



21st Transport Sector Coordinating Committee Meeting

22–23 April 2024 • Almaty, Kazakhstan

21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору

22–23 апреля 2024 года • Алматы, Казахстан



Глобальные логистические вызовы в 2023-2024 годах, их влияние на транспортные коридоры ЦАРЭС и скоординированные ответные меры сообщества ЦАРЭС

Адриан Сэммонс
Консультант по портам и логистике



Беспрецедентные события в глобальной цепочке поставок

- Пандемия COVID-19; 1 марта 2020 г. - 5 мая 2023 г.
 - Перегруженность портов / суда выведены из эксплуатации / рост стоимости фрахта
- Российско-украинская война; 24 февраля 2022 г. – продолжается
 - Закрытие черноморских портов / ограничения маршрутов / санкции / рост стоимости фрахта
- Кризис в Красном море; 19 ноября 2023 г. – продолжается
 - Перевод судов из Суэцкого канала на другие маршруты увеличивает расходы из-за большей продолжительности перевозки / больше всего пострадали средиземноморские порты ЕС
- Панамский канал; 1 января 2020 г. – продолжается
 - Снижение уровня воды / ограничение пропускной способности / рост стоимости фрахта
- Декарбонизация судоходства; 13 апреля 2018 г. - продолжается
 - Вывод из эксплуатации судов, работающих на органическом топливе / замена возобновляемых источников энергии / рост стоимости

Последствия изменения климата

- Судходный маршрут из РУРУВВО в ДЕХАМ по неограниченному арктическому маршруту - время транзита составит;
 - На 10 дней короче, чем через Суэцкий канал

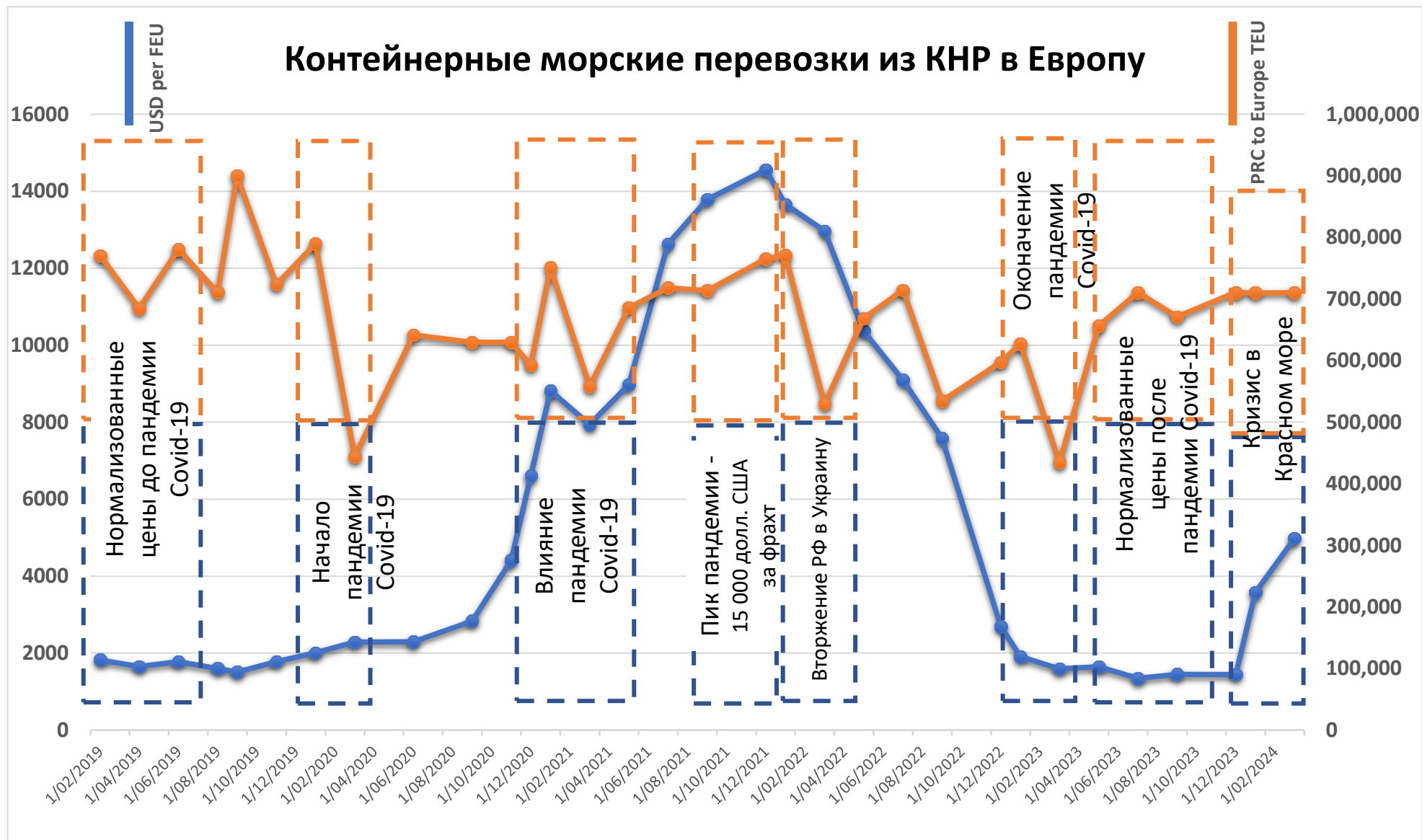


Маршрут доставки CNSHA — NLRTM через неограниченный Суэцкий канал — стандартное время транзита будет составлять:

- На 10 дней дольше через мыс Доброй Надежды

Источник: Построение событий авторами на основе исходных данных

Взаимосвязь - | - Спрос и стоимость фрахта



Источник: Построение событий авторами на основе базовых данных S&P Global – Drewry World Container Index.

ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ. Эта информация доступна для руководства и персонала АБР. Она может быть передана за пределы АБР с соответствующего разрешения.

1. Первоначальное замедление товарной торговли и глобальная неопределенность из-за ограничений, обусловленных пандемией Covid
2. Рост цен на контейнерные перевозки в период с ноября по январь 2020 года. Спрос на грузоперевозки увеличился
3. Корректировка мощностей по мере того, как судоходные линии приостанавливали суда и «добавляли» пустые рейсы
4. Пик цен на контейнерные перевозки был обусловлен снижением пропускной способности и ростом спроса на грузоперевозки
5. Из-за неопределенности российско-украинской войны цены на грузоперевозки останутся на плато 2021 года
6. После пандемии Covid судоходные линии увеличили пропускную способность до уровня 2019 года. На рынке вернулась конкурентная напряженность
7. Кризис в Красном море в связи с нападениями на суда

Контейнерные спотовые ставки из Шанхая в Роттердам, Геную (Мировой контейнерный индекс Дрюри)



Источник: S&P Global – Мировой контейнерный индекс Drewry.

Пандемия COVID-19

- Период события: 1 марта 2020 г. – 5 мая 2023 г.
- Продолжительность воздействия: март 2020 г. – изменившиеся условия сохраняются
- Карантинные меры ограничили доступ судов в порты
- Пустые рейсы (также известные как отмененные рейсы) крупных судоходных линий
- Сниженная реальная вместимость по сравнению с номинальной запланированной вместимостью
- Отставание в грузоперевозках после первоначального замедления торговли
- Дефицит контейнерного оборудования в точках спроса
- Повышение цен на фрахт и сборов за доставку
- Моряки оказались в затруднительном положении и повышают цену на сертифицированный труд моряков
- ТМЗ и запасы на розничном конце цепочки поставок исчерпаны
- Резкий рост прибыли судоходных компаний – повод для ожиданий акционеров
- Альтернативные маршруты поставок в зависимости от стоимости и вместимости

Финансовые результаты судоходных компаний за 2022-2023 годы (млн долл. США)

Средняя норма прибыли судоходных компаний упала на 1,5% ниже уровня, существовавшего до пандемии (в 3-м квартале 2023 года)

Перевозчик	Выручка			Прибыль от профильной деятельности			Чистая прибыль от основной деятельности		
	2022	2023	%	2022	2023	%	2022	2023	2022
CMA CGM	46,580	22,942	-51%	26,308	6'827	-74%	56.5%	29.8%	21,840
Maersk Group	44,918	22,532	-50%	27,736	6'744	-76%	61.7%	29.9%	24,248
COSCO SHIPPING Holdings	43,476	17,707	-59%	19,701	4'189	-79%	45.3%	23.7%	13,580
ONE	18,386	7,314	-60%	11,702	1'266	-89%	63.6%	17.3%	11,019
Hapag-Lloyd	25,993	14,879	-43%	15,218	4'377	-71%	58.5%	29.4%	13,404
Evergreen Marine Corp.	16,257	6,432	-60%	10,769	933	-91%	66.2%	14.5%	9,909
Zim	10,373	3,957	-62%	6,559	-1'225	-119%	63.2%	-31.0%	4,213
HMM	9,848	3,911	-60%	6,012	285	-95%	61.0%	7.3%	6,049
Yang Ming	9,950	3,352	-66%	6,338	52	-99%	63.7%	1.6%	5,233

Операционная прибыль в 2022 году; 133 910 млн долл. США – Операционная прибыль в 2023 году; 23 292 млн долл. США

Источник: Alphaliner, DynaLiners

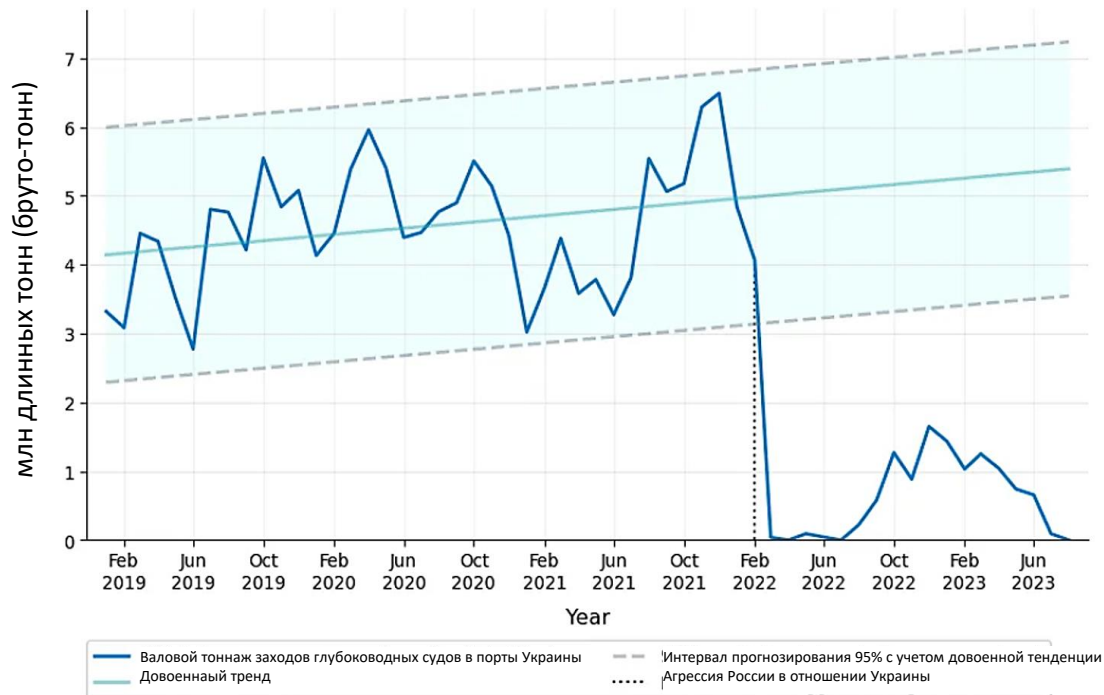
ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ. Эта информация доступна для руководства и персонала АБР. Она может быть передана за пределы АБР с соответствующего разрешения.

Война между Россией и Украиной

- Период события: 24 февраля 2022 г. – продолжается до сих пор
- Продолжительность воздействия: февраль 2023 г. – изменившиеся условия сохраняются
- Война привела к удлинению морских маршрутов и увеличению спроса на услуги перевозчиков СПГ из-за прекращения поставок газа по трубопроводам из России в Европу
- Значительный рост эксплуатационных расходов судов, работающих на СПГ, после повышения цен на газ в 2022 и 2023 годах
- Российские и украинские суда не работают, что приводит к спросу на суда и повышению стоимости морских перевозок по всему миру, особенно для балкерных судов HandyMax *
- Более высокая загрузка судоходных путей в черноморских портах Констанца (Румыния), Варна (Болгария), Самсун и Зонгулдак (Турция)
- В российских тихоокеанских портах Владивосток, Восточный и Находка в 2023 году наблюдался двузначный рост трафика генеральных грузовых судов и танкеров
- Альтернативные маршруты поставок в зависимости от стоимости и вместимости

* Суда Handymax – балкеры небольших размеров: от 150 до 200 метров в длину, от 30 до 32 метров в ширину, с осадкой от 10 до 12 метров и вместимостью от 35 000 до 50 000 тонн

Снижение валового тоннажа океанских заходов в порты Украины
2019 - 2023 гг.



Примечание: К глубоководным грузовым судам относятся нефтяные танкеры, сухогрузы, контейнеровозы, танкеры СПГ, суда-автомобилевозы и крупнотоннажные суда для перевозки СПГ. Данные не включают заходы в украинские порты в Крыму, находящемся под российской оккупацией с 2014 года.

Источник: ОЭСР и Clarkson Research.

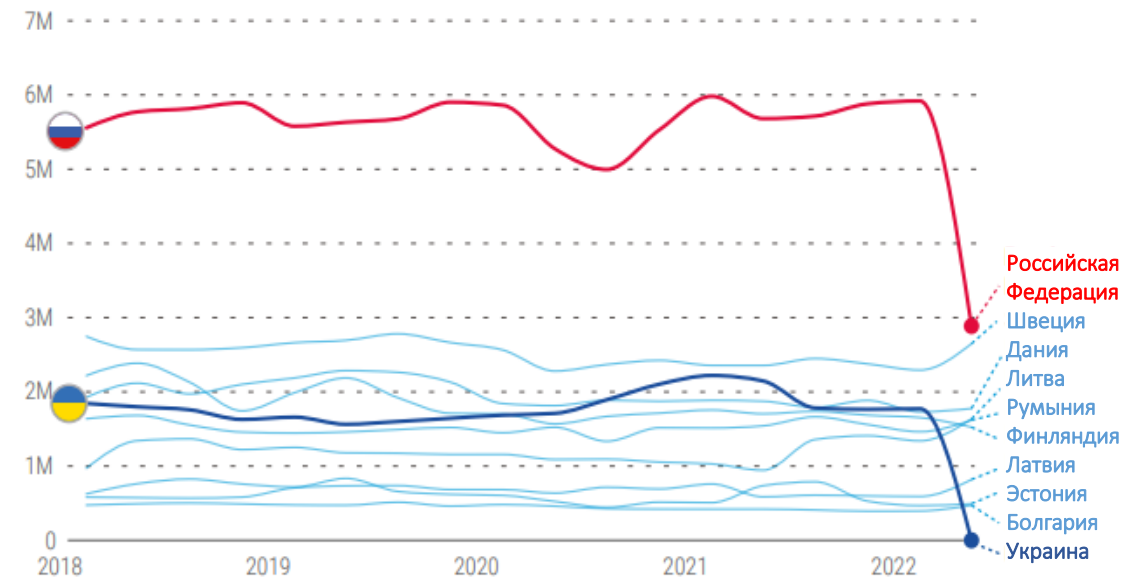
Война между Россией и Украиной

- Приостановка поставок в/из Украины и России по Черному морю
- Среди основных судоходных маршрутов в Черном море больше всего пострадали маршруты из Одессы и Азовского моря – заблокированы
- Больше всего пострадали поставки украинского зерна в Европу, Китай и Африку
- Значительное сокращение экспорта удобрений, металлов и минералов из России
- Ужесточение санкций ЕС против российского морского сектора включает в себя отказ в заходе в порты ЕС судам, по пути в ЕС пришвартовывавшимся в России

Война между Россией и Украиной

1. Грузы, предназначенные для Российской Федерации и Украины, накапливаются в портах, в том числе в Гамбурге (Германия), Роттердаме (Нидерланды), Констанце (Румыния), Стамбуле и портах Мраморного моря (Турция).
2. Грузоотправители сталкиваются с задержками, и могут ожидать увеличения сборов за задержку и простои в портах.
3. Грузы из Российской Федерации также застревают в портах – например, в Европе, – что увеличивает нагрузку на хранилища и складские мощности и увеличивает затраты в цепочке поставок.
4. Тарифы на грузовые перевозки (фрахтовые ставки) выросли после пандемии, а необходимость перераспределения судов и контейнеров из-за войны усиливает продолжающееся повышательное давление на фрахтовые ставки.

Развертывание контейнерных судов для Российской Федерации и Украины по сравнению с развертыванием флота контейнерных перевозок в отдельных странах, в ДФЭ, 2018-2023 гг.



Источник: Трансмодальный индекс ЮНКТАД и MSD, июнь 2023 года.
Вместимость в ДФЭ основана на номинальной вместимости судна в годовом исчислении.

Война между Россией и Украиной

1. Увеличение суточных чартерных ставок по глобальному индексу с учетом увеличения с февраля 2022 года.
2. Увеличение на 35% в 2022 году привело к росту ставок фрахтования судов из-за геополитических конфликтов, включая российско-украинскую войну, а также более высокого спроса со стороны КНР на суда после пандемии.
3. Судовые брокеры отмечают, что это во многом связано с возросшим спросом на балкеры и танкеры.
4. Надбавки за военный риск для всех типов кораблей и грузов очевидны в глобальных фрахтовых сделках.
5. В 2023 календарном году произошла нормализация ставок фрахтования судов, однако брокеры отмечают, что волатильность сохранится.

Рост цен на доставку (суточный доход судна, в долларах США в день)

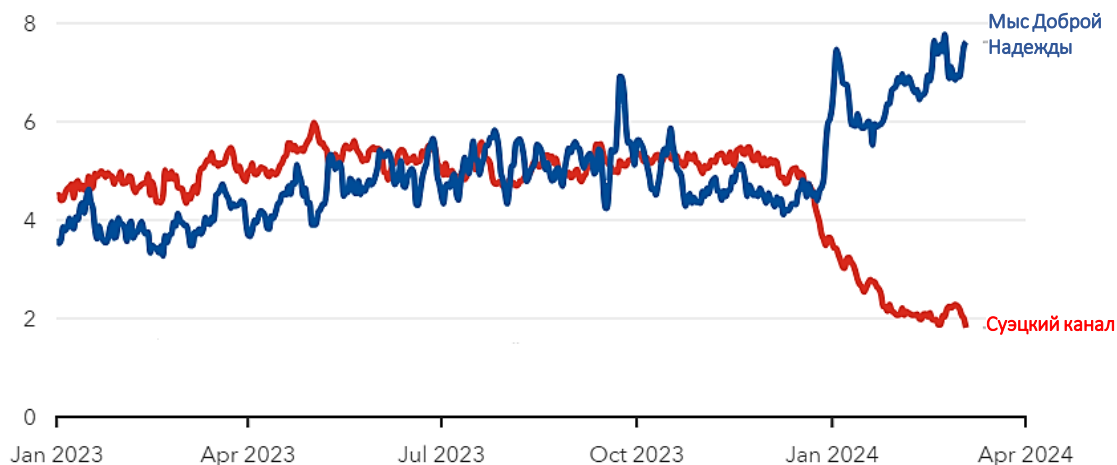


Источник: индекс ЮНКТАД и Clarkson Charter, июнь 2022 года, по доходам судов в основных секторах судоходства.

Кризис в Красном море

- Период события: 19 ноября 2023 г. – продолжается до сих пор
- Продолжительность воздействия: ноябрь 2023 г. – изменившиеся условия сохраняются
- Основные трансконтинентальные контейнерные линии перенаправлены на мыс Доброй Надежды
- Сроки доставки из КНР в порты ЕС в Атлантике выросли примерно на 6-10 дней
- С момента начала нападений на суда в Красном море премии по страхованию от военных рисков выросли почти на 900%
- Увеличение продолжительности рейса создало проблемы для портов ЕС, поскольку фиксированные причальные окна больше не используются, что приводит к перегрузке портов
- Администрация Суэцкого канала (SCA) увеличила транзитные сборы для судов, проходящих через канал, на 5-15% с 15 января 2024 года
- Повышение цен на фрахт и дополнительных сборов
- Уровни запасов – время выполнения заказов увеличивается на розничном конце цепочки поставок
- Альтернативные маршруты поставок в зависимости от стоимости и вместимости

Суэцкий канал – мыс Доброй Надежды
Суточный объём транзитной торговли
(в миллионах метрических тонн, скользящее среднее за 7 дней)



Источники: платформа ООН, [PortWatch](#) МВФ

Кризис в Красном море

- Транзит в судоходном канале сохранялся до нападения на контейнеровоз Maersk Hangzhou 30 декабря 2023 года.
- За первые два месяца 2024 года объем торговли товарами, перевозимыми через Суэцкий канал, сократился на 50% в годовом исчислении.
- Объем торговли товарами, перевозимыми через мыс Доброй Надежды, вырос примерно на 74% по сравнению с уровнем 2023 года.
- Увеличение времени транзита снижает эффективную пропускную способность рейса Азия-Европа на 25%.
- Портовые власти ЕС ожидают, что в портах возникнут заторы из-за времени прибытия в порты вне фиксированного окна, что приведет к снижению производительности.
- Надбавки для покрытия страховых премий за военные риски.
- +312% рост ставок контейнерных перевозок между портами Китай-Средиземноморье (15 февраля 2024 г.)
- Восемь лет ушло на открытие Суэцкого канала после его закрытия во время Шестидневной войны в 1967 году.

Кризис в Красном море

Данные о движении морских судов в режиме реального времени отражают рост торговых рейсов между Китаем и Европой через мыс Доброй Надежды с октября 2023 года по январь 2024 года.

Необходимость объезда привела к тому, что объемы перевозок грузовых контейнеров через регион Красного моря упали примерно на 78% по сравнению с ожидаемыми значениями в январе, что затронуло 10% всех отправленных по всему миру товаров.

Грузовые контейнеры перевозят большую часть мировых товаров, от сырья до потребительских товаров, таких как электроника. «Текущая ситуация кажется более драматичной, чем это выглядит с экономической точки зрения», и ожидается, что текущие задержки нормализуются, как только более длинный маршрут доставки будет учтен с точки зрения логистики.

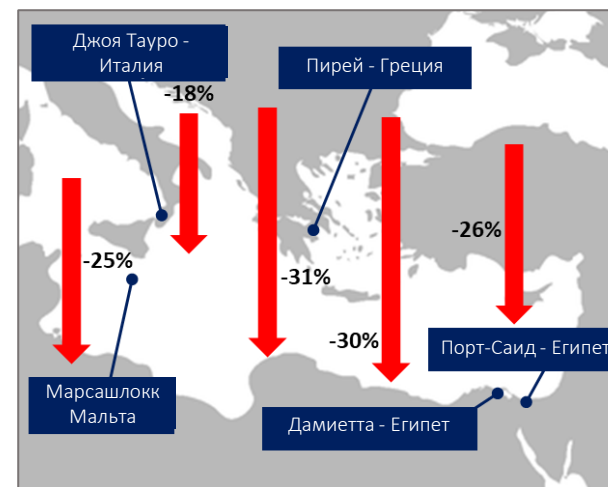


Январь 2024 г.

Кризис в Красном море

- Изменение маршрута трансконтинентальных судов через мыс Доброй Надежды привело к снижению пропускной способности судов в узловых портах Восточного и Центрального Средиземноморья.
- Порт Джоя Тауро – снижение на 18%; порт Пирей – 31% (1-й квартал 2024 года по сравнению с 3-м кварталом 2023 года).
- Порт Коломбо в Шри-Ланке становится ключевым перевалочным узлом, предлагая перевозчикам возможность переваливать грузы между судами, направляющимися через мыс, и судами, следующими на/с Ближнего Востока.
- В отсутствие урегулирования ситуации с безопасностью в Красном море перевозчики продолжают перенаправлять магистральные суда, курсирующие между Азией и Европой, через мыс Доброй Надежды.

Источники: Аналитика рынка Дрюри и Журнал коммерции

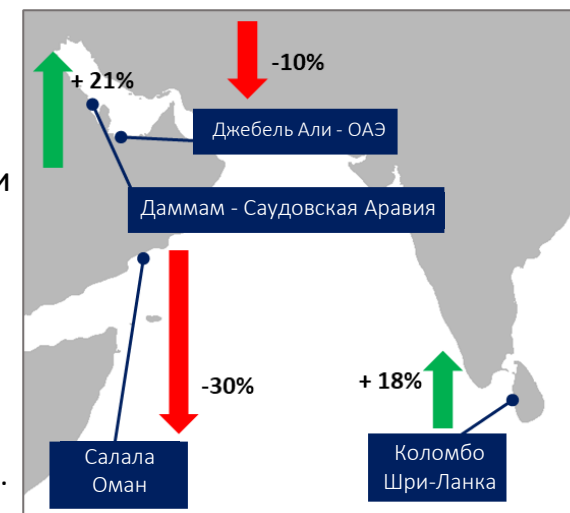


Порты Восточного Средиземноморья

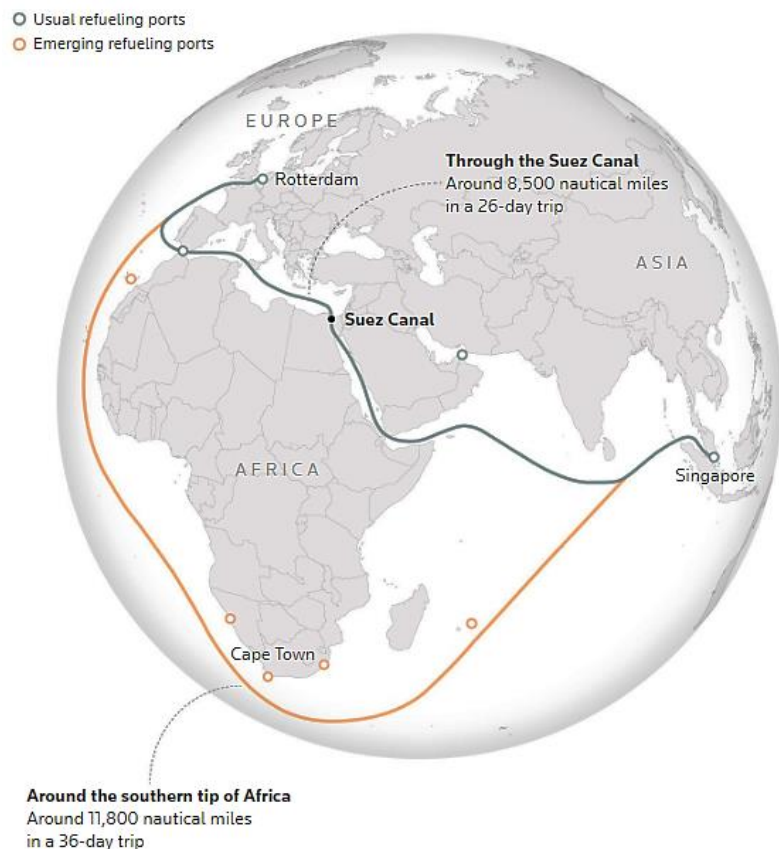
Изменение объемов обрабатываемых контейнеров (1 квартал 2024 года по сравнению с 3 кварталом 2023 года).

Порты Ближнего Востока и Южной Азии

Изменение объемов обрабатываемых контейнеров (1 квартал 2024 года по сравнению с 3 кварталом 2023 года).



Изменение маршрута судна – пример рейса из Сингапура в Роттердам



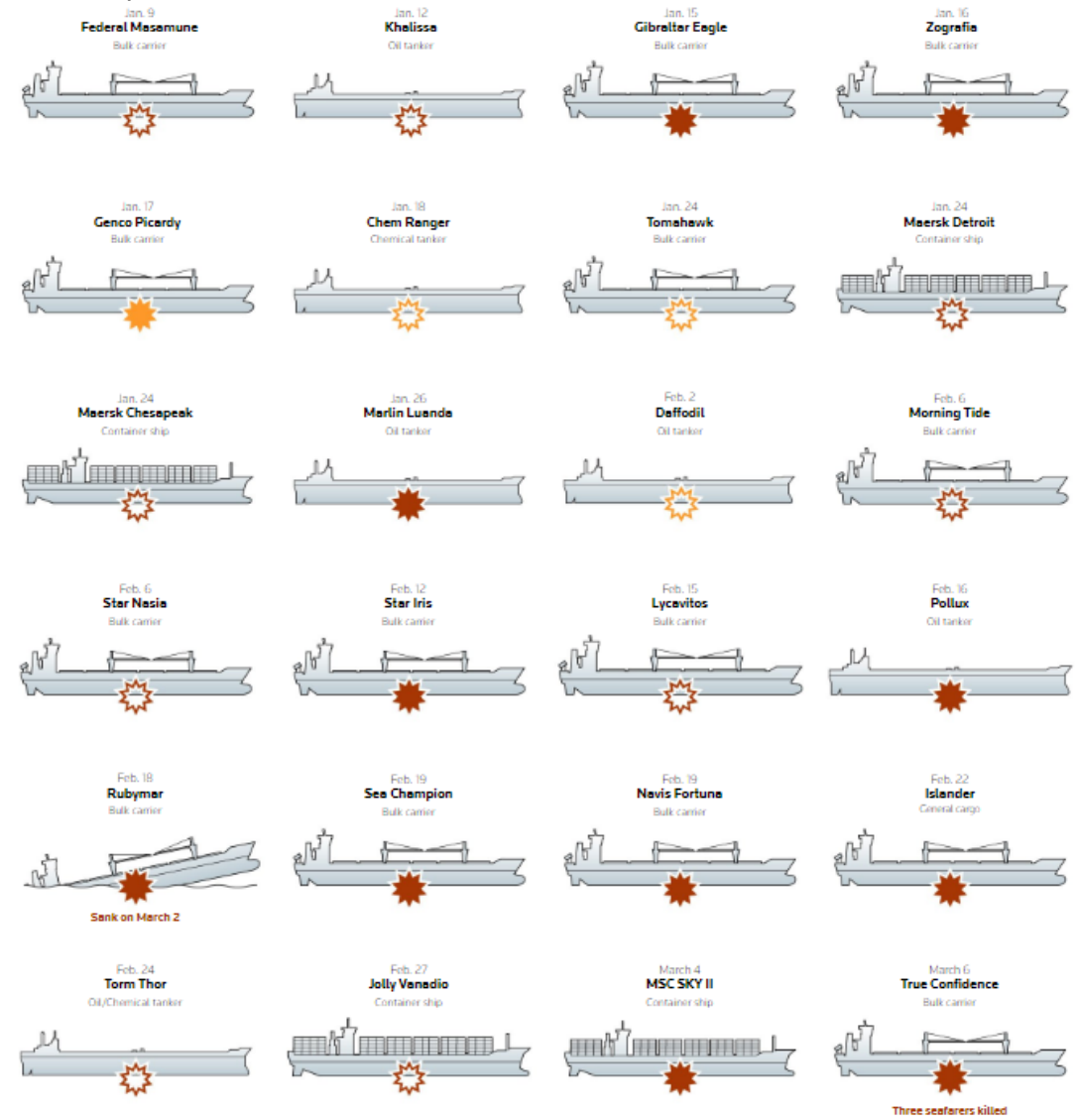
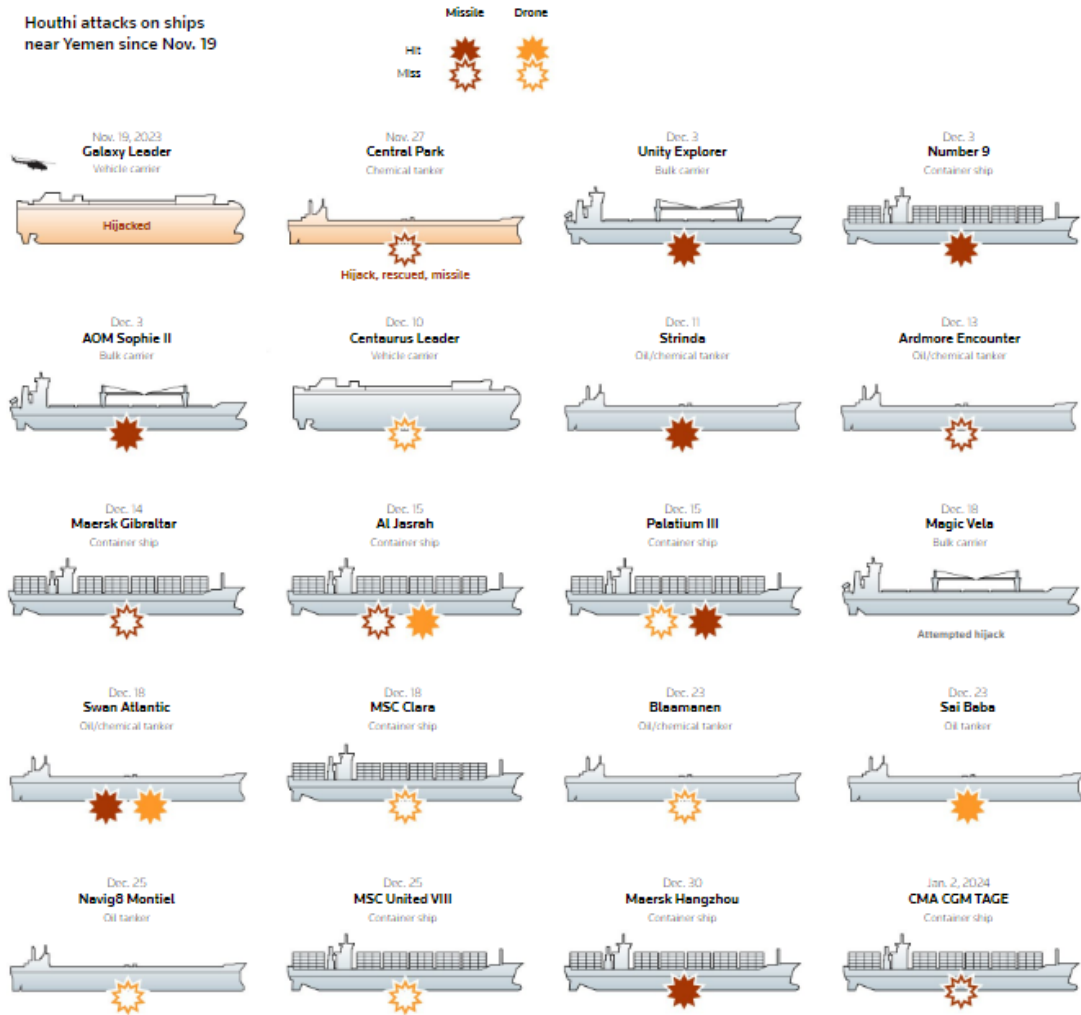
Источники: Центр морской безопасности – Африканский Рог (МССНОА)

Кризис в Красном море

- Суэцкий канал используется для перевозки примерно одной трети мировых контейнерных грузов. Ожидается, что перенаправление кораблей вокруг южной оконечности Африки будет стоить до 1 миллиона долл. США на дополнительное топливо для каждого рейса из Азии в Северную Европу.
- Перебои с поставками на Ближний Восток после последней атаки на Красное море привели к росту цен на нефть в первую торговую сессию 2024 года.
- В результате этого выросли ставки на контейнерные перевозки. По данным Fitch, ставки на маршрутах Азия-Европа выросли на 284% и более чем вдвое на других основных маршрутах Восток-Запад.
- Стоимость страхования семидневного путешествия по Красному морю выросла на 100 000 долл. США с момента начала нападений.

Кризис в Красном море

Houthi attacks on ships near Yemen since Nov. 19



Кризис в Панамском канале

- Период события в Панамском канале: 1 января 2020 г. – продолжается до сих пор
- Снижение уровня воды из-за засухи ограничивает возможности судоходства.
- Судоходные линии изменили транспортные сети: рейсы из Азии до восточного побережья США предпочитают маршруты через Суэцкий канал вместо Панамского канала.
- Нападения на корабли повстанцев-хуситов из Йемена в Красном море; движение по этому маршруту тоже перенаправляется на мыс Доброй Надежды.
- Сроки доставки из КНР в порты ЕС в Атлантике выросли примерно на 6-10 дней.
- Увеличение продолжительности рейса создало проблемы для портов USEC, поскольку фиксированные причальные окна больше не используются, что приводит к перегрузке портов.
- Администрация Панамского канала (РСА) увеличила транзитные сборы для судов, проходящих через канал, на 5-15% с 15 января 2024 года.
- Судоходные линии ввели дополнительные сборы за транзит через Панамский канал, в результате чего к базовым спотовым ставкам добавляется 400-500 долл. США за СФЭ.
- Уровни запасов – время выполнения заказов увеличивается на розничном конце цепочки поставок.
- Альтернативные маршруты поставок в зависимости от стоимости и вместимости.

Кризис в Панамском канале

1. Администрация Панамского канала сократила количество судов, которым разрешено проходить через Панамский канал, – на 36% в 2023 году.
2. По состоянию на 18 января 2024 года время ожидания прохождения корабля через канал составляло от двух до 55 дней, в зависимости от типа судна и направления на север или юг.
3. Варианты включают плавание на юг через Южную Америку или Африку или транзит через Суэцкий канал.
4. Более длинные маршруты +2 недели к времени доставки, топливу, экипажам и фрахтовым ставкам.
5. Судовые брокеры отмечают, что волатильность сохранится.
6. Администрация Панамского канала (АСР) объявила о небольшом увеличении количества ежедневных транзитных судов по пострадавшему от засухи водному пути.

Источник: глобальное портовое агентство WaterFront Maritime Services.

Стоимость судоходства через Панамский канал резко выросла в 2023 году

Средняя стоимость доставки 40-футового контейнера с уведомлением за один месяц между Китаем и побережьем Мексиканского залива США через Панамский канал, долл. США



Основные порты КНР в USEC подорожали на 36% до \$2400/СФЭ к концу июня 2023 г.

Источник; Зенета

Глобальная декарбонизация судоходства

- На долю судоходства приходится 3% глобальных выбросов парниковых газов (ПГ), а переход от ископаемого топлива к экологически чистым видам топлива объявлен в Стратегии Международной морской организации ООН (ИМО) по выбросам парниковых газов до 2023 года.
- Страны, подписавшие конвенцию ООН, согласились сократить выбросы CO₂ в транспортном секторе в среднем по международным перевозкам – как минимум, на 40% к 2030 году.
- По данным Международного энергетического агентства, переход от ископаемого топлива к возобновляемым источникам энергии потребует инвестиций в размере 4 триллионов долл. США к 2030 году, чтобы поставить мир на путь достижения нулевых выбросов к 2050 году, что в три раза больше, чем инвестируется сегодня. ЮНКТАД оценила стоимость декарбонизации судоходной отрасли в более чем 1 триллион долл. США, и эта цена потребует как государственных, так и частных инвестиций при наличии прочной нормативно-правовой базы.
- Судоходные компании будут компенсировать дополнительные затраты на сокращение выбросов за счет последовательных надбавок к общим ставкам морских перевозок.

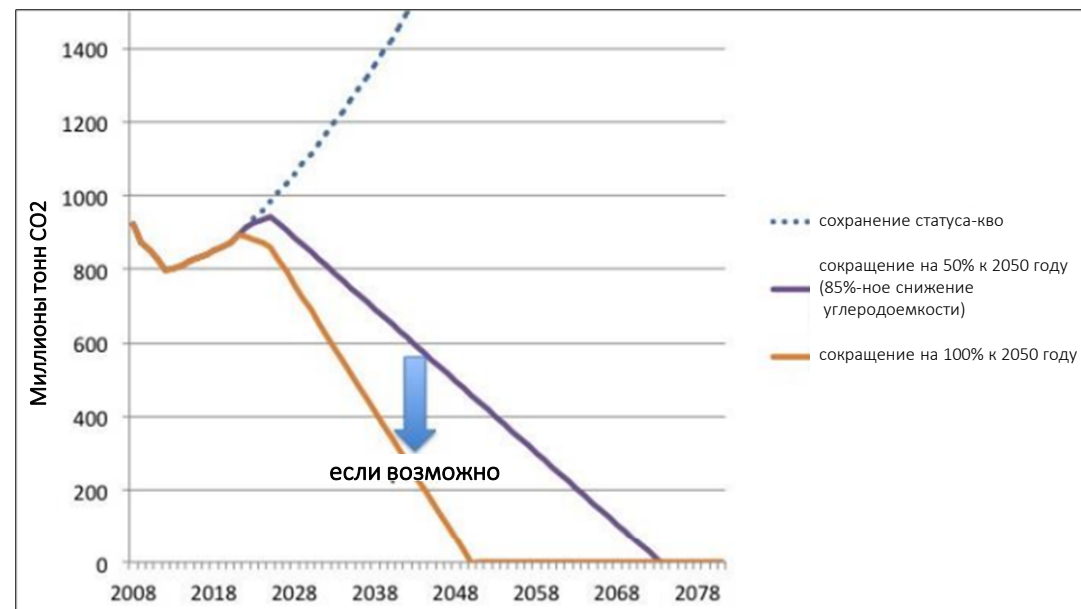
Декарбонизация судоходства

1. Администрация Панамского канала сократила количество судов, которым разрешено проходить через Панамский канал, – на 36% в 2023 году
2. «У морского судоходства есть четкий план, и достижение нулевых выбросов парниковых газов от международного судоходства к 2050 году является ошеломляющей целью» *
3. Моделирование показывает, что экологичное (не нефтяное) топливо к 2030 году будет в пять раз дороже, чем сегодняшнее органическое топливо, а налог на выбросы углерода в системе торговли выбросами Европейского Союза стал примером того, как государственная политика может быть применена для сокращения ценового разрыва.

Источник: глобальное портовое агентство Waterfront Maritime Services.

Источник: * Питер Санд, главный аналитик платформы сравнительного анализа ставок Xeneta.

Стоимость декарбонизации мирового судоходства



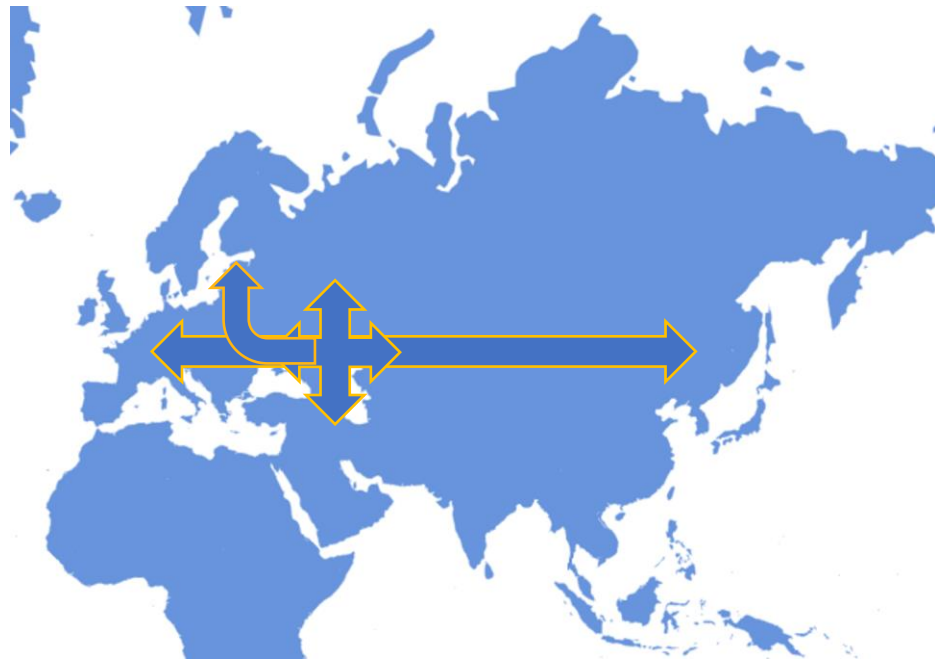
Основные порты КНР в USEC подорожали на 36% – до \$2400/FEU к концу июня 2023 года.

Источник; Цели по сокращению выбросов CO2 для международного судоходства (IMO/UNCATD)

Мультимодальные трансконтинентальные возможности

- Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030
 - Средний коридор, соединяющий Центральную Азию с Европой, возник как альтернатива Северному коридору (контролируемая Россией территория, по которой проходит железная дорога) и обычному морскому пути через Малаккский пролив, Индийский океан, Красное море или мыс Доброй Надежды.
 - Мультимодальная транспортная инфраструктура Среднего коридора связывает паромные терминалы Каспийского и Черного морей с железнодорожными/мультимодальными системами Китая, Казахстана, Азербайджана, Грузии, Румынии, Болгарии и/или Турции (Украина) и Польши в ЕС. Поезда, курсирующие по этому коридору, доставляют грузы из Китая в Европу, в среднем, за 20-25 дней.
 - Открытая в 2017 году железная дорога Баку-Тбилиси-Карс является частью Среднего коридора, доставка из Азии в Турцию через Южный Кавказ занимает всего 15 дней.
 - Порт Баку, Каспийское море – 2-й этап увеличения мощности с 15 до 25 миллионов тонн грузов в год и 500 000 ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент).
 - По Транскаспийскому международному транспортному маршруту в 2023 году было перевалено 2,8 млн тонн грузов, что на 86% больше, чем в 2022 году. Цель на 2024 год установлена на уровне примерно 4 млн тонн. Всемирный банк и МБРР прогнозируют, что к 2030 году объем может вырасти до 11 миллионов тонн.

Трансконтинентальные транспортные маршруты могут удовлетворить многие потребности.



Источник: интерпретации авторами возможностей ЦАРЭС и транзитной торговли.

СРЕДНИЙ КОРИДОР ЦАРЭС (2a-b-c-d)

- Средний коридор ЦАРЭС обеспечивает транспортное/торговое сообщение;
 - Южная и Восточная Азия – страны ЦАРЭС
 - Европа и западные страны – страны ЦАРЭС
 - Страны ЦАРЭС – не имеющие выхода к морю и имеющие глубоководные морские порты
 - Трансконтинентальная торговля Северной и Восточной Азии – Европа
 - Кавказ – страны ЦАРЭС

Средний коридор

- Средний коридор обеспечивает транзитную торговую связанность; Алтынколь / Достык – Актау / Курык – Баку / Алат, Турменбаши – Баку / Алат, Батуми / Потти – Констанца, Бургас или Стамбул и обратное направление
- Сухопутная инфраструктура включает сети железных и автомобильных дорог, которые соединяются с железнодорожными и паромными перевозками RoPax, курсирующими транзитом по Каспию
- Возможность модернизировать традиционные методы обработки грузов, в которых преобладают услуги железнодорожной погрузки, меньше использования грузовиков + прицепов
- В некоторых случаях произошел перенос портов, поскольку очевидны ограничения, обусловленные разрастанием городской застройки

Источник: интерпретации авторами возможностей ЦАРЭС и транзитной торговли.

Возможности трансконтинентальной торговли



1. Глубина маршрутов, портовых каналов и причалов определяет каспийские суда максимального размера – варианты проектирования
2. Операторы терминалов – в основном, государственные. Собственные или совместные предприятия – потенциал для ГЧП – частные инвестиции
3. Возможность улучшить целостность графика движения судов, что потенциально может повысить производительность и надежность для бенефициаров сквозной цепочки поставок и лиц, принимающих решения.

Доступ стран ЦАРЭС по типам транспорта

Страна ЦАРЭС	Нет выхода к морю	Доступ к морским портам	Расстояние до ближайших морских портов (км)	Режим доступа к ближайшему морскому порту
АФГ	Да	нет	1200 – 1600	Автомобильная дорога
АЗЕ	Да	Каспийский	800	Железная дорога – Автомобильная дорога – Канал
ГРУ	Нет	Черное море		
КАЗ	Да	Каспийское море	3000	Автомобильная дорога – Железная дорога – Канал
КЫР	Да	нет	4500 – 5200	Железная дорога – Автомобильная дорога
МОН	Да	нет	1700 – 6000	Железная дорога – Автомобильная дорога
ПАК	Нет	Аравийское море		
КНР	Нет	Тихий океан		
ТАД	Да	нет	1500 – 2500	Железная дорога – Автомобильная дорога
ТКМ	Да	Каспийское море	1600	Железная дорога – Автомобильная дорога – Канал
УЗБ	Да	нет	2000 – 1800	Железная дорога – Автомобильная дорога

Мультимодальные возможности трансконтинентальных перевозок

- **Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030**
 - **НАДЕЖНОСТЬ** – Традиционный трансконтинентальный морской транспорт стал ненадежным, а время транзита и стоимость фрахта не определены. Средний коридор может доказать свои возможности, надежность и стабильность цен.
 - **ПОРТЫ** – Транспортные коридоры ЦАРЭС обеспечивают наземное сообщение с глубоководными портами Черного и Аравийского морей, обеспечивают странам, не имеющим выхода к морю, доступ к внешней торговле.
 - **СОЕДИНЕНИЯ** – Улучшение сообщения в мультимодальных коридорах через Каспийское море.
 - **ЭФФЕКТИВНОСТЬ** – Несмотря на значительные инвестиции в морские порты и морские перевозки, мультимодальная логистика и транспортные операции в регионе остаются медленными и дорогостоящими.
 - **НАДЕЖНОСТЬ** – Задержки и дополнительные затраты вызваны совместимостью водного и наземного транспорта, неблагоприятными погодными условиями, процедурами пересечения границ, недостаточными логистическими возможностями и требованиями модернизации технологий.
 - **ЭКОНОМИЧНОСТЬ** – Программа ЦАРЭС сосредоточена на развитии экономических коридоров, которые предоставят значительные возможности для расширения региональной торговли при последовательной базовой стоимости.
 - **ВОЗМОЖНОСТИ** – Включают коридоры между Монголией и КНР, а также между Центральной Азией и Южной Азией, Транскаспийский коридор, соединяющий Центральную Азию и Кавказ, и Мультимодальные трансконтинентальные перевозки между Азией и Европой.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ

**21-е заседание Координационного комитета
транспортного сектора ЦАРЭС**

Алматы

22-23 апреля 2024 г.