

Коридор ЦАРЭС 2 (Средний коридор) и торговля стран ЦАРЭС

Лязиза Сабырова, Роман Могилевский
Департамент Центральной и Западной Азии
Азиатский банк развития

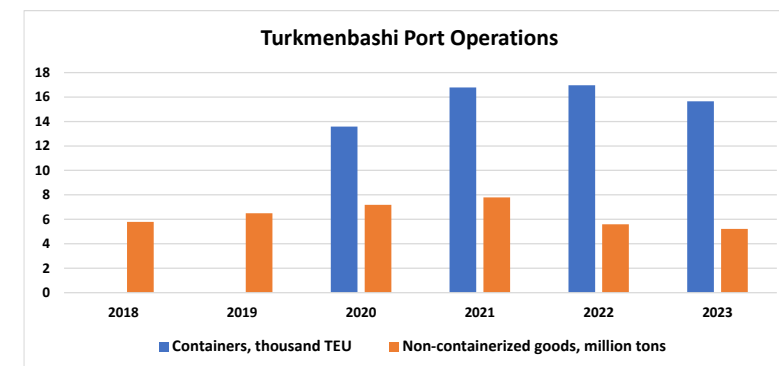
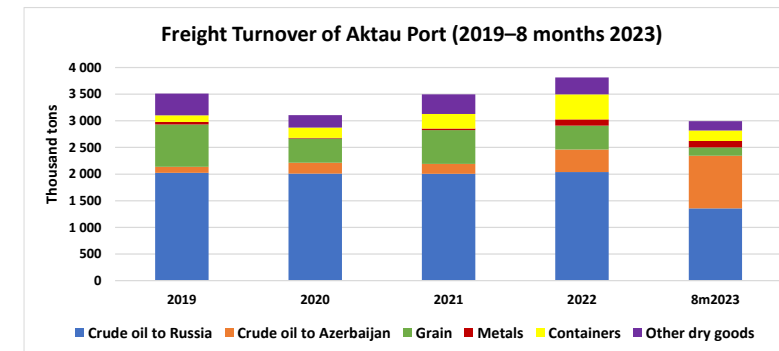
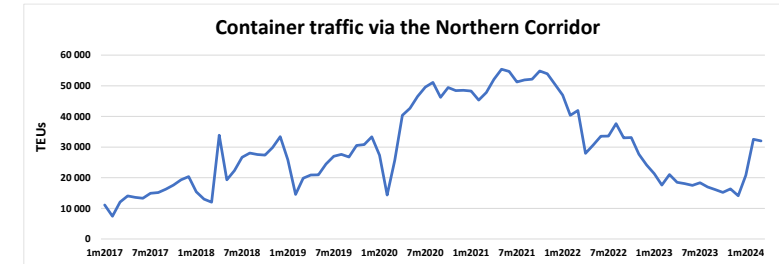
Стамбул, 20 июня 2024 г.

Недавние шоки и возобновившийся интерес к Среднему коридору

- Пандемия COVID-19 и вызванные ею логистические проблемы, сложности с морскими перевозками через Красное море и Суэцкий канал, региональные конфликты создали большие риски для транзита товаров между КНР и Европой
- Экономическое развитие и торговля стран КЦА с партнерами в Европе, Америке и Северной Африке также подверглись воздействию этих шоков
- [Коридор ЦАРЭС 2](#) (Средний коридор, СК) оказался в наименьшей степени уязвимым к воздействию этих шоков на евразийские и региональные транспортные потоки
- В 2022 году возрос спрос на перевозки по Среднему коридору

Недавние изменения и исследования

- Океанские перевозки возобновились в 2022 году, и цены резко снизились – Индекс WCI: \$15 тыс (окт 21), \$1 тыс (окт 23), \$5 тыс (янв 24), \$3.2 тыс (март 24)
- Контейнерные перевозки по Северному коридору (основному конкуренту Среднего коридора) продолжают, хотя и в меньшем размере
- Контейнерные перевозки по Среднему коридору также сократились в 2023 году
- Экспорт нефти из Казахстана через КТК продолжается; порт Туркменбаши также работает без перебоев
- Правительство КНР по-прежнему планирует постепенно прекратить субсидирование ж/д перевозок в Европу

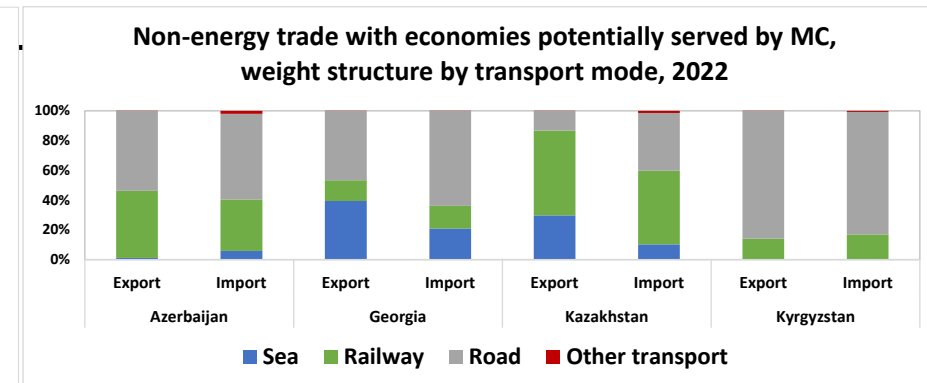
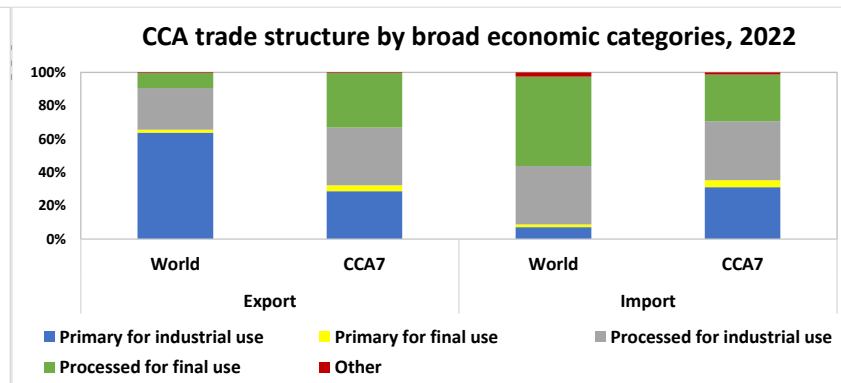
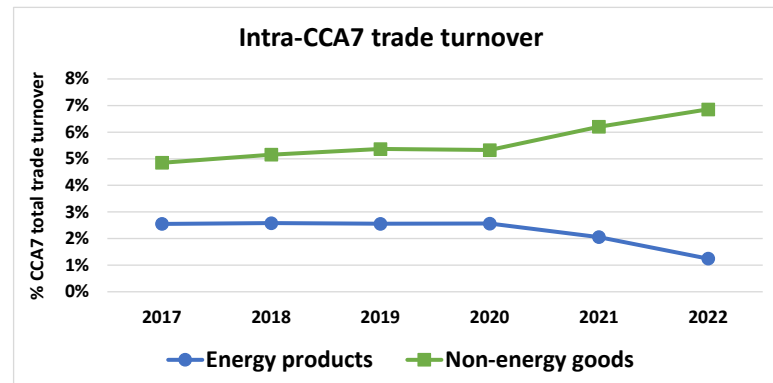


Недавние изменения и исследования (2)

- Недавно было опубликовано несколько исследований по СК, подготовленных ЕБРР, Всемирным банком, ОЭСР, Институтом АБР и другими организациями и исследователями
- Некоторые основные результаты этих исследований
 - СК обслуживает и будет обслуживать в основном торговые потоки, исходящие из или предназначенные для КЦА
 - СК сохраняет свое значение ключевого механизма обеспечения устойчивости к внешним шокам
 - Транспортные издержки и время перевозки по СК высоки
 - Для развития СК нужны большие инвестиции в инфраструктуру
 - Также необходимы существенные улучшения в процедурах содействия торговле и логистике в рамках СК
 - Региональное сотрудничество имеет ключевую роль для развития СК

Торговля внутри ЦАРЭС и с партнерами КЦА в западном направлении

- Торговля между КНР и КЦА велика и растет
- Торговля внутри КЦА сравнительно невелика, но ее неэнергетическая часть растет
- Во внутрирегиональной торговле у стран КЦА более привлекательные роли, чем в торговле с остальными партнерами
- Неэнергетическая торговля, потенциально осуществимая по СК, является асимметричной и более чувствительной к высоким торговым издержкам, чем торговля между КНР и Европой



АБР и развитие Среднего коридора

- ЦАРЭС – это естественная платформа для развития СК: Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 и др.
- Средний коридор – это коридор ЦАРЭС 2
- Деятельность АБР по развитию СК:
 - Существующие и планируемые проекты развития дорожной, железнодорожной и портовой инфраструктуры
 - структурные реформы, например, в ж/д секторе
 - «мягкая» инфраструктура (таможня, пункты перехода, СФС меры и др.)
 - МиО функционирования коридора (ИМЭК)
 - институциональное развитие (стратегия развития СК) и аналитика

Заключение

- Стратегически, Средний коридор важен как никогда для обслуживания неэнергетической торговли внутри региона и в западном направлении
- Он также может использоваться для трансконтинентального транзита между КНР и Европой и странами Средиземноморья
- СК - это мультимодальный маршрут, использующий перевозки дорожным, ж/д и морским транспортом; нужны решения, минимально воздействующие на климат
- Для обеспечения конкурентоспособности нужно существенное снижение торговых издержек
- Для этого требуется комбинация улучшений в «мягкой» инфраструктуре, структурных реформ, усиливающих конкурентную среду, и инвестиций в «твердую» инфраструктуру

Коридор ЦАРЭС 2

