

# Транспортная связность на евразийских транзитных маршрутах Средний коридор

Алматы

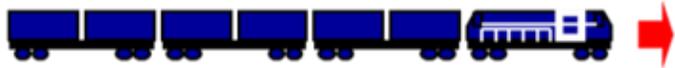
19-20 октября 2022 года

# Беспрецедентные глобальные события – новые возможности

- Covid-19 в 2020 году и российско-украинский конфликт 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 становится спорным решением, особенно с учетом ограничений, наложенных на железнодорожные маршруты через Беларусь и российские маршруты в Европу.
- Этот сценарий можно охарактеризовать как наилучшую возможность для Среднего коридора зарекомендовать себя в качестве жизнеспособного сухопутного маршрута для постоянного объема сквозных трансконтинентальных перевозок.

# Доли видов транспорта – из КНР в Европу (грузовые перевозки)

Железнодорожные перевозки  
Rail movement (loaded)



2018	1.9%
2019	2.1%
2020	3.1%
2021	3.4%

Авиационные грузовые перевозки  
Air Freight movement



2018	97.8%
2019	97.6%
2020	96.6%
2021	96.3%

Морские перевозки  
Shipping movement



2018	0.3%
2019	0.3%
2020	0.3%
2021	0.2%

Источник:  eurostat

# Частота по видам транспорта – из КНР в Европу

Частота Среднего коридора: 1-4 в день



Частота морских перевозок: 5,35 отправок в день



Частота Северного коридора: отправка 41,6 маршрутных поездов



Источник: интерпретация авторами различных отраслевых справочных документов.

# Транзитное время по типам транспорта – из КНР в Европу

Транзит Среднего коридора: 22-24 дня



Транзит при морских перевозках: 35-45 дней



Время транзита по Северному коридору: 12-20 дней



Источник: интерпретация авторами различных отраслевых справочных документов.



Hamburg, Germany

Lodz, Poland

Duisburg, Germany

Constanta, Romania

Almaty, Kazakhstan

Quryq, Kazakhstan

Xingang, China

Batumi, Georgia

Baku, Azerbaijan

**Trip Length  
22 days**

Положительность:  
22 дня

**Trip Length  
42 days**

Положительность:  
42 дня

**Legend**

--- Freight by Rail

— Freight by Sea

# Предоставляемая пропускная способность по видам транспорта – из КНР в Европу

Пропускная способность Среднего коридора: 75 000 ДФЭ



Пропускная способность морского транспорта: 35 миллионов ДФЭ



Пропускная способность Северного коридора: 1 575 000 ДВЭ

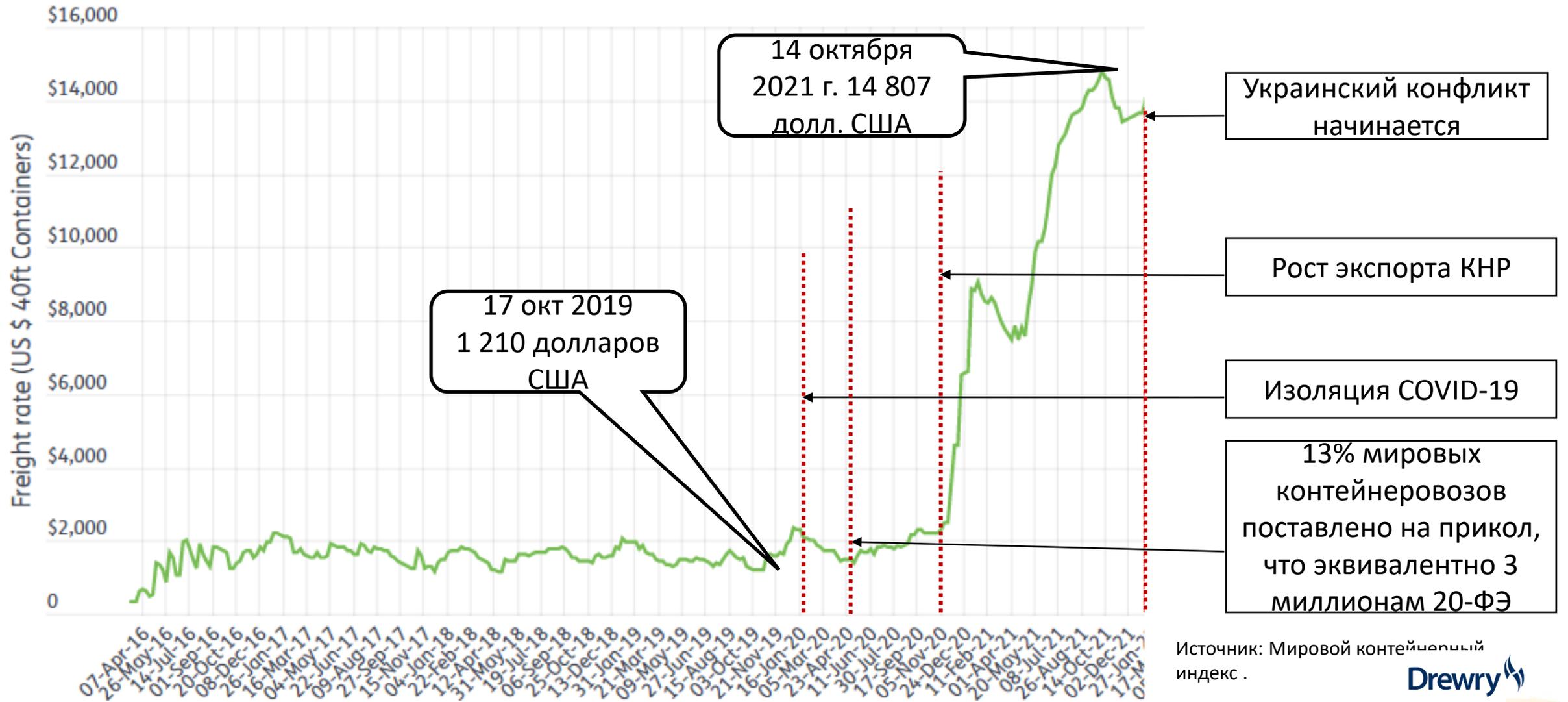


Источник: интерпретация авторами различных отраслевых справочных документов.

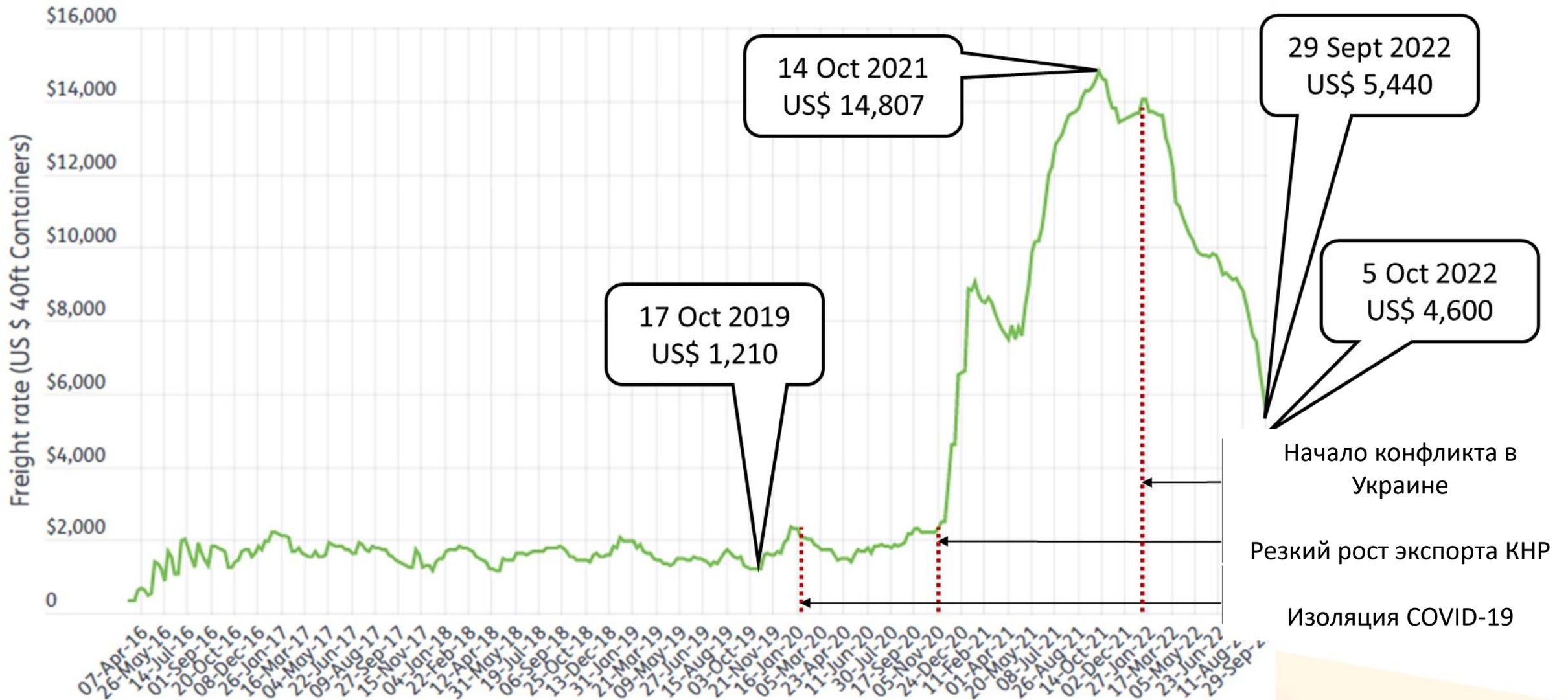
# Резкий рост перехода грузовых перевозок на сухопутные железные дороги

- Резкий рост перехода на сухопутные железные дороги в 2020–2021 годах привел к возобновлению использования железных дорог из КНР в Европу для всех коридоров.
- Конфликт в Украине в начале 2022 года привел к закрытию морских портов Украины, и многие грузоотправители избегают использования Северного железнодорожного коридора через Российскую Федерацию. Это сделало Средний коридор 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 24 миллионов метрических тонн в 2020 году.
- Спрос на железнодорожные перевозки в связи с ограниченной пропускной способностью и скачком цен на морские перевозки с 2 000 долларов США за 40-ФЭ в июне 2020 года до 15 000 долларов США в 2021 году.

# Мировой контейнерный индекс, апрель 2016 г. – январь 2022 г.



# Мировой контейнерный индекс, апрель 2016 г. – октябрь 2022 г.



# Особенности ценообразования по видам транспорта и логистики 2018-2022 годы

FCL-FCL	FROM CHINA to EU - FORTY FOOT CONTAINER (FEU)	Volume handled 2019 est.	2018-2019	2020-2021	2022-2023
<b>MODE / Days</b>	<b>ROUTE</b>		<b>USD/FEU</b>	<b>USD/FEU</b>	<b>USD/FEU</b>
<b>SEA</b> 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	32m TEU	\$1,500 low \$3,200 high	\$9,000 low \$15,000 high	\$7,500 low \$14,000 high
<b>RAIL</b> 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
<b>CR Express</b> 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
<b>RAIL/FERRY</b> 21-24 days	Middle Multimodal corridor (PRC, KAZ, Caspian Sea, AZE, GEO, EU). Lianyungang (China) to West EU Terminals	50k TEU	\$6,000 low \$8,000 high	\$7,000 low \$10,000 high	\$ 8,200 low \$12,000 high

# Ценность экономии времени при транзите - VOTT

Value of Container for Sea Transit to be competitive					Oct-22				
					Middle corridor	\$	8,000.00		
Value of Container	\$ 311,868.00				Sea Transit	\$	8,000.00		
Delay Cost	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5				
	\$ 170.89	\$ 341.68	\$ 512.38	\$ 682.98	\$ 853.50				
Difference	\$ 170.89	\$ 170.79	\$ 170.70	\$ 170.61	\$ 170.51				
Cost per day Comparison - finding optimal shipment output					US\$/TEU/day (including delay cost)				
Value of Container \$ 5,000,000.00					Sea Transit	\$	1,411.55		
					Middle corridor	\$	363.64		
Daily Cost	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5				
Sea Transit	\$ 109.52	\$ 219.05	\$ 328.57	\$ 438.10	\$ 547.62				
Middle corridor	\$ 363.64	\$ 727.27	\$ 1,090.91	\$ 1,454.55	\$ 1,818.18				

# Ценность экономии времени при транзите – VOTT

## Морской транзит

Затраты при задержке  
(20 дней)



Стоимость грузоперевозки  
(окт. 2022 г.)



**= \$1,412/ ДФЭ/день**



## Транзит по Среднему коридору

Стоимость грузоперевозки (окт. 2022 г.)



**= \$364/ ДФЭ/день**



Транзит по Среднему коридору в настоящее время в **3,9 раза** выгоднее по затратам на ДФЭ (стоимость 5 млн. долл. США)

# Заключение: Пауза и размышление

- Ключевые узлы и поставщики услуг грузоперевозок, составляющие Средний коридор, рассматривают возможность возобновления инвестиций в свои железнодорожные сети, подвижной состав, терминалы, морские порты и транскаспийские судоходные активы, чтобы увеличить пропускную способность сети.
- Эти инвестиционные возможности являются правдоподобными амбициями с учетом предположений о том, что спрос будет поддерживаться на его нынешнем уровне.
- Мир морских перевозок возвращается к балансу спроса и предложения и, возможно, даже к переизбытку, поскольку судоходные линии снова используют ценообразование для захвата доли рынка.
- Было бы мудро, если бы участники грузовых перевозок Среднего коридора «сделали паузу и поразмышляли» о том, что произошло за последние два года. Было бы целесообразно проанализировать, какие объемы были доставлены их сетями услуг и какой новый ассортимент видов грузов, невиданный ранее, был перевезен в рамках сквозных перевозок.

**19th Transport Sector  
Coordinating Committee Meeting**  
19-20 October 2022 • Almaty, Kazakhstan



Спасибо

