



# **ТОРГОВЫЕ ПОТОКИ И ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ В РЕГИОНЕ ЦАРЭС В УСЛОВИЯХ ВНЕШНИХ ШОКОВ**

**МАЙ 2024 Г.**

## **ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ**

Заседание высокопоставленных должностных лиц

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

30-31 мая 2024 года, Астана



# Торговые потоки и транспортные маршруты в регионе ЦАРЭС в условиях внешних шоков

Май 2024 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

I. Введение .....	1
II. Общие тенденции в торговле товарами стран ЦАРЭС .....	2
III. Торговля энергоносителями .....	3
IV. Внутрорегиональная торговля товарами и изменения в направлениях торговли .....	5
V. Торговля услугами .....	9
VI. Диверсификация транспортных и транзитных маршрутов .....	10
VI.1. Коридор ЦАРЭС 2 (Средний коридор) .....	10
VI.2. Транзит между КНР и Европой .....	14
VI.3. Транскаспийский энергетический транзит .....	16
VI.4. Торговые потоки между странами КЦА и их партнерами в Европе, Америке и Северной Африке .....	18
VI.5. Основные выводы и дальнейшие действия .....	21
VII. Выводы и предложения для экономической политики .....	24
Использованные источники .....	26

## СПИСОК ВСТАВОК

Вставка 1. Деятельность АБР по развитию Коридора ЦАРЭС 2 .....	23
--	----

## СПИСОК РИСУНКОВ

Рисунок 1. Экспорт товаров стран ЦАРЭС в 2022 и 2023 годах .....	2
Рисунок 2. Импорт товаров стран ЦАРЭС в 2022 и 2023 гг. ....	3
Рисунок 3. Торговля энергетическими товарами .....	4
Рисунок 4. Торговый оборот внутри КЦА7 .....	7
Рисунок 5. Структура торговли КЦА6, 2022 год .....	7
Рисунок 6. Оборот неэнергетической торговли стран КЦА7 с основными партнерами, 2021-2022 гг. ....	8
Рисунок 7. Торговля услугами .....	9
Рисунок 8. Карта Среднего коридора .....	11
Рисунок 9. Контейнерные перевозки по Северному коридору (2017 – 3 месяца 2024 гг.) .....	15
Рисунок 10. Экспорт казахстанской нефти по транскаспийскому маршруту в сравнении с другими каналами .....	17
Рисунок 11. Грузооборот портов Центральной Азии на Каспийском море .....	18

Рисунок 12. Неэнергетическая торговля отдельных стран КЦА с партнерами на западе, 2022 г. ....20

#### **АББРЕВИАТУРЫ**

АБР	—	Азиатский банк развития
АРВМ	—	Автономный район Внутренняя Монголия, Китайская Народная Республика
ВТО	—	Всемирная торговая организация
ДФЭ	—	Двадцатифутовый контейнерный эквивалент
ЕБРР	—	Европейский банк реконструкции и развития
ЕЖА	—	Евразийский железнодорожный альянс
ЕС	—	Европейский союз
ИМЭК	—	Измерение и мониторинг эффективности коридоров
КНР	—	Китайская Народная Республика
КЦА	—	Кавказ и Центральная Азия
МКИ	—	Мировой контейнерный индекс
МСП	—	Малые и средние предприятия
ООИ	—	Общий обмен информацией
ООН	—	Организация Объединенных Наций
ППГ	—	Пункт пересечения границы
СУАР	—	Синьцзян-Уйгурский автономный район, Китайская Народная Республика
СФЭ	—	Сорокафутовый контейнерный эквивалент
ТМТМ	—	Транскаспийский международный транспортный маршрут
УТСЦ	—	Усовершенствованная транзитная система ЦАРЭС
ЦАРЭС	—	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
CRE	—	Компания «China Rail Express»

## I. Введение

1. Последние несколько лет были беспокойными для мировой экономики, в том числе для стран-участниц Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Шоки, связанные с пандемией COVID-19 и постпандемическим восстановлением, событиями в Афганистане в 2021 году, а также разрушительными засухами и наводнениями, вызванными изменением климата, в Центральной Азии и Пакистане в 2021–2023 годах, были усугублены российско-украинским конфликтом, начавшимся в феврале 2022 года. Эти шоки оказали сильное, разнообразное и разнонаправленное воздействие на страны ЦАРЭС.

2. Торговля товарами и услугами стран ЦАРЭС является одним из видов экономической деятельности, подвергшимся наибольшему воздействию этих шоков. Каналы, через которые эти шоки повлияли на страны ЦАРЭС, включают:

- рост мировых цен на энергоносители и продовольствие в 2022 году;
- повышенные риски нарушения цепочек поставок на основных маршрутах, традиционно соединяющих регион ЦАРЭС с остальным миром, и открывшуюся возможность обслуживать более высокую долю евразийской транзитной торговли;
- санкции, введенные многими странами против Российской Федерации в связи с вышеупомянутым конфликтом, и добровольный уход многих международных компаний с российского внутреннего рынка;
- резкое снижение международной мобильности людей во время пандемии и весьма динамичное восстановление международных поездок после пандемии;
- изменения на российском рынке труда и связанная с этим трудовая и прочая двунаправленная миграция между Кавказом и Центральной Азией (КЦА)<sup>1</sup>, с одной стороны, и Российской Федерацией, с другой, идущая в обоих направлениях;
- международное перемещение бизнеса и перенаправление прямых иностранных инвестиций, связанное с глобальной реакцией на конфликты в регионе и его окрестностях.

3. Страны КЦА, имеющие тесные экономические, культурные и исторические связи с Российской Федерацией и друг с другом, оказались в числе подвергшихся наибольшему воздействию этих шоков. Несмотря на первоначальные катастрофические ожидания, в целом экономические результаты стран КЦА за 2022–2023 годы оказались довольно позитивными (АБР 2023а). Однако риски для экономики этих стран остаются повышенными, а их торговля товарами и услугами уязвима к различным неблагоприятным внешним воздействиям. Поэтому правительства этих стран внимательно следят за внешними событиями и рассматривают различные сценарии развития, чтобы защитить и укрепить свои жизненно важные торговые и транспортные каналы.

4. В данном документе основное внимание уделяется воздействию этих шоков на торговлю стран ЦАРЭС, чтобы определить тенденции в объемах торговли, партнерах и

---

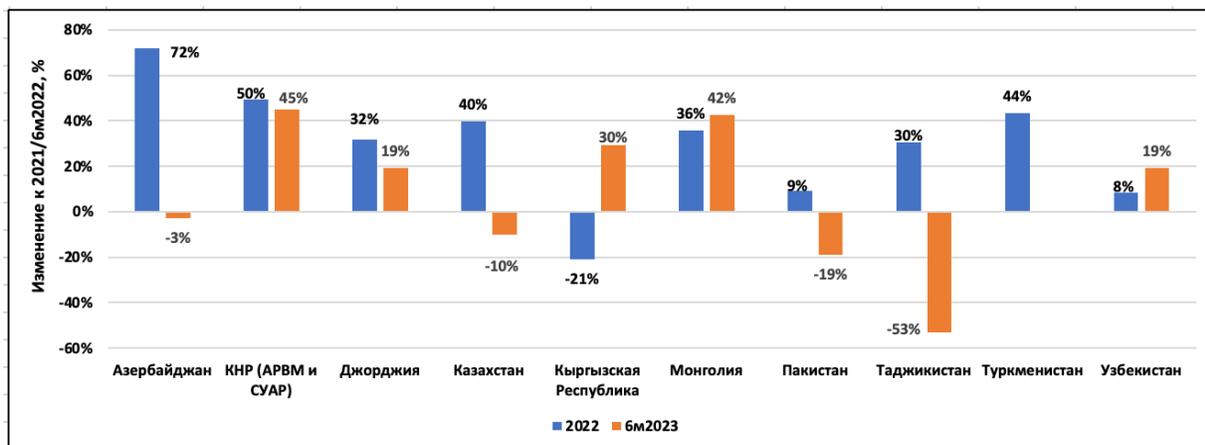
<sup>1</sup> В данной работе страны КЦА включают Азербайджан, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Эта группа стран иногда также обозначается как КЦА7.

маршрутах, а также выявить модели диверсификации и переориентации торговли региона. Документ охватывает изменения в торговле товарами и услугами в 2022–2023 годах для всех стран ЦАРЭС, по которым имеются данные. Кроме того, в работе анализируется торговый потенциал Среднего коридора, использование которого все чаще обсуждается как дополнительный вариант для транспорта и транзита в регионе ЦАРЭС. Результаты могут помочь в обсуждении вариантов, доступных странам ЦАРЭС для диверсификации их транспортных и транзитных маршрутов.

## II. Общие тенденции в торговле товарами стран ЦАРЭС

5. В 2022 году экспорт товаров увеличился на 30% и более для всех стран ЦАРЭС за исключением одной (рис. 1).<sup>2,3</sup> В 2023 году в большинстве стран продолжился рост экспорта, однако в странах-экспортерах нефти (Азербайджане и Казахстане), в Пакистане и Таджикистане было зафиксировано снижение экспорта разного масштаба.<sup>4</sup>

**Рисунок 1. Экспорт товаров стран ЦАРЭС в 2022 и 2023 годах**



Источники: База статистических данных ООН по торговле товарами, национальные статистические и таможенные ведомства и центральные банки стран ЦАРЭС, расчеты АБР.

6. Как в 2022 году, так и в первой половине 2023 года наблюдался рост импорта товаров почти во всех странах ЦАРЭС (рис. 2). Исключением стал Пакистан, который ввел контроль над импортом из-за нехватки иностранной валюты. В некоторых странах в 2022 году темпы роста были чрезвычайно высокими. Объем товарного импорта был

<sup>2</sup> Кыргызская Республика – единственная страна, где экспорт товаров снизился в 2022 году. Это связано с тем, что правительство страны приняло решение о временном прекращении экспорта золота – основного экспортного товара страны. Экспорт товаров кроме золота в 2022 году вырос на 62% по сравнению с 2021 годом (источник: [Национальный статистический комитет Кыргызской Республики](#)).

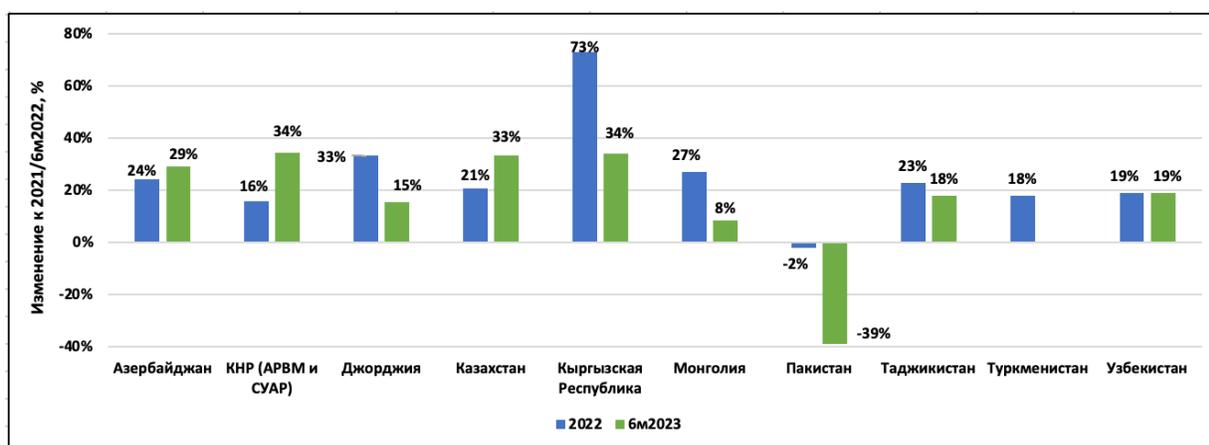
<sup>3</sup> В разделах 2 и 3 данного доклада и на рисунках 1-3 данные по Китайской Народной Республике (КНР) представлены только для Автономного района Внутренняя Монголия (АРВМ) и Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР).

<sup>4</sup> Как и в случае с Кыргызской Республикой в 2022 году, резкое падение экспорта Таджикистана в первой половине 2023 года связано с прекращением экспорта золота. Данные по Туркменистану за 2023 год отсутствуют.

эквивалентен 88% валового внутреннего продукта (ВВП) в Кыргызской Республике, 55% в Грузии, 52% в Монголии и 49% в Таджикистане (источник: [Показатели мирового развития](#)). Любой экономике было бы сложно освоить импорт в таких масштабах. Это говорит о том, что часть этого импорта предназначена не для внутреннего потребления, а для реэкспорта.

7. В 2022 году товарооборот вырос во всех странах ЦАРЭС, а в первой половине 2023 года – во всех странах, кроме Пакистана. В результате общие темпы роста ЦАРЭС составили 24,9% в 2022 году и 2,5% за первые 6 месяцев 2023 года. Замедление роста товарооборота в 2023 году отражает отрицательные или почти нулевые темпы в Пакистане и Казахстане, двух крупнейших экономиках ЦАРЭС после Китайской Народной Республики (КНР).

**Рисунок 2. Импорт товаров стран ЦАРЭС в 2022 и 2023 гг.**



Источники: База статистических данных ООН по торговле товарами, национальные статистические и таможенные ведомства и центральные банки стран ЦАРЭС, расчеты АБР.

### III. Торговля энергоносителями

8. Энергоносители<sup>5</sup> составляют значительную долю в общей торговле стран ЦАРЭС. На сырую нефть, природный газ, уголь и другие энергоносители приходилось 93% от общего экспорта товаров в Азербайджане, 61% в Казахстане, 54% в Монголии и 88% в Туркменистане. Другие члены ЦАРЭС экспортируют мало энергоносителей, при этом стоимость и темпы роста импорта в большинстве стран ЦАРЭС высоки. В 2022 году во всех странах ЦАРЭС, кроме Узбекистана, доля торговли энергоносителями в общем товарообороте превысила 10%.

9. Волатильность цен, вызванная многочисленными внешними шоками, привела к значительным изменениям в торговле энергоресурсами в регионе ЦАРЭС и в целом в показателях экспорта и импорта стран-членов. Поставки были нарушены,

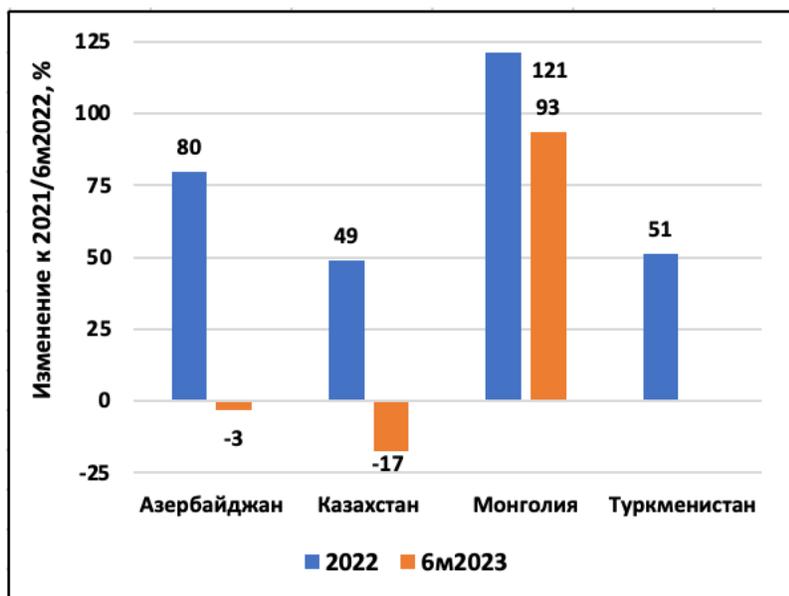
<sup>5</sup> Код 27 Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности. Сюда входят сырая нефть, нефтепродукты, газообразный и сжиженный природный газ, уголь, электроэнергия и некоторые другие товары.

международные санкции изменили глобальные схемы энергетических перетоков, геополитическая нестабильность усилилась, а цены колебались по мере того, как восстановление после пандемии стимулировало глобальный спрос на энергоносители. В 2022 году индекс цен на энергоносители вырос на 64 % по сравнению с 2021 годом, а в первой половине 2023 года упал на 36 % по сравнению с уровнем за тот же период 2022 года (источник: Международный валютный фонд). В 2022 году это означало близкие к рекордным значения экспорта энергии для четырех стран ЦАРЭС, которые являются нетто-экспортерами (рис. 3а), и более высокие значения импорта энергии во всех странах ЦАРЭС, хотя иногда и с низкого базового уровня, как в Азербайджане (рис. 3б).

10. В 2023 году тенденции в экспорте энергоносителей изменились на противоположные. Импорт энергоносителей продолжал расти во всех странах, кроме Грузии и Кыргызской Республики.<sup>6</sup> Эти изменения в торговле энергоресурсами часто были обусловлены ценами, а не изменениями физических объемов. Например, в 2022 году в Казахстане индекс физического объема торговли энергоносителями снизился на 2% для экспорта и на 7% для импорта, в то время как цены на энергоносители выросли на 52% для экспорта и на 18% для импорта.

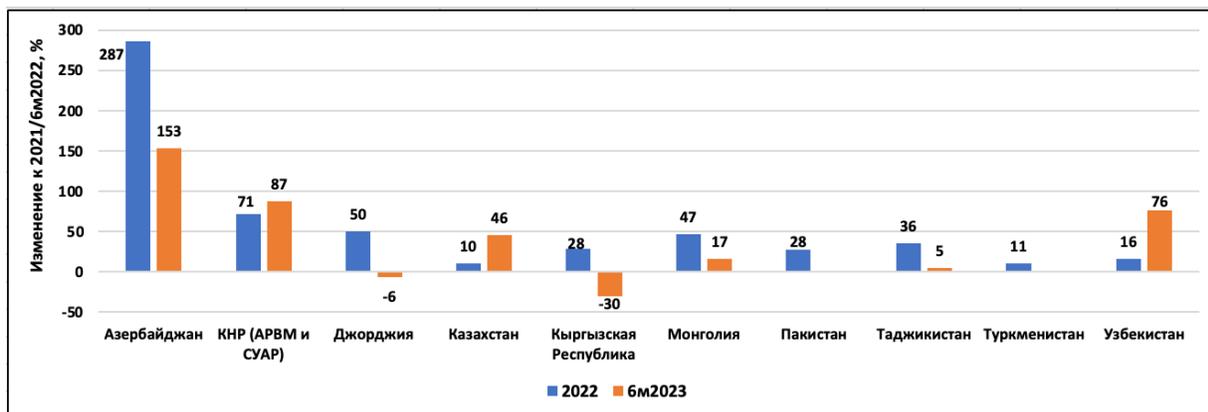
**Рисунок 3. Торговля энергетическими товарами**

а) Экспорт нетто-экспортеров



<sup>6</sup> Данные по Туркменистану за 2023 год отсутствуют.

## б) Импорт энергоносителей



Источники: База статистических данных ООН по торговле товарами, национальные статистические и таможенные агентства и центральные банки стран ЦАРЭС, расчеты АБР.

## IV. Внутрорегиональная торговля товарами и изменения в направлениях торговли

11. Для аналитических целей торговлю внутри региона ЦАРЭС можно разделить на три сегмента: (i) торговля КНР с другими членами ЦАРЭС, (ii) торговля между Монголией и Пакистаном (две страны, географически удаленные от большинства остальных членов ЦАРЭС) и странами КЦА7, а также (iii) торговля между странами КЦА7. Внешние шоки повлияли на все эти сегменты внутрорегиональной торговли ЦАРЭС, хотя и в разной степени и совершенно по-разному.

12. КНР является одним из основных торговых партнеров для всех упомянутых в данном отчете стран региона или ЦАРЭС<sup>7</sup>. В 2017–2022 годах торговля между КНР и ЦАРЭС<sup>9</sup> составила 88-91% внутрорегионального товарооборота ЦАРЭС.<sup>8</sup> Торговый оборот был крайне асимметричным. В 2022 году КНР экспортировала почти в два раза больше, чем импортировала – 70,7 млрд долларов по сравнению с 37,6 млрд долларов. По стоимости экспорт КНР в 2022 году состоял из машин и оборудования (33 %), текстиля и обуви (31 %), химикатов и пластмасс (12 %), а также металлов и изделий из них (9 %). Импорт из ЦАРЭС<sup>9</sup> состоял в основном из энергетических продуктов (55%), руд, металлов и изделий из них (33 %) и прочих товаров (12 %). Внешние шоки не только не замедлили рост торговли между КНР и ЦАРЭС<sup>9</sup>, которая увеличилась на две трети за период 2017–2022 годов, но и ускорили его. Это было связано с повышением цен на энергоносители и увеличением импорта ЦАРЭС<sup>9</sup> машин, оборудования и потребительских товаров из КНР, частично для реэкспорта в Российскую Федерацию.

<sup>7</sup> ЦАРЭС<sup>9</sup> включает все страны ЦАРЭС, кроме КНР и Афганистана (не рассматриваются в данной работе).

<sup>8</sup> В данной работе общий торговый оборот региона определяется как сумма (i) внутрорегионального торгового оборота и (ii) оборота торговли со странами за пределами региона. Внутрорегиональный товарооборот рассчитывается как сумма взаимного экспорта стран региона.

13. Торговля между Монголией и Пакистаном, с одной стороны, и странами КЦА7, с другой, в настоящее время составляет всего 0,1% от общего товарооборота ЦАРЭС9. Однако она быстро растет, увеличившись на 162 % за период 2017–2022 годов. Обмен сельскохозяйственной продукцией, химикатами, металлами и оборудованием между Казахстаном, Узбекистаном и Пакистаном доминирует в этом небольшом сегменте общей торговли ЦАРЭС.

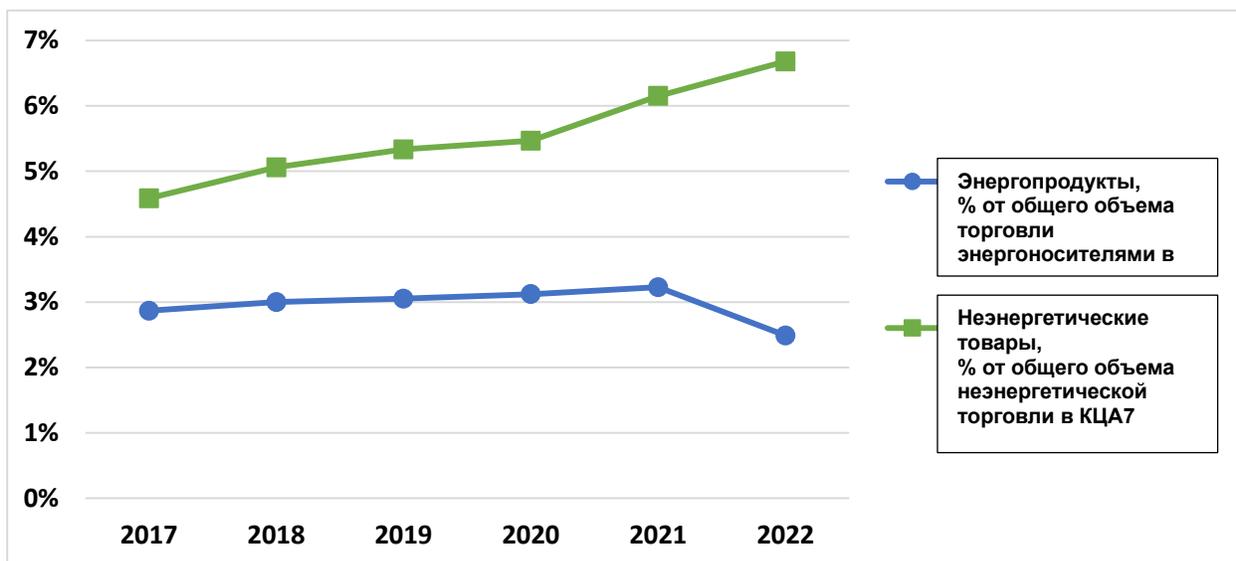
14. Доля торговли между самими странами КЦА7 в их общем товарообороте ежегодно колеблется в пределах 4–5%. Хотя внутрирегиональная торговля энергоносителями (например, нефтепродуктами, природным газом, электроэнергией) остается относительно стабильной и составляет около 3 % от общего оборота торговли энергоносителями, торговля неэнергетическими товарами – например, сельскохозяйственной продукцией, машинами и оборудованием, потребительскими товарами, металлами и рудой – росла в среднем на 21 % в год в течение 2017-2022 годов (рис. 4). Хотя в пропорциональном отношении неэнергетическая торговля между странами КЦА 7 все еще остается относительно небольшой, она была наиболее динамичным компонентом торговли в регионе ЦАРЭС за этот период.

15. Структура внутрирегиональной торговли КЦА также отличается от структуры других торговых потоков этих стран (рис. 5).<sup>9</sup> В 2022 году на сырую нефть, природный газ, руду, пшеницу и другие сырьевые товары, предназначенные для промышленного использования, приходилось 65 % общего объема экспорта стран КЦА6. Эта доля снижается до 26 % от их общего экспорта друг другу. Разница в основном объясняется большей долей во внутрирегиональном экспорте продуктов переработки для промышленного использования (промежуточных товаров) – 36 % по сравнению с 25 % от общего объема экспорта. Если продукция для конечного использования составляла всего 9 % от общего объема экспорта, то во внутрирегиональной торговле этот показатель вырос до 37 %. В общем объеме импорта стран КЦА6 преобладали обработанные продукты для конечного использования (54 %), в то время как более двух третей импорта из стран региона составляли первичные и обработанные продукты для промышленного использования (69 %).

---

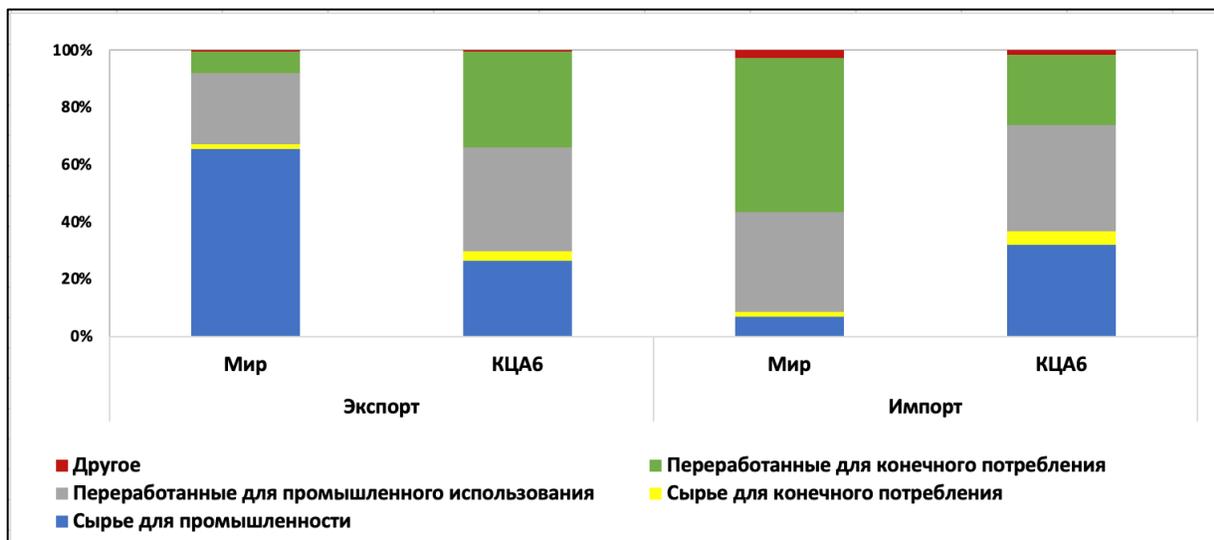
<sup>9</sup> Поскольку данные по Туркменистану с необходимой степенью дезагрегирования отсутствуют, на рисунке 5 представлена информация по шести странам КЦА (КЦА).

Рисунок 4. Торговый оборот внутри КЦА7



Источники: База статистических данных ООН по торговле товарами, национальные статистические и таможенные ведомства и центральные банки стран ЦАРЭС, расчеты АБР.

Рисунок 5. Структура торговли КЦА6, 2022 год



Источники: База статистических данных ООН по торговле товарами, национальные статистические и таможенные агентства и центральные банки стран ЦАРЭС, расчеты АБР.

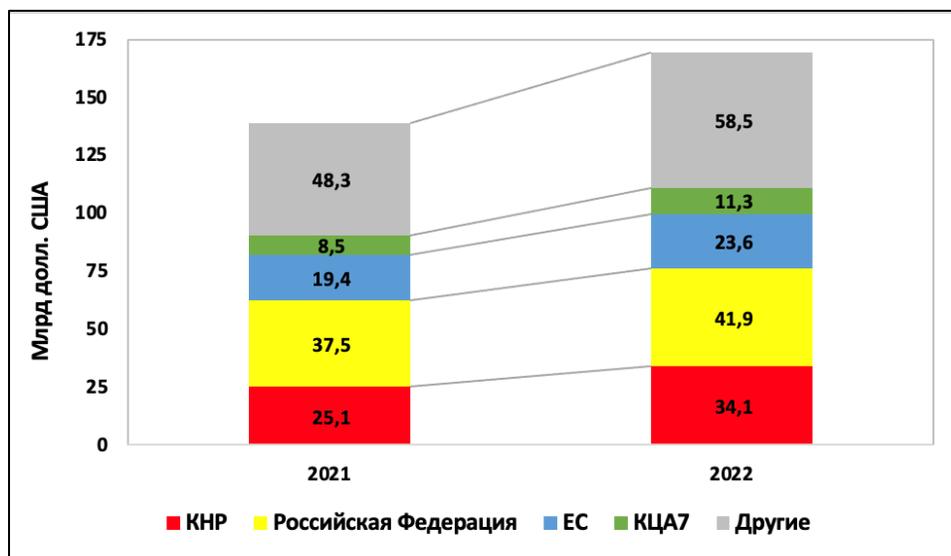
16. Эти различия показывают, что страны ЦАРЭС6 играют более продвинутую роль во внутрирегиональных цепочках добавленной стоимости, чем в глобальных. На глобальном уровне они в основном являются поставщиками сырья и отдельных промежуточных продуктов, а также потребителями конечных продуктов, произведенных в других странах. Однако между собой они часто выступают в противоположных ролях – поставщиков

конечной продукции и покупателей первичных и промежуточных товаров. Таким образом, эти внутрирегиональные роли лучше соответствуют целям диверсификации торговли, которые ставят перед собой правительства всех стран региона. В 2022 году эти роли продолжали незначительно укрепляться, когда доля обработанных продуктов для конечного использования в общем объеме торговли между КЦА6 выросла на 3,5 процентных пункта по сравнению с 2021 годом.

17. Рассмотренные ранее шоки оказали незначительное влияние на товарные торговые потоки стран КЦА7 с ключевыми глобальными партнерами в части энергоносителей, но несколько более существенное – в части неэнергетических товаров. Структура общей торговли энергоресурсами практически не изменилась: доли Европейского союза (ЕС) и остального мира выросли всего на 0,7 процентного пункта. В 2022 году на долю ЕС приходилось 52 % от общего объема, а доля КНР осталась неизменной – 16 %. Торговля КЦА7 энергоресурсами с Российской Федерацией снизилась на 0,7 процентного пункта в долларовом выражении с 5,9 до 5,2 %, однако на это значение мог повлиять переход в расчетах на российский рубль, сильно укрепившийся в 2022 году.

18. Некоторые изменения в неэнергетической торговле стран КЦА 7 с другими странами мира были более значительными. На рисунке 6 показаны потоки торговли с основными партнерами в 2021 и 2022 годах в долларовом выражении. Доля КНР увеличилась на 2,0 процентных пункта, в то время как доля Российской Федерации снизилась на 2,2 процентных пункта. Оба изменения указывают на рост импорта машин, оборудования и других промышленных товаров из КНР в 2022 году и снижение импорта этих товаров из Российской Федерации. Доли ЕС и остального мира за период 2021-2022 годов практически не изменились.

**Рисунок 6. Оборот неэнергетической торговли стран КЦА7 с основными партнерами, 2021-2022 гг.**



Источники: База статистических данных ООН по торговле товарами, национальные статистические и таможенные агентства и центральные банки стран ЦАРЭС, расчеты АБР.

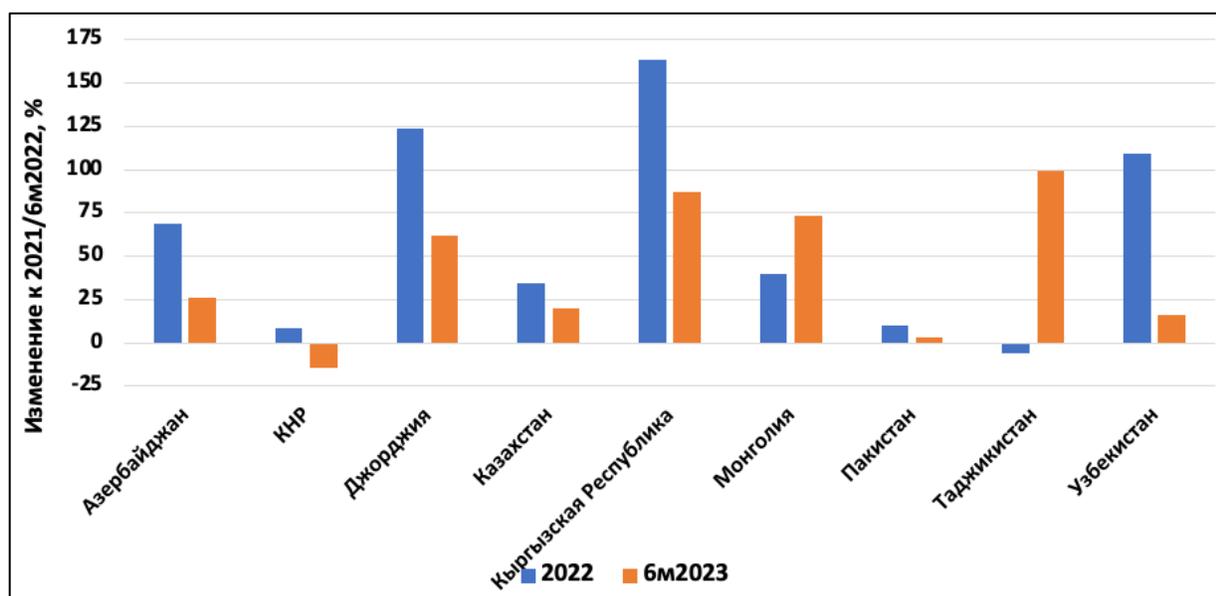
## V. Торговля услугами

19. Торговля услугами стран ЦАРЭС9 резко выросла в 2022 – первой половине 2023 года, совпав с расширением торговли товарами (рис. 7а и 7б). Экспорт услуг Кыргызской Республики утроился за первые шесть месяцев 2023 года (по сравнению с тем же периодом 2022 года) после более чем двукратного роста в 2022 году (по сравнению с 2021 годом). Импорт услуг рос аналогичными темпами. Темпы роста как экспорта, так и импорта услуг приблизились или превысили 100% в Грузии и Узбекистане. Торговля услугами также значительно выросла в шести странах КЦА, по которым имеются данные, равно как и в Монголии.

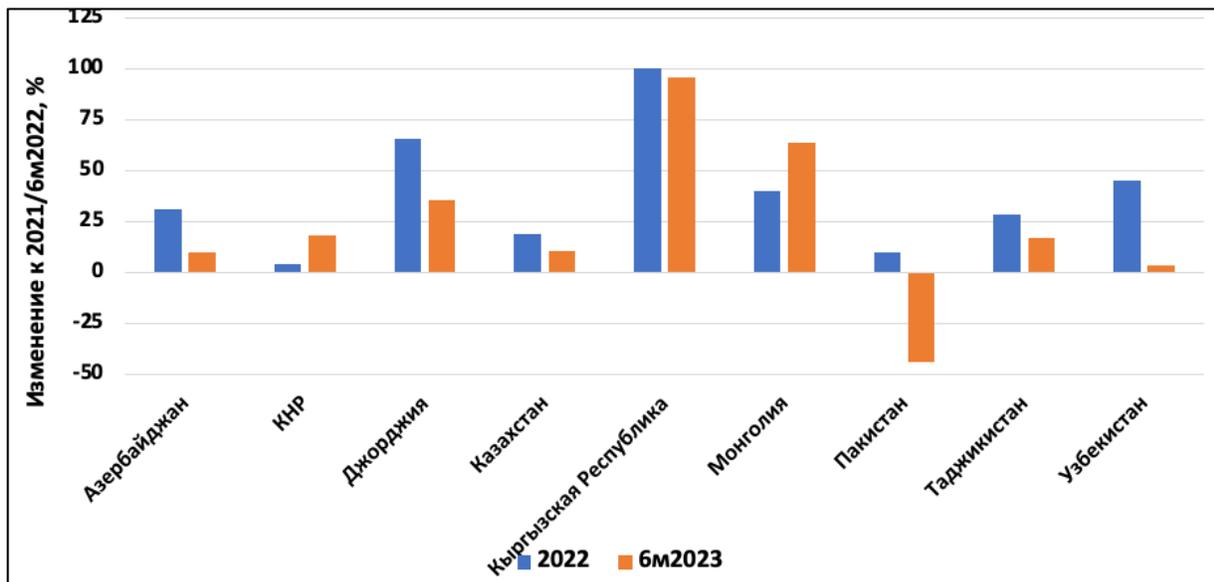
20. В значительной степени это связано с ростом торговли товарами: когда растет торговля товарами, экспортируется и импортируется больше транспортных услуг для их перемещения. Кроме того, в 2022 году быстро росла торговля туристическими услугами. Во-первых, возобновление туризма и трудовой миграции (кроме КНР) после пандемии способствовало росту личных поездок. Кроме того, продолжающийся конфликт привел к притоку сотен тысяч граждан Российской Федерации в страны КЦА7, часто транзитом в пункты назначения за пределами региона. Ожидается, что эти факторы роста объема туристических услуг не будут иметь долгосрочного влияния, а другие изменения в период 2021–2023 годов, скорее всего, уравновесят друг друга. Некоторое снижение трудовой миграции из КЦА7 в Российскую Федерацию, происходившее в 2022–2023 годах, может быть компенсировано ростом числа туристов, прибывающих в обратном направлении, поскольку у них меньше вариантов международных направлений отдыха, чем раньше. Таким образом, торговля туристическими услугами может со временем вернуться к уровню, существовавшему до пандемии.

Рисунок 7. Торговля услугами

а) Экспорт



## б) Импорт



Источники: Центральные банки стран ЦАРЭС, расчеты АБР.

## VI. Диверсификация транспортных и транзитных маршрутов

21. Диверсификация транспортных и торговых маршрутов была ключевой задачей Программы ЦАРЭС с момента ее создания в 2001 году.<sup>10</sup> С С этой целью была разработана концепция шести коридоров ЦАРЭС. Цель этих коридоров – обеспечить связанность внутри и за пределами региона ЦАРЭС в различных направлениях и расширить доступ стран ЦАРЭС к новым рынкам.

22. Потребность стран ЦАРЭС в такой диверсификации значительно усилилась в результате недавних внешних шоков, которые повлияли на традиционные транспортные и транзитные маршруты ЦАРЭС, проходящие через территорию Российской Федерации. Коридор ЦАРЭС 2, он же Средний коридор, представляет собой единственную реальную альтернативу этим традиционным маршрутам. По этой причине данный коридор в последнее время привлекает большое внимание правительств стран ЦАРЭС и партнеров по развитию.

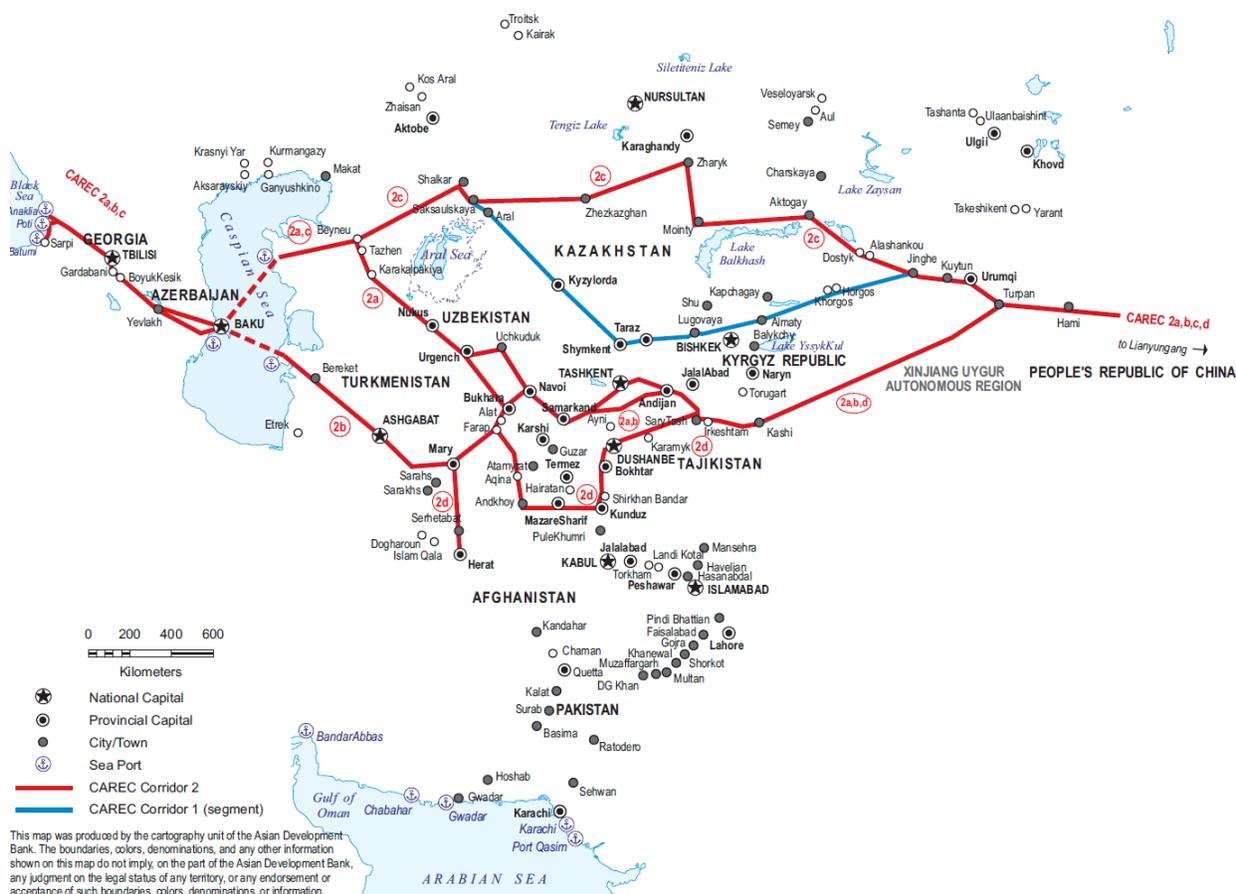
### VI.1. Коридор ЦАРЭС 2 (Средний коридор)

23. Большинство стран ЦАРЭС, за исключением КНР, Грузии и Пакистана, не имеют выхода к морю, а одна страна ЦАРЭС, Узбекистан, даже не граничит ни с одной страной, имеющей выход к морю: это означает, что для значительной части торговли товары этих стран должны пересекать территории других стран. Для них существует несколько вариантов транзита, включая маршруты через: (i) Российскую Федерацию на запад, (ii)

<sup>10</sup> [Коридоры ЦАРЭС | Программа ЦАРЭС](#)

Российскую Федерацию на восток, (iii) КНР на восток, (iv) Афганистан, Иран или Пакистан на юг, и (v) Каспийское море и Южный Кавказ на запад, например, так называемый Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), также известный как Средний коридор. Как упоминалось ранее, ЦАРЭС имеет свой собственный набор из шести коридоров (примечание 10); коридор ЦАРЭС 2 «Европа-Средиземноморье-Восточная Азия» (наряду с сегментом Коридора 1) выполняет роль обеспечения транспортной связи для стран ЦАРЭС в направлении запад-восток (рис. 8). В данной работе Средний коридор понимается как эквивалент Коридора 2 ЦАРЭС (дополненный сегментом Коридора 1 ЦАРЭС, выделенным синим цветом на рис. 8), и эти два названия для данного коридора используются взаимозаменяемо.<sup>11</sup>

**Рисунок 8. Карта Среднего коридора**



Источник: АБР

<sup>11</sup> В литературе по этому вопросу под Средним коридором и ТМТМ (а также Северным коридором, о котором речь пойдет ниже) могут подразумеваться несколько разные маршруты. Например, ТМТМ часто понимается как субкоридор, идущий от западной границы КНР через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан и Грузию к черноморским портам или в Турцию.

24. Внешние шоки, о которых говорилось выше, также повлияли на транзитные потоки в регионе. Закрытие границ во время пандемии COVID-19 негативно сказалось на торговле в регионе в 2020–2021 годах. В 2022–2023 годах эти проблемы с пересечением границ ослабли или исчезли. В 2022 году неоднократно возникали перебои с отгрузкой сырой нефти в российский порту Новороссийск, а также сложности с железнодорожным сообщением на границах между ЕС, Российской Федерацией и Беларусью. Продолжающиеся военные действия на Черном море создают крайне неопределенную и рискованную обстановку для морских перевозок в регионе.

25. Через территорию КЦА в направлении запад-восток проходят два ключевых транзитных торговых потока: один связан с транзитной торговлей между КНР и Европой (поток КНР–Европа), а другой идет из стран Центральной Азии или направляется в эти страны (Центральноазиатский поток). Перевозки в рамках потока КНР–Европа осуществляются железнодорожной компанией China Rail Express (CRE), блок-поезда которой следуют из КНР через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу в другие европейские пункты назначения (этот маршрут в данной работе называется Северным коридором) и обратно с 2011 года или из КНР через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, а затем Турцию или Черное море в Европу (Средний коридор) с 2017 года. На участках между границей КНР и Казахстана и границами Беларуси с Польшей или Грузии с Турцией используется железнодорожная колея (1520 мм), отличная от колеи в КНР и Европе (1435 мм). Часть Северного коридора, имеющая колею 1520 мм, обслуживается Объединенной транспортно-логистической компанией – Евразийским железнодорожным альянсом (ЕЖА), совместным предприятием железнодорожных компаний Беларуси, Казахстана и России. Центральноазиатский поток обычно идет через Российскую Федерацию в порты Балтийского или Черного морей или в Беларусь, а затем в ЕС. Этот поток также обслуживается Коридором ЦАРЭС 2, соединяющим пункты отправления/назначения в Центральной Азии через порты Актау и Курык (Казахстан) или Туркменбаши (Туркменистан) с портом Баку (Азербайджан), а затем через Азербайджан и Грузию в Турцию, Европу и другие страны (например, Африку или Америку). Центральноазиатский поток имеет энергетическую и неэнергетическую составляющие.

26. По первому транзитному потоку существует множество альтернативных маршрутов, включая дешевые, но длительные морские перевозки из портов КНР в порты Европы. Любые потенциальные перебои, связанные с текущим маршрутом CRE, могут быть решены путем отправки товаров по морю, и наоборот, любые проблемы с морским маршрутом могут быть решены путем перехода на железнодорожное сообщение CRE/Евразийский железнодорожный альянс (однако с учетом того, что пропускная способность этого железнодорожного маршрута намного меньше, чем пропускная способность морского маршрута). Однако для потоков между Центральной Азией и ее торговыми партнерами на западе Средний коридор представляется единственным альтернативным маршрутом, ведущим в том же направлении, что и нынешний. Поезда CRE также в конечном итоге проходят по Среднему коридору, но гораздо реже, чем по Северному (см. следующий раздел).

27. Средний коридор является потенциально жизнеспособным альтернативным маршрутом в Европу и на другие западные, а также многие южные рынки для стран Центральной Азии. По этой причине в настоящее время он привлекает большое

внимание. Однако существует множество плюсов и минусов, связанных с инфраструктурой, пропускной способностью и организацией логистики на этом мультимодальном маршруте, охватывающем несколько стран, включая уязвимость участка на Каспийском море к погодным условиям и изменению климата. Развитие этого коридора требует тщательной оценки всех факторов, влияющих на его эффективность.

28. В ответ на возросший интерес к тематике развития Среднего коридора в последнее время было опубликовано несколько исследований, посвященных различным аспектам этой программы.<sup>12</sup> Основные выводы этих исследований можно суммировать следующим образом:

- Этот коридор должен конкурировать с Северным коридором и морским маршрутом; это означает, что он должен быть конкурентоспособным по своим характеристикам, несмотря на мультимодальность и необходимость пересекать множество границ.
- Его прошлые показатели делают его менее привлекательным по сравнению с этими конкурирующими альтернативами. Когда в 2022 году спрос вырос, транспортные расходы оказались высокими из-за повышенных тарифов, сравнительно длительного времени доставки и задержек, а также плохой предсказуемости сроков транзита и пересечения границ.
- Коридор страдает от узких мест в морской, железнодорожной и автодорожной инфраструктуре, но в краткосрочной и среднесрочной перспективе основными проблемами являются громоздкие транзитные и торговые процедуры и неоптимальная организация логистики. Например, сложности (в том числе при расчете сквозных затрат) возникают из-за того, что на маршруте задействовано несколько логистических операторов, в то время как все железнодорожные перевозки по Северному коридору между КНР и границей Польши осуществляет одна компания. Существуют также проблемы совместимости видов транспорта. Не хватает цифровизации. Без улучшения «мягкой» инфраструктуры дорогостоящие инвестиции в «твердую» инфраструктуру могут оказаться неэффективными.
- Для решения этих проблем правительствам стран КЦА необходимо реализовать комплексный и скоординированный набор политических мер, которые должны быть направлены на упрощение процедур торговли и развитие логистического бизнеса и инфраструктуры. Целями должны быть строгая экологическая, социальная, экономическая и финансовая устойчивость и политическая жизнеспособность.
- Региональный политический диалог и сотрудничество должны играть неотъемлемую роль в развитии Среднего коридора.
- Средний коридор должен способствовать социально-экономическому развитию стран КЦА, через которые он проходит, а не просто обслуживать потребности в дальнем транзите стран, расположенных за пределами их территорий. Это означает, что он должен быть задуман и развиваться как экономический коридор.

---

<sup>12</sup> В число этих исследований входят, в частности, следующие (перечислены в хронологическом порядке): Институт Азиатского банка развития. 2021 г., Международный транспортный форум. 2022 г., ЕБРР. 2023 г., Индекс Евразийского железнодорожного альянса. 2023 г., Всемирный банк. 2023 г. и Организация экономического сотрудничества и развития. 2023 г.

- Даже если трансевразийские транзитные перевозки увеличатся, Центральноазиатский поток может продолжать доминировать в транспортных потоках Среднего коридора. На поток КНР–Европа в 2022 году пришлась лишь треть контейнерного потока в порту Актау, который является основным каналом Среднего коридора для транскаспийских переходов на побережье Казахстана, и этот контейнерный поток составил лишь небольшую часть от общего объема грузов, переваленных Актау в течение года. Один из сценариев Всемирного банка предполагает возможность утроения транзитного потока через Актау к 2030 году по сравнению с 2021 годом, но считает, что на поток КНР–Европа будет приходиться лишь 25% от общего объема контейнерных перевозок в этом порту.
- Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР, 2023 г.) прогнозирует 7-кратное увеличение транзитного потока КНР–Европа через Средний коридор в период с 2022 по 2040 год по сценарию «бизнес как обычно» и почти 50-кратное увеличение по оптимистическим предположениям. По данным (ЕБРР, 2023 г.), контейнерные перевозки через Центральноазиатский поток также значительно увеличатся.

29. Анализ в этих работах в основном сосредоточен на Азербайджане, Грузии и Казахстане, т.е. на странах, обслуживающих железнодорожный транзит между КНР и Европой. Такой подход несколько отодвигает на второй план другие торговые потоки в регионе, особенно внутрирегиональные, а также автомобильный транспорт, который в действительности обслуживает значительную часть этой торговли.

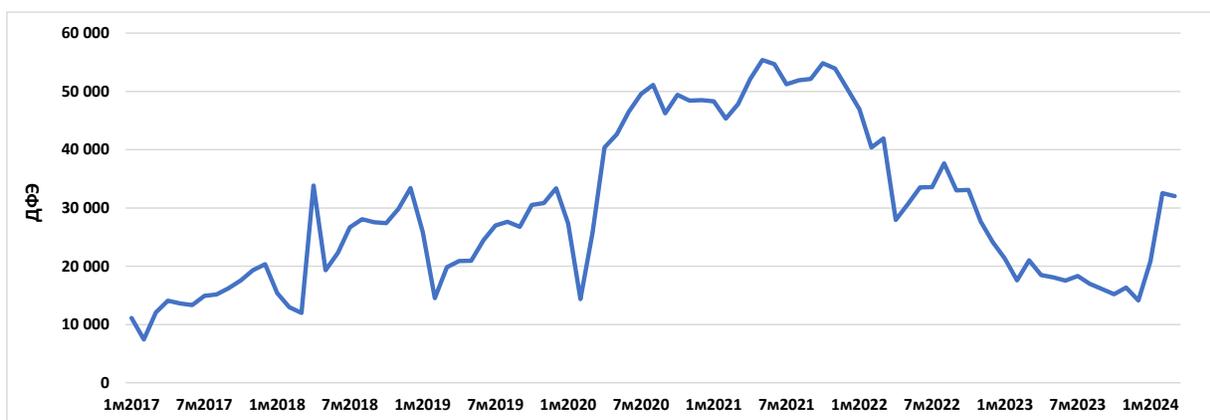
## VI.2. Транзит между КНР и Европой

30. Известно, что большая часть торговли между КНР и Европой осуществляется с помощью морского транспорта, соединяющего порты КНР с европейскими портами. Воздушный транспорт используется для торговли товарами с высоким соотношением стоимости и веса. Недавно появился и расширился сервис «Евразийский наземный мост», который использует железные дороги для перевозки относительно дорогостоящих и чувствительных к срокам доставки товаров.

31. Операции CRE обслуживают две основные группы торговых партнеров: (i) КНР и европейские страны, т. е. поток КНР–Европа; и (ii) КНР и Российскую Федерацию и Беларусь. По данным CRE, общий объем контейнерных перевозок по этим отдельным торговым потокам вырос в 2022 году в целом на 10 % до 1,614 миллионов двадцатифутовых контейнерных эквивалентов (ДФЭ), несмотря на внешние шоки в течение года, и дополнительно увеличился на 15 % в 2023 году (источник: [China Railway Express](#)). Однако объем перевозок по маршруту КНР–Европа, который обслуживается Евразийским железнодорожным альянсом, упал на 34% в 2022 году с пикового значения 2021 года в 618 тысяч ДФЭ и снизился еще на 49% в 2023 году (рис. 9). Учитывая рост общих показателей CRE, это означает, что резкое сокращение сухопутного потока КНР–Европа было с избытком компенсировано ростом контейнерных перевозок между КНР, Российской Федерацией и Беларусью.

32. Снижение в 2022–2023 годах контейнерных перевозок между КНР и Европой по Северному коридору было обусловлено главным образом резким падением тарифов на морские перевозки во всем мире и особенно на этом загруженном маршруте по сравнению с максимальными значениями, достигнутыми в 2021 году. Например, стоимость контейнерных перевозок между Шанхаем и Роттердамом упала с пика в 14800 долларов США за сорокафутовый контейнерный эквивалент (СФЭ) в октябре 2021 года до минимума в 1000 долларов США за СФЭ в октябре 2023 года. Международные санкции, затронувшие торговлю с Российской Федерацией, и общая неопределенность, связанная с транзитными операциями по Северному коридору, могут быть еще одним возможным объяснением снижения контейнерных перевозок по этому коридору.

**Рисунок 9. Контейнерные перевозки по Северному коридору (2017 – 3 месяца 2024 гг.)**



Источник: [Индекс Евразийского железнодорожного альянса](#).

33. Несмотря на недавний спад, контейнерные железнодорожные перевозки по Северному коридору по-прежнему являются жизнеспособным маршрутом для торговли между КНР и Европой, когда текущий уровень тарифов на морском маршруте оправдывает выбор в пользу более быстрой доставки. В 2024 году после вооруженных нападений на суда в Красном море в январе мировой индекс контейнерных перевозок подскочил до 5000 долларов за СФЭ, а к концу марта снизился до 3200 долларов за СФЭ.<sup>13</sup> В ответ на этот рост тарифов, трафик по Северному коридору в феврале 2024 года вырос более чем в два раза по сравнению с декабрем 2023 года (рис. 9). Это свидетельствует о способности коридора служить альтернативным маршрутом на потоке КНР–Европа в условиях роста цен на морские перевозки.

34. В отличие от этого, данные Измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК) за март 2024 года показывают, что Средний коридор не привлек больше трафика и, таким образом, не сыграл аналогичной роли. Привлекательность Северного коридора с точки зрения затрат может измениться, если правительства провинций КНР постепенно прекратят субсидирование тарифов CRE, что первоначально было

<sup>13</sup> Здесь и далее оценки даны для маршрута Шанхай–Роттердам, источник: [Мировой контейнерный индекс \(WCI\)](#) компании Drewry

запланировано на 2020 год, но на данный момент еще не объявлена будущая дата прекращения субсидировани. Тем временем неконкурентоспособность Среднего коридора, особенно на его нынешнем уровне развития, наглядно видна из цифр перевозок. В 2022 году по нему было перевезено всего 10,8 тысяч ДФЭ между КНР и Европой, что составляет всего 2,6% от объема перевозок по Северному маршруту (источник: [KTZ Express](#)).<sup>14</sup> За первые 7 месяцев 2023 года этот поток упал на 77 % по сравнению с аналогичным периодом годом ранее.

35. Несмотря на существующие недостатки и ограничения, при условии необходимых инвестиций и реформ Средний коридор может стать дополнительной, стратегически важной альтернативой морскому и Северному коридорам, обслуживающей как транзит между КНР и Европой, так и Центральноазиатский торговый поток. Во время официального визита Президента Республики Казахстан в КНР в октябре 2023 года было подписано соглашение о развитии Среднего коридора. КНР будет поддерживать инвестиции в Казахстан в модернизацию портовой и другой инфраструктуры, транзитные контейнеры и комбинированные перевозки. В том же месяце Азербайджан, Грузия и Казахстан подписали соглашение о создании [совместного предприятия между железнодорожными операторами](#) по аналогии с Евразийским железнодорожным альянсом. Также рассматривается возможность развития еще одного транскаспийского маршрута через Узбекистан и Туркменистан через порт Туркменбаши в Азербайджан и далее на запад.

### **VI.3. Транскаспийский энергетический транзит**

36. Энергетика является основной статьей торговли между КЦА и Европой. В основном это экспорт сырой нефти и природного газа из Азербайджана и Казахстана, очень небольшая часть которого проходит через транскаспийский Средний коридор. Казахская нефть поставляется в Европу в основном через Каспийский трубопроводный консорциум, который огибает Каспийское море на пути к черноморскому порту Новороссийск в Российской Федерации. Азербайджан, расположенный к западу от Каспия, не нуждается в транскаспийском транзите для экспорта энергоносителей в Европу, используя нефте- и газопроводы, идущие в Европу и средиземноморские порты через Грузию и Турцию. На рисунке 10 показана степень использования различных каналов для экспорта сырой нефти. Транскаспийские поставки нефти по Среднему коридору из казахстанского порта Актау в Азербайджан и далее на запад резко возросли из-за различных внешних шоков в 2020-2023 годах, но даже в этом случае они составили всего 2,1% от общего объема экспорта Казахстана за первые 8 месяцев 2023 года (по сравнению с 0,2% в 2019 году).

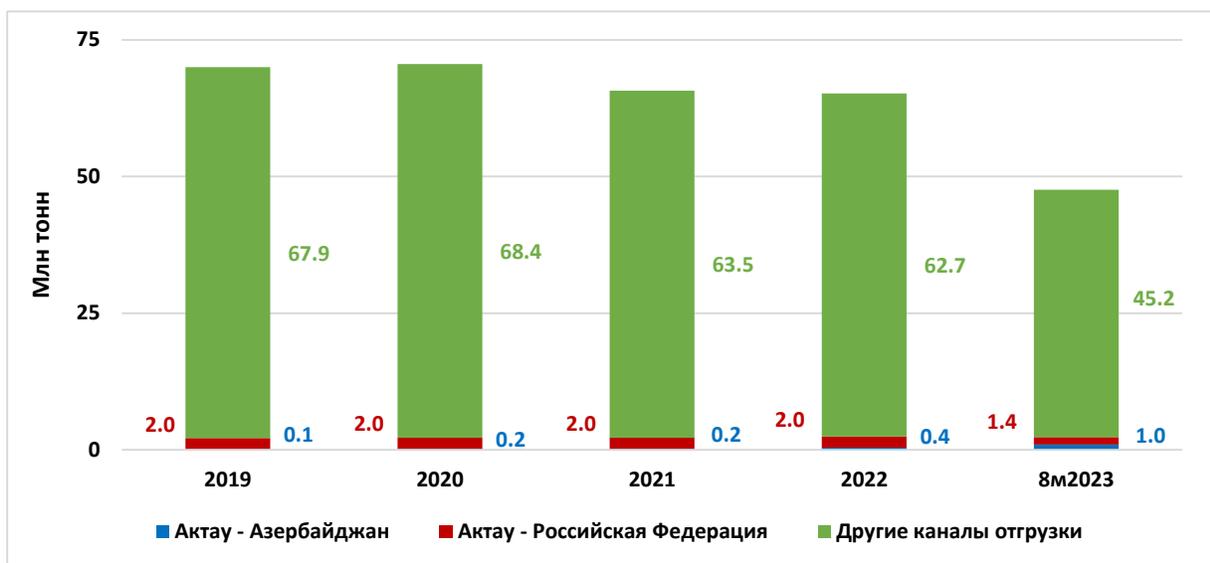
37. Перенаправление этой небольшой части экспортных поставок нефти из Казахстана на каспийские паромные переправы во многом объясняет рост грузооборота в каспийском морском порту Актау в 2022 и 2023 годах (рис. 11а). Туркменистан, еще одна страна КЦА и участник развития Среднего коридора, экспортирует сырую нефть и

---

<sup>14</sup> Мультимодальная транспортно-логистическая компания, дочернее предприятие холдинга «Казахстан темир жолы» (Казахстанские железные дороги).

нефтепродукты через Каспийское море из своего порта в Туркменбаши, в основном в порт Среднего коридора в Баку (Азербайджан) и далее в Европу. Сырая нефть и нефтепродукты составляют значительную часть неконтейнерных грузов, перевозимых через Туркменбаши (рис. 116). По имеющимся данным, в 2023 году порт [отгрузил](#) 1,3 миллиона тонн экспортных нефтепродуктов.

**Рисунок 10. Экспорт казахстанской нефти по транскаспийскому маршруту в сравнении с другими каналами**

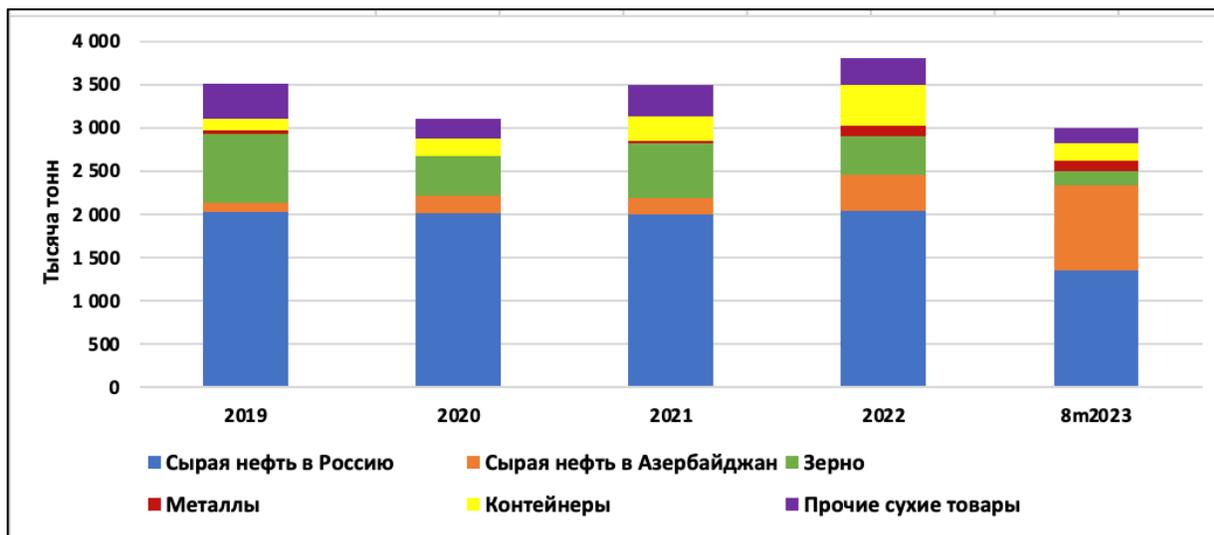


Источники: База статистических данных ООН по торговле товарами, Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан, Комитет государственных доходов РК, порт Актау.

38. Увеличение пропускной способности портов Актау и Курык в Казахстане может потребовать значительных инвестиций в инфраструктуру. То же самое может потребоваться и на азербайджанской стороне Каспия. Еще одной вероятной потребностью является усиление флота нефтяных танкеров. Затраты будут особенно высокими из-за мультимодального характера существующих и потенциальных энергетических перевозок по Среднему коридору, например, необходимости транспортировки нефти по железной дороге или трубопроводу с казахстанских месторождений, затем судами через Каспийское море, а затем по железной дороге или трубопроводу через Азербайджан и Грузию в ЕС и другие пункты назначения. Эти факторы, а также небольшая доля в общем объеме экспортных перевозок нефти, которую пока занимает Средний коридор, не позволяют сделать его значимой альтернативой существующим трубопроводам даже после значительных инвестиций.

## Рисунок 11. Грузооборот портов Центральной Азии на Каспийском море

а) Порт Актау (2019–8 месяцев 2023 года)



б) Порт Туркменбаши (2018–2023 гг.)



Источники: Порты Актау и Туркменбаши.

### VI.4. Торговые потоки между странами КЦА и их партнерами в Европе, Америке и Северной Африке

39. Помимо контейнеров, проходящих по транзитному потоку КНР–Европа, и некоторых энергетических грузов, Средний коридор также обслуживает часть торговли между странами КЦА и ЕС, Турцией и другими партнерами к западу от КЦА. По этому маршруту в страны КЦА поступают машины, оборудование и потребительские товары в контейнерах, а в обратном направлении экспортируются такие грузы, как металлы,

удобрения, химикаты и сельскохозяйственная продукция, обычно перевозимые не в контейнерах. В 2022 году неэнергетический экспорт в ЕС шести стран КЦА (данные по Туркменистану отсутствуют) составил 6 млрд долларов, а импорт – 19 млрд долларов.

40. Хотя большинство обсуждений Среднего коридора сосредоточено на железнодорожных и морских перевозках, грузовой автотранспорт играет важную роль в общей международной торговле КЦА, особенно в импорте нескольких стран КЦА (рис. 12а). Около 83% (по весу) общего объема торговли горной, не имеющей выхода к морю Кыргызской Республики, которую потенциально мог бы обслуживать Средний коридор, в настоящее время осуществляется исключительно автомобильным транспортом. В Азербайджане и Грузии автомобильный транспорт покрывает более 50% такой торговли. Даже в огромном Казахстане с его сравнительно более развитой сетью железных дорог 20% этой торговли все еще перевозится грузовыми автомобилями.

41. Учет фактора автомобильных перевозок в анализе Среднего коридора требует понимания масштабов и особенностей компаний, занимающихся грузоперевозками. В то время как железнодорожные и морские транспортные компании в регионе являются крупными, компании в автодорожном секторе имеют различные размеры и включают в себя множество малых и средних предприятий (МСП). МСП представляют собой отдельную группу с точки зрения развития коридоров. Они работают в более конкурентной среде, чем крупные железнодорожные и морские транспортные компании. Они более гибкие, чем железнодорожные и морские перевозчики, в выборе транзитных маршрутов, но имеют меньше возможностей, чем крупные компании, для того, чтобы перекладывать увеличение своих транспортных и транзитных расходов на клиентов.

42. Асимметрия транспортных потоков по видам и направлениям также может влиять на эффективность коридора. С одной стороны, асимметрия торговых потоков приводит к росту транспортных расходов. Например, с точки зрения железнодорожных перевозок Казахстан экспортирует в 3,5 раза больше товаров, чем импортирует (по весу). Аналогичная асимметрия существует и для других видов транспорта и стран. В результате значительная часть перевозок по коридору приходится на возврат пустых контейнеров и другого оборудования в пункт отправления. Некоторые контейнеры никогда не возвращаются, и их можно увидеть в различных странах КЦА в качестве складских помещений или торговых точек.

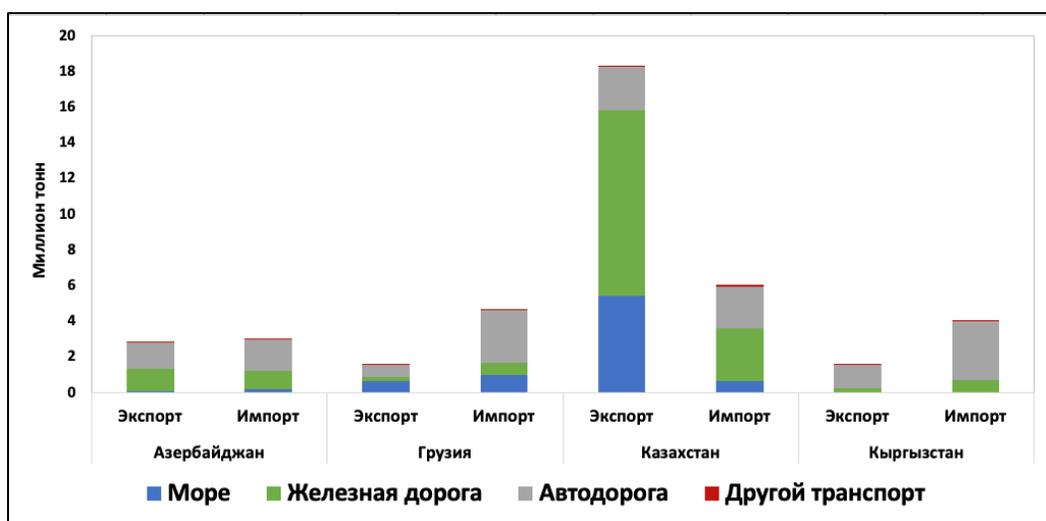
43. Относительно скромные показатели отношения стоимости к весу для транзитных торговых потоков стран КЦА подчеркивают сильное влияние высоких затрат при перевозках по Среднему коридору на выбор перевозчиками транспортных маршрутов. На рисунке 12б показана разница в стоимости единицы веса экспортируемой и импортируемой продукции. Как и следовало ожидать, исходя из состава потоков в обоих направлениях, импорт из КЦА имеет более высокую стоимость во многих (но не во всех) случаях. Однако, возможно, более важным для анализа Среднего коридора является сравнение средней единичной стоимости товаров международной торговли стран КЦА с теми, которые следуют транзитом из Центральной Азии и Кавказа в Европу и обратно в диапазоне \$0,40-\$3,10 за килограмм (кг) в сравнении с \$7,40/кг по морю и \$10,70 по железной дороге для преимущественно промышленных товаров и высокотехнологичной продукции, перемещаемой между КНР и Германией. Это означает, что транспортные,

пограничные и логистические расходы составляют гораздо большую долю в стоимости продаваемых товаров на Центральноазиатском направлении, чем на маршрутах КНР–Европа, и что поэтому торговля в КЦА более чувствительна и уязвима к различным недостаткам в работе Среднего коридора.

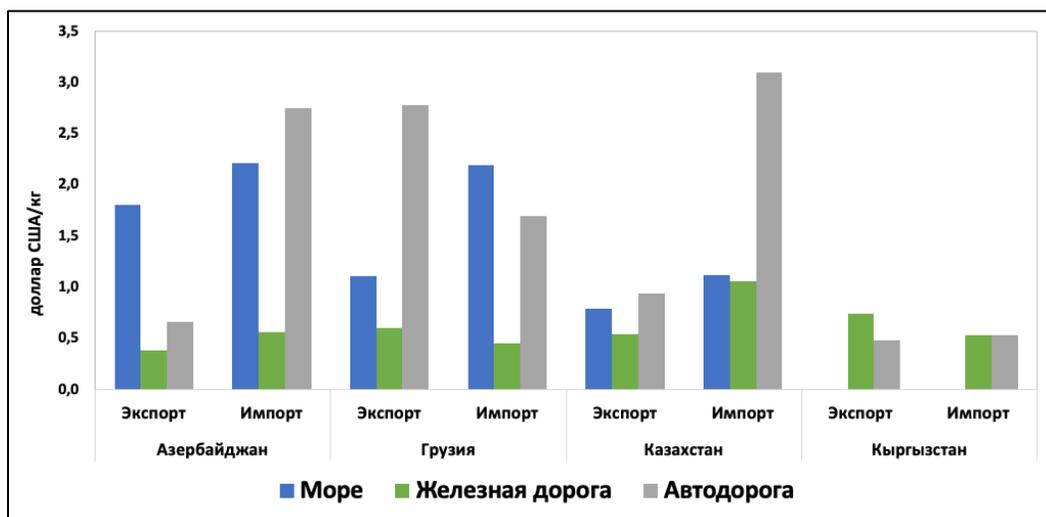
44. Вероятно, это одна из причин того, что лишь небольшая часть всего центральноазиатского потока проходит через Средний коридор. Из-за преимуществ в стоимости и инфраструктуре, а также по историческим причинам большая часть этой торговли доставляется в пункты назначения через Российскую Федерацию.

**Рисунок 12. Неэнергетическая торговля отдельных стран КЦА с партнерами на западе, 2022 г.**

а) Структура веса по торговым потокам и видам транспорта



б) Стоимость единицы продукции в разбивке по торговым потокам и видам транспорта



Источники: База статистических данных ООН по торговле товарами, расчеты АБР.

45. Чтобы реализовать свой потенциал в качестве единственного практического альтернативного маршрута для этих потоков, если транзит между странами КЦА и Европой через Россию будет нарушен, Среднему коридору необходимо будет преодолеть фундаментальные проблемы, связанные с его эффективностью. Его нынешняя неспособность конкурировать по стоимости и срокам доставки с альтернативными морскими, железнодорожными и грузовыми маршрутами обусловлена многочисленными проблемами – например, заторами в портах и отсутствием достаточного количества судоходных служб, которые делают пересечение Каспия медленным, а тарифы на паромные перевозки – дорогостоящим; плюс необходимость на западе (сразу за Коридором 2 ЦАРЭС) в модернизации и дальнейшем развитии железнодорожной сети в Турцию. Все это, в свою очередь, часто коренится в ключевых недостатках «твердой» и «мягкой» инфраструктуры, включая следующие аспекты:

- Барьеры, связанные с «твердой» инфраструктурой, включают ограниченные перевалочные мощности в каспийских морских портах Актау и Курык в Казахстане, Алят в Азербайджане и Туркменбаши в Туркменистане. Судоходные мощности на Каспийском и Черном морях также ограничены. Черноморские порты Потти, Батуми, Констанца и Варна нуждаются в модернизации, чтобы Средний коридор мог конкурировать по скорости и стоимости. Железнодорожные сети нуждаются в модернизации, а подвижной состав – в расширении.
- Проблемы с «мягкой» инфраструктурой, громоздкие процедуры пересечения границ и таможенного оформления, которые увеличивают время и стоимость транзита. Организация логистики в коридоре находится на низком уровне, отчасти из-за недостаточного использования цифровых технологий, что также затрудняет сквозное установление тарифов и отслеживание грузов. Каспийское паромное сообщение нерегулярно и непредсказуемо. Это создает заторы в портах даже при достаточном уровне обработки. Тарифы на перевозки непрозрачны.<sup>15</sup>

## **VI.5. Основные выводы и дальнейшие действия**

46. Этот обзор текущего состояния, проблем и потенциала Среднего коридора для удовлетворения потребностей КЦА позволяет сделать следующие основные выводы.

- Средний коридор представляется странам КЦА наилучшим и, возможно, единственным жизнеспособным вариантом для достижения стратегически важной цели диверсификации традиционных транспортных маршрутов для торговли с внешними партнерами.
- Приоритетом в развитии Среднего коридора должно быть обслуживание собственной неэнергетической торговли КЦА с Европой, а не дальнемагистральных транзитных перевозок по маршруту КНР–Европа. При планировании следует также полностью признать, что только часть торговли КЦА осуществляется в контейнерах, а большую часть составляют сухие сыпучие и другие неконтейнерные грузы. Более того, асимметричный характер торговли в рамках Центральноазиатского потока, когда европейский импорт в регион

---

<sup>15</sup> Недавно подписанное соглашение о создании совместного предприятия между железнодорожными компаниями Азербайджана, Грузии и Казахстана может повысить прозрачность, предсказуемость и отслеживаемость железнодорожных перевозок по Среднему коридору.

превышает экспорт, может привести к тому, что контейнеры будут простаивать или увеличивать общую стоимость перевозки за счет расходов на доставку их порожняком обратно. Развитие инфраструктуры и логистики для контейнеризации в странах КЦА поможет решить эти проблемы. Это также повысит эффективность Среднего коридора как контейнерного канала между КНР и частями Европы и Ближнего Востока.

- Небольшие страны КЦА, как правило, не получают выгоды от эффекта масштаба. Торговые потоки Центральноазиатского региона по Среднему коридору в обозримом будущем не вырастут до очень больших объемов. Это означает, что торговые издержки (понимаемые широко и включающие альтернативные издержки, связанные с длительным временем транспортировки, отсутствием предсказуемости поставок и другими факторами) будут играть ключевую роль в определении спроса в странах КЦА на услуги Среднего коридора. Поэтому развитие Среднего коридора должно быть направлено на снижение затрат. Этого можно добиться путем упрощения и стандартизации таможенных, санитарных и фитосанитарных мер и других требований, процедур и практики пересечения границ. Также важно обеспечить конкурентную среду на всем маршруте и ограничить рыночную власть естественных монополистов, действующих на некоторых участках Среднего коридора.
- Значительная часть торговли стран КЦА осуществляется с помощью грузового автотранспорта, поэтому развитие Среднего коридора должно учитывать интересы и требования автотранспортных операторов. Планирование и реализация должны также учитывать тот факт, что многие из них являются малыми и средними предприятиями, чьи особые задачи и возможности часто отличаются от задач и возможностей крупных железнодорожных и морских транспортных корпораций и государственных предприятий, функционирующих вдоль коридора.

47. Мультимодальный характер перевозок по Среднему коридору можно рассматривать как недостаток с точки зрения декарбонизации. Поэтому крайне важно обеспечить, чтобы все инвестиции в морскую, железнодорожную и автомобильную инфраструктуру и транспортные средства были согласованы с программой декарбонизации. То же самое относится ко всем бизнес-процессам. При любой модернизации и усовершенствовании перевозок должны выбираться самые чистые и экологичные технические решения. Многие крупные компании, работающие в коридоре, уже заявили о своей приверженности «зеленой» повестке дня и реализуют меры по сокращению углеродных выбросов.

48. Для успешного развития Среднего коридора крайне важна координация усилий правительств КЦА и других заинтересованных сторон как внутри региона, так и за его пределами. Совместное планирование и действия необходимы для решения проблем, связанных с неоднородностью торговых потоков, мультимодальными перевозками, многочисленными пограничными переходами и институциональными сложностями на маршруте, а также необходимостью взаимодействия множества различных типов и размеров транспортных компаний. Этому сотрудничеству могла бы способствовать комплексная стратегия развития Коридора ЦАРЭС 2 (Среднего коридора), согласованная ключевыми заинтересованными сторонами.

## **Вставка 1. Деятельность АБР по развитию Коридора ЦАРЭС 2**

АБР вносит свой вклад в развитие Коридора ЦАРЭС 2 различными способами. Банк поддерживает реализацию [Интегрированной торговой повестки ЦАРЭС 2030](#), [Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030](#) и [Железнодорожной стратегии ЦАРЭС \(2017-2030\)](#), принимая во внимание, что содействие торговле и развитие транспортной сети для Среднего коридора будет удовлетворять потребности внутренних перевозок, потоков внутри ЦАРЭС и транзитных торговых потоков дальнего следования.

Примеры недавно завершенных, реализуемых, планируемых или обсуждаемых инфраструктурных проектов, которые станут неотъемлемой частью Среднего коридора, включают четырехполосное шоссе между Хеви и Убисой в Грузии, глубоководный порт Анаклия на Черном море, дорогу Кызылорда-Жезказган в Казахстане, модернизацию железной дороги Ашхабад-Душак в Туркменистане и проект усовершенствования железной дороги в Узбекистане.

АБР также помогает странам Кавказа и Центральной Азии провести структурные реформы, необходимые для того, чтобы сделать Средний коридор более эффективным и рентабельным торговым маршрутом. Он помогает в достижении этой цели посредством займов, основанных на политике, например, на реформы железнодорожного сектора в Грузии. Техническая помощь АБР направлена на подготовку предварительных технико-экономических обоснований логистических центров в Грузии, Казахстане, Таджикистане и Узбекистане. АБР провел оценку региональных транспортных потоков и транзитных возможностей пограничных пунктов пропуска (ППГ) между Азербайджаном и Грузией и в настоящее время оказывает помощь этим двум странам в создании совместного ППГ «Шелковый путь» и соединительных дорог.

АБР также поддерживает развитие мягкой инфраструктуры вдоль Среднего коридора. Например, ЦАРЭС разрабатывает прототип усовершенствованной транзитной системы ЦАРЭС (УТСЦ) и общего обмена информацией (ООИ). УТСЦ/ООИ разработаны как региональная гармонизированная электронная система для контроля за перемещением товаров, следующих транзитом через страны-члены ЦАРЭС. В настоящее время реализуется пилотный проект по установке и эксплуатации УТСЦ/ООИ в Азербайджане, Грузии, Туркменистане и Узбекистане. УТСЦ/ООИ будут способствовать беспрепятственному трансграничному перемещению товаров и снижению затрат на торговые операции путем: (i) упорядочения и гармонизации существующей транзитной документации; (ii) создания единой системы электронных сообщений; и (iii) предоставления современного, основанного на оценке рисков, доступного механизма гарантий, который будет выгоден участникам торговли, соблюдающим установленные требования. Реализация этих инициатив позволит снизить торговые издержки в рамках Среднего коридора.

Тщательный мониторинг и анализ эффективности Среднего коридора, а также эффективности и результативности инвестиций в улучшения будут иметь решающее значение для его успешного развития. Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК), поддерживаемый АБР, уже систематически отслеживает, сообщает и оценивает время и затраты на использование шести коридоров ЦАРЭС, включая многие сегменты Среднего коридора. В планах расширение ИМЭК с целью сделать этот охват полным.

АБР является пионером в разработке концепции (АБР, 2023б) и практической реализации развития экономических коридоров в странах КЦА, включая дальнейшее развитие коридоров [Алматы-Бишкек](#) и Шымкент-Ташкент-Худжанд. Банк также рассматривает возможность оказания поддержки заинтересованным сторонам Среднего коридора в разработке и реализации комплексной стратегии развития Коридора ЦАРЭС 2.

Источник: АБР.

## **VII. Выводы и предложения для экономической политики**

49. Как и повсюду, страны в регионе ЦАРЭС были затронуты серией глобальных кризисов и волн турбулентности, хотя иногда и неожиданным образом. Шоки 2022–2023 годов фактически оказались выгодными для большинства стран-членов ЦАРЭС и, в частности, странам КЦА. Несмотря на несколько сбоя в цепочке поставок, торговля товарами и услугами значительно выросла в большинстве стран региона ЦАРЭС в течение 2022–2023 годов. Расширение торговли способствовало росту транспортных услуг в регионе, а туристические услуги получили поддержку благодаря постпандемийному оживлению трудовой и прочей миграции и временному переселению многих людей из Российской Федерации в 2022 году. Менее заметным, но важным для КЦА явлением стал рост торговли неэнергетическими товарами внутри КЦА. Эта диверсификация связана с изменением роли стран КЦА в глобальных и региональных цепочках создания стоимости от поставщиков первичной продукции и потребителей конечной продукции к роли переработчиков сырья.

50. Недавние шоки также подчеркнули необходимость диверсификации торговых, транспортных и транзитных маршрутов для стран КЦА. Учитывая характер этих шоков, большое внимание в поисках альтернатив было уделено Среднему коридору. Как показывают приведенные выше данные, Средний коридор очень важен для торговли стран КЦА внутри региона и с их западными партнерами. Несмотря на свои недостатки, Средний коридор уже играет важную роль для КЦА. Он также может стать эффективным альтернативным маршрутом для транзитной торговли между КНР и Европой.

51. Текущие ограничения Среднего коридора и его потенциал для повышения устойчивости торговли стран ЦАРЭС и глобальных торговых потоков к периодическим шокам стали очевидны в 2022–2023 годах. Резкий рост контейнерных перевозок по Среднему коридору в 2022 году, некоторые из которых, очевидно, были перенаправлены с северного маршрута через Российскую Федерацию, явно перегрузил его существующую «твердую» и «мягкую» инфраструктуру, логистику и текущее состояние общего управления и организации. Однако те же самые недавние шоки подчеркнули стратегическую важность поиска решений этих проблем. Без них страны ЦАРЭС могут подвергнуться большому риску периодического лишения важных основ роста и развития в результате внешних событий, над которыми они не имеют контроля.

52. Чтобы помочь диверсифицировать свою торговлю, преодолеть текущие ограничения Среднего коридора и лучше реализовать его потенциал, странам ЦАРЭС и КЦА необходимо оперативно предпринять скоординированные политические действия, с целью:

- диверсифицировать свои транспортные и транзитные маршруты путем поиска и развития новых транспортных и экономических коридоров;
- обеспечить приверженность и полную ответственность правительств ЦАРЭС за эти инициативы по диверсификации;
- подготовить хорошо продуманную, совместную стратегию развития Среднего коридора, посредством которой многочисленные заинтересованные стороны смогут работать в координации для усиления роли Коридора в качестве критического механизма устойчивости для стран ЦАРЭС и для устранения узких

мест в «твердой» и «мягкой» инфраструктуре и логистике, затрагивающих все три задействованных вида транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской) во всех странах региона;

- развивать новые направления экспорта, что, помимо прочего, включает более активное участие в многосторонней торговой системе, а также присоединение к Всемирной торговой организации для тех стран, которые еще не сделали этого;
- диверсифицировать существующие источники импорта, особенно путем нахождения новых источников для технологичной и наукоемкой продукции;
- компенсировать дополнительные расходы на мультимодальные перевозки и другие существующие сложности пересечения границ в рамках Среднего коридора путем снижения нетарифных барьеров и развития инфраструктуры коридора;
- инициировать реформы, которые поддерживают предпринимательство, снижают производственные затраты и улучшают способность предприятий стран ЦАРЭС быстро реагировать на появление возможностей на международном рынке; и
- усилить региональное сотрудничество по развитию трансграничной инфраструктуры, логистики, человеческих ресурсов, систем обеспечения качества производства и других элементов, необходимых для стимулирования торговли и общей эффективности Среднего коридора как транзитного маршрута для торговли на потоках Центральная Азия и КНР–Европа.

## Использованные источники

АБР. 2023а. Перспективы развития Азии, сентябрь 2023. Манила.

АБР. 2023б. Развитие экономических коридоров. От концептуальных основ к практической реализации - Руководство.

Агентство по статистике при Президенте Республики Узбекистан. <https://www.stat.uz/en/>.

База статистических данных ООН по торговле товарами. <https://comtradeplus.un.org/>.

Бюро национальной статистики при Агентстве по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. <https://stat.gov.kz/en/>.

Всемирный банк. 2023 г. Средний коридор торговли и транспорта: Политика и инвестиции для увеличения объемов грузоперевозок в три раза и сокращения времени в пути вдвое к 2030 году.

Главное таможенное управление Китайской Народной Республики. Таможенная статистика. <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>.

Государственное валютное управление Китайской Народной Республики. <https://www.safe.gov.cn/en/index.html>.

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). 2023. Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией.

Индекс Евразийского железнодорожного альянса. 2023. Анализ и перспективы развития Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Индекс Евразийского железнодорожного альянса. <https://index1520.com/en/>.

Институт Азиатского банка развития. 2021 г. Развитие транспортного сообщения по Транскаспийскому коридору.

Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан. [https://kqd.gov.kz/en/exp\\_trade\\_files](https://kqd.gov.kz/en/exp_trade_files).

Международный валютный фонд. [www.imf.org](http://www.imf.org).

Международный транспортный форум. 2022. Транспортная связность в Центральной Азии: Укрепление альтернативных торговых коридоров между Европой и Азией.

Мировой индекс контейнерных перевозок компании Drewry. <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>.

Национальное статистическое управление Монголии. Монгольская служба статистической информации. [www.1212.mn/en](http://www.1212.mn/en).

Национальный банк Грузии. <https://nbg.gov.ge/en>.

Национальный банк Казахстана. <https://www.nationalbank.kz/en>.

Национальный банк Кыргызской Республики. [www.nbkr.kg](http://www.nbkr.kg).

Национальный банк Таджикистана. <https://nbt.tj/en/>.

Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. <https://www.stat.kg/en/>.

Организация экономического сотрудничества и развития. 2023. Реализация потенциала Среднего коридора.

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. <https://www.carecprogram.org/>.

Статистическое бюро Пакистана. <https://www.pbs.gov.pk/>.

Таможенная служба при Правительстве Республики Таджикистан. <https://tamognia.tj/>.

Центральный банк Азербайджанской Республики. <https://www.cbar.az/home?language=en>.

China Railway Express. <https://www.crexpress.cn/en/#/home>.

Databank. Индикаторы мирового развития. <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>.

KTZ Express. <https://ktze.kz/en>.