

# Представление роли Среднего коридора в укреплении евразийской связанности

Гулам Самад, Ph.D

Старший научный сотрудник, Научно-исследовательский отдел



# Содержание презентации

- Обзор коридоров ЦАРЭС (авто + ж/д)
- Трасса Коридора 2 ЦАРЭС и Средний коридор
- Тематическое исследование ИМЭК: Эффективность поставок при пересечении границы
- Основные причины задержек на СК (ВБ, 2023 г.)
- Выводы и рекомендации по политике

# Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК)

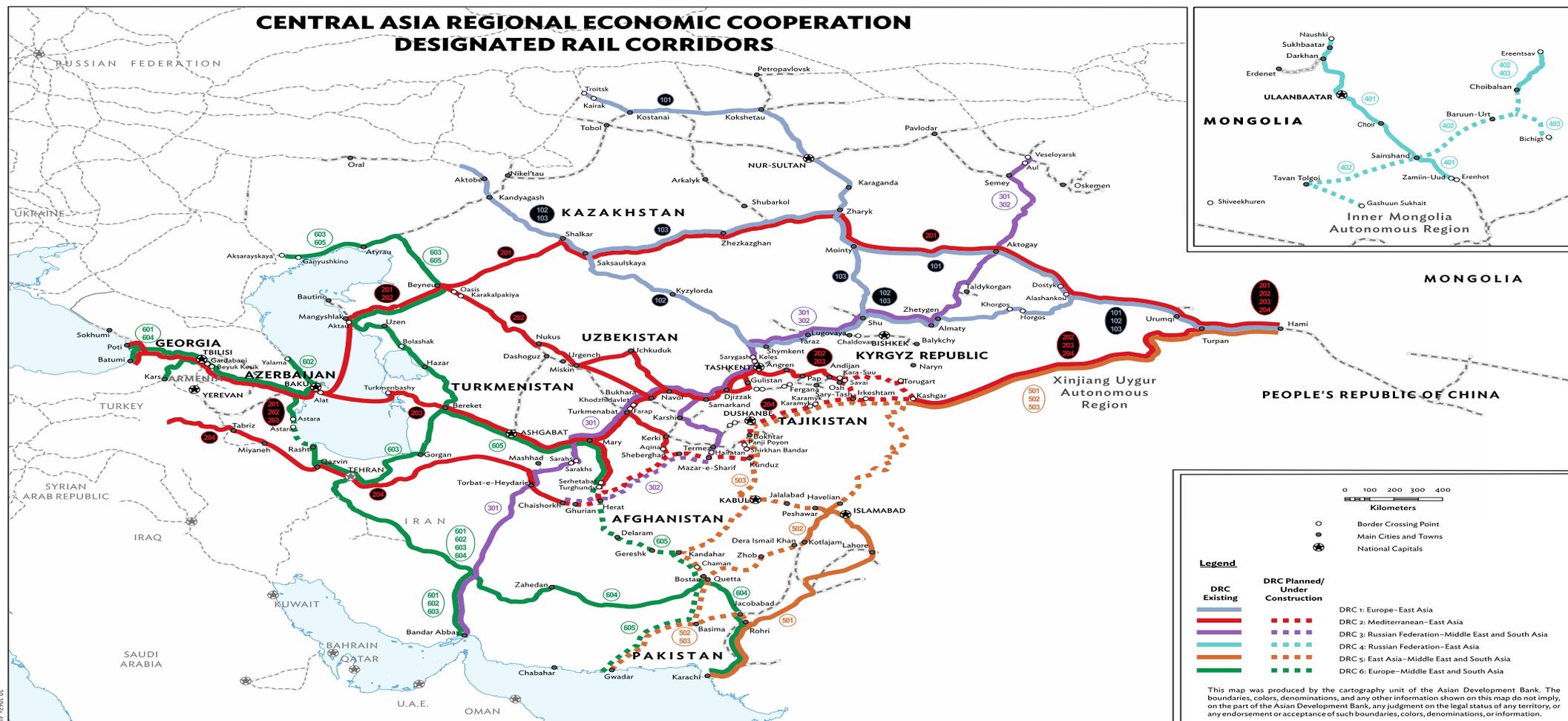
**ИМЭК – это инструмент для оценки эффективности транспортных коридоров ЦАРЭС:**

- i. выявляет причины задержек и ненужных затрат по коридорам ЦАРЭС, включая пункты пересечения границ и промежуточные остановки.
- ii. помогает госорганам определить, где и как устранить выявленные узкие места.
- iii. оценивает влияние инициатив регионального сотрудничества.

Источник: Программа ЦАРЭС и АБР



# Обозначенные дорожные коридоры

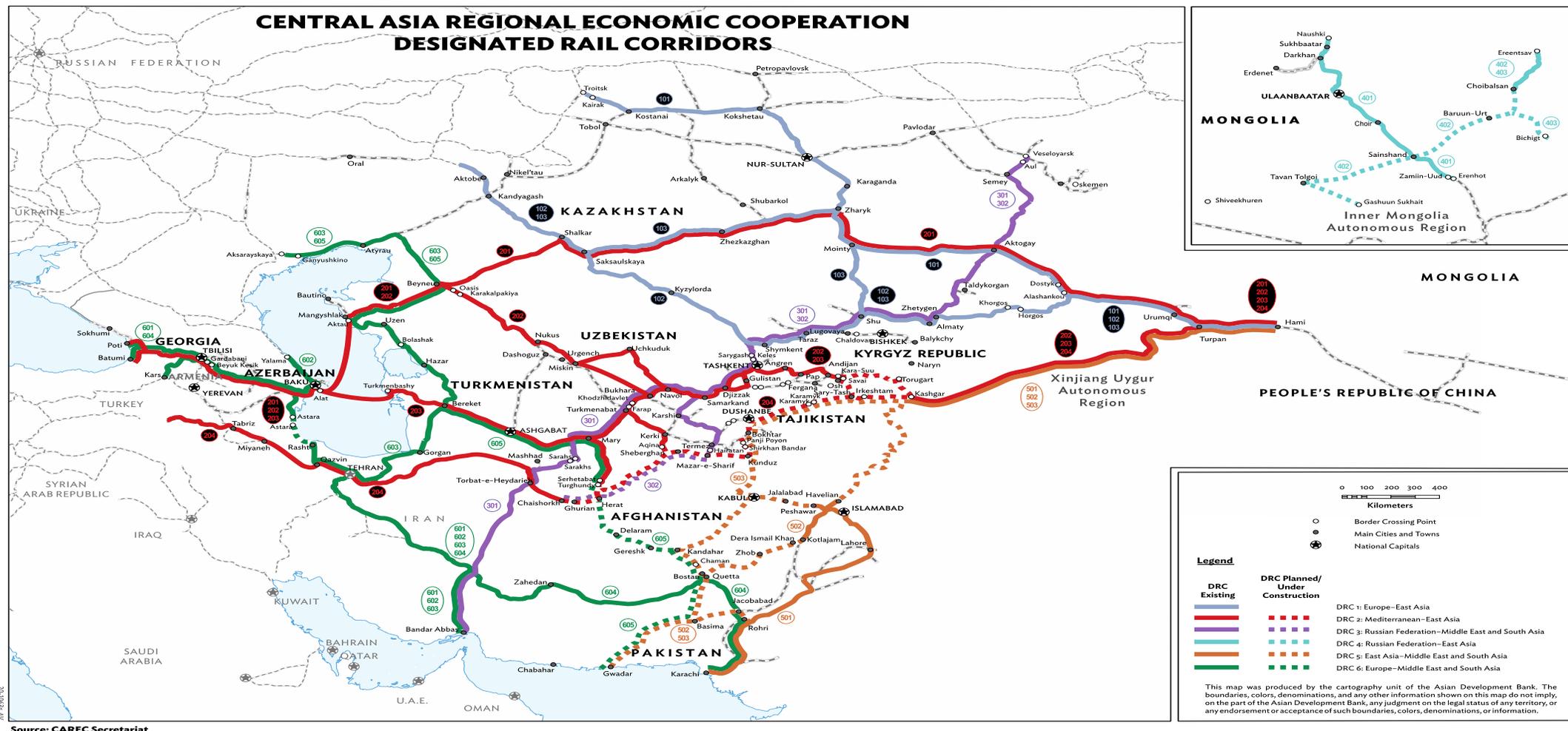


Source: CAREC Secretariat

Источник: Программа ЦАРЭС и АБР



# Обозначенные железнодорожные коридоры

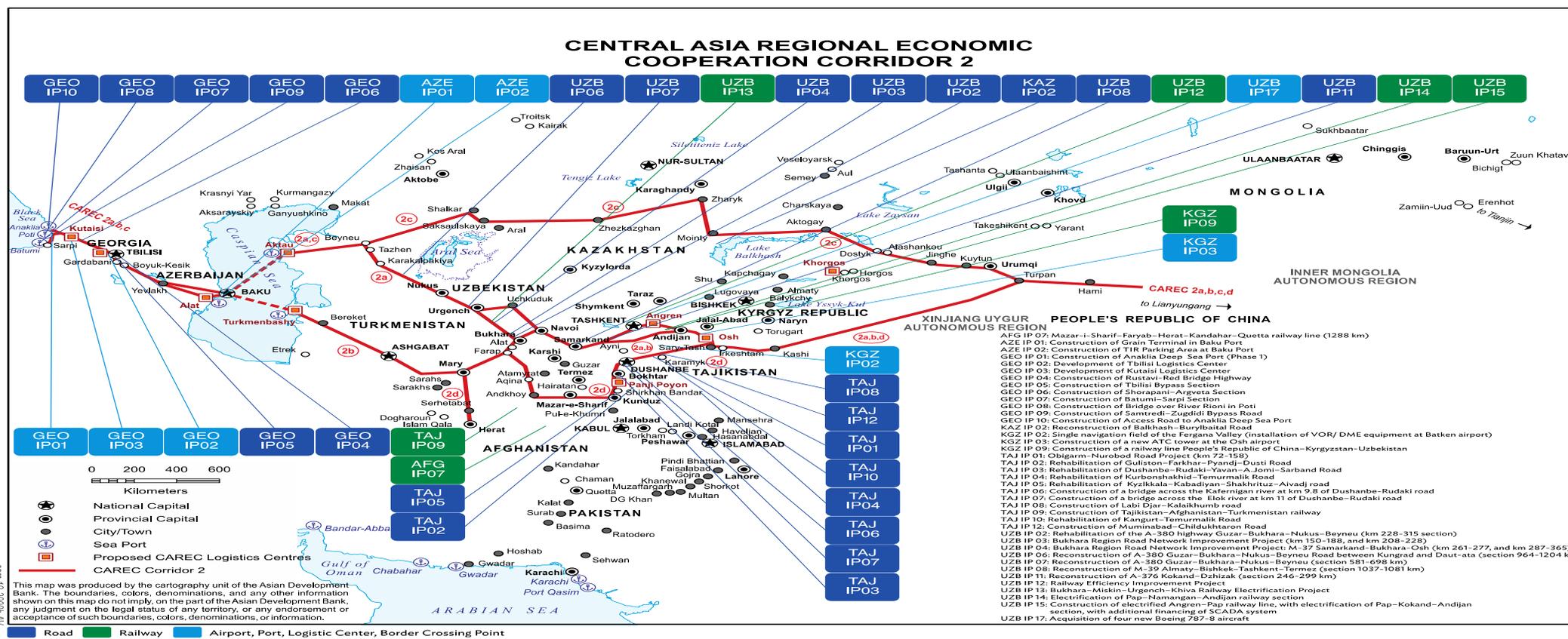


Source: CAREC Secretariat

Источник: Программа ЦАРЭС и АБР



# Коридор 2: Европа-Средиземноморье-Восточная Азия



Источник: Программа ЦАРЭС и АБР



# Средний коридор



Источник: Всемирный банк, ноябрь 2023 г.

# Эффективность поставок при пересечении границы по Коридору 2 в 2022 году

Direction	Performance	Indicators	Caspian Crossing <sup>a</sup>	Overland <sup>b</sup>	Train Shipments <sup>c</sup>
West to East	Unit Cost of Transport	Cost \$ per ton	734.85	357.21	N/A
		Cost \$ per km	2.21	1.19	N/A
		Cost \$ per ton-km	0.21	0.07	N/A
	Speed	SWOD, km/h	42.88	25.76	N/A
		SWD, km/h	10.52	15.53	N/A
East to West	Unit Cost of Transport	Cost \$ per ton	184.78	162.28	273.25
		Cost \$ per km	1.10	0.98	1.27
		Cost \$ per ton-km	0.06	0.05	0.03
	Speed	SWOD, km/h	42.10	24.09	43,34
		SWD, km/h	12.12	12.72	5.89

a: Поставки, которые перемещались по суше автомобильным транспортом через Каспийское море на пароме.

b: Поставки, которые перемещались по суше по дорогам вокруг Каспийского моря.

c: Поставки, которые перемещались по суше по железной дороге и пересекали Каспийское море на пароме.

# Эффективность поставок при пересечении границы по Коридору 2 в 2022 году

- По оценкам, время в морских портах было в 2,7 раза дольше, чем в автомобильных ППГ (21,0 часа против 7,8 часа). В стоимостном выражении стоимость в морских портах была в 3,8 раза выше (236,80 долл против 62,60 долл).
- В морских портах время зависит от времени операций и времени ожидания. Первое относится к деятельности, включая таможенный контроль, досмотры, пограничный контроль и передачу материалов (например, перемещение контейнеров в доки). Под временем ожидания понимается время, когда груз ожидает в порту прибытия судна или оформления груза для дальнейшего следования.

Узлы	Время пересечения границы (часы)	Стоимость пересечения границы (\$)
Сухопутные ППГ	7,8	62,60
Морские порты	21,0	236,80

Источник: ИМЭК, 2023 г. Ожидается.

# Показатели по морским портам

- Расчетное среднее время ожидания превышает время операций.
- Грузы в Баку ждали дольше всех по сравнению с Актау или Курыком.
- С 2021 по 2022 гг. время ожидания в Баку выросло в 2,2 раза с 60,9 часов до 134,1 часов.
- Значительный скачок времени ожидания в Баку превысил предыдущий пик в 109,7 часа, зафиксированный в 2020 году.

# Контейнерные перевозки по Среднему коридору, тыс. ДФЭ



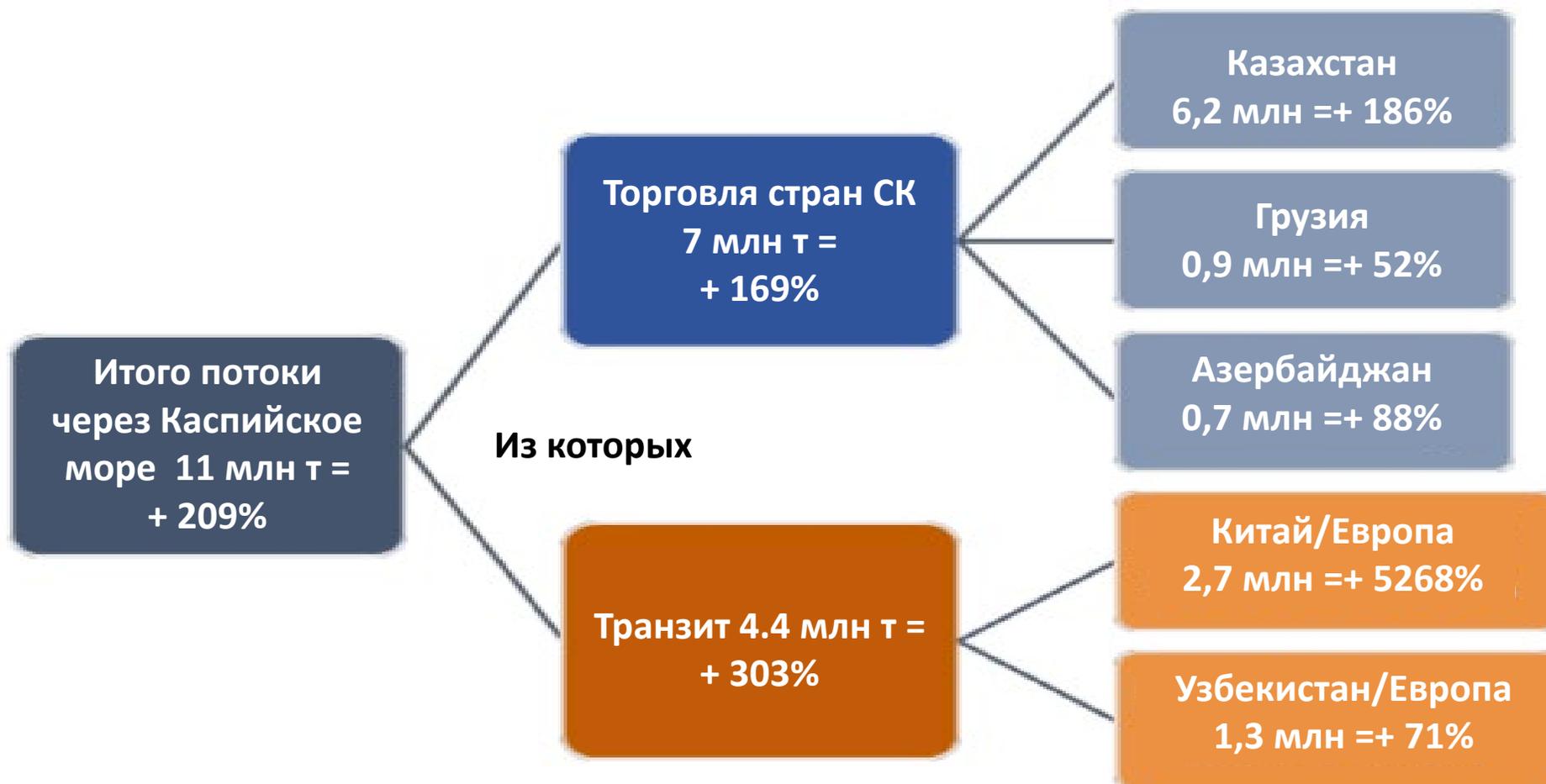
Источник: Всемирный банк, ноябрь 2023 г.

# Основные причины задержек на СК – как указали респонденты в открытых вопросах

Пункт пересечения границы	Причины задержек (+ - указаны респондентами в открытых вопросах, ++ - отмечалось несколькими респондентами в открытых вопросах)					
	Недостаток судов или подвижного состава	Затор или неэффективность инфраструктуры, долгая передача подвижного состава	Процедуры контроля, вкл таможню	Проблемы с документами (недостаточная цифровизация)	Управление (коррупция, монополизм)	Дефицит мощностей в Китае
КНР-РК: Достык-Алашанкоу (жд)		+	+			+
КНР-РК: Хоргос-Алтынколь (жд)				+		+
Порт Актау	++	+	+		+	
Порт Курык	++			++	++	
Порт Баку /Алят	++	+			+	
АЗ-ГР: Беюк-Кясик-Гардабани (жд)		+	+	+		
Порт Поти	+	+		+		
Порт Батуми	+	+		+		
ГР-ТР: Картцахи-Чилдир/Актас (жд)		+	+			
Порт Стамбул	+	+		+		

Источник: Всемирный банк, ноябрь 2023 г.

# По прогнозам, к 2030 году грузопоток по СК через Каспийское море утроится и составит 11 млн тонн



# Выводы и рекомендации по политике

- Азербайджан, Казахстан, Грузия и Турция являются основными участниками Среднего коридора. Поэтому **продолжение мер по упрощению процедур торговли** на ППГ (автомобильные + железные дороги + море) чрезвычайно важно.
- Для Среднего коридора необходимо создать специальный **операционный механизм**.
  - Управлять перемещениями (отслеживание груза) по всему коридору.
  - Управлять достаточным транспортным потенциалом.
  - Совместную операционную/логистическую компанию можно использовать в качестве единой точки контакта для пользователей.
- На постоянной основе вдоль среднего коридора **выявлять места заторов и блокировок** для авто, ж/д и морского транспорта и устранять узкие места, чтобы обеспечить бесперебойную доставку грузов по среднему коридору.
- **Инициативы по цифровизации** не только на ППГ, но и во всей цепочке поставок для облегчения работы пользователей и заинтересованных сторон.

**Спасибо. Готов ответить на любые вопросы**