Важно отметить, Maersk запустил мультимодальный сервис AE19 в августе 2019 года в партнерстве с российскими Global Ports. За год Maersk запустил сервис по перевозке контейнеров с уникальной комбинацией коротких морских и межконтинентальных железнодорожных перевозок, который соединяет несколько пунктов происхождения в Азии с портами в Северной Европе<sup>9</sup>. В июле 2019 года первая партия отправилась с Дальнего Востока, а в сентябре 2020 года, благодаря возросшему интересу клиентов, комбинированный продукт стал постоянным еженедельным сервисом. Услуга основана на короткоморском сообщении между портами в Корее, Японии или Китае и портом Находка на Дальнем Востоке России с последующим межконтинентальным железнодорожным сообщением через Россию из Находки в г. Санкт-Петербург (занимает 11 дней). Последняя ветка - еще одно короткое сообщение между Санкт-Петербургом и портами Финляндии (Хельсинки и Раума) и континентальной Европы (Гданьск - Польша,

---

<sup>9</sup> <https://www.maersk.com/news/articles/2020/09/08/maersk-makes-ae19-ocean-railservice-from-asia-to-europe-permanent>

Бремерхафен – Германия, и др). Сегодня данная услуга стала постоянным продуктом компании.

Основными грузами стали грузы, чувствительные ко времени, которые требуют более быстрое время перевозки по сравнению с продуктами, предназначенными только для морских перевозок, и значительное снижение затрат по сравнению с авиаперевозками.

Данные перевозки обеспечиваются TradeLens, платформой, совместно разработанной IBM и Maersk, которая предоставляет клиентской базе данные о доставке непосредственно из источника каждой участвующей организации в режиме, близком к реальному времени, при этом соединяя этот железнодорожный коридор напрямую с его установленной экосистемой поставщики международных транспортных услуг.

Основным вопросом в развитии сервиса являлся вопрос обратной загрузки, который стал доступен спустя полгода с момента запуска. Таким образом, в марте 2020 года услуга была также запущена в восточном направлении, соединив североевропейские страны происхождения с несколькими портами назначения в Азии. Вместе с тем, по итогам второго квартала 2020 года компания заявила о 25% росте оперативных доходов, что позволило компании восьмой квартал подряд демонстрировать положительные результаты<sup>10</sup>. Данные показатели также демонстрируют рост и сегодня.

В целом, развитие контейнерных перевозок приобретает мультимодальный характер, что становится возможным благодаря усилиям крупных игроков на рынке морских контейнерных перевозок.

Вместе с тем, согласно отчету международной независимой исследовательской компании Drewry, стоимость доставки грузов между Европой и Азией по железной дороге на основании Eurasian Rail Alliance Index (ERAИ) и по морю на основании World Container Index (WCI)<sup>11</sup> отличается не более чем на 100 долларов. Это делает железнодорожный транспорт не только эффективным, но и более конкурентоспособным по сравнению с морским фрахтом, что позволяет прогнозировать рост объема перевозок железнодорожным транспортом в 2021 году. При этом, с начала пандемии наблюдается резкий рост стоимости на морские перевозки. Так, по состоянию на 18 февраля 2021 года стоимость перевозки одного 40-футового контейнера составила 5249 долл. США, тогда как стоимость перевозок по ОТЛК ЕРА на

---

<sup>10</sup> <https://www.maersk.com/news/articles/2020/08/19/strong-performance-by-ap-moller-maersk-in-q2-despite-covid-19-impact>

<sup>11</sup> <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

ту же дату составила 2670 долл. США<sup>12</sup>. Это показывает, что рост стоимости перевозок морским транспортом играет в пользу трансконтинентальных перевозок, в случае предложения конкурентоспособной цены, где значимую роль играет политика субсидирования Китая и России.

Коридор ТРАСЕКА значительно уступает альтернативным маршрутам по стоимости перевозки контейнерных грузов. Так, перевозки по альтернативным маршрутам оцениваются в 0,24 долл.США за контейнеро-километр, тогда как перевозка по маршрутам ТРАСЕКА в среднем составляет 0,36 долл.США за контейнеро-километр. Наименьшие тарифы применяются в Казахстане (0,24-0,25 доллара) и Турции (0,33-0,34 долларов). Относительно высокие тарифы установлены в таких странах как Грузия (0,56-1,17 доллара), Азербайджан (0,56-0,65 доллара) и Украина (0,93 доллара)<sup>13</sup>.

Учитывая тот факт, что перевозки по коридору ТРАСЕКА уступают по времени в пути перевозкам из Китая в страны Европы, решающим фактором в привлечении контейнерных грузов является выравнивание тарифов.

---

<sup>12</sup> <https://index1520.com/en/index/>

<sup>13</sup> Стоимость по коридору ТРАСЕКА рассчитана усреднённо по маршрутам Алтынколь-Поти, Алтынколь-Стамбул, Алтынколь-Констанца, Алтынколь-Мерсин, Алтынколь-Славкув.

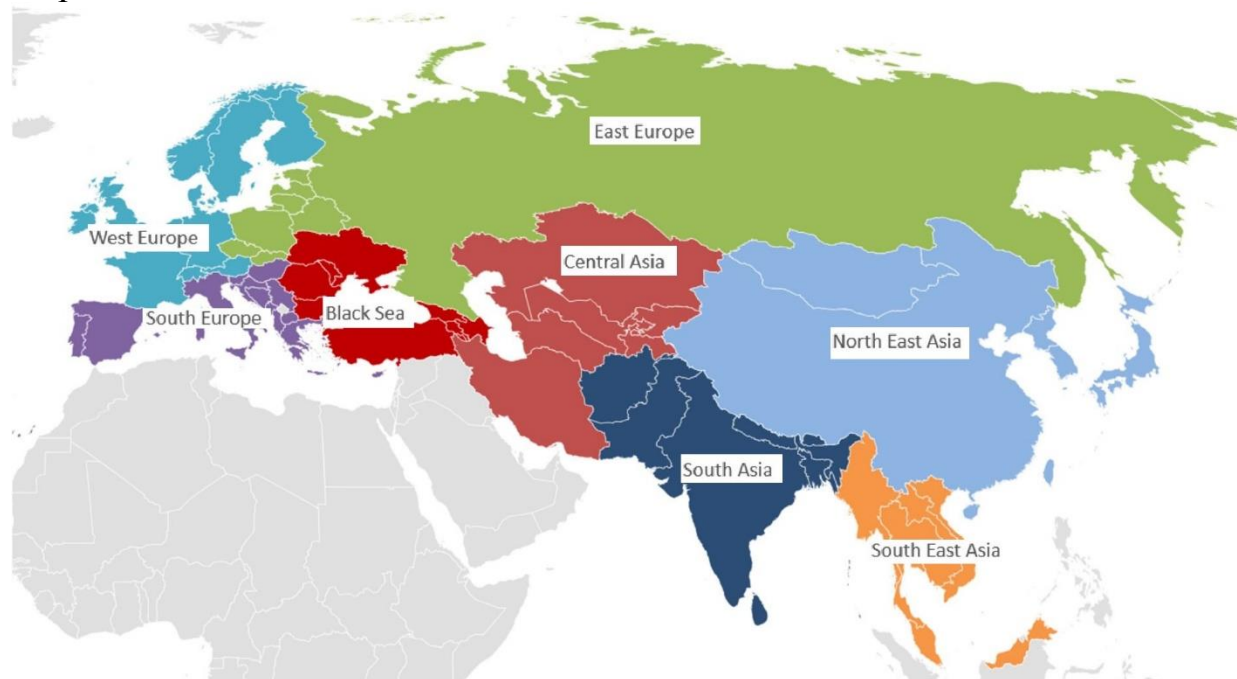


## ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК К 2030 ГОДУ С УЧЕТОМ ПРОГНОЗИРУЕМОГО ТРЕНДА ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ И ГРУЗОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ПЕРЕВОЗКЕ КОНТЕЙНЕРАМИ

### Методология расчетов

Для определения потенциального объема контейнерных перевозок проведен детальный анализ грузов, перевозимых между странами на основе данных за 2019 год.

В целях определения прогнозируемого тренда торговых отношений между странами Евразийского пространства выбраны 75 стран Европы и Азии, взаимная торговля которых в прямом или косвенном отношении может влиять на объем перевозимого груза транзитом по территории стран ТРАСЕКА. Данные страны также сгруппированы на 8 групп в зависимости от их расположения.



*Страны, выбранные для прогнозирования объемов торговли и их группы*

Виды грузов и их удельный вес сгруппированы в 10 классов согласно Международной стандартной торговой классификации (SITC), а именно:

- 0 Пищевые продукты и живые животные;
- 1 Напитки и табак;
- 2 Сырье непродовольственное, кроме топлива;
- 3 Минеральное топливо, смазочные материалы и аналогичные материалы;
- 4 Животные и растительные масла, жиры и воски;

5 химические вещества и аналогичная продукция, не включенные в другие категории;

6 промышленные товары, классифицируемые главным образом по видам материалов;

7 машины и транспортное оборудование;

8 различные готовые изделия;

9 товары и операции, не классифицированные в другие категории SITC. При этом, почтовые посылки, монеты, золото и другие специальные операции, из-за их минимального влияния на фактический объем торговли, исключены из изучения.

По данным ComTrade database средний удельный вес указан в соотношении кг/долл.США<sup>14</sup>. На основании данной информации дальнейшая работа построена на расчетах в соотношении тонна/долл.США, что будет в последствии использовано для расчетов прогнозируемого объема контейнерных перевозок/поездов.

Группа	SITC код	Описание	кг/USD	USD/тонна
Основные товары	0	Пищевые продукты и живые животные;	0.84	1193
	1	Напитки и табак;	0.78	1288
	2	Сырье непродовольственное, кроме топлива;	3.54	282
	3	Минеральное топливо, смазочные материалы и аналогичные материалы;	2.46	407
Промежуточные товары	4	Животные и растительные масла, жиры и воски;	1.13	882
	5	Химические вещества и аналогичная продукция, не включенные в другие категории;	0.40	2470
	6	Промышленные товары, классифицируемые главным образом по видам материалов;	0.61	1627
Потребительские товары	7	Машины и транспортное оборудование;	0.06	17859
	8	Различные готовые изделия;	0.07	13376
-	9	Товары и операции, не классифицированные в других классах	0.0002	-

#### *Виды грузов и их удельный вес (2019 год)*

Данный раздел основывается на данных из двух источников:

1. Comtrade database в части ретроспективных данных в период с 2000 по 2019 год с указанием страны происхождения товаров, страны их назначения, видов товаров и их удельного веса и стоимости;

<sup>14</sup> В базе данных отсутствует информация по 10% торговым операциям в 2019 году. Товары, которые не представлены в базе данных исключены из расчетов.

2. Oxford Economics в части определения подходов по прогнозированию на основании подготовленного отчета о прогнозных данных торговли до 2030 года с указанием данных по видам товаров в отношении 20 стран<sup>15</sup>, которые в совокупности охватывают 57% торговли выбранных 75 стран.

Для остальных стран применено следующее моделирование:

- использованы одни и те же группы стран одного года в качестве исходных данных (прогнозы объема торговли Oxford Economics по странам сгруппированы по группам стран, что дает приблизительную оценку объема торговли от группы стран к группе стран по типам товаров по годам; соотношение видов товаров по торговой стоимости для групп стран и стран по годам принимается как отношение видов товаров из группы стран к группе стран по годам. Например, 42% объема торговли из Черного моря в Западную Европу в 2022 году будет составлять класс машины и транспортное оборудование; таким образом, по прогнозу 42% объема торговли из Грузии (страна Черного моря) в Беларусь (страна Западной Европы) в 2020 году будет составлять Раздел 7 SITC: Машины и транспортное оборудование).

- использованы исторические отношения одних и тех же групп стран с 2017 по 2019 год в качестве исходных данных (например, с 2017 по 2019 год 31% стоимостного объема торговли из Казахстана в Азербайджан приходился на раздел 0 SITC: Пищевые продукты и живые животные; поэтому прогнозируется, что 31% стоимостного объема торговли из Казахстана в Азербайджан ежегодно с 2020 по 2030 год будут составлять пищевые продукты и живые животные).

Поскольку объем торгов был указан в номинальной стоимости в долларах США, все значения скорректированы с учетом фактической и прогнозируемой инфляции в долларах США. Любые доллары США, упомянутые в настоящей Концепции, если не указано иное, относятся к долларам США по отношению к 2019 году<sup>16</sup>.

Поскольку прогнозирование ориентировано на коридор ТРАСЕКА, европейские потоки подразделяются на два измерения в зависимости от наличия наземных маршрутов в ТРАСЕКА и вероятного направления торгового потока (выбранные направления указаны в таблице ниже). Торговые потоки, которые вряд ли будут отправлены через территорию стран

---

<sup>15</sup> Торговля между Бельгией, Бангладеш, Китаем, Францией, Германией, Гонконгом (Китай), Индией, Ирландией, Италией, Японией, Малайзией, Нидерландами, Польшей, Россией, Сингапуром, Южной Кореей, Испанией, Турцией, Великобританией и Вьетнамом; и торговля из каждой из этих двадцати стран в Юго-Восточную Европу и СНГ, за исключением России.

<sup>16</sup> Инфляция 2000-2019 гг. - реальная величина (факт). Инфляция с 2020 по 2025 год соответствует прогнозам МВФ. Предполагается, что инфляция в 2026-2030 годах составит 2,2%.

ТРАСЕКА, например, из Южной Азии в Юго-Восточную Азию, классифицируются как «не относящиеся к ТРАСЕКА» и, таким образом, исключены из классификации прогнозирования потоков. Вместе с тем, возможные потоки транзитом только через территорию одну страны также не были включены в данный раздел.

<b>Через ТРАСЕКА</b>			<b>В ТРАСЕКА</b>		
<i>из региона</i>	<i>в регион</i>	<i>направление</i>	<i>из региона</i>	<i>в регион</i>	<i>направление</i>
Восточная Европа	Южная Азия	Север-Юг	Восточная Европа	Черное море	Запад-Восток
Южная Азия	Восточная Европа	Юг-Север	Южная Европа	Черное море	Запад-Восток
Северо-восточная Азия	Восточная Европа	Восток-Запад	Западная Европа	Черное море	Запад-Восток
Северо-восточная Азия	Южная Европа	Восток-Запад	Юго-восточная Азия	Черное море	Восток-Запад
Северо-восточная Азия	Западная Европа	Восток-Запад	Северо-восточная Азия	Черное море	Восток-Запад
Восточная Европа	Северо-восточная Азия	Запад-Восток	Южная Азия	Черное море	Восток-Запад
Южная Европа	Северо-восточная Азия	Запад-Восток	Восточная Европа	Центральная Азия	Запад-Восток
Западная Европа	Северо-восточная Азия	Запад-Восток	Южная Европа	Центральная Азия	Запад-Восток
Южная Азия	Южная Европа	Восток-Запад	Западная Европа	Центральная Азия	Запад-Восток
Южная Азия	Западная Европа	Восток-Запад	Северо-восточная Азия	Центральная Азия	Восток-Запад
Южная Европа	Южная Азия	Запад-Восток	Южная Азия	Центральная Азия	Восток-Запад
Западная Европа	Южная Азия	Запад-Восток	Юго-восточная Азия	Центральная Азия	Восток-Запад
<b>Из ТРАСЕКА</b>			<b>Внутри ТРАСЕКА</b>		
Черное море	Восточная Европа	Восток-Запад	Черное море	Черное море	Внутреннее
Черное море	Южная Европа	Восток-Запад	Черное море	Центральная Азия	Внутреннее
Черное море	Западная Европа	Восток-Запад	Центральная Азия	Черное море	Внутреннее
Черное море	Северо-восточная Азия	Запад-Восток	Центральная Азия	Центральная Азия	Внутреннее
Черное море	Южная Азия	Запад-Восток			
Черное море	Юго-восточная Азия	Запад-Восток			
Центральная Азия	Восточная Европа	Восток-Запад			
Центральная Азия	Южная Европа	Восток-Запад			
Центральная Азия	Западная Европа	Восток-Запад			
Центральная Азия	Северо-восточная Азия	Запад-Восток			
Центральная Азия	Азия	Запад-Восток			
Центральная Азия	Южная Азия	Запад-Восток			
Центральная Азия	Юго-восточная Азия	Запад-Восток			
Центральная Азия	Азия	Запад-Восток			

### *Категории торговых потоков*

Из-за доступности данных на момент анализа, объем торговли в 2020 году был спрогнозирован с учетом негативного воздействия COVID-19. Согласно прогнозу, общая стоимость евразийской торговли снизится на 5% в 2020 году,

что соответствует прогнозу ЮНКТАД<sup>17</sup>, согласно которому стоимость мировой торговли товарами упадет на 5,6% в номинальной стоимости в 2020 году, а общая стоимость евразийской торговли восстановится на 13% в 2021 году. Средние темпы роста стоимости евразийской торговли будут расти в 3,7% с 2019 по 2021 год по сравнению с 11-летним среднегодовым темпом роста в 3,4 с 2019 по 2030 год. Это означает, что влияние пандемии COVID-19 в евразийской торговле носит временный характер, и ее стоимость в долгосрочной перспективе не повлияет на нее.

### Детальный анализ торговли в 2019 году

Анализ грузов в контексте торговых операций по данным за 2019 год показывает, что из всех торговых отношений, которые имеют отношение к странам ТРАСЕКА наибольший удельный вес занимает минеральное топливо (37%), сырые материалы (17%), что составило более половины объема торговли. За ними следуют промышленные товары (15%) и продукты питания и живые животные (11%).

Кроме того, 22% товаров в ценовом эквиваленте определены как потенциальные грузы к перевозке по территориям стран ТРАСЕКА, что объемах соответствует 18%. Данные показатели важны для дальнейшего прогноза объемов к 2030 году.

Вид товаров/Класс	Стоимость товаров (млрд. USD)		Объем товаров (млн.тонн)	
	ТРАСЕКА	Евразия	ТРАСЕКА	Евразия
<b>Основные</b>	<b>358</b>	<b>1628</b>	<b>611</b>	<b>3503</b>
0	91	574	97	436
1	16	85	10	881
2	61	228	159	850
3	183	705	338	1295
4	7	36	7	41
<b>Промежуточные</b>	<b>494</b>	<b>2457</b>	<b>216</b>	<b>1145</b>
5	218	1214	79	448
6	277	1243	137	697
<b>Потребительские</b>	<b>1178</b>	<b>5081</b>	<b>82</b>	<b>270</b>
7	834	3821	56	199
8	344	1260	26	71
<b>Итого</b>	<b>2030</b>	<b>9166</b>	<b>909</b>	<b>4918</b>

41% от общего объема торговли, относящегося к ТРАСЕКА, или 370 миллионов тонн торговли связаны с перевозками или торговлей «через ТРАСЕКА». 26% или 240 миллионов тонн было «Вне ТРАСЕКА», 25% или

<sup>17</sup> <https://unctad.org/news/covid-19-drives-large-international-trade-declines-2020>

220 миллионов тонн было «в ТРАСЕКА», и 9% или 80 миллионов тонн было «внутри ТРАСЕКА». Это значительно повышает вероятность использования наземного коридора ТРАСЕКА для разных категорий происхождения-назначения и разных типов товаров. Для большей части торговли, происхождение или назначение которой находится в ТРАСЕКА, товары неизбежно отправляются автомобильным, железнодорожным транспортом или трубопроводом, если только это не является дорогостоящим и срочным товаром, который перевозится воздушным или только морским транспортом.

Между тем, для торговли «через ТРАСЕКА», такой как торговля между Китаем и Европой, сухопутные перевозки являются не более чем нишевой альтернативой традиционному морскому судоходству, а рыночная доля наземного судоходства была намного меньше 5%. Конкуренция со стороны других сухопутных евразийских коридоров еще больше сжимает рыночную долю, которую может занять коридор ТРАСЕКА.

Другое распространенное мнение заключается в том, что с Востока на Запад больше торговли, чем с запада на восток, и поэтому поезда и грузовики неизбежно шли с запада на восток без груза. Анализ данных за 2019 год показывает, что дисбаланс существует в обратном направлении. Торговля, соответствующая ТРАСЕКА, с Запада на Восток была на 30% больше, чем торговля с Востока на Запад. Ниже представлена соответствующая торговля ТРАСЕКА в разбивке по направлениям, категориям, а также по типам и классам товаров по объему.

Объемы торговли (млн. тонн)	Основные товары					Промежуточные товары		Потребительские товары		Итого
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
<b>Запад-Восток</b>	<b>48</b>	<b>8</b>	<b>102</b>	<b>188</b>	<b>4</b>	<b>37</b>	<b>52</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>457</b>
Через ТРАСЕКА	13	2	58	106	1	15	12	7	1	214
В ТРАСЕКА	30	5	32	53	2	21	35	8	2	189
Из ТРАСЕКА	5	0	12	29	0	2	5	0	0	54
<b>Восток запад</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>42</b>	<b>110</b>	<b>3</b>	<b>31</b>	<b>70</b>	<b>40</b>	<b>22</b>	<b>350</b>
Через ТРАСЕКА	7	0	6	21	1	16	36	27	17	132
В ТРАСЕКА	5	0	2	3	2	7	11	4	2	35
Из ТРАСЕКА	18	1	34	86	1	8	23	8	3	183
<b>Внутренняя</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>78</b>
Внутри ТРАСЕКА	15	1	13	28	0	6	14	1	1	78



<b>Север-Юг</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>
Через ТРАСЕКА	3	0	1	13	0	4	1	0	0	23
<b>Юг-Север</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
Через ТРАСЕКА	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2
<b>Всего</b>	<b>97</b>	<b>10</b>	<b>159</b>	<b>338</b>	<b>7</b>	<b>79</b>	<b>137</b>	<b>56</b>	<b>26</b>	<b>909</b>

*Торговля «через ТРАСЕКА» в разбивке по направлениям, категориям, и типам/классам товаров по объему.*

Таким образом, ретроспективный анализ показал, что торговые отношения на примере 2019 года показывает, что перевозки через территорию стран ТРАСЕКА имеет большой потенциал развития в будущем.

### **Прогнозирование торговых отношений и контейнеропотока**

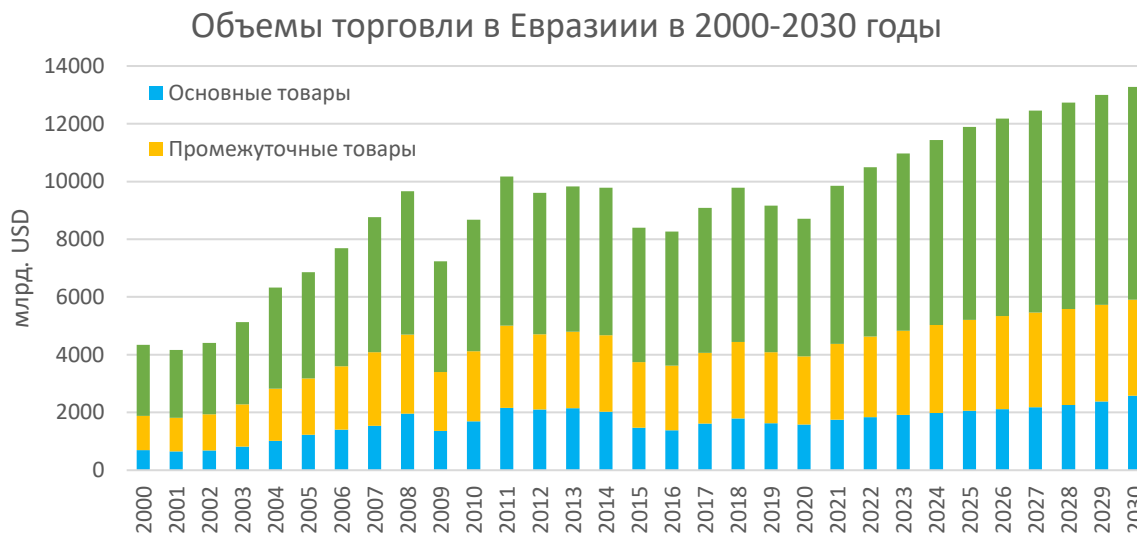
Тенденции развития евразийских торговых потоков с 2000 по 2030 год можно разделить на три фазы в зависимости от различных темпов роста:

1. Быстрый рост с 2000 по 2008 год: общий объем торговли вырос с 4,3 триллиона долларов США до 9,7 триллиона долларов США при среднегодовом темпе роста (CAGR) 11%; Предполагаемый общий объем торговли вырос с 2,0 млрд тонн до 3,3 млрд тонн при среднегодовом темпе роста 6%. Средняя удельная стоимость за тонну увеличилась с 2100 долларов США до 3100 долларов США за кг с 2000 по 2008 год.

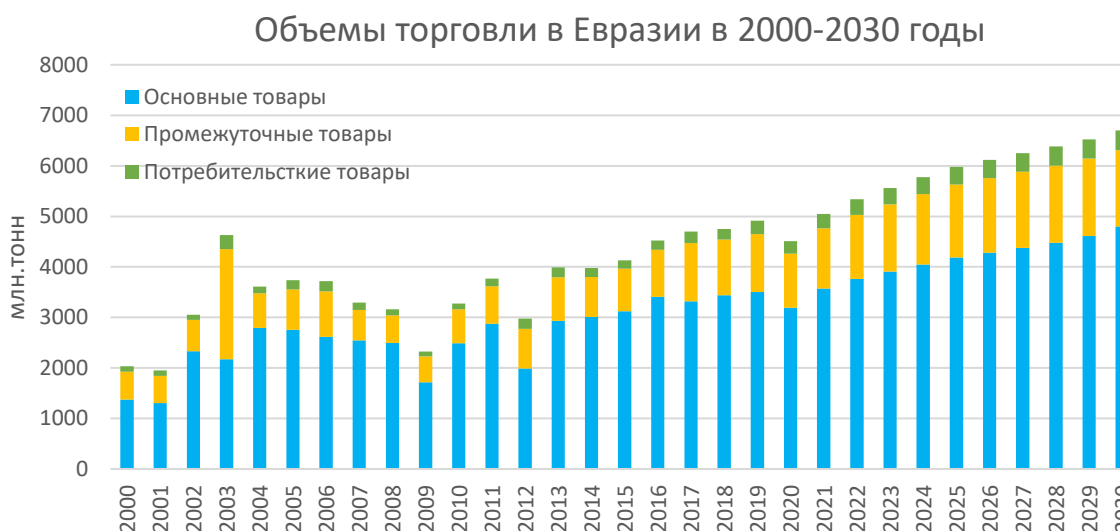
2. Постоянный рост стоимости и увеличение объема с 2009 по 2019 год: мировой финансовый кризис ударил по евразийской торговле, когда в 2009 году объем торговли резко упал на 25% по сравнению с 2008 годом. С тех пор стоимость евразийской торговли колебалась. Общий объем торговли с 2009 по 2019 год варьировался от 7,2 до 10,2 трлн долларов США. Между тем, общий объем торговли вырос с 3,2 млрд тонн в 2018 году до 4,9 млрд тонн в 2019 году при среднегодовом темпе роста 4%. Средняя удельная стоимость за тонну снизилась с 3100 долларов США до 1860 долларов США за кг с 2018 по 2019 год.

3. Неопределенность в период с 2020 по 2030 год. При разумно оптимистичном взгляде прогнозы дают среднегодовой темп роста торговли на 3,4% и среднегодовой темп роста объемов на 2,9%. Это указывает на прогнозируемый объем евразийской торговли в 13,3 триллиона долларов США (на 45% больше, чем в 2019 году) и объем торговли в 6,7 миллиарда тонн (на 36% больше, чем в 2019 году).





*Прогнозируемый объем торговли в стоимостном выражении*



*Прогнозируемый объем торговли в номинальном выражении*

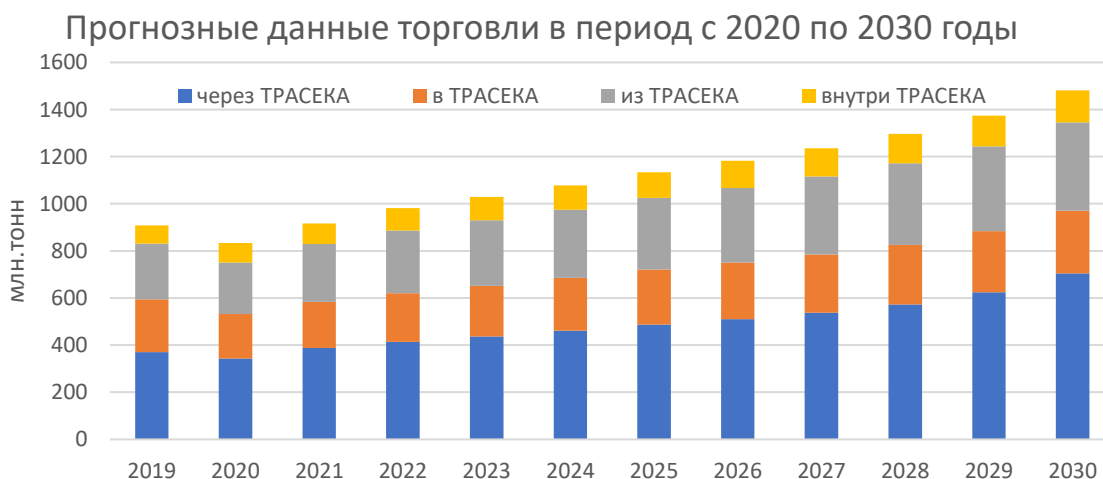
Соответствующие тенденции развития торговых потоков ТРАСЕКА аналогичны тенденциям развития евразийских торговых потоков:

1. Быстрый рост с 2000 по 2008 год: общий объем торговли вырос с 700 миллиардов долларов США до 2,0 триллионов долларов США при среднегодовом темпе роста (CAGR) 14%; Предполагаемый общий объем торговли вырос с 380 миллионов тонн до 720 миллионов тонн с среднегодовым темпом роста 8%. Средняя удельная стоимость за тонну увеличилась с 1870 долларов США до 2850 долларов США / кг с 2000 по 2008 год.

2. Постоянный рост стоимости и увеличение объема с 2009 по 2019 год: мировой финансовый кризис поразил евразийскую торговлю, когда в 2009 году объем торговли резко упал на 28% по сравнению с 2008 годом. С тех пор стоимость евразийской торговли колеблется. Общий объем торговли с 2009 по 2019 год также варьируется от 1,5 до 2,3 триллиона долларов США. Между тем, общий объем торговли умеренно вырос с 720 млн тонн в 2018 году до 910 млн тонн в 2019 году при среднегодовом темпе роста 2%. Средняя удельная стоимость за тонну снизилась с 2850 до 2230 долларов США за кг с 2018 по 2019 год.

3. Неопределенности в период с 2020 по 2030 год. При разумно оптимистичном взгляде прогнозы дают среднегодовой темп роста торговли на 3,8% и среднегодовой темп роста объемов торговли на 4,5%. Это указывает на прогнозируемый объем евразийской торговли в размере 3,0 триллиона долларов США (на 50% больше, чем в 2019 году) и объем торговли в 1,5 миллиарда тонн (на 63% больше, чем в 2019 году).

Если прогнозируемый оптимистичный рост объема торговли произойдет, торговля «через ТРАСЕКА» внесет свой вклад в рост торговли. Прогнозируется, что с 2019 по 2030 год ее вклад в общий объем торговли по ТРАСЕКА вырастет с 41% до 48%, или с 370 миллионов тонн до 710 миллионов тонн в абсолютном значении. При этом доля «в ТРАСЕКА» сократится с 25% до 18%, так как ее абсолютное значение увеличится только на 40 млн. тонн с 220 млн. тонн. Между тем, объем торговли «вне ТРАСЕКА» вырастет с 240 миллионов тонн до 380 миллионов тонн, что составляет ¼ от общего объема. Разница между «в ТРАСЕКА» и «из ТРАСЕКА» имеет тенденцию к увеличению, потенциально создавая дисбаланс.



*Прогнозные объемы торговли в номинальном выражении*

В то время как данные о доле видов транспорта для объема евразийской торговли практически недоступны, «приблизительные оценки», основанные на данных о доле видов транспорта для конкретных пунктов отправления и назначения, позволили смоделировать потенциальный объем перевозок по железнодорожному транспорту.

В исследовании используются предположения относительно доли железнодорожного транспорта, как показано ниже:

1. «**через ТРАСЕКА**»: не более 9% объема торговли предназначено для железных дорог, и порядка 3% адресовано коридору ТРАСЕКА<sup>18</sup>;
2. «**в ТРАСЕКА**» и «**из ТРАСЕКА**»: не более 40% объема торговли адресовано железнодорожным маршрутам в ТРАСЕКА;
3. «**внутри ТРАСЕКА**»: не более 60% объема торговли предназначено для железнодорожных маршрутов ТРАСЕКА;
4. Объем торговли, указанный в пунктах 1-3 не включает 3 вида минерального топлива, так как оно будет транспортироваться по морю или по трубопроводу;
5. Трафик «через ТРАСЕКА», в большей мере будет контейнерным, так как основную его часть будут составлять потребительские товары; другие три типа трафика, скорее всего, будут представлять собой смесь основных, промежуточных и потребительских товаров.

Исходя из приведенных выше предположений, потенциальный для железнодорожных маршрутов ТРАСЕКА объем составляет 153 миллиона тонн в 2019 году, из которых 49 миллионов тонн поступают из ТРАСЕКА, 67 миллионов тонн - в ТРАСЕКА, 30 миллионов - внутри ТРАСЕКА и 7 миллионов - через ТРАСЕКА.

В торговле, имеющей отношение к ТРАСЕКА, около 153 миллионов тонн попадают к перевозке по железнодорожным маршрутам ТРАСЕКА, из которых 49 миллионов тонн - экспорт ТРАСЕКА в Европу/Азию, 67 миллионов тонн - импорт ТРАСЕКА из Европы/Азии, 30 миллионов тонн – между странами ТРАСЕКА и 7 миллионов тонн через ТРАСЕКА. Из 7 миллионов тонн «сквозных перевозок» по ТРАСЕКА, порядка 3,3 миллиона тонн будут поступать с Запада на Восток/с Востока на Запад, и около 0,3 миллиона тонн пойдут с Севера на Юг.

---

<sup>18</sup> Опыт отрасли показывает, что в условиях сильной конкуренции со стороны морского судоходства 9% от общего объема грузовых перевозок (что составляет около 40% от объема потребительской торговли), вероятно, будут максимальным потенциалом, который может реализовать железнодорожные перевозки. Среди 9% железнодорожный коридор ТРАСЕКА будет и дальше конкурировать с другими евразийскими железнодорожными коридорами за грузовые перевозки, например, по установленным маршрутам через Россию. Поэтому предполагается, что не более 1/3 объема торговли, перевозимой по железной дороге, потенциально будет проходить по коридору ТРАСЕКА.

Объем торговли (млн. тонн)		Из								Итого
		Черн. море	Цент. Азия	Вост. Европа	Сев- Вост. Азия	Южн. Азия	Юго- вост. Азия	Южн. Европа	Зап. Европа	
В	Черное море	34.1	2.3	24.8	9.6	1.4	1.6	8.6	13.3	95.9
	Центральная Азия	1.6	16.1	7.9	3.8	0.1	0.0	0.1	0.6	30.4
	Восточная Европа	6.8	13.5		1.1	0.1				21.6
	Северо-восточная Азия	13.0	7.7	1.8				0.4	6.1	28.9
	Южная Азия	6.4	2.7	0.7				0.1	0.5	10.3
	Юго-восточная Азия	2.1	0.1							2.2
	Южная Европа	19.1	0.3		1.0	0.2				20.6
	Западная Европа	15.7	0.4		2.5	0.4				19.0
<b>Всего</b>		<b>98.8</b>	<b>43.2</b>	<b>35.2</b>	<b>18.1</b>	<b>2.2</b>	<b>1.7</b>	<b>9.2</b>	<b>20.5</b>	<b>228.9</b>
Категории		Через ТРАСЕКА: 15		В ТРАСЕКА: 88		Из ТРАСЕКА: 54		Внутри ТРАСЕКА: 72		

*Объемы перевозок железнодорожным транспортом – прогноз на 2030 год*

Китай, Россия, Германия, Великобритания, Нидерланды, Испания и Италия являются ключевыми игроками на рынке перевозок «Через ТРАСЕКА». Большая часть «сквозного трафика» будет составлять не насыпные потребительские товары с высоким потенциалом контейнеризации.

С 2030 года объем евразийской торговли может потенциально вырасти до 13,3 трлн. долларов США (на 45% больше, чем в 2019 году), а объем торговли составит 6,7 млрд тонн (на 36% больше, чем в 2019 году). Это указывает на общий доступный рынок для железнодорожных маршрутов ТРАСЕКА в 229 миллионов тонн, из которых 54 миллиона тонн экспорта ТРАСЕКА, 88 миллионов тонн импорта ТРАСЕКА, 72 миллиона тонн в рамках торговли ТРАСЕКА и порядка 15 миллионов тонн «через ТРАСЕКА».

Что касается сквозных перевозок «через ТРАСЕКА», вероятно, что объем торговли с Запада на Восток превысит объем торговли с Востока на Запад в следующие 10 лет, так как по прогнозным данным объемы по направлениям разделились следующим образом:

- Север-Юг – 0,7 млн. тонн;
- Юг-Север – 0,1 млн. тонн;
- Восток-Запад – 5,2 млн. тонн;
- Запад-Восток – 8,9 млн. тонн.

Таким образом, перевозки по направлению Север-Юг и Юг-Север не имеют потенциала к развитию для запуска контейнерных поездов. Вместе с тем,

направление Восток-Запад/Запад-Восток имеет большой потенциал дальнейшего развития.

Учитывая то, что 54% товаров являются контейнеропригодными (согласно SITC классификации 0, 1, 2, 4, 6, 7 и 8), то из 14,1 млн. тонн 7,6 млн. тонн могут рассматриваться как потенциальный грузопоток для формирования контейнерных поездов.

Учитывая среднюю загрузку одного двадцатифутового контейнера (10 тонн), то 7,6 млн. тонн равняется 760 тыс. ДФЭ контейнеров в 2030 году или 9 тыс. контейнерных поездов. При этом необходимо учесть, что вопрос обратной загрузки остается одним из актуальных вопросов, а объем 100%-но обеспеченного объема обратной загрузкой не превысит 2,9 млн. тонн в обоих направлениях (290 тыс. ДФЭ или 3,3 тыс. контейнерных поездов в год).

## «УЗКИЕ МЕСТА» КОРИДОРА ТРАСЕКА В РАЗВИТИИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

---

На сегодня железнодорожная инфраструктура стран-участниц ОМС сформирована. Завершение строительства железнодорожной линии Баку – Тбилиси - Карс (БТК) в октябре 2017 года позволило напрямую соединить центрально-азиатские сети с Турцией через Грузию и Азербайджан. Первый грузовой поезд из КНР в Европу по линии БТК прибыл в пункт назначения (Прагу) 9 ноября 2019 года – расстояние 11 483 км (от Сианя до Праги)<sup>19</sup>. Ожидается, что со временем существующая пропускная способность железной дороги увеличится втрое.

Сам участок БТК имеет длину 826 километров, но не является сплошным из-за разрыва колеи на турецкой границе. Маршрут позволяет сократить время доставки грузов между Азией и Европой до двух недель вместо 40-45 дней по морю.

КНР рассматривает этот коридор как альтернативу новому Евразийскому сухопутному мосту (то есть маршруту КНР – Казахстан – Россия - Беларусь). Ежегодно КНР перевозит около 10 млн. TEU (20-футовых эквивалентов) грузов по морю и более 400 000 TEU по новому Евразийскому сухопутному мосту.

Количество TEU из КНР на Кавказ и в Турцию увеличилось почти с нуля в 2017 году до 8,1 тыс. в 2020 году. Кроме того, КНР является вторым по величине торговым партнером ЕС после США, а ЕС - крупнейшим торговым партнером КНР.

Большая часть этой торговли приходится на товары, такие как промышленные и потребительские товары, машины и оборудование, и только около 10% приходится на торговлю услугами. Большая часть торгуемых товаров КНР - ЕС перевозится в стандартизированных интермодальных контейнерах по морским маршрутам (более 90%) и по железной дороге по маршруту КНР – Казахстан – Россия – Беларусь - Польша (расстояние от Сианя составляет 9000 км).

Новый Порт Баку, Алят, заменил старый порт в центре города и является как главными морскими воротами Азербайджана на Каспийском побережье, так и основным связующим звеном коридора ТРАСЕКА с выгодным географическим положением к югу от Апшеронского полуострова, защищенного от северных ветров. В настоящее время порт имеет пропускную способность 15 млн. тонн насыпных грузов в год (МТПА) и 100 000 TEU.

---

<sup>19</sup> Информация в данном разделе подготовлена ЦАРЭС.

В рамках коридоров ТРАСЕКА и ЦАРЭС Азербайджан является ключевой транзитной страной для поставок между странами Черного моря и Центральной Азии. Поэтому важно обеспечить устранение «узких мест» именно в связующем звене, так как далее транзитные маршруты имеют ответвления и могут перевозиться как сухопутными путями, так и мультимодальными через Черное море.

### «УЗКИЕ МЕСТА» ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ УЧАСТКАМ МАРШРУТОВ, ВКЛЮЧАЯ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПАРК

Транспортные операторы сообщают о следующих ключевых проблемах вдоль коридора: относительно высокая стоимость и длительность перевозки.

При этом, основным фактором, влияющим на стоимость перевозки, является необходимость по крайней мере два раза смены колеи перевозки и обеспечения обратной загрузкой (при необходимости), а также пересекать границы стран, что требует оформления и приводит к задержкам по временным меркам. Кроме того, в ряде стран наблюдается нехватка контейнеров или фитинговых платформ, что в целом, увеличивает стоимость и время оформления.

Как Азербайджан, так и Грузия существенно модернизировали дорожную инфраструктуру, однако в Грузии отсутствуют, а в Азербайджане представлены в ограниченном количестве логистические центры, склады класса А и железнодорожные контейнерные терминалы такого размера и грузоподъемности, как в Казахстане или Узбекистане (хотя планы существуют).

Обычной практикой в портах Поти и Батуми является разгрузка контейнеров и перегрузка груза в вагоны или полуприцепы для дальнейшей транспортировки. Стоимость составляет 6-10 долларов за тонну, если груз укладывается на поддоны, то есть от 150 долларов до 250 долларов за 25 тонн. Если груз не укладывается на поддоны, то его стоимость может достигать до 500 долларов.

Структура железнодорожных тарифов усиливает этот подход. Стоимость перевозки 40-футового контейнера из Поти в Баку (900 км) составляет 1000 долл. США по тарифам Грузинской железной дороги. Это 1,11 доллара за км. Согласно предварительному исследованию портов ЦАРЭС, проведенному АБР, расценки на международные автомобильные перевозки по тому же маршруту в конце 2019 года находились в диапазоне от 1 до 1,3 доллара за км. на маршрутах с Запада на Восток и приблизительно 0,70 долл. США с Востока на Запад (учитывая, что стоимость железнодорожных перевозок с востока на запад субсидируется).



Согласно предварительному исследованию АБР по портам ЦАРЭС, гонконгская компания Kerry Logistics открыла железнодорожные перевозки из Ляньюньгана через Казахстан на Кавказ и в Турцию. Предлагаются услуги полных маршрутных поездов и отдельных вагонов со сроком доставки 18-20 дней. Пробная отправка Kerry Logistics из Ляньюньгана в Измит заняла 65 дней с некоторыми задержками при транспортировке из-за погодных условий и хищения товаров из маршрутного поезда.

В 2020 году компания A.P. Moller - Maersk сообщила о прибытии своего первого маршрутного поезда Китай - Грузия из Сианя в Тбилиси 4 октября 2020 года (начало пути 10 сентября 2020 года) с 41 контейнером на борту и пустым обратным рейсом.

Некоторые другие железнодорожные ограничения включают в себя количество вагонов и высотный рельеф местности. Как правило, поезда КНР - ЕС перевозят 42-44 FEU. Казахстанские и российские поезда обычно имеют 32 вагона вместимостью по 4 TEU на вагон. Тем не менее, по маршруту Алтынколь - Брест физических препятствий гораздо меньше, чем на Кавказе. Грузинские железные дороги ограничили пропускную способность маршрутных поездов (направляющихся в порты Черного моря) до 29 вагонов на 58 TEU (29 FEU) и 1900 тонн на поезд из-за высокогорного перевала Рикоти (где ведется строительство нового туннеля, чтобы снять это ограничение). Кроме того, пропускная способность Ахалкалакского перевала на линии Тбилиси - Карс ограничена 36 TEU (18 FEU) или 18 вагонами на поезд. Есть планы преодолеть эти узкие места, поскольку такие ограничения существенно снижают эффективность и среднюю выручку на поезд/км.

Вместе с тем, применение различных правовых норм также является своеобразным препятствием. К примеру, на границе Грузии и Турции накладная ЦИМ/СМГС переоформляется, что также приводит к временным задержкам в связи применением накладной ЦИМ на территории Турции.

Все вышеуказанные ограничения, а также применение различных правовых норм в области формирования тарифов на международные перевозки грузов в транзитном сообщении также влияют на тарифообразование, что требует принятия единых подходов и методологии в расчетах.

## **«УЗКИЕ МЕСТА» ПО МОРСКИМ УЧАСТКАМ МАРШРУТОВ**

На морском участке проблемные вопросы в организации регулярного контейнерного сервиса схожи с «узкими местами» на железнодорожном транспорте.

При этом, при формировании стоимости на перевозку основным вопросом является обратная загрузка, от которой зависит возможность снижения базового тарифа. Недостаточная грузовая база также влияет и на частоту фидерных перевозок. При этом, стоимость перевозки по морскому участку также зависит от услуг морских портов, тарифы которых на сегодня не унифицированы.

В целом, сложившаяся практика приводит к неопределенности и длительному времени ожидания из-за изменения режима движения, отсутствия фиксированного расписания. Длительное время в пути подразумевает длительное финансирование продаваемых товаров и меньшее количество прямых рейсов в течение определенного периода и часто сопряжено с дорогостоящими и длительными обратными поездками без груза. Снижение производительности транспорта приводит к меньшей окупаемости инвестиций транспортных операторов в транспортные средства или инфраструктуру. Такая последовательность сокращает инвестиции в основное транспортное оборудование и может привести к низкому качеству услуг, предоставляемых старыми, менее надежными и менее экологичными транспортными средствами.

Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство (АКМП) играет связующую роль в программе ТРАСЕКА (ТМТМ), обеспечивая морские перевозки грузов и пассажиров по Каспийскому морю. Транспортный флот компании состоит из 51 судна: 20 танкеров, 13 паромов, 15 универсальных сухогрузов, 2 Ro-Ro судов, а морской флот состоит из 210 судов.

Ежегодная пропускная способность каспийских паромов составляет 95 тысяч железнодорожных вагонов или 4,5 миллиона тонн грузов. В настоящее время семь из этих 13 паромов предназначены для проекта ТМТМ по маршруту Баку (Алят) - Актау - Баку (Алят). В предварительном исследовании портов ЦАРЭС, проведенном АБР, большинство паромов считаются устаревшими. Старые паромы вмещают 28 железнодорожных вагонов, а новые паромы могут перевозить 52-54 железнодорожных вагона. Расстояние от Баку до Актау составляет около 450 км, время в пути около 24 часов. 24 апреля 2019 года стартовало фидерное судно между Актау и Баку.

Та же компания АКМП эксплуатирует железнодорожные паромы в Курык (КАЗ) с двумя железнодорожными паромными, обеспечивающими вместимость 80 пассажиров, 44 железнодорожных вагона или 54 железнодорожных цистерны. Время в пути между Курыком и портом Алят составляет 18 часов, что на 4 часа короче, чем от Актау до Алята. Согласно аналитическому исследованию АБР портов ЦАРЭС, таможенное оформление Курыка занимает 3 часа, а расчетный средний железнодорожно-паромный трафик в Курыке

составляет 45 паромов в месяц. Железнодорожные паромы не работают по фиксированному графику и отправляются из грузовых портов на основании наличия груза при условии прибытия груженого грузового поезда в порты захода.

Хотя паромы предназначены для использования в железнодорожных вагонах, они также могут принимать грузовые автомобили, хотя очевидно, что железнодорожные вагоны имеют приоритет. Эта ситуация создает неопределенность, особенно для операторов грузовых автомобилей, желающих пересечь Каспий. Во время посещения объекта в 2019 году в рамках предварительного исследования портов ЦАРЭС, проведенного АБР, было замечено, что на территории порта Алят ждали сто грузовиков. Некоторые заинтересованные стороны (например, узбекские автоперевозчики) отметили, что более привлекательно обходить Каспий через Россию, особенно для порожних обратных рейсов.

Таким образом, низкая загрузка в морских портах приводит к дилемме между железнодорожными и автомобильными перевозчиками при заполнении судна. Тарифы ТМТМ включают доставку по Каспию с использованием железнодорожного парома. В предварительном исследовании АБР по портам и логистике ЦАРЭС отмечалось, что это невозвратные затраты, которые несут железные дороги, судоходные компании и / или порты, чего не происходит на маршруте Нового Евразийского сухопутного моста (то есть КНР – Казахстан – Россия - Беларусь). Хотя тарифы на перевозку за вагон на пароме не была раскрыта в предварительном исследовании АБР портов ЦАРЭС, известно, что ставка за грузовик составляет 1200 долларов за одну поездку, а ставка за FEU на контейнеровозе через Каспий - 460 долларов. Контейнер перевезти через Каспий почти в три раза дешевле, чем грузовик, и намного дешевле, чем железнодорожный вагон. Кроме того, у контейнеровозов есть фиксированный график с одним обратным обслуживанием в неделю (день фиксирован, время отправления - нет), а железнодорожные паромы ходят чаще, но не имеют фиксированного графика<sup>20</sup>.

Сдерживающим фактором в предоставлении конкурентоспособных тарифов на перевозку также служат портовые сборы, которые на сегодня разнятся в зависимости от порта. В ряде портов стран-участниц ТРАСЕКА услуги порта подлежат налогообложению, хотя согласно статье 5 Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия предусмотрено, что налоги, сборы и другие

---

<sup>20</sup> Предварительное исследование портов и логистики в странах ЦАРЭС. АБР. Июнь 2020 г. (не опубликовано)

платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении транзитных перевозок, за исключением оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги, услуги связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой.

В целом, «узкие места» можно сгруппировать следующим образом:

- Неопределенность расписания железнодорожных паромов и нехватка паромных мощностей на Каспии;
- Частично устаревший паромный парк;
- Отсутствие железнодорожных контейнерных терминалов, складов класса А и современных логистических центров;
- Приоритет железнодорожных грузов по сравнению с грузовыми автомобилями и нефтью по сравнению с другими грузами для транскаспийских перевозок;
- Трудоемкие маневровые работы, погрузка и разгрузка паромов;
- Количество вагонов в поезде вдвое меньше, чем в КНР и ЕС;
- Отсутствие участия частного сектора и конкуренции в секторе логистических услуг;
- Обратные порожние рейсы;
- Нестабильные и недостаточные торговые потоки/объемы;
- Отсутствие единого подхода в вопросе тарифообразования;
- Отсутствие единого правового поля развития контейнерных перевозок, включая вопросы применения транспортных накладных.

## РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ТЕРРИТОРИЯМ СТРАН-УЧАСТНИЦ ТРАСЕКА

---

Для повышения привлекательности и конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА сформированы рекомендации по следующим двум направлениям.

### КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПОЕЗДАМИ

#### **Единые принципы тарифообразования**

В первую очередь, необходимо принять меры по снижению транспортных тарифов в странах коридора и сделать процесс их определения и установления более прозрачным. Это требует сотрудничества государственных и частных структур на международном уровне.

Существующая тарифная структура должна быть модернизирована и адаптирована к интермодальной контейнерно-ориентированной системе. Она также должна быть пересмотрена на ориентированный на клиента подход, который отражает коммерческую реальность и готовность потребителей платить. В целом, работа в данном направлении должна быть ориентирована на следующие принципы: «открытость тарифов и их общедоступность», «открытое описание действующих систем скидок» и «своевременное реагирование на конъюктуру рынка». При этом, повышение открытости на первом этапе может быть достигнуто посредством размещения «калькулятора тарифов» на сайтах заинтересованных сторон железнодорожного и морского транспорта (железнодорожные администрации, морские порты и перевозчики) стран-участниц ОМС.

В решении данного вопроса также целесообразно рассмотреть возможность частичного субсидирования в странах, где тарифы на сегодня являются сравнительно выше, а географическое расположение играет ключевую роль (Азербайджан<sup>21</sup>, Грузия). Такая практика применяется в КНР и России и показывает положительные результаты, отражающиеся на объемах перевозимых грузов. После наработки определенного объема постоянного грузопотока возможен постепенный отход от механизма субсидирования,

---

<sup>21</sup> Тарифы на международные железнодорожные перевозки согласовываются на основании Тарифной политики в отношении международных перевозок на ежегодной Тарифной Конференции железнодорожных администраций стран СНГ и Прибалтики. Данная информация обновляется на ежегодной основе и выкладывается на интернет странице ЗАО «АЖД» <https://ady.az/az/content/index/45>

однако данные меры необходимы для привлечения грузовой базы на этапе становления контейнерных маршрутов.

Немаловажным фактором также является установление единых принципов тарифообразования в морских портах на Каспийском море, так как морские порты Азербайджана и Казахстана являются объектами квазигосударственного сектора. Это также было рекомендовано в рамках исследования Международного Транспортного Форума ОЭСР<sup>22</sup> (МТФ), как путь к повышению спроса на морские перевозки.

Ситуация на Черном море отличается множеством морских портов, деятельность которых не связана напрямую с государственным регулированием. Поэтому, снижение тарифов на услуги морских портов и перевозчиков будут непосредственно зависеть от коммерческих отношений между перевозчиками и администрациями портов.

В данном контексте роль ПС МПК ТРАСЕКА заключается в обеспечении наднациональной координации, что принесет пользу всем вовлеченным сторонам и облегчит процесс перевозки грузов, следственно и торговли между странами. Важно обеспечить принятие отдельного документа между странами ТРАСЕКА, который будет определять единые унифицированные подходы к тарифообразованию между странами-участницами ОМС, что позволит реализовать положения ОМС по развитию транзитных перевозок и созданию благоприятных тарифных условий.

### **Совершенствование взаимодействия заинтересованных сторон железнодорожного и морского транспорта**

В формировании конкурентоспособных тарифов также целесообразно уделить внимание на совершенствование механизма взаимодействия заинтересованных сторон железнодорожного и морского транспорта (железнодорожные администрации, морские порты и перевозчики). На сегодняшний день координация деятельности железнодорожного транспорта осуществляется на двустороннем уровне и в рамках ОЮЛ «МА «ТМТМ». Данный метод взаимодействия показывает необходимость совершенствования действующего механизма взаимодействия.

Особым отличием работы в рамках альянсов является объединение усилий для решения задач по развитию транзитных перевозок по конкретным маршрутам, проходящим по территориям нескольких государств, а не конкурирование.

Наиболее распространённая форма многосторонних альянсов предполагает операционную интеграцию без объединения активов. При этом эффективность деятельности альянса напрямую зависит от степени

---

<sup>22</sup> <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/impact-alliances-container-shipping.pdf>



интеграции всех его участников, участвующих в перевозках. Для привлечения контейнерного грузопотока каждый должен хорошо реализовывать свои функции.

Аналогичная система широко используется в сфере гражданской авиации, где есть альянсы, не предполагающие вхождение в активы друг друга (SkyTeam, Oneworld и др.). Данные альянсы не предусматривают, что одна авиакомпания будет управлять производственными активами другой авиакомпании, а направлены на улучшение качества сервиса, снижение себестоимости перевозок и увеличение объема продаж. Как показывает практика данная схема работает безотказно.

На морском транспорте наблюдается аналогичная ситуация: европейские, азиатские, американские и иные судовладельцы и перевозчики, объединяются для повышения конкурентоспособности на международном рынке. К примеру, в рамках vessel sharing agreement возможно обмениваться контейнерными слотами для улучшения качества и снижения себестоимости. Тенденция и значимость работы в альянсе также отмечена и в исследовании МТФ.

Такая же практика между железнодорожными операторами Европы, которые предоставляют комплексный пакет услуг не только по перевозкам, но и по экспедированию.

Отсутствие альянсов на железнодорожном транспорте вынуждает грузоотправителей и экспедиторов работать отдельно с каждой железнодорожной администрацией, тогда как альянсы предлагает одно решение на протяжении маршрута по странам, образовавшим их. Кроме того, в случае отсутствия альянса железнодорожные администрации практиковали содержание представительств за рубежом, однако расходы на их содержание минимизировали экономическую выгоду без достижения должных результатов.

Несмотря на наличие 2 морей на протяжении коридора ТРАСЕКА, сроки перевозки грузов железнодорожным транспортом в составе контейнерных поездов возможно сократить посредством образования альянса на примере АО «ОТЛК-ЕРА», которое ежегодно демонстрирует двукратное увеличение объемов перевозок.

В перспективе предлагается создать совместное предприятие (СП), которое объединит всех участников железнодорожных и морских перевозок стран-участниц ОМС. Однако, на первоначальном этапе целесообразно создать СП с ограниченным количеством стран, которые играют основополагающую роль в осуществлении перевозок между странами Европы и Азии.



Объединение соответствующих организаций Казахстана, Азербайджана, Грузии, Турции, Болгарии, Румынии и Украины позволило бы сформировать основу коридора по развитию контейнерных перевозок между странами Европы и Азии. После завершения работ по созданию СП и налаживания деятельности предлагается обеспечить поэтапное вхождение всех стран-участниц ОМС.

В целом, следует сфокусировать деятельность СП на 3 основных вопросах: **улучшение качества сервиса, оперативное управление деятельностью маршрутов, маркетинг и коммерциализация услуг.**

При этом, СП могло бы разрабатывать предложения по предельным тарифам и работать на основании решения учредителей. Вместе с тем, учредители СП также могли бы проверять его деятельность на предмет соблюдения утвержденных минимальных тарифов на перевозку.

Сам процесс создания СП можно разделить на следующие этапы:

1. Подписание соглашения и создание СП;
2. Решение организационных вопросов (бюджетирование, определение организационной структуры и замещение должностей);
3. Согласование тарифообразования и тарифов;
4. Организация регулярного контейнерного сервиса и продвижение сервиса;
5. Мониторинг деятельности и дальнейшее совершенствование деятельности.

При оперативном принятии мер данную процедуру можно завершить в течении года.

Для эффективного построения деятельности СП также важно максимально обеспечить применение информационных технологий с интеграцией баз данных заинтересованных сторон железнодорожного и морского транспорта, однако это не является основополагающим и первым условием начала работы СП.

В целях привлечения грузопотока СП необходимо наладить и работу с крупными игроками на рынке контейнерных перевозок и производителей. Для продвижения сервиса СП должно сконцентрироваться на целевую аудиторию и точно работать с каждым потенциальным потребителем предоставляемых услуг. Данный опыт широко распространен в Сингапуре, где работа крупных компаний основана только на ключевых партнерах и принятии мер для их удержания на рынке.

Для эффективной реализации проекта важно принятие решения на уровне правительств заинтересованных стран. В целях упрощения процедур создания также предлагается рассмотреть возможность трансформации ОЮЛ «МА

«ТМТМ» в исполнительный орган СП, обеспечив независимость директора (наравне с созданием СП без участия ОЮЛ «МА «ТМТМ»).

В целом создание СП на примере мировых альянсов позволит предложить конкурентоспособный продукт на рынке перевозок на Евразийском континенте, где цена и скорость станут основными условиями привлечения транзитных грузов. Принцип экспедиторской компании также упростит потенциальным клиентам работу по вопросам организации сквозной транспортной услуги.

Создание СП также позволит диверсифицировать риски между его участниками, создать единый субъект проведения переговоров на рынках Европы и Азии, а также выступать единой структурой для привлечения иных источников финансирования.

Учитывая то, что Китайские железные дороги осуществляют продажу транспортных услуг не напрямую клиентам, а через логистические платформы или локальных экспедиторов (которые консолидируют груз, формируют сводные заявки на контейнерные поезда, определяют наиболее оптимальные схемы поставки с участием различных видов транспорта), создание СП позволит посредством налаживания с ними связей создать постоянный контейнерный сервис.

Стабильный контейнерный сервис обеспечит рост перевозимых грузов и доходности СП, а соответственно железнодорожных администраций, морских портов и перевозчиков стран-участниц ОМС.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПОЕЗДАМИ

### **Усиление гармонизации и стандартизации**

Для стабильного развития коридора и обеспечения постоянного спроса важно обеспечить увеличение скорости доставки грузов в контейнерах на железной дороге. При этом стабильность этого показателя играет решающую роль, так как грузоотправители и грузополучатели планируют поставки грузов.

При осуществлении перевозок по территориям нескольких стран увеличение скорости доставки не представляется возможным при работе только на национальном уровне. Поэтому требуются скоординированные действия железнодорожных администраций, что позволят сформировать маршруты за счет упрощения и оптимизации процессов при пересечении границ.

С другой стороны, необходимо обеспечить применение накладной ЦИМ/СМГС на всем протяжении маршрута перевозок грузов контейнерными поездами. Турецкой Республике необходимо ускорить переход на применение ЦИМ/СМГС для исключения переоформления на грузино-турецкой границе.

В данном контексте требуется оптимизация процессов пересечения границ, которые не связаны с прохождением контрольных процедур и относятся исключительно к оперированию на железнодорожных линиях, включая вопросы погрузки и выгрузки контейнеров в морских портах и смены подвижного состава/колесных пар.

Различные стандарты ширины колеи (китайские, постсоветские, турецкие, европейские) и операции по смене колеи, а также пропускная способность вагонов должны быть дополнительно проанализированы для достижения стандартизации по коридору (на первоначальном этапе КНР, Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция).

Как проблемы с разрывом ширины колеи, так и вопросы количества вагонов, а также механизмы возвратных платежей, когда вагоны находятся во владении соединительной ветки железной дороги, стандарты ремонта вагонов, расчет ремонтных сборов и т.д. отрицательно влияют на цену и время отгрузки по всему коридору. Аналогичные проблемы касательно количества вагонов также возникала и в период становления северного коридора, однако данный вопрос был решен за счет наращивания количества вагонного парка железнодорожными администрациями, где основной акцент был сделан на привлечение частных платформ. Учитывая налаженную схему перевозок и наличие спроса на перевозки по альтернативному коридору, данный метод привлечения платформ показал высокую эффективность. Поэтому рекомендуется углубить партнерские отношения с частным сектором стран, заинтересованным в привлечении грузов и развитии контейнерных перевозок.

Практика управления границами также должна быть согласована и формализована как на государственном уровне, так и на международном.

Правительства ряда стран недавно осуществило ряд улучшений в таможенных операциях на границе, таких как упрощение процедур и электронного декларирования, а также создание системы пропусков «зеленого коридора». Тем не менее, необходимы дополнительные реформы таможенного досмотра и управления при пересечении границ, например, добавление современных сканеров и интегрированной системы для таможенного досмотра, а также предоставления возможности отслеживания грузов и связанных с ними услуг, максимально приблизив их точность к реальному времени.

В данном контексте также важно решить вопросы с декларированием таможенных грузов в части пересмотра требований к заполнению деклараций, позволив операторам перевозок предоставлять одну декларацию на один контейнерный поезд. Это значительно сократит как временные, так и финансовые затраты на перевозки.

Возможно, потребуется перенести ППГ «Красный мост», поскольку он обслуживает только автомобильное движение и в настоящее время его расширение ограничено из-за гористой местности. Переезд на более равнинную территорию на границе с мультимодальной инфраструктурой для обслуживания как автомобильных, так и железных дорог, соединяющих порт Алят, будет хорошим долгосрочным решением<sup>23</sup>.

## **Развитие современной логистической инфраструктуры и открытие рынка**

### Ускорить развитие внутренних сухих портов и контейнерных терминалов.

Стратегически расположенные внутренние сухие порты снизят нагрузку на существующие порты Каспийского моря и обеспечат полезные логистические функции для близлежащих рынков и производственных центров (как промышленных, так и сельскохозяйственных). Эффективность внутренних «сухих портов» была доказана как на региональном (в КНР), так и на глобальном уровне в плане снижения затрат на логистику. Кроме того, современные холодильные склады позволят сельхозпроизводителям продавать свою продукцию в непиковый сезон по более выгодной цене.

Кроме того, наличие современных складских мощностей позволят консолидировать грузы и обеспечивать их отправку. При запуске постоянных контейнерных поездов по направлению Азия-Европа-Азия возможно также их использование для отправки грузов в/из стран-участниц ОМС, которые будут обрабатываться в логистических центрах.

Проекты, ранее реализованные в 2009-2011 годах в рамках технического содействия проекты – Международные логистические центры/узлы в Центральной Азии и Международные центры логистики для Западных стран СНГ и Кавказа, профинансированные Европейским союзом, также указывали на роль логистических центров в усовершенствовании региональной транспортной сети, сокращении транспортных расходов и транзитного времени, а также увеличении контейнерных перевозок между Азией - Европой через маршруты коридора ТРАСЕКА.

Вместе с тем, на сегодня даже по истечению десяти лет не все проекты логистических центров, определенных в рамках вышеуказанных проектов, реализованы. Кроме того, не во всех странах имеются логистические центры, соответствующие мировым требованиям, а указанные в приложении I к Межправительственному соглашению «О сухих портах» не соответствуют

---

<sup>23</sup> Предложение Института ЦАРЭС

руководящим принципам по развитию и эксплуатации «сухих портов», изложенным в приложении II к тому же Соглашению.

Важно ускорить развитие зон свободной торговли (ЗСТ), которые могут привлечь важные предприятия с добавленной стоимостью, которые вносят значительный вклад в развитие новых отраслей промышленности. ЗСТ также нуждаются в адекватном законодательстве и реформах.

### **Улучшение преодоления водных преград**

Необходимо ускорить наращивание транскаспийских судоходных мощностей и пропускной способности портов, а также модернизацию паромного флота.

Относительно высокая стоимость паромных услуг и пропускная способность порта Алят приводят к очень переменным временным задержкам, что увеличивает затраты на логистику этого порта, так как приоритет отдается транспортировке нефтяного оборудования и запчастей.

Немаловажным вопросам также является повышение эффективности операций, осуществляемых в портах, особенно в вопросах погрузки и разгрузки контейнеров при фидерных перевозках по Каспийскому морю. Данные процессы должны быть максимально автоматизированы и упрощены для сокращения временных задержек.

Сдерживающим фактором в развитии перевозок по графику также является погодные условия, которые не позволяют обеспечить вход или выход судна. Поэтому также рекомендуется принять необходимые меры по обустройству акватории портов современными устройствами гашения волн. В результате принятых мер рекомендуется обеспечить публичность расписания морских перевозок для предоставления возможности перевозчикам планировать личные расписания. Это позволит повысить эффективность не только контейнерных перевозок, но и перевозок автомобильным транспортом.

Для развития перевозок по Черному морю важно наладить партнерские отношения с перевозчиками, которые смогут осуществлять перевозку контейнеров по конкурентоспособному тарифу. В данном контексте важно «влииться» в транспортные потоки, обеспечивающие перевозку грузов между портами Грузии, Украины, Болгарии и Украины.

### **Продвижение коридора и привлечение грузового трафика**

Для этого важно обеспечить интеграцию в глобальные цепочки добавленной стоимости и привлечение мировых лидеров в области контейнерных перевозок. Это сделало бы коридор более эффективным с точки зрения цен, особенно в свете мультимодальной транспортной системы.

К примеру, COSCO SHIPPING Ports Limited в августе 2020 года посредством первого заграничного проекта CSP Abu Dhabi Terminal объявила о начале прямого еженедельного обслуживания нескольких портов в Европе и на Индийском субконтиненте<sup>24</sup>. Новый терминал порта Абу-Даби, где терминал был основан в рамках 35-летнего соглашения с CSP, служит региональной базой для глобальной сети портов COSCO SHIPPING Ports, состоящей из 37 портов. Прямое сообщение обслуживается флотом из восьми ротационных судов вместимостью от 10 000 до 13 000 TEU. Это показывает, что вместимость только одного судна на сегодня превышает годовой объем перевозок контейнеров в транзитном сообщении по коридору ТРАСЕКА. Прямой экспорт из Абу-Даби в порты Роттердама, Гамбурга, Лондона, Антверпена и Гавра будет состоять в основном из полимеров, в то время как возвращающиеся суда будут перевозить как общие, так и проектные грузы. Учитывая наличие партнерских отношений COSCO SHIPPING с Казахстаном по развитию сухого порта в СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», с Азербайджаном по развитию перевозок с Логистическим Центром Абшерон, а также другие партнёрские отношения с черноморскими странами, предлагается наладить отношения с COSCO SHIPPING по переориентации части грузопотоков на маршрут Абу-Даби – Иран – Турция – страны Европы.

Только объемы двух судов, используемых для морских перевозок в/из терминала Абу-Даби могли бы значительно увеличить объемы перевозок по маршрутам ТРАСЕКА и запустить постоянный контейнерный сервис по территориям Ирана и Турции. Аналогичная работа может быть проведена и по маршруту Казахстан-Азербайджан-Грузия-Турция/страны ЕС.

Развитие партнерских отношений также позволила бы обеспечить обратную загрузку, так как прогнозные данные на 2030 год показывают, что потоки грузов по направлению Европа-Азия превышают объемы по направлению Азия-Европа.

Таким образом, переориентация контейнерного потока требует стратегического партнерства с международными, в первую очередь с мировыми 3PL операторами, и наиболее крупными партнерами, осуществляющими морские перевозки.

---

<sup>24</sup> [http://en.coscoshipping.com/art/2020/8/11/art\\_6924\\_174111.html](http://en.coscoshipping.com/art/2020/8/11/art_6924_174111.html)



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

---

Тенденции внешней торговли показывают, что торговые отношения стран Европы и Азии имеют потенциал дальнейшего увеличения. Прогноз, составленный в рамках данной Концепции, показывает, что коридор ТРАСЕКА способен привлечь от 290 до 780 тыс. ДФЭ контейнерного потока, что позволит запустить до 9 тыс. контейнерных поездов в год к 2030 году по направлению Европа-Азия-Европа.

Данный объем возможно привлечь только при создании максимально конкурентоспособных условий как в коммерческом отношении, так и в техническом, так как текущая ситуация показывает, что «узкие места» на протяжении коридора играют роль сдерживающего механизма в развитии контейнерных перевозок.

Руководствуясь положениями ОМС, странам-участницам ТРАСЕКА рекомендуется принять активные меры как на национальном уровне, так и на межгосударственном, что в результате позволит привлечь потенциальный объем грузов, подлежащих к перевозке в контейнерах. При этом, динамическое отслеживание условий перевозок по альтернативным коридорам должно стать постоянной работой железнодорожных администраций, морских портов и перевозчиков.

На макроуровне увеличение перевозок обеспечит мультипликативный эффект на ВВП стран-участниц ОМС посредством прямого (увеличение прибыли) и косвенного эффекта (увеличение прибыли смежных отраслей, связанных с перевозками грузов на железнодорожном транспорте). В совокупности, максимальное достижение прогнозных данных позволит увеличить доходность отрасли как минимум на 1 млрд. долл. США (из расчета средней стоимости перевозок в 3000 долл. США за TEU).

Развитие внутриконтинентальных перевозок в рамках инициативы Китая «Один Пояс – Один Путь», а также реализация инициативы Европейского союза Shift to Rail» будут оказывать поддерживающее влияние реализации инициативы ТРАСЕКА по развитию контейнерных перевозок, а развитие партнерских отношений с мировыми лидерами на рынке контейнерных перевозок сыграет решающую роль в становлении коридора.



*Подготовлено*

*Руководителем группы экспертов Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА,*

*Б.Кусубаевым*

*Независимым консультантом, З. Лю*

*Старшим специалистом по управлению знаниями Института ЦАРЭС, Т. Бердзенишвили*

Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА

Тел: (+99412) 5 98 27 18, (+99412) 4 98 92 34

E-mail : [office@ps.traceca-org.org](mailto:office@ps.traceca-org.org)

Website : [www.traceca-org.org](http://www.traceca-org.org)

Facebook: [IntergovernmentalCommission.TRACECA/](https://www.facebook.com/IntergovernmentalCommission.TRACECA/)

Twitter: [@TRACECA](https://twitter.com/TRACECA)

LinkedIn: [traceca-permanent-secretariat](https://www.linkedin.com/company/traceca-permanent-secretariat)