CAREC
Central Asia Regional Economic Cooperation Program

20th Transport Sector Coordinating Committee Meeting

24–25 May 2023 • Tbilisi, Georgia

20-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору

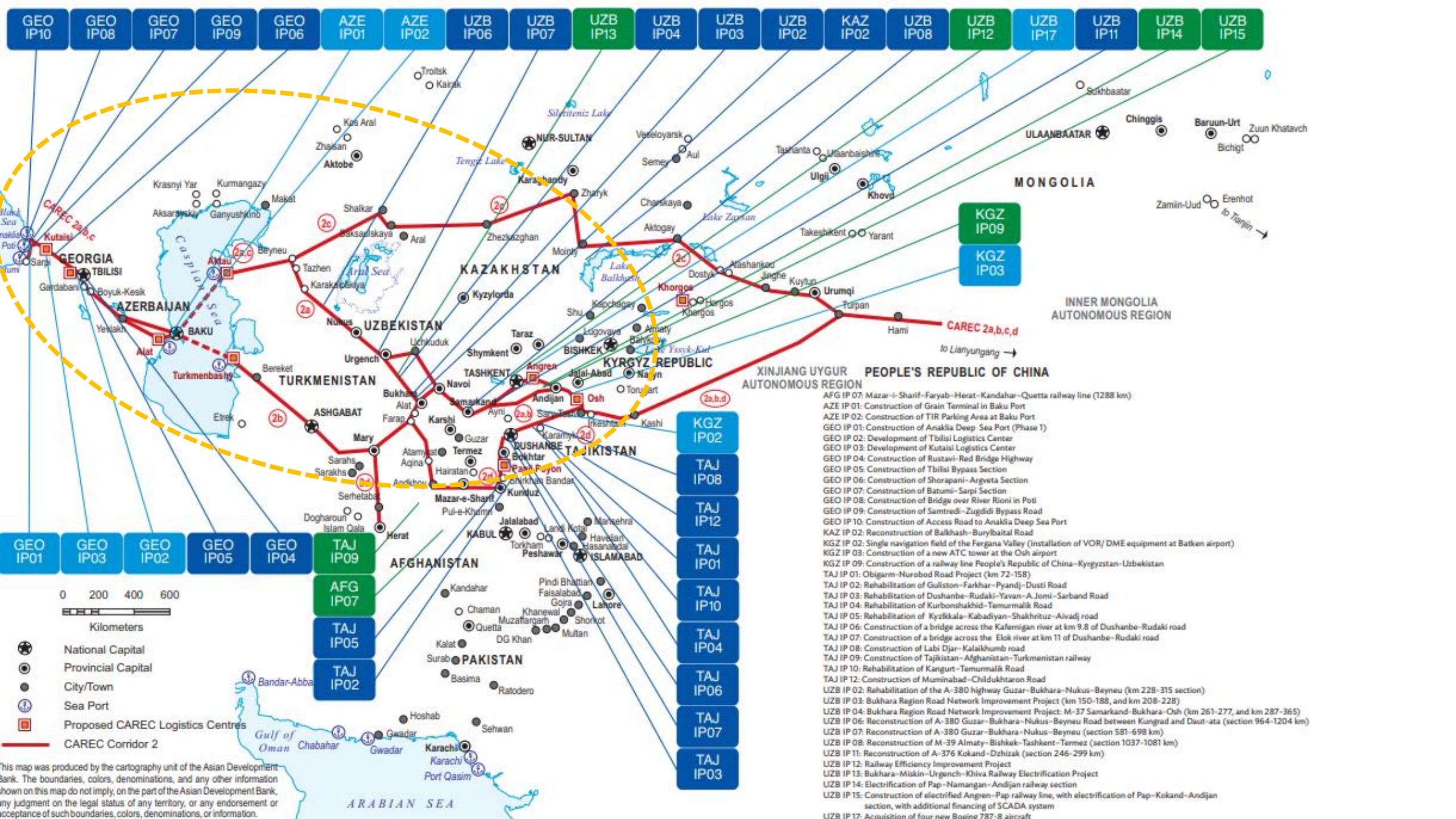
24–25 мая 2023 года • Тбилиси, Грузия

В фокусе Средний коридор

Адриан Сэммонс
Технический консультант
Старший экономист по транспорту

ОБЗОР СРЕДНЕГО КОРИДОРА

- 1996 год - План помощи Центральной Азии
  - Улучшение интермодальных соединений между железнодорожными системами Узбекистана и КНР через Кыргызскую Республику снизит стоимость доставки товаров в Южную или Восточную Азию из Центральной Азии и наоборот. Упомянуты каспийские порты.
  - Необходима реконструкция нескольких участков автомагистрали восток-запад, связывающей Ташкент с Алматы. Это улучшит сообщение с Термезом на юго-западе, с границей Казахстана и КНР в Хоргосе и далее с Урумчи и КНР на востоке.
  - Программа «Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) предоставляла грантовое финансирование для маломасштабной инфраструктуры и консультационных исследований.
  - Продвигалась концепция сухопутных мостов в качестве региональных и межконтинентальных соединений, которые будут простираться внутри и через территории Центральной Азии, чтобы достичь КНР. Завершение строительства «сухопутных» мостов предоставит альтернативу традиционным северным маршрутам, особенно через Российскую Федерацию.



This map was produced by the cartography unit of the Asian Development Bank. The boundaries, colors, denominations, and any other information shown on this map do not imply, on the part of the Asian Development Bank, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries, colors, denominations, or information.

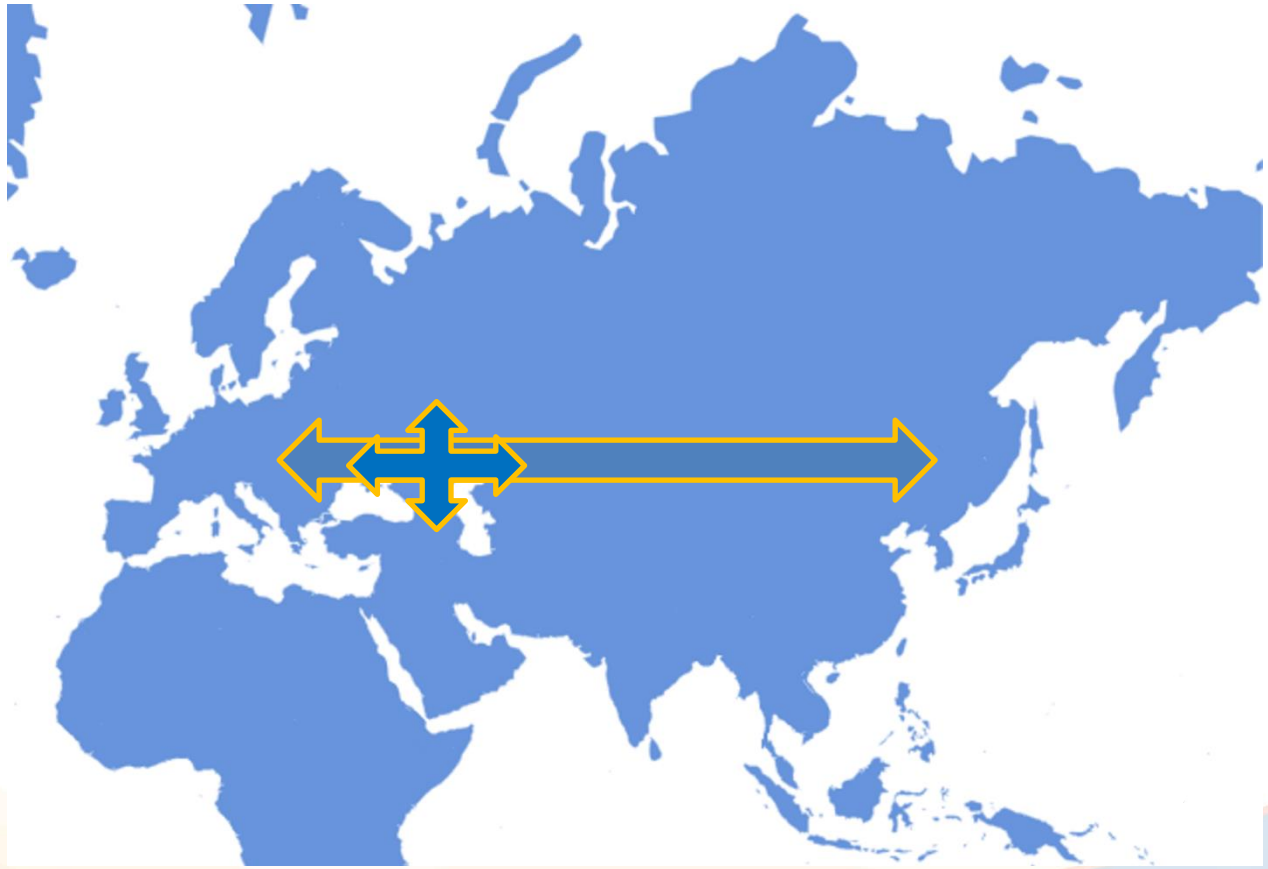
AFG IP 07: Mazar-i-Sharif–Faryab–Herat–Kandahar–Quetta railway line (1288 km)
AZE IP 01: Construction of Grain Terminal in Baku Port
AZE IP 02: Construction of TIR Parking Area at Baku Port
GEO IP 01: Construction of Anaklia Deep Sea Port (Phase 1)
GEO IP 02: Development of Tbilisi Logistics Center
GEO IP 03: Development of Kutaisi Logistics Center
GEO IP 04: Construction of Rustavi–Red Bridge Highway
GEO IP 05: Construction of Tbilisi Bypass Section
GEO IP 06: Construction of Shorapani–Argveta Section
GEO IP 07: Construction of Batumi–Sarpi Section
GEO IP 08: Construction of Bridge over River Rioni in Poti
GEO IP 09: Construction of Samtredi–Zugdidi Bypass Road
GEO IP 10: Construction of Access Road to Anaklia Deep Sea Port
KAZ IP 02: Reconstruction of Balkhash–Burylbaital Road
KGZ IP 02: Single navigation field of the Fergana Valley (installation of VOR/ DME equipment at Batken airport)
KGZ IP 03: Construction of a new ATC tower at the Osh airport
KGZ IP 09: Construction of a railway line People's Republic of China–Kyrgyzstan–Uzbekistan
TAJ IP 01: Obigarm–Nurobod Road Project (km 72–158)
TAJ IP 02: Rehabilitation of Guliston–Farkhar–Pyandj–Dusti Road
TAJ IP 03: Rehabilitation of Dushanbe–Rudaki–Yavan–A.Jomi–Sarband Road
TAJ IP 04: Rehabilitation of Kurbonshakhid–Temurmalik Road
TAJ IP 05: Rehabilitation of Kyzlkkala–Kabadiyan–Shakhrituz–Aivadj road
TAJ IP 06: Construction of a bridge across the Kafernigan river at km 9.8 of Dushanbe–Rudaki road
TAJ IP 07: Construction of a bridge across the Elok river at km 11 of Dushanbe–Rudaki road
TAJ IP 08: Construction of Labi Djar–Kalaikhumb road
TAJ IP 09: Construction of Tajikistan–Afghanistan–Turkmenistan railway
TAJ IP 10: Rehabilitation of Kangurt–Temurmalik Road
TAJ IP 12: Construction of Muminabad–Childukhtaron Road
UZB IP 02: Rehabilitation of the A-380 highway Guzar–Bukhara–Nukus–Beyneu (km 228–315 section)
UZB IP 03: Bukhara Region Road Network Improvement Project (km 150–188, and km 208–228)
UZB IP 04: Bukhara Region Road Network Improvement Project: M-37 Samarkand–Bukhara–Osh (km 261–277, and km 287–365)
UZB IP 06: Reconstruction of A-380 Guzar–Bukhara–Nukus–Beyneu Road between Kungrad and Daut-ata (section 964–1204 km)
UZB IP 07: Reconstruction of A-380 Guzar–Bukhara–Nukus–Beyneu (section 581–698 km)
UZB IP 08: Reconstruction of M-39 Almaty–Bishkek–Tashkent–Termez (section 1037–1081 km)
UZB IP 11: Reconstruction of A-376 Kokand–Dzhizak (section 246–299 km)
UZB IP 12: Railway Efficiency Improvement Project
UZB IP 13: Bukhara–Miskin–Urgench–Khiva Railway Electrification Project
UZB IP 14: Electrification of Pap–Namangan–Andijan railway section
UZB IP 15: Construction of electrified Angren–Pap railway line, with electrification of Pap–Kokand–Andijan section, with additional financing of SCADA system
UZB IP 17: Acquisition of four new Boeing 787-8 aircraft

ОБЗОР СРЕДНЕГО КОРИДОРА

- 2023 год – Транспортная стратегия ЦАРЭС до 2030 года
  - Транспортные коридоры ЦАРЭС обеспечивают сухопутное сообщение с глубоководными портами Аравийского и Черного морей, обеспечивая доступ для стран, не имеющих выхода к морю, к зарубежным торговым партнерам.
  - Улучшение связности может быть достигнуто в мультимодальных коридорах через Каспийское море.
  - Несмотря на значительные инвестиции в морские порты и судоходные операции, мультимодальные логистические и транспортные операции в регионе остаются медленными и дорогостоящими.
  - Значительные задержки и дополнительные расходы вызваны ограниченной функциональной совместимостью водного и наземного транспорта, неблагоприятными погодными условиями, медленными процедурами пересечения границ, недостаточностью логистических объектов и устаревшими технологиями.
  - Программа ЦАРЭС фокусирует внимание на развитии экономических коридоров, которые предоставят значительные возможности для расширения региональной торговли.
  - Возможности включают коридоры между Монголией и КНР, между Центральной Азией и Южной Азией, а также Транскаспийский коридор, связывающий Центральную Азию и Кавказ.

СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС (2A-BCD)

- Средний коридор ЦАРЭС обеспечивает транспортное/ торговое сообщение для
  - Южной и Восточной Азии в/из стран ЦАРЭС
  - Европы и страны Запада в/из стран ЦАРЭС
  - Между странами ЦАРЭС
  - Транзитной торговли Восточной Азии в/из Европы



СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС (2A-B-C-D)

- Средний коридор обеспечивает связанность для транзитной торговли:
  - Алтынколь/Достык – Актау/Курык–Баку/Алат, Турменбаши–Баку/Алат, Батуми/Поти – Констанца или Стамбул и в обратном направлении

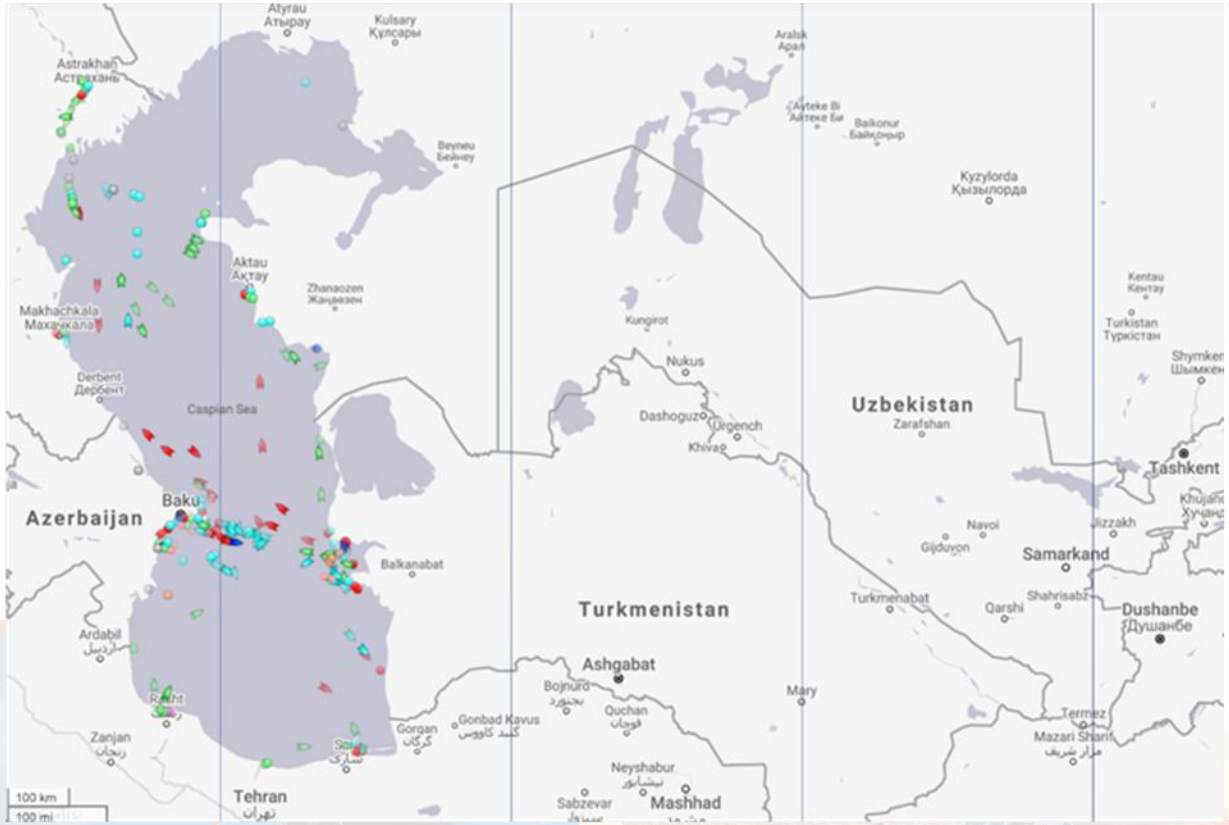
Source: Middle Corridor, 2022 Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP)

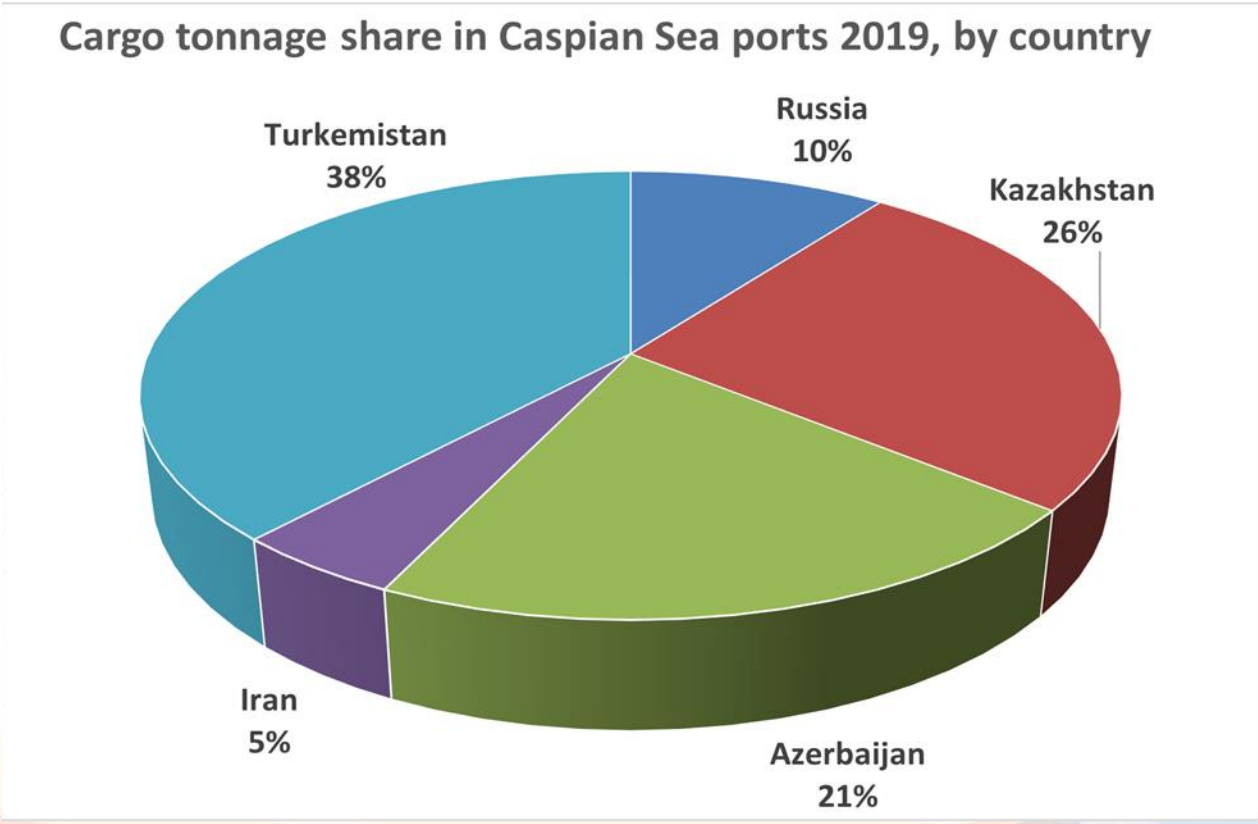
СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС – ПОРТЫ

CAREC Country	Landlocked	Sea port access	Range to nearest sea ports (km)	Mode of access to nearest sea port
AFG	Yes	Nil	1,200 – 1,600	Road
AZE	Yes	Caspian	800	Rail – Road - Canal
GEO	No	Black Sea		
KAZ	Yes	Caspian	3,000	Road – Rail - Canal
KGZ	Yes	Nil	4,500 – 5,200	Rail – Road
MON	Yes	Nil	1,700 – 6,000	Rail – Road
PAK	No	Arabian Sea		
PRC	No	Pacific		
TAJ	Yes	Nil	1,500 – 2,500	Rail – Road
TKM	Yes	Caspian	1,600	Rail – Road - Canal
UZB	Yes	Nil	2,000 – 1,800	Rail – Road

★Расстояние, рассчитанное с использованием мультимодальных транспортных сетей – авторские расчеты маршрутов и UNCTAD 2013

КАСПИЙСКОЕ ТОРГОВОЕ СУДОХОДСТВО



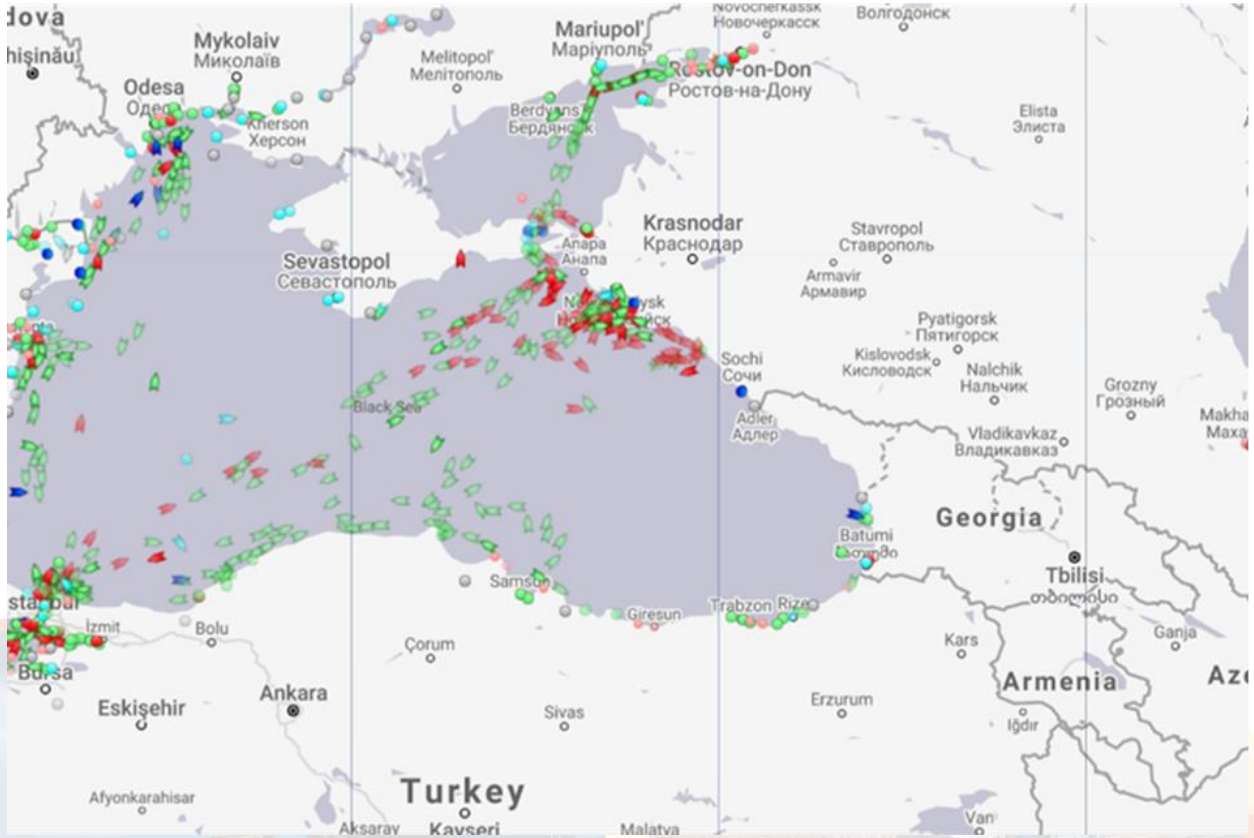


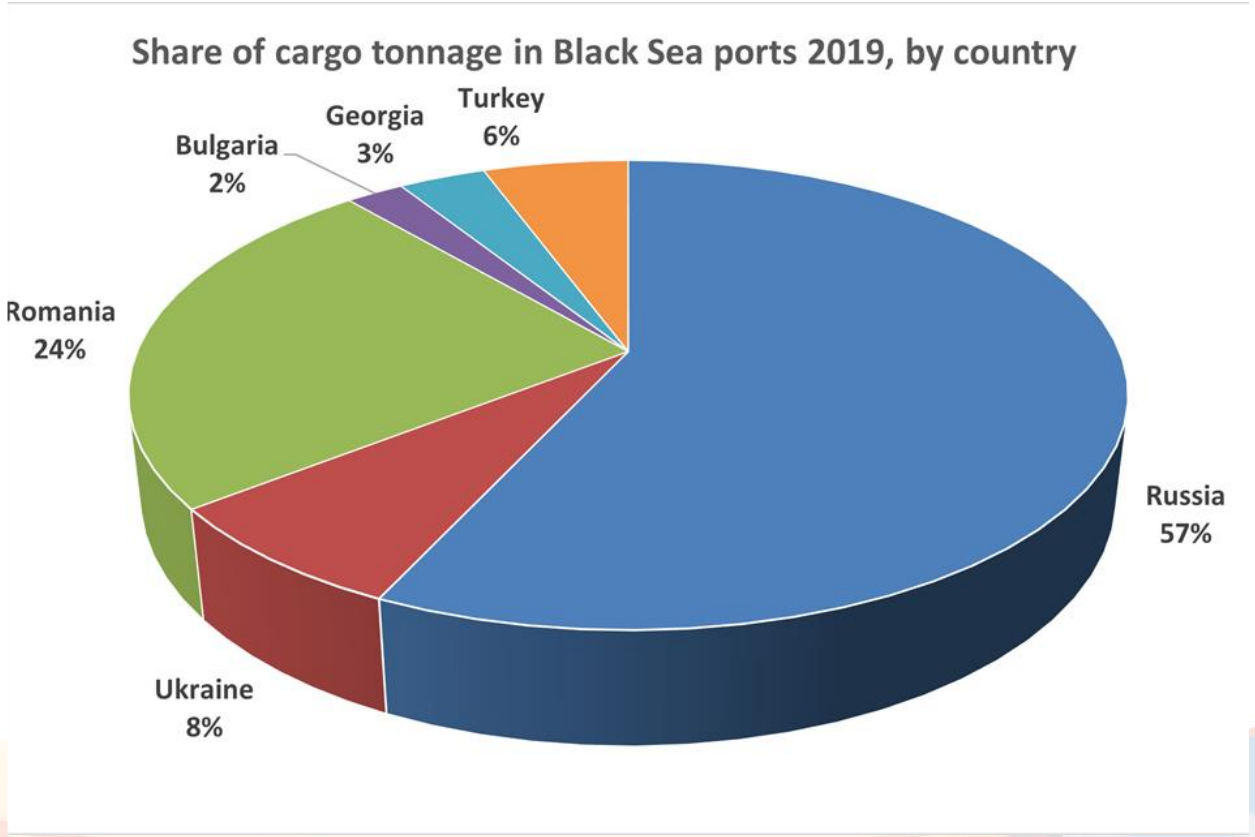
Источник: PWC 2020 Развитие морских портов на пересечении международных торговых путей 2020, стр. 28

КАСПИЙСКИЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ – ОСОБЕННОСТИ

- Большая часть наземной инфраструктуры предназначена для железнодорожных сетей, которые соединяются с железнодорожными паромами, пересекающими Каспийское море. Есть суда, которые работают как «Ро-Ро» для грузовых АТС.
- Возможность модернизировать традиционные методы обработки грузов, среди которых в некоторых портах преобладали железнодорожные погрузочные услуги с меньшим упором на грузовики и прицепы.
- В некоторых портах произошло перемещение портов, а на старых портовых участках очевидны посягательства со стороны расширения городов и существуют ограничения.
- Глубина маршрутов, портовых каналов и причалов диктует необходимость использования на Каспийском море судов максимального размера.
- Операторы терминалов в основном государственные или совместные предприятия – потенциал для ГЧП.
- Возможность улучшить соблюдение расписания судов, что имеет потенциал повысить производительность и надежность.

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЧЕРНОМУ МОРЮ





Источник: PWC 2020 Развитие морских портов на пересечении международных торговых путей, 2020 г., стр. 26

ЧЕРНОМОРСКИЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ - ОСОБЕННОСТИ

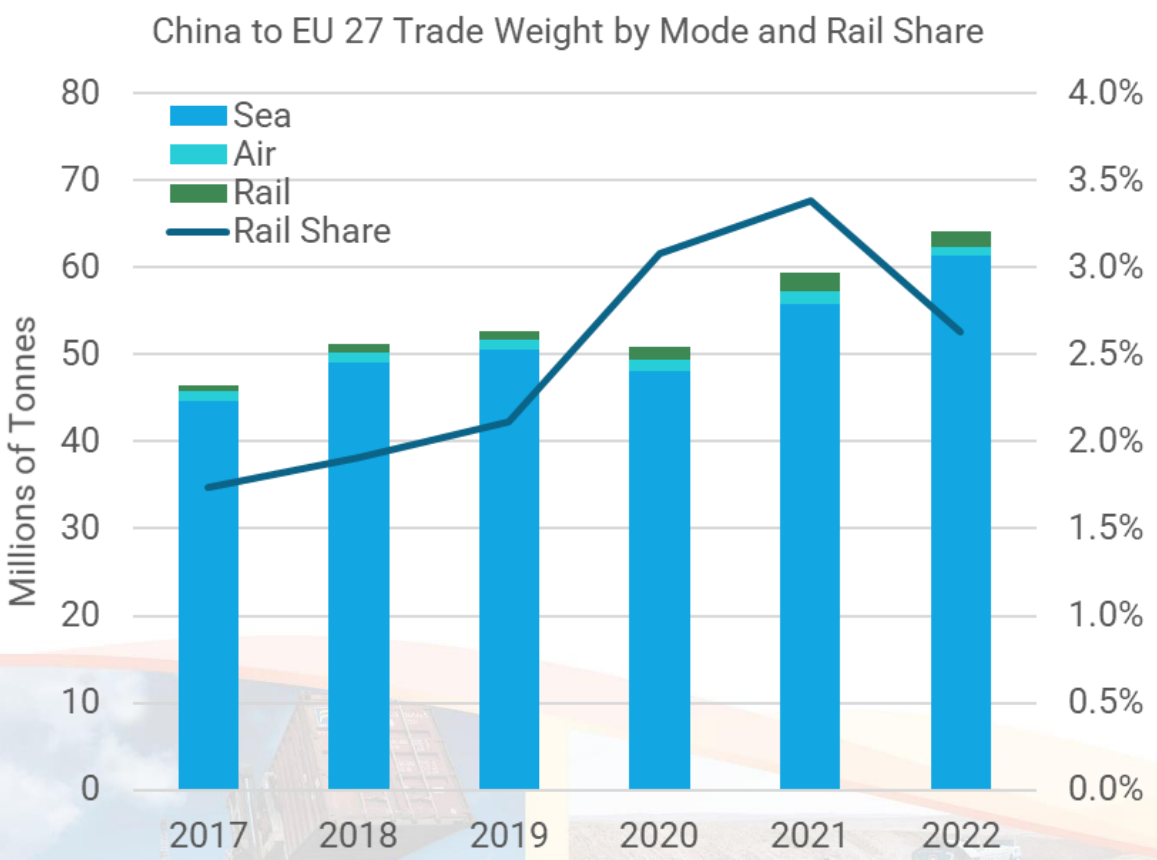
- Конкурентная напряженность существует между портами, борющимися за долю рынка судоходных судов
- Контейнерные терминалы конкурируют за фидерные перевозки
- Суда Bosphorus max потенциально ограничивают эксплуатационную производительность
- Терминалы в основном представляют собой частные концессионные операции с участием транснациональных компаний
- Расписания дивжения судов фиксированные, и проводится работа по обеспечению высокой продуктивности и надежности
- В некоторых старых портах имеются заторы и нехватка места для судов и хранения грузов.

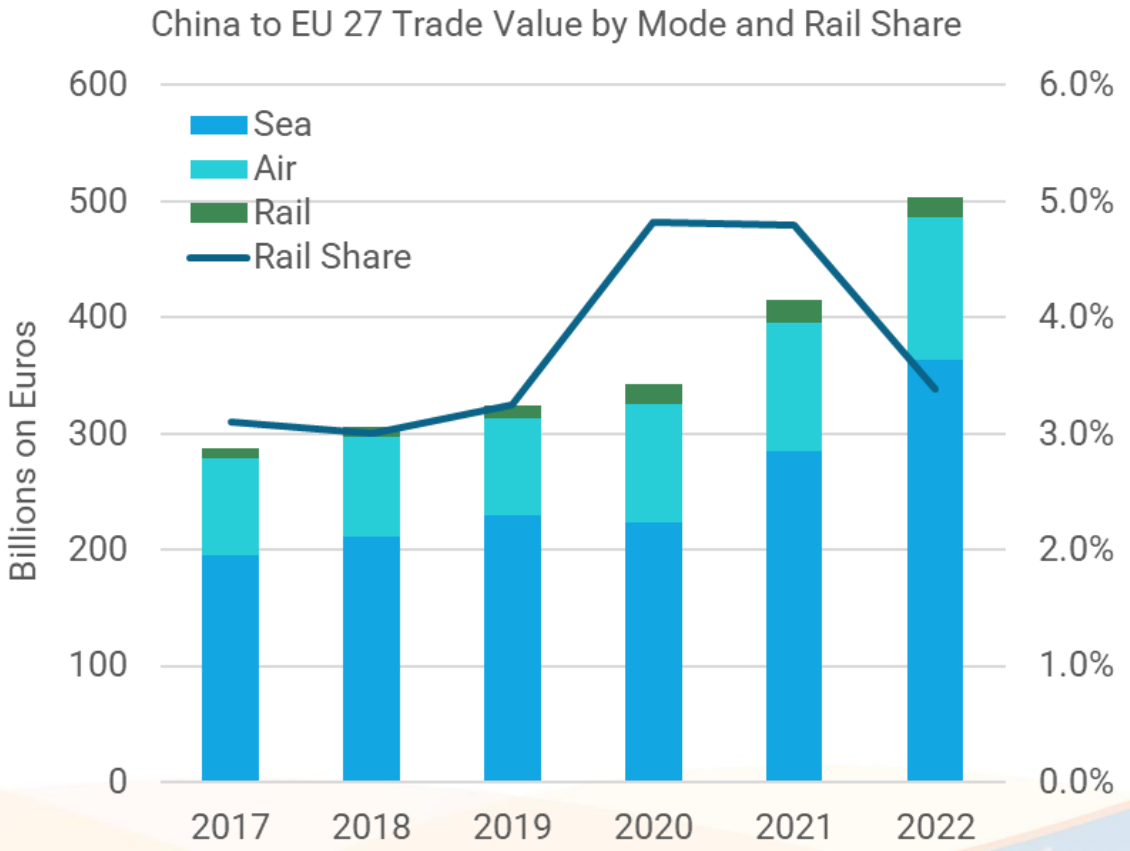
Source: Authors photo Kuryk Port November 2019

ГЛОБАЛЬНЫЕ СОБЫТИЯ

- Covid-19 в 2020–2023 годах и российское вторжение в Украину в 2022 году в совокупности «задушили» цепочки поставок из КНР в Европу.
- Эти события повлияли на беспрецедентный рост цен и сокращение пропускной способности мировых судоходных линий.
- Эти корректировки были быстрыми и создали условия, которые предоставили другим видам транспорта возможность извлечь выгоду из нехватки свободных мест для отгрузки из морских портов в КНР.
- В число бенефициаров входили существующие наземные мультимодальные маршруты, при этом Средний коридор является спорным решением, особенно с учетом санкций, введенных в отношении железных дорог через Беларусь и российских маршрутов в Европу.
- Этот сценарий дал возможность Среднему коридору обеспечить дополнительную пропускную способность через Средний коридор для трансконтинентальных перевозок.

ИЗ КНР В ЕВРОПУ – ДОЛЯ ВИДОВ ТРАНСПОРТА





Источник: Торгово-транспортная группа, данные о европейской торговле, 2023 г.

НОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ – СРЕДНИЙ КОРИДОР

- Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) проводит исследование по устойчивым транспортным связям между Центральной Азией и Европой, будет завершено к середине 2023 года.
- Цель: Определить наиболее устойчивые транспортные коридоры, соединяющие пять стран Центральной Азии с TEN-T Европейского Союза, включая Кавказ, и предложить меры по их развитию, включая фактические инвестиции в инфраструктуру и благоприятную среду.
- Первоначальные выводы:
  - Средний или Транскаспийский коридор через Казахстан обычно считается вторым лучшим сухопутным вариантом.
  - Если этот коридор станет предпочтительным новым маршрутом для грузовых компаний, существующая инфраструктура Каспийского моря может стать настоящим узким местом.
  - Перенаправление транзитных грузов, превышающее 10 процентов тоннажа Северного коридора, потребует крупных инвестиций вдоль всего коридора, и его экономическую эффективность еще предстоит оценить. По оценкам ЕБРР, непосредственные потребности в инвестициях для модернизации инфраструктуры Среднего коридора составляют около 3,5 млрд евро.
  - В конечном итоге успех Среднего коридора будет зависеть от способности всех стран вдоль маршрута, включая Казахстан, работать без сбоев, устранять торговые барьеры и устанавливать регулярные и надежные графики грузовых перевозок. Если Средний коридор должен стать жизнеспособной транспортной альтернативой, он должен обеспечить предсказуемую и надежную среду для всех вовлеченных сторон.

НОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ– СРЕДНИЙ КОРИДОР

- Международный транспортный форум/ОЭСР провел исследование «Реагирование транспортной политики на войну в Украине», № 2 – Транспортная связанность в Центральной Азии: возможны ли новые торговые коридоры между Европой и Азией?»; результаты опубликованы в октябре 2022 года.
- Основные выводы:
  - Все больше и больше грузов между Европой и Азией перевозится по железной дороге. Сегодня вдвое больше маршрутов, соединяющих КНР и Европу, чем пять лет назад.
  - Война на Украине нарушила транзит по Северному коридору. Средний коридор через Среднюю Азию и Кавказ является наиболее реальной альтернативой.
  - Смещение грузовых потоков с Северного на Средний коридор укрепит доминирование железнодорожного транспорта в Центральной Азии.
  - Чтобы предложить конкурентоспособные сроки поставок, надежность и тарнзитные расходы, Среднему коридору необходимы повышенная пропускная способность, более совершенные технологии и оптимизированные операции.
  - Такие усовершенствования сделают Средний коридор на 35% быстрее и на 40% дешевле, чем Северный коридор, создавая привлекательную альтернативу.
  - Региональный диалог по вопросам политики и сотрудничество являются предпосылками для сохранения и дальнейшего развития устойчивой и интегрированной транспортной сети в Центральной Азии.

НОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ – СРЕДНИЙ КОРИДОР

- Программа ОЭСР по повышению конкурентоспособности Евразии и Стамбульский центр ОЭСР начали аналитическое исследование по потенциалу Транскаспийского международного транспортного маршрута «Средний коридор» в качестве основного альтернативного торгового маршрута Северному коридору (через Россию) между КНР и ЕС.
- Методология будет заключаться в проведении серии опросов заинтересованных сторон «Опрос ОЭСР для отдельных компаний: использование и потенциал Среднего коридора»
- Цели:
  - Проект составит карту потенциала и проблем на маршруте, чтобы превратить его в центральный торговый коридор, соединяющий КНР с ЕС; он охватывает Казахстан, Грузию, Азербайджан и Турцию, 4 основные страны маршрута.
  - Опрос является неотъемлемой частью анализа и направлен на сбор мнений субъектов частного сектора, участвующих в маршруте, чтобы понять узкие места и определить приоритеты реформы и реализации по трем ключевым измерениям:
    - (i) потребности в транспортной инфраструктуре,
    - (ii) потребности в упрощении процедур торговли, и
    - (iii) региональная координация.
  - Предварительные результаты проекта отчета будут представлены на вебинаре в июне 2023 года, а окончательный отчет будет представлен в конце года в Центре ОЭСР в Стамбуле, Турция.

НОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ – СРЕДНИЙ КОРИДОР

- Другие исследования: «Институт развития и дипломатии – Геополитические изменения и возрождение Среднего коридора», октябрь 2022 года
- Выводы:
  - Что делает Средний коридор наиболее привлекательным для западных стран, так это его безопасная доступность, поскольку на него не распространяются никакие международные ограничения по сравнению с другими маршрутами, пересекающими другие группы стран.
  - Двусторонние отношения между Азербайджаном-Казахстаном и Азербайджаном-Турцией, которые поднялись до уровня стратегического партнерства, еще больше повышают ценность Среднего коридора, увеличивая при этом шансы на получение экономических выгод для всех вовлеченных сторон, включая Европейский Союз и КНР.
  - Дополнительные инвестиции в инфраструктурные проекты — не единственная проблема, сдерживающая эффективность Среднего коридора, так как существуют определенные проблемы на центральноазиатской части маршрута, а именно отсутствие эффективного таможенного контроля на казахстанско-китайской границе.
  - Отсутствие глубоководного порта на Черном море и неоптимальное железнодорожное сообщение в Грузии также представляют собой две другие серьезные инфраструктурные проблемы для транзитного коридора.
  - Над проектом «Средний коридор» еще предстоит поработать.
  - Решить все вопросы с потенциалом физической инфраструктуры. Наконец, некоторые международные партнеры и инвесторы выразили обеспокоенность по поводу отсутствия общих таможенных и нормативных процедур для транзитных грузовв странах ТИТР. Поэтому потребуется гармонизация и упрощение таможенных процедур, чтобы сделать маршрут более привлекательным для новых партнеров.

СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС – ВОЗМОЖНОСТЬ

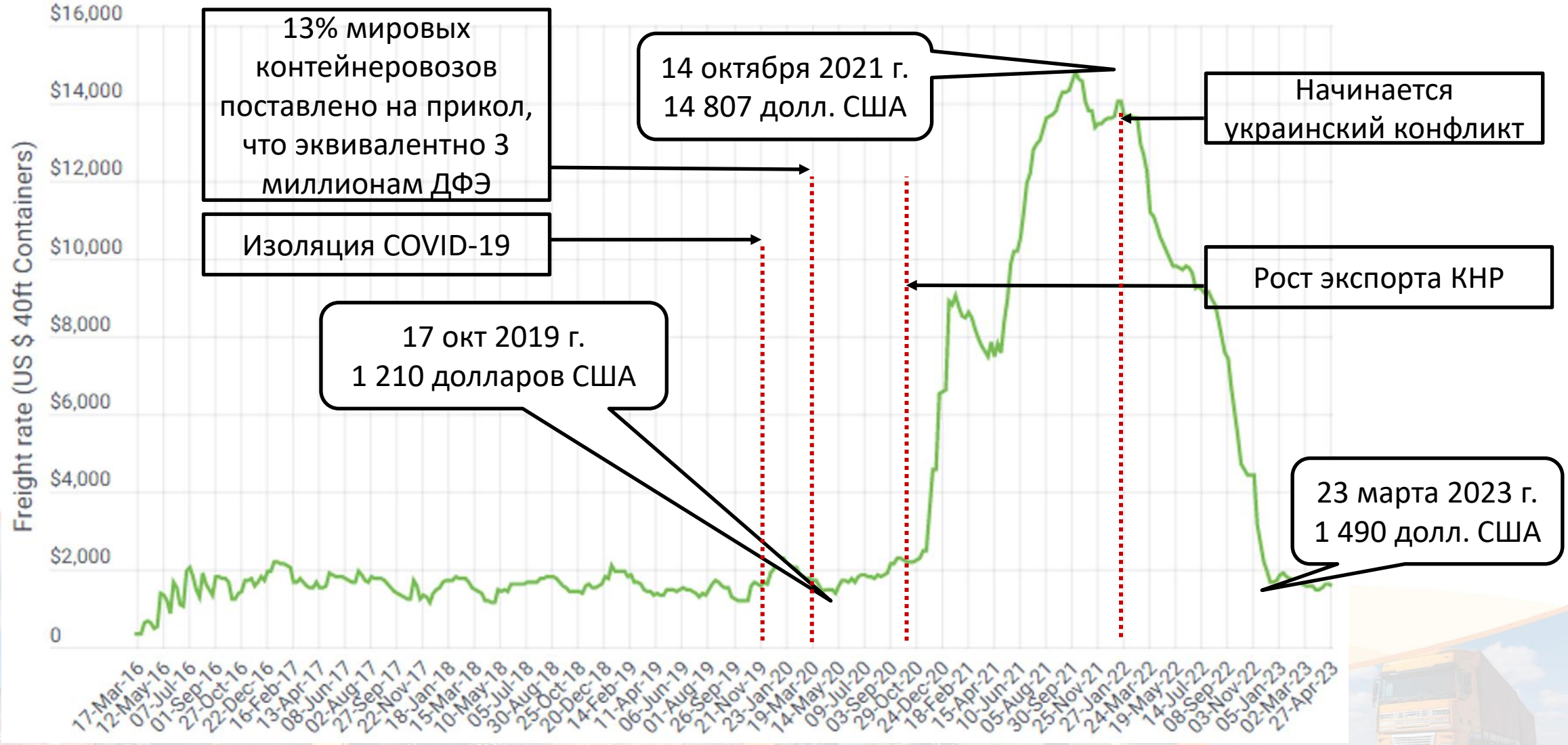
- Всплеск перехода на сухопутные железные дороги в 2020–2021 годах привел к возобновлению использования железных дорог из КНР в Европу для всех коридоров.
- Российское вторжение в Украину в начале 2022 года привело к закрытию морских портов Украины, и многие грузоотправители избегают использования северного железнодорожного коридора через Российскую Федерацию. В результате Средний коридор стал оставшейся альтернативой для удовлетворения резкого увеличения объема грузовых перевозок.
- Объем грузов, перевозимых по железной дороге из КНР в Европу, вырос с 14 миллионов метрических тонн в 2019 году до 26 миллионов метрических тонн в 2021 году.
- Спрос на железнодорожные перевозки в связи с ограниченной пропускной способностью и скачком цен на морские перевозки с 2 000 долларов США за СФЭ в июне 2020 года до 15 000 долларов США в 2021 году.
- Цены на морские перевозки теперь вернулись к до-ковидным уровням.

ИЗ КНР В ЕВРОПУ – ЦЕНЫ НА ФРАХТ / МАРШРУТ

FCL-FCL	FROM CHINA to EU - FORTY FOOT CONTAINER (FEU)	Volume handled 2019 est.	2018-2019	2020-2021	2022-2023	Volume handled 2022 est.
MODE / Days	ROUTE		USD/FEU	USD/FEU	USD/FEU	
SEA 35-45 days	Main seaports to West EU Ports container routes. Tianjin Port/Qingdao Port/Shanghai Port/Ningbo Port. To; Piraeus Port/Rotterdam Port/Port of Hamburg/Antwerp Port	24.8m TEU	$1,500 low $3,200 high	$9,000 low $15,000 high	$1,490 low $14,000 high	26.4m TEU*
RAIL 14-16 days	Northern rail corridor (PRC, RUS, EU) Tianjin–Manzhouli–Trans-Siberian Railway–Moscow. To; Duisburg or other EU Main terminal.	400k TEU	$5,000 low $7,387 high	$6,500 low $9,000 high	$ N/A $ N/A	-
CR Express 13-15 days	From Xi'an to Hamburg (through Horgos or Alataw Pass)	1.49m TEU	$2,000 low $3,000 high	$ 8,000 low $12,000 high	$7,000 low $10,000 high	1.6m TEU#
RAIL/FERRY 21-24 days	Middle Multimodal corridor (PRC, KAZ, Caspian Sea, AZE, GEO, EU). Lianyungang (China) to West EU Terminals	40k TEU	$6,000 low $8,000 high	$7,000 low $10,000 high	$ 6,900 low $12,000 high	80k TEU^

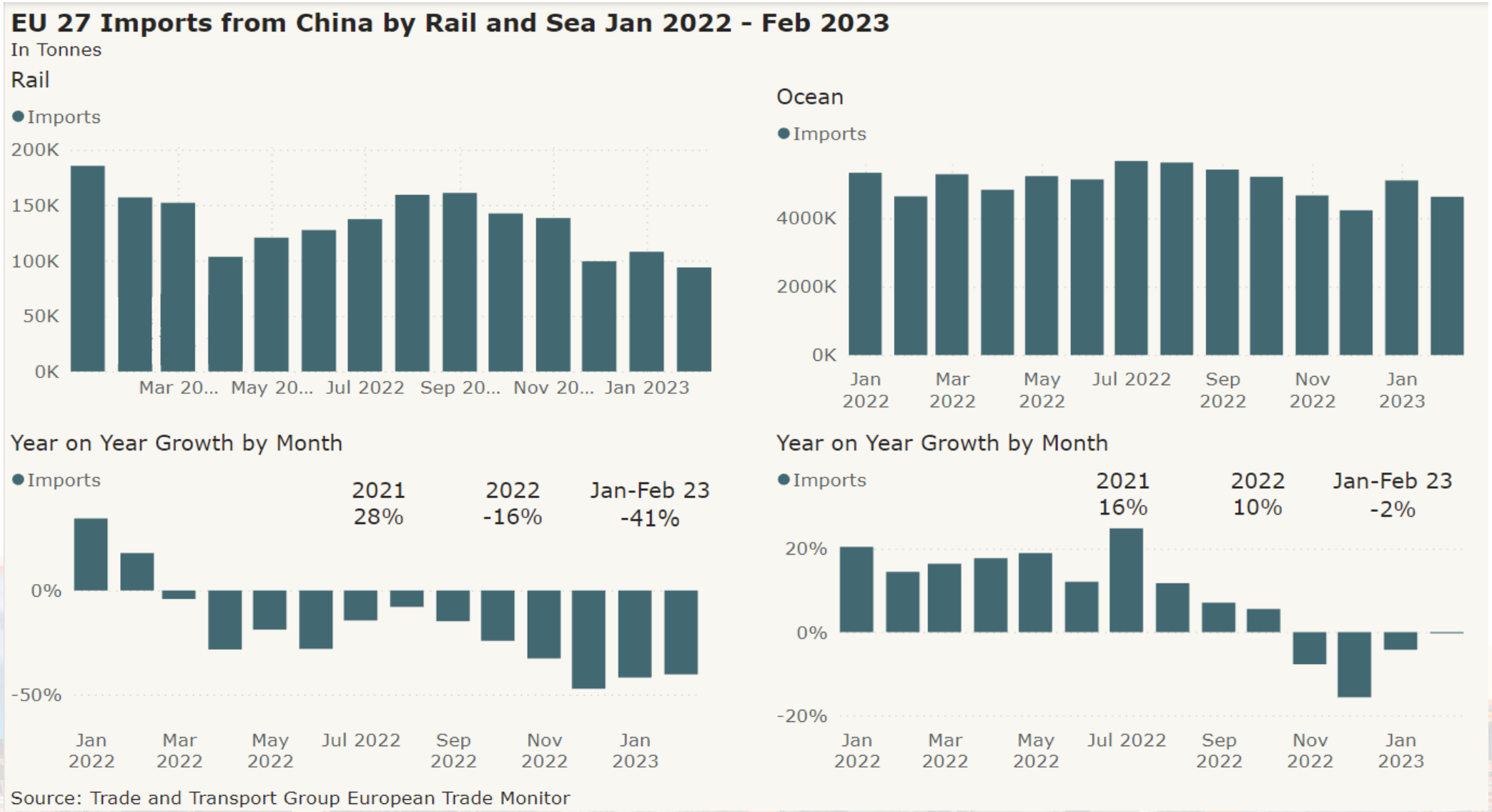
* Обзор морского транспорта ЮНКТАД, 2022 г. #PRC Railway Group, 2023 г. ^ЕБРР, 2022 г.

ИНДЕКС СФЭ ИЗ КНР В ЕВРОПЕ, МАРТ 2016 Г. – АПРЕЛЬ 2023 Г.

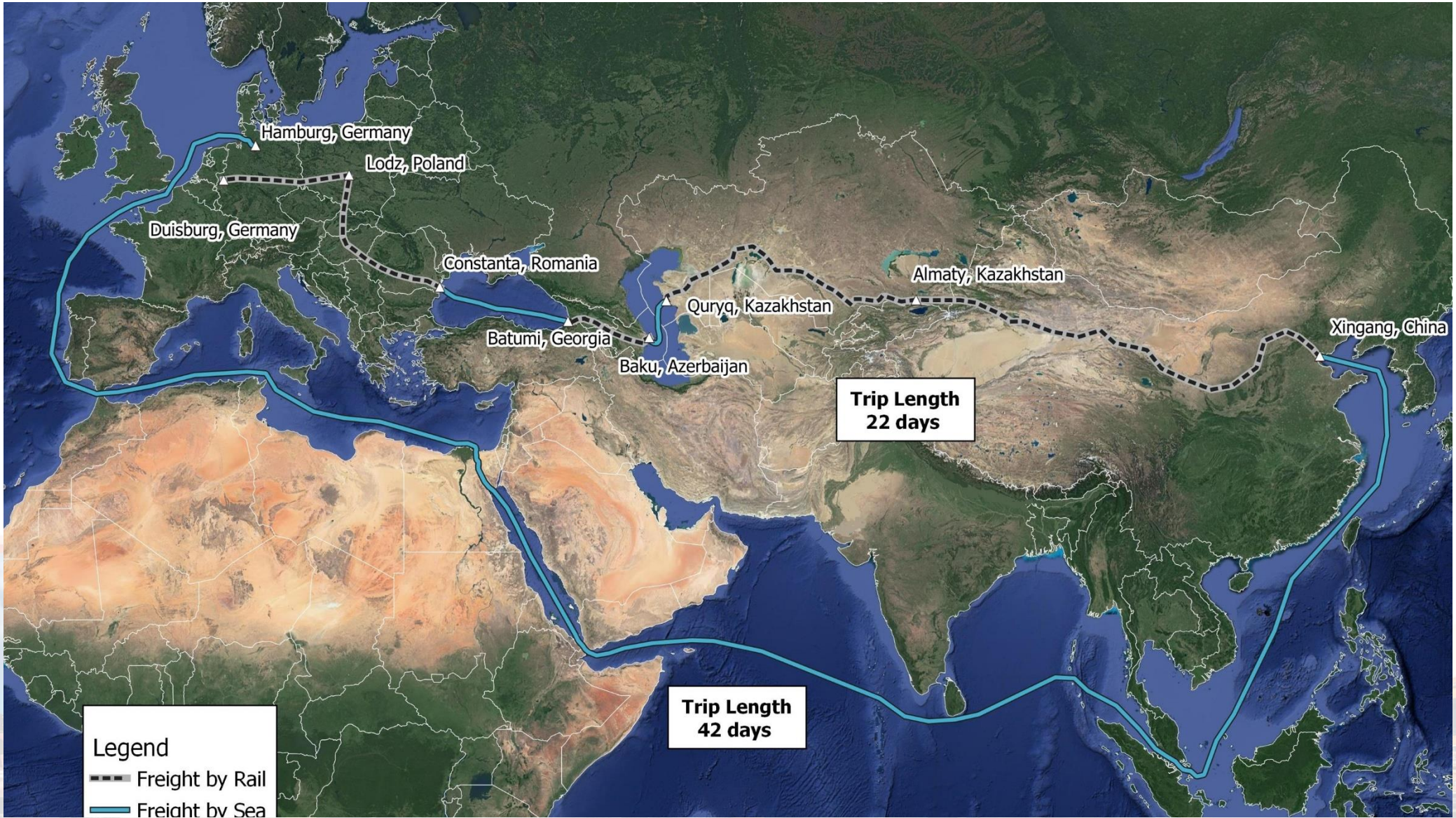


Источник: Мировой контейнерный индекс.

ИЗ КНР В ЕВРОПУ – Ж/Д ПО СРАВНЕНИЮ С МОРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ 2022+С НАЧАЛА ГОДА 23 ТОННЫ



ИЗ КНР В ЕВРОПУ – СРАВНЕНИЕ ВРЕМЕНИ ТРАНЗИТА



СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС – СТОИМОСТЬ ВРЕМЕНИ

- Стоимость экономии времени в пути (VFTTS) является важным вкладом в соотношение затрат и выгод, определяемым в денежном выражении, проще говоря, временная стоимость денег как фактор стоимости времени для 40-футового контейнера электронных товаров CY-CY может быть показан как:
- Транзитное время морских грузовых перевозок 42 дня
- Время транзита железнодорожных грузовых перевозок 22 дня / экономия 20 дней транзита
- Предположим, торговое финансирование составляет 8%/год
- 40-футовый контейнер высокой плотности 160 долларов США за кг (телевизоры UHD QLED)
- 20-дневная дополнительная стоимость транзитного времени = торговая стоимость 10 000 долларов США.
- Предположим, что все, что превышает 50 долларов США за кг, то средний коридор является спорным.

ИЗ КНР В ЕВРОПУ – РАСЧЕТ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

- Более формальное измерение стоимости экономии времени на грузовые перевозки

Value of Container for Sea Transit to be competitive		
Value of Container	$	597,100

		Mar-23
Middle corridor	$	8,000
Sea Transit	$	8,000

Delay Cost	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5
	$ 327.18	$ 654.18	$ 981.00	$ 1,307.64	$ 1,634.10
Difference	$ 327.18	$ 327.00	$ 326.82	$ 326.64	$ 326.46

Cost per day Comparison - finding optimal shipment output		
Value of Container	$	2,240,000

US$/TEU/day (including delay cost)		
Sea Transit	$	619.11
Middle corridor	$	363.64

Daily Cost	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5
Sea Transit	$ 35.48	$ 70.95	$ 106.43	$ 141.90	$ 177.38
Middle corridor	$ 363.64	$ 727.27	$ 1,090.91	$ 1,454.55	$ 1,818.18

Source: Formula; Cools, M. & Dullart, W. (2012). “Unlocking the Potential of Time-driven Activity Based Costing”. International Journal of Logistics Research and Applications,

ИЗ КНР В ЕВРОПУ – ПРЕИМУЩЕСТВО СРЕДНЕГО КОРИДОРА

Грузовой транзит по океану

Стоимость задержки (20 дней) + стоимость перевозки март 2023 г.

= $565/СФЭ/день

Транзит по Среднему коридору

Стоимость интермодальных перевозок за март 2023 г.

= $364/СФЭ/день

Транзит по Среднему коридору в настоящее время **1,7-кратное** преимущество в затратах за СФЭ (стоимость товаров $5 млн)

Источник: расчет авторов с использованием формулы Cools, M. & Dullart, W. (2012) International Journal of Logistics Research and Applications.

ИЗ КНР В ЕВРОПУ – ОГРАНИЧЕНИЯ СРЕДНЕГО КОРИДОРА

- Сложные сквозные интермодальные операции с участием частных экспедиторских компаний и государственных предприятий, предоставляющих услуги железнодорожного транспорта, комиссионных экспедиторов, более широких институциональных сетей и официальных поставщиков услуг должны принимать экономически рациональные решения и отказываться от субсидий.
- Каспийское море может быть серьезным узким местом, поскольку паромных и портовых услуг недостаточно для балансировки пропускной способности железных дорог с обеих сторон (Бадамбаева и Уссембай , 2018 г.).
- На Каспийском море часто случаются сильные ветра и плохая погода, что ограничивает судоходство.
- Железнодорожный паром в Баку работает уже более трех десятилетий, но он внедрил контейнерные перевозки RoRo Truck только в 2019 году (PortsEurope, 2019 г.) и предлагает ограниченную пропускную способность.
- Ограниченный флот судов – расширен за последние годы, в настоящее время 15 железнодорожных паромов / 2 автомобильных парома Ро-Ро, обслуживающих маршруты Баку-Актау и Баку-Туркменбаши (ASCO, 2023 г.).
- Ограниченная пропускная способность портов – новые порты Туркменбаши в Туркменистане, Курык в Казахстане и в Азербайджане - Алят, 1-я фаза: 10–11,5 млн тонн грузов и 50 000 ДФЭ, планы по расширению.
- Каспийское море имеет ограниченную безопасную для судоходства глубину в местах пересечения основных маршрутов, что ограничивает размеры коммерческих судов и, следовательно, их грузоподъемность.
- Бассейн Каспийского моря страдает от феномена потери воды на 7 см каждый год, и эта тенденция, вероятно, будет увеличиваться. Через пять лет оно может быть примерно на 40 см ниже, чем сегодня, а через десять лет — почти на метр ниже. К 2099 году уровень воды в Каспийском море может опуститься еще на 9-18 метров. (Ф. Весселинг, 2020 г.)

СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС – РЕЗЮМЕ

- Средний коридор является неотъемлемой частью транспортной сети ЦАРЭС.
  - Из стран ЦАРЭС, только Пакистан и КНР имеют морские порты, соединенные с основными морскими путями. Азербайджан, Грузия, Казахстан и Туркменистан создали внутренние морские порты на побережьях Черного и Каспийского морей, которые образуют неразрывные связи с сетью железных и автомобильных дорог.
  - Средний коридор, соединяющий Каспийское и Черное моря, поддерживает основные сухопутные маршруты, включая железную дорогу Баку-Тбилиси-Карс и автомагистраль Баку-Батуми на Южном Кавказе, которая продолжается как железная дорога Актау-Достык и автомагистраль Актау-Хоргос в рамках автодороги, связывающей Западную Европу – Западную часть КНР в Казахстане.
  - Рост объемов грузоперевозок КНР в/из Европы в 2020–2022 годах был аномалией, возникшей в результате торговых условий в период Covid, включая сокращение на 14% вместимости судов из основных портов КНР в порты ЕС и взвинчивание цен на международные перевозки, когда объемы восстановились.
  - Транзитная торговля может дополнять региональную торговлю в Среднем коридоре и увеличивать ее доходность.
  - Амбиции в области транзитной торговли должны соответствовать товарам с высокой стоимостью и товарам, чувствительным к срокам доставки.

СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС – РЕЗЮМЕ

- Сеть в стрессе
  - Доступ к российскому железнодорожному маршруту, который остается закрытым, перенаправил транзитные грузы в Средний коридор, который увеличил объемы пропускной способности после проблем с Covid.
  - Можно сказать, что условия торговли в период Covid в настоящее время нормализуются, но некоторые «перетекания» грузов, которые в противном случае направлялись бы на северную российскую железную дорогу из КНР в ЕС, обрабатываются по Среднему коридору.
  - Пропускная способность российских железных дорог, оцениваемая в 1,5-2,0 млн ДФЭ, намного превышает пропускную способность Среднего коридора, составляющую 100 000 ДФЭ по текущим оценкам.
  - Начинают появляться некоторые негативные отзывы от экспедиторов и отрасли, поскольку Средний коридор изо всех сил пытается обеспечить адекватную частоту обслуживания и время транзита для КНР в ЕС, который в большинстве случаев зависит от времени.
  - Узкие места в ключевых точках перехода на терминалах в Каспийском и Черном морях, где паромная переправа недостаточна и неэффективна, плохие графики движения судов, таможенные процедуры громоздки и длительны, а время транзита может достигать 60-80 дней, были отмечены докладчиками на Европейском саммите «Шелковый путб» в Дуйсбурге, Германия, в декабре 2022 года.

СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС – РЕЗЮМЕ

- Появляются новые потенциальные конкуренты или партнеры!
  - Российское вторжение в Украину привело к разработке альтернативных транспортных стратегий, включая открытие новых портов и организацию новых наземных маршрутов.
  - Порты Эгейского моря используются для доступа к Украине через Болгарию и Румынию, чтобы избежать Черного моря, которое патрулирует Россия, и Босфора – узкого прохода в Турции.
  - Украина сообщила о планах перестроить свои железные дороги до европейской колеи и начать разговор о превращении западноукраинского города Львов в грузовой хаб с железнодорожным сообщением с Кошице в Словакии и Остравой в Чешской Республике, а также с Силезией на юге Польши.
  - Проект «Rail Baltica», впервые озвученный в 2006 году, возрождается: планируется соединить литовский портовый город Клайпеду по суше высокоскоростной железной дорогой протяженностью 870 км, которая соединяет Эстонию, Литву и Латвию с портом Салоники в Греции.
  - Россия модернизирует свои порты в сотрудничестве с иранскими инвестициями. Иранская судоходная компания на Каспии увеличивает иранский флот грузовых судов. Россия инвестирует в строительство железной дороги протяженностью 164 км через Иран до границы с Азербайджаном на побережье Каспийского моря. После завершения она обеспечит железнодорожное сообщение, игнорирующее санкции, которое протянется от Балтийского моря до Бандар-Аббаса в Персидском заливе Ирана (The Economist, 4 мая 2023 г.).