



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

28/2023

ЕБРР исследует устойчивые транспортные связи между Центральной Азией и Европой

Поскольку объемы контейнерных перевозок между Азией и Европой продолжают расти, а работа существующих торговых коридоров при этом нарушается из-за геополитических событий, крупные торговые и логистические компании изучают способы диверсификации и оптимизации транспортных маршрутов.

В этих целях Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) проводит финансируемое Европейской комиссией исследование устойчивого транспортного сообщения между Центральной Азией и Европой. Исследование, которое продлится до лета 2023 года, имеет две задачи: определить наиболее устойчивые транспортные коридоры, соединяющие страны Центральной Азии с TEN-T, включая Кавказский регион, и предложить меры по их развитию.

На организованном в конце 2022 года Европейской комиссией семинаре ЕБРР представил промежуточные результаты исследования. В нем названы наиболее устойчивые коридоры и предложены ключевые меры развития транспортных связей.

Предварительные выводы специалистов ЕБРР выглядят следующим образом.

До недавнего времени основным маршрутом, связывающим северо-восточную Азию с Европой, был евразийский Северный коридор. Он идет через Транссибирскую магистраль с Дальнего Востока России с ответвлениями в Казахстан и Монголию. В 2021 году по нему перевезено около 1,5 млн TEU (20-футовый эквивалент) грузов или контейнеров.

Коридор находится в ведении Евразийского железнодорожного альянса ОТЛК (России, Беларуси и Казахстана).

Средний или Транскаспийский коридор через Казахстан считается вторым лучшим сухопутным вариантом. В 1 квартале 2022 года через территорию Казахстана в каспийские порты Актау и Курык было отправлено около 20 тыс. TEU. Если этот коридор станет предпочтительным новым маршрутом для грузовых компаний, существующая инфраструктура Каспийского моря может стать настоящим узким местом. По оценкам ЕБРР, при увеличении грузопотока неотложные потребности в инвестициях для модернизации инфраструктуры Среднего коридора составят около 3,5 млрд. евро.

Узбекистан в настоящее время осуществляет мультимодальные перевозки из Китая автомобильным транспортом через Кыргызскую Республику, далее по Трансафганскому маршруту или через Туркменистан и Иран. Другие варианты включают использование казахстанского Среднего коридора или туркменского порта Туркменбаши.

Маршрут через порт Туркменбаши и Каспийское море в порт Поти в Грузии имеет самый высокий транзитный тариф и едва ли является экономически жизнеспособным. Порт крайне неэффективен и обслуживает очень ограниченное количество фидерных судов, что является еще большим узким местом, чем порты Казахстана. Кроме того, Туркменистан не является участником международных соглашений, и для перевозок требуются дополнительные двусторонние договоренности.

Маршрут через Туркменистан и Иран может со временем стать интересным транспортным решением, но в настоящее время существует ряд серьезных ограничений. В Туркменистане сложные санитарно-логистические требования, по которым страна не желает вести переговоры. Кроме того, ни одна из этих двух стран не является участником международных соглашений, поэтому договоренности должны быть достигнуты на основе двусторонних соглашений, что является длительным процессом. Санкции, наложенные на Иран, затрудняют работу европейских операторов, если у них нет региональных дочерних компаний.

Казахстан уже имеет развитую сеть с двумя морскими портами и двумя железнодорожными пограничными переходами с Китаем. В стадии разработки или реализации также находятся несколько крупномасштабных проектов, направленных на облегчение торговых и транспортных связей между востоком и западом, включая восстановление и электрификацию железнодорожных участков, строительство новых железнодорожных линий и расширение портовой инфраструктуры.

Узбекистан активно развивает транспортные связи со всеми своими

соседями, но как страна, не имеющая выхода к морю, вынужден полагаться на транзитные маршруты через другие страны. Железные дороги Узбекистана, основной грузовой перевозчик страны, нуждаются в реформировании для повышения эффективности. Потребуется значительные инвестиции для восстановления дорог по всей стране, электрификации участков железной дороги в Ферганской долине, между ключевыми городами Бухарой и Хивой и в других местах. Параллельно Узбекистану следует модернизировать свой подвижной состав и улучшить работу таможенных служб.

Маршрут через Казахстан в его портам на Каспийском море кажется наиболее стабильным вариантом для грузов, следующих через Узбекистан. Тем не менее, существуют многочисленные недостатки в работе пунктов пересечения границы между двумя странами и узкие места в портах Актау и Курык. Более того, Каспийское море не всегда судоходно, поэтому власти Узбекистана стремятся изучить альтернативные варианты. Альтернативные транспортные связи могут стимулировать Казахстан к повышению качества коммерческих услуг и улучшению организации пограничного контроля.

В конечном счете, успех Среднего коридора будет зависеть от способности всех стран вдоль маршрута, работать без сбоев, устранять торговые барьеры и устанавливать регулярные и надежные графики перевозок. Если Средний коридор должен стать жизнеспособной транспортной альтернативой, он должен обеспечить предсказуемую и надежную среду для всех вовлеченных сторон.

Внимание участников семинара было обращено на то, что хотя значение Среднего коридора сложно переоценить, диверсификация маршрутов и эффективное сочетание различных видов транспорта, будут играть решающую роль для сохранения устойчивости цепочек поставок. Партнеры из государственного и частного секторов должны совместными усилиями обеспечить более надежную поддержку развития новых транспортных связей и маршрутов.

Также было отмечено, что проблема поиска устойчивых коридоров носит неотложный характер и, что необходимо наращивать инвестиций в программные решения, значительно улучшающие транспортные связи без срочной необходимости инвестировать в физическую инфраструктуру.

Источники: материалы сайтов ebrd.com, ec.europa.eu, utlc.com, ноябрь 2022 г.