



ADB



Заседание Координационного комитета по транспортному сектору

ТП 6694 РЕГ
Контейнеризация в регионе ЦАРЭС
16 июня 2025 года

Чарымухаммет Шаллыев
Директор Института ЦАРЭС

КЛЮЧЕВЫЕ ИДЕИ



Основными узкими местами на Каспийском море являются **морские порты, особенно Актау, и ограниченный флот судов.**

Для автодорог: часто **долгое время ожидания в портах.** Железнодорожная связанность для поездов улучшилась. Однако, **цифровизация и интеграция данных** крайне необходимы для устранения разрозненности.



Несоответствие пропускной способности в ПП является основной проблемой для перемещения контейнеров, особенно в **Замын-Ууде.** Крайне необходимы улучшения в отношении кранов, операционной системы терминала и железнодорожных платформ.



Время ожидания в порту Карачи является основным ограничением. Это вызвано **процедурой сбора и доставки,** строгими требованиями к афганской транзитной торговле и связанностью первой/последней мили с портом. **Железная дорога имеет потенциал для увеличения объема контейнеров,** но необходимы крупные инвестиции в инфраструктуру.



Транзит стимулирует спрос на контейнерные перевозки. **Перевозки КНР-Европа** - основной двигатель контейнерных маршрутных поездов в ближайшем будущем. Алашанькоу-Достык и Хоргос-Алтынколь являются ключевыми узлами, но **ограничения на казахстанской стороне препятствуют бесперебойному движению.**

ОЦЕНКА УРОВНЯ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ

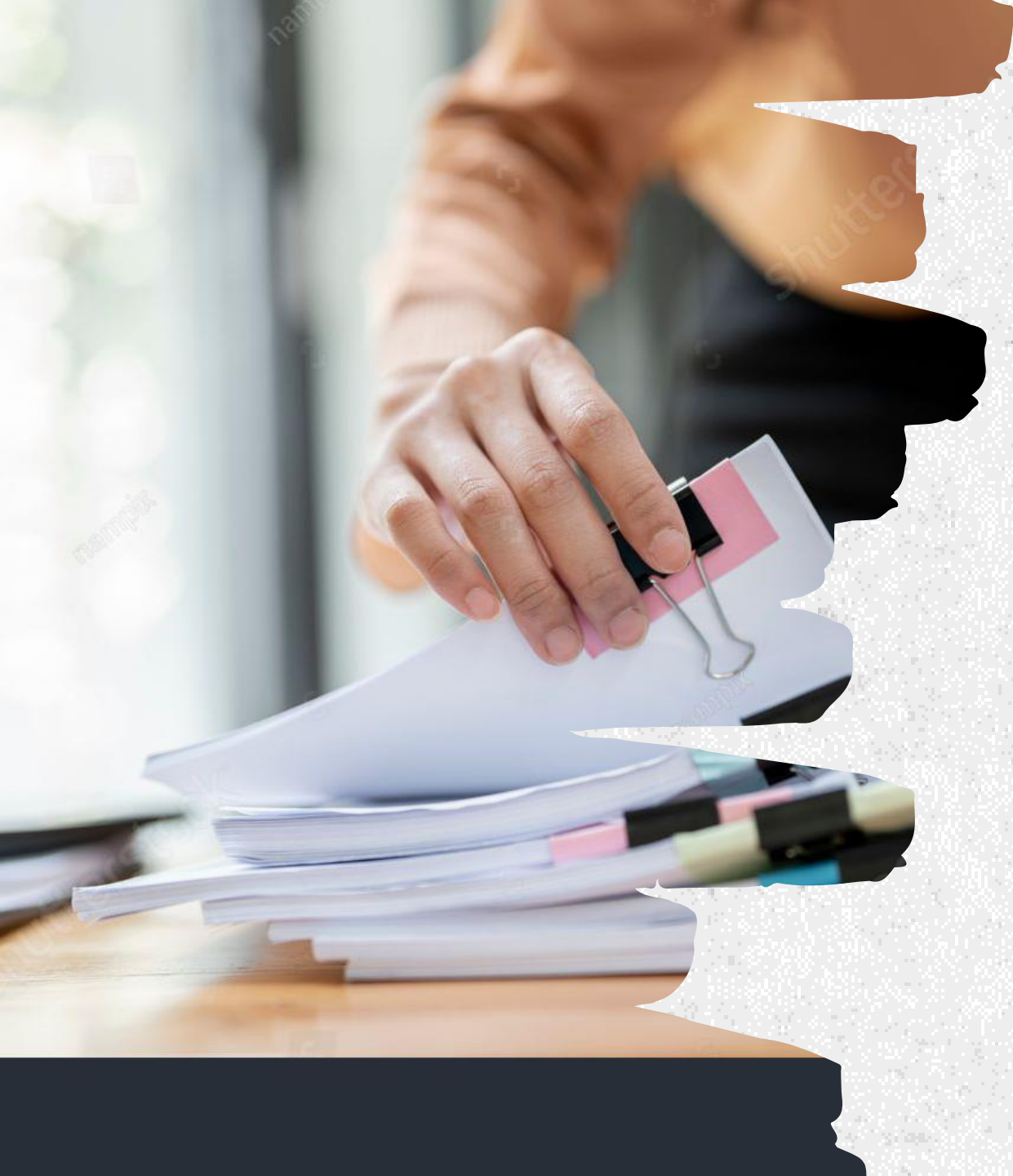
Страны	Уровень контейнеризации
Азербайджан	3,67%
Грузия	13,15%
Казахстан	2,62%
Кыргызская Республика	7,1%
Монголия	6,01%
Пакистан	57,21%
КНР	18,72%
Таджикистан	0,2%
Туркменистан	0,38%
Узбекистан	9,07%

ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ РОСТ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

К 2030 году

№	Кластер	Низкий рост	Базовый вариант	Высокий рост
1	Средний коридор	100 100	272 200	643 600
2	КНР-Монголия	753 200	1 608 000	3 743 000
3	Южная Азия- Центральная Азия	41 000	91 900	167 000
4	КНР-Европа	2 774 000	5 098 300	6 181 000

Единицы измерения в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ)



КОНКРЕТНЫЕ МОМЕНТЫ

Это основные проблемы и препятствия, выявленные в ходе исследования и требующие срочного вмешательства.

№1: СРЕДНИЙ КОРИДОР

	Прибытие	Отправление	Время простоя
Контейнеровоз Барыс			
Морской порт Алат	21/08 10:47	21/08 23:37	12 часов
Порт Актау	23/08 13:44	25/08 05:56	1 день 15 часов
Морской порт Алат	26/08 18:40	27/08 12:01	17 часов
Морской порт Алат	01/09 01:10	01/09 12:21	11 часов
Порт Актау	05/09 06:36	06/09 22:08	1 день 15 часов
Порт Актау	11/09 00:24	12/09 11:05	1 день 10 часов
Контейнеровоз Сункар			
Морской порт Алат	21/08 06:35	22/08 00:12	17 часов
Порт Актау	23/08 12:08	25/08 11:00	1 день 23 часа
Морской порт Алат	27/08 15:32	28/08 10:59	19 часов
Морской порт Алат	01/09 15:36	02/09 03:42	12 часов
Порт Актау	04/09 22:49	06/09 20:24	1 день 21 час
Морской порт Алат	08/09 18:20	09/09 19:32	1 день 1 час
Порт Актау	11/09 15:51	12/09 22:08	1 день 6 часов
Морской порт Алат	14/09 10:25	15/09 02:39	16 часов
Порт Актау	17/09 17:46	20/09 15:05	2 дня 21 час

Длительные задержки в пунктах перехода на Каспийском море!

1. Вызвано ограниченным количеством контейнеровозов.
2. Необходимо модернизировать оборудование для обработки материалов.
3. В терминале Курык нет операционной системы.

Источник: Консультанты, по данным «My Ship Tracking».
<https://www.myshiptracking.com/>

№2 КНР-МОНГОЛИЯ

Тысячи контейнеров задерживаются в порту Тяньцзинь!

1. Низкая пропускная способность на ПП Замын-Ууд.
2. Неэффективная обработка контейнеров на контейнерных терминалах в Улан-Баторе.
3. Необходимость в новом логистическом парке в Улан-Баторе.

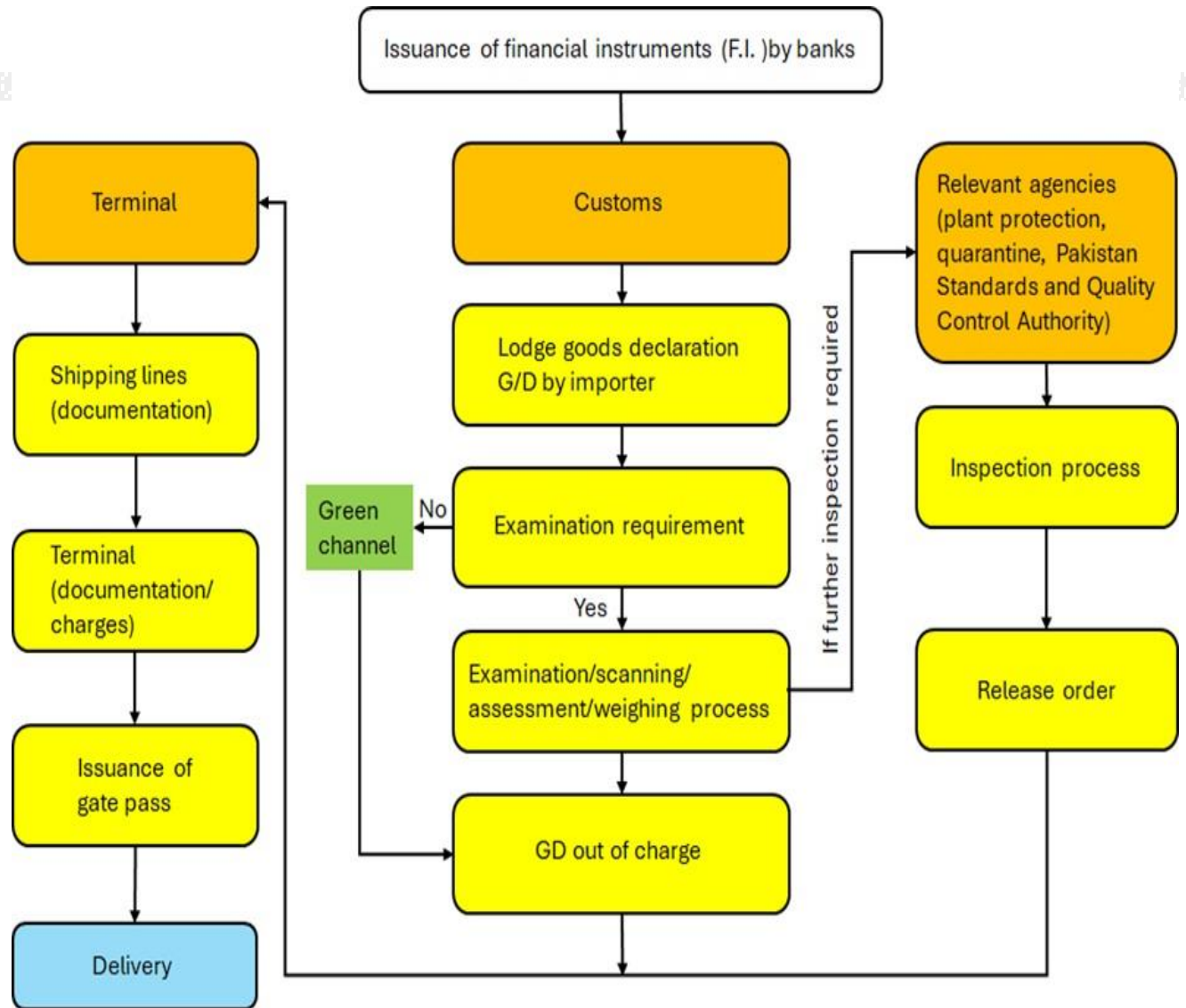


№3 ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ- ЮЖНАЯ АЗИЯ

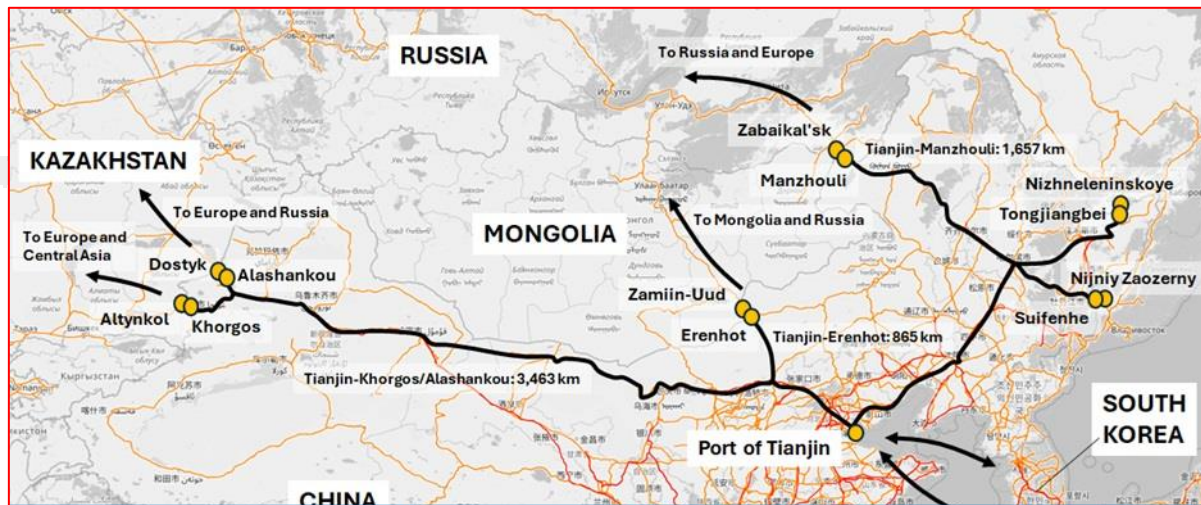
Ограничения в морских портах и ПП

1. Перевозка контейнеров из порта Карачи занимает от 3 до 5 дней.
2. Торкхам и Чаман — это ПП, где тратится много времени
3. Железнодорожного сообщения нет (пока).

Обременительная процедура сбора контейнеров в порту Карачи



КНР-ЕВРОПА



Порт Тяньцзинь: 21,0 млн ДФЭ (2022), 22,2 млн ДФЭ (2023)



Порт Ляньюньган: 5,6 млн ДФЭ (2022 г.), 6,1 млн ДФЭ (2023 г.)

1. Алашанькоу занимает лидирующее положение и обслуживает направление КНР-Казахстан-Россия-Европа, в то время как Хоргос, как правило, обслуживает большой объем перевозок в направлении Центральной Азии.
2. Эренхот также обслуживает перевозки по направлению Китай-Европа, хотя объемы более ограничены по сравнению с Алашанькоу и Хоргосом.

Ограничения на ПП Достык

По состоянию на конец сентября 2024 года на границе в очереди стояло около 55 контейнерных поездов.

В Центральной Азии также отсутствуют внутренние мощности для обработки контейнеров/ мультимодальные операции.



ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

ТП 6694 РЕГ: Контейнеризация

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

- Контейнерные грузоперевозки в Центральной Азии быстро растут за счет **объемов транзита** из КНР.
- Однако, **в морских портах, на ПП и на внутренних объектах** существуют ограничения, которые затрудняют мультимодальные операции.
- Контейнеры обеспечивают **безопасный и надежный способ** перевозки грузов на большие расстояния.
- В силу исторических и географических факторов Центральная Азия все еще «экспериментирует» с контейнерами. Члены ЦАРЭС могут поучиться у других членов с сектором морских перевозок (**Грузия, Пакистан и КНР**, которые также имеют более высокий уровень контейнеризации).
- ЦАРЭС может оказать поддержку членам в **развитии потенциала** в области контейнерных перевозок, а также разработать **национальную стратегию контейнеризации** (пока ее разработал только Казахстан).

 ADB

СПАСИБО

ТП 6694 РЕГ: Контейнеризация

 Чарымухаммет Шаллыев

