



23rd Transport Sector Coordinating Committee Meeting

8-9 June 2026 | Ulaanbaatar, Mongolia

23-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору

8-9 июня 2026 года | Улан-Батор, Монголия



Инициативы в сфере водного транспорта

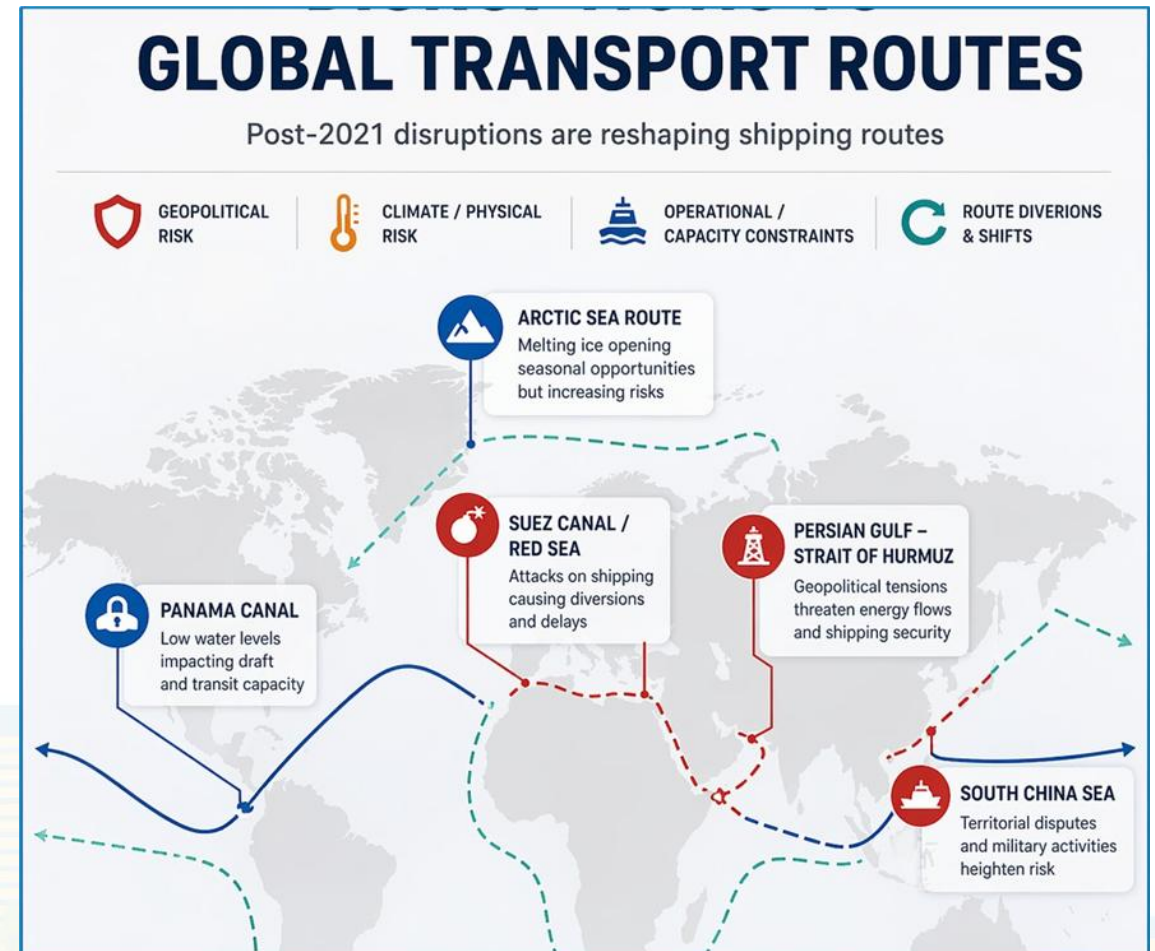
Адриан Сэммонс

Старший специалист по транспорту
Департамент секторов 1 – Управление
транспортного сектора



ПОЧЕМУ ЭТО ВАЖНО

- Глобальная торговля больше не является стабильной, предсказуемой или экономически эффективной
- Надежность судоходства снижается → нарушено доверие к расписанию
- Затраты нестабильны: топливо, страхование, фрахт, выбросы углерода
- Изменение климата теперь физически ограничивает водный транспорт
- Конкурентоспособность теперь определяется жизнеспособностью + возможностью выбора



ГЛОБАЛЬНОЕ ДАВЛЕНИЕ НОСИТ СТРУКТУРНЫЙ (А НЕ ВРЕМЕННЫЙ) ХАРАКТЕР

Геополитические потрясения

- Изменение маршрута через Красное море/ Суэцкий канал
- Ограничения, связанные с Черным морем
- Риск в зоне Ормузского пролива → шоковый рост затрат

Климатические ограничения

- Снижение уровня воды в Каспийском море
- Прецедент засухи в Панаме
- Экстремальная изменчивость погоды

Увеличение затрат по всей системе

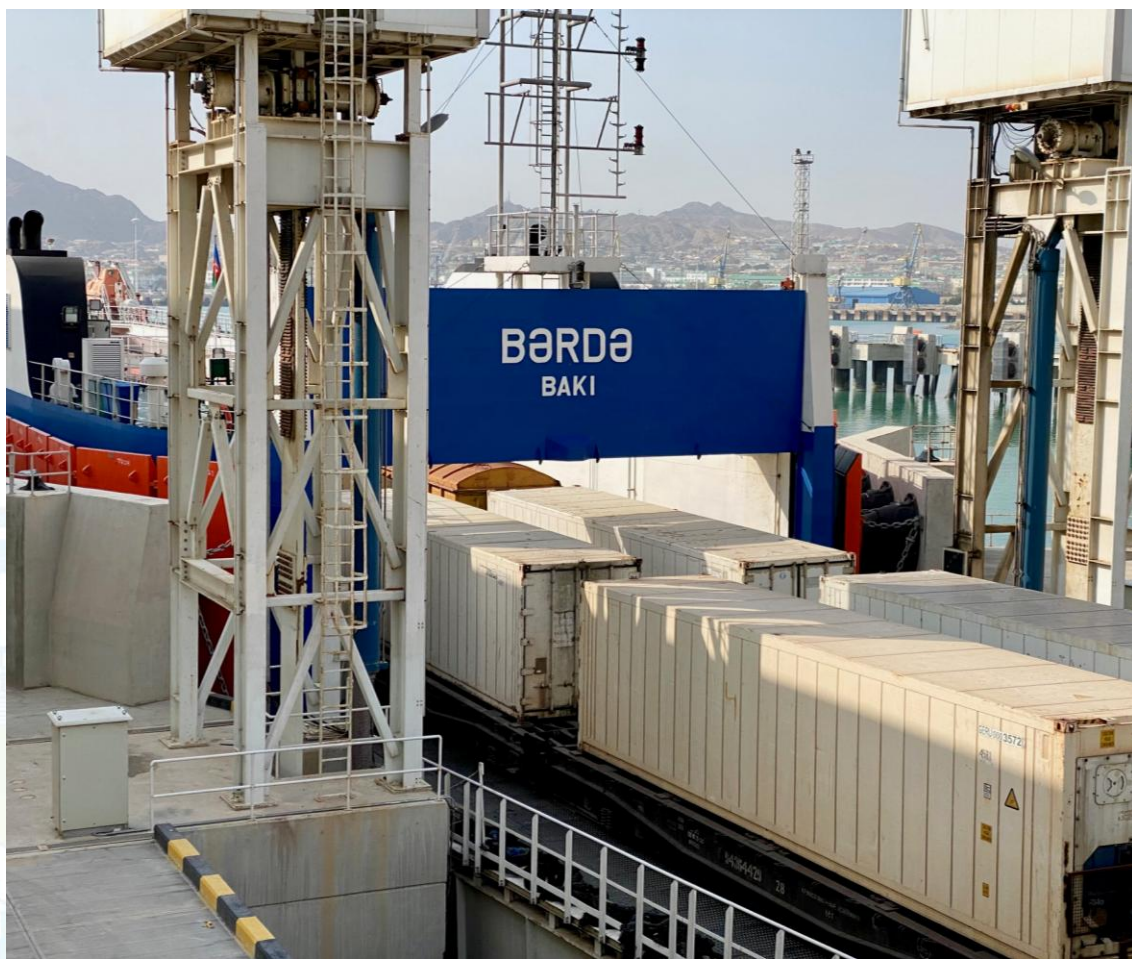
- Топливо + страховка + расходы на фрахт
- Расходы на декарбонизацию
- Задержки, изменение маршрута

ЧТО ЭТО ОЗНАЧАЕТ ДЛЯ ЦАРЭС

- Глобальные сбои меняют цены по всей логистической цепочке
- Спрос смещается в сторону мультимодальных альтернатив
- Средний коридор проходит стресс-тестирование в качестве действующего варианта
- Ограничивающим фактором является не пропускная способность железных дорог, а взаимодействие с водным транспортом



СИСТЕМА ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ЦАРЭС



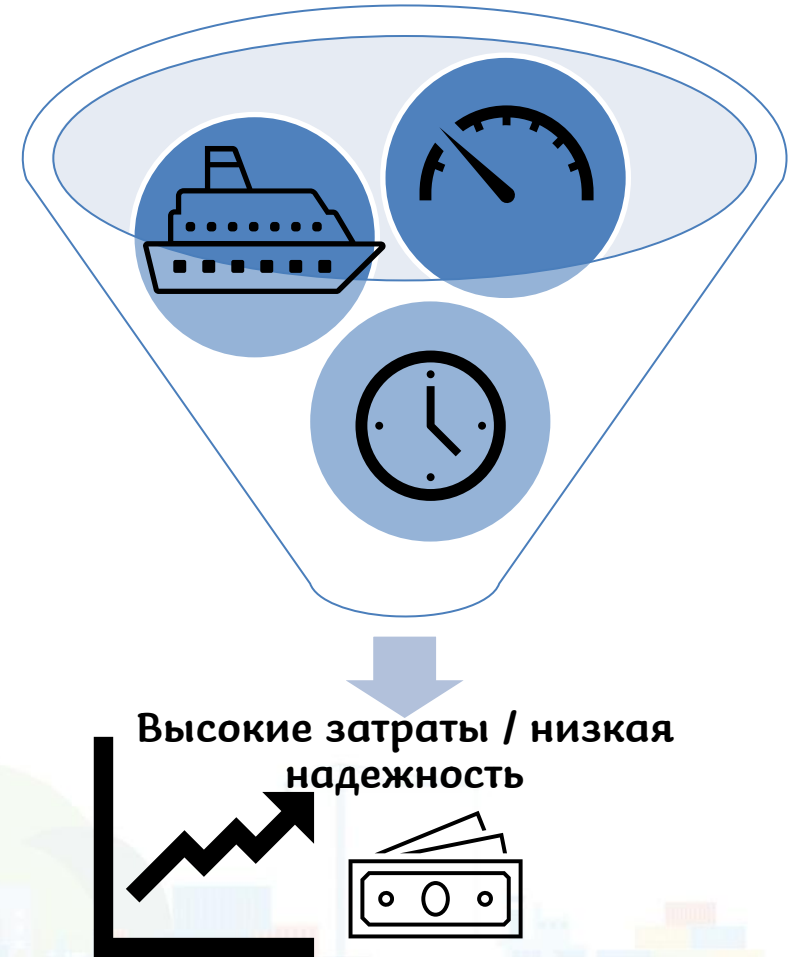
- Три реалии системы:
- Каспийское море → ограничения, связанные с железными дорогами и паромными
- Черное море → ограничения, связанные с подъездными путями
- Аравийское море → зависимость от входных каналов
- Системные проблемы:
 - Фрагментированная инфраструктура
 - Фрагментированные операции
 - Фрагментированные институты

РЕАЛЬНОСТЬ СИСТЕМЫ КАСПИЙСКОГО МОРЯ

- Ограничения по осадке/каналу ограничивают вместимость судов
- Снижение уровня воды → усугубление ограничений
- Система, в которой преобладают железнодорожные паромы
- Нерегулярное расписание

Последствия:

- пропускная способность структурно ограничена
- надежность главным образом слаба
- затраты высокие и нелинейные



Операционные «узкие места» (взаимодействие между портами и железными дорогами)



- Несогласованные расписания железнодорожных и морских перевозок
 - Ненадежные трансферы, пропущенные связующие звенья
- Длительные простои при взаимодействии между портами и железными дорогами
 - простаивающие вагоны, увеличенное время оборачиваемости вагонов
- Избыточные этапы обработки и маневрирования
 - Медленная перевалка: поезд – сортировочная горка – причал
- Фрагментированная координация заинтересованных сторон
 - Железные дороги, порты, судоходные линии работают изолированно друг от друга
- Слабая интеграция данных и цифровых решений
 - Ограниченная узнаваемость, реагирующие действия

ОГРАНИЧЕНИЯ В ОБЛАСТИ ГОСУПРАВЛЕНИЯ

Фрагментированные мандаты

- Порты, железные дороги и судоходные линии регулируются отдельно

Слабая координация на уровне коридоров

- Отсутствует орган, управляющий сквозными потоками

Ограниченное трансграничное согласование

- Несогласованные правила, процедуры, приоритеты

Изолированное планирование и принятие решений

- Проекты в рамках отдельных видов транспорта не разрабатываются как часть интегрированных систем

Отсутствие операционной подотчетности

- Отсутствие ответственности за показатели эффективности коридоров

ПОЧЕМУ ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБХОДИМЫ УЖЕ СЕГОДНЯ?



- Спрос на перевозки по Среднему коридору растет
- Глобальные сбои ускоряют перенаправление потоков
- Существующая система не масштабируема
- Спрос растет быстрее, чем пропускная способность системы

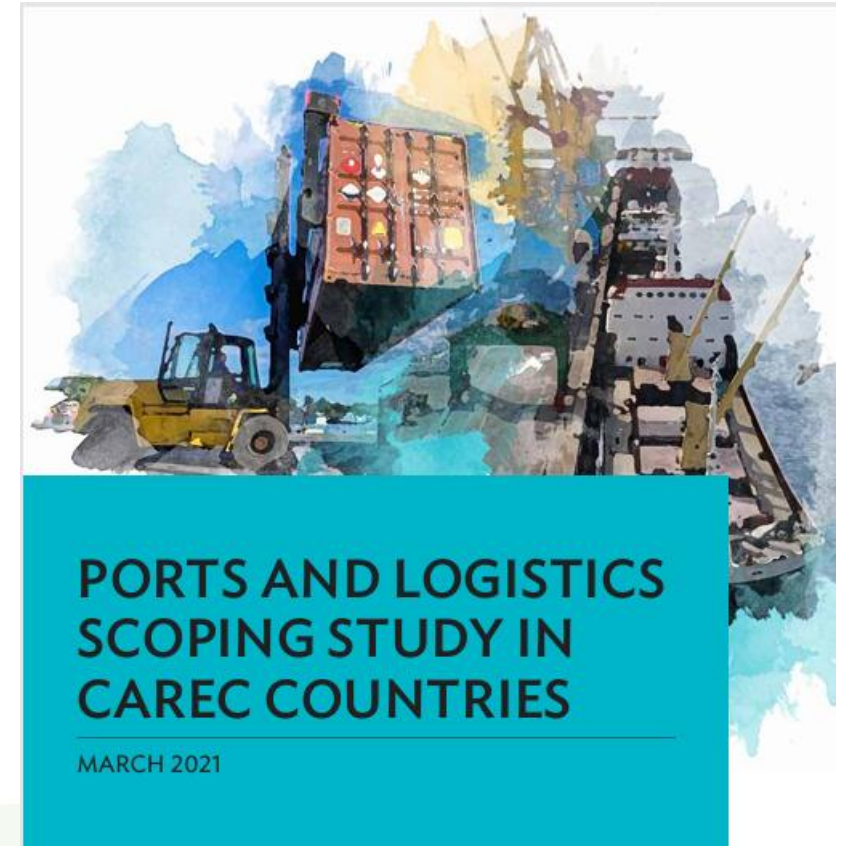
Расширение возможностей связанности водного транспорта в ЦАРЭС

ОБНОВЛЕНИЕ ИСХОДНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПО ПОРТАМ/ЛОГИСТИКЕ ЦАРЭС В 2021 ГОДУ

- Оценка системных изменений после 2021 года
- Анализ климатических рисков для портов и судоходства (включая изменчивость уровня воды, воздействие погоды)
- Оценка эффективности и ограничений мультимодальной системы
- Оценка пробелов в госуправлении, политике и институциональных пробелов

НОВЫЕ ОБЛАСТИ

- Развитие «зеленых» портов
- Пути декарбонизации судоходства
- Цифровые портовые и логистические системы
- Интеграция и координация между портами и железными дорогами



Цель и задача задания

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

- Климатоустойчивые решения для портов и судоходных линий
- Меры по мультимодальной интеграции
- Реформы в области политики и госуправления
- Приоритетные, готовые к инвестициям потенциальные проекты
- Не анализ — инвестиции, приемлемые для банковского финансирования

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ КОНЕЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ OUTCOME

- Сделать Средний коридор конкурентоспособным по сравнению с традиционными морскими маршрутами
- Основные направления:
- НАДЕЖНОСТЬ
- ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЗАТРАТ
- МАСШТАБИРУЕМОСТЬ
- ЖИЗНЕСПОСОБНОСТЬ

ПРИЗЫВ К ДЕЙСТВИЮ



ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

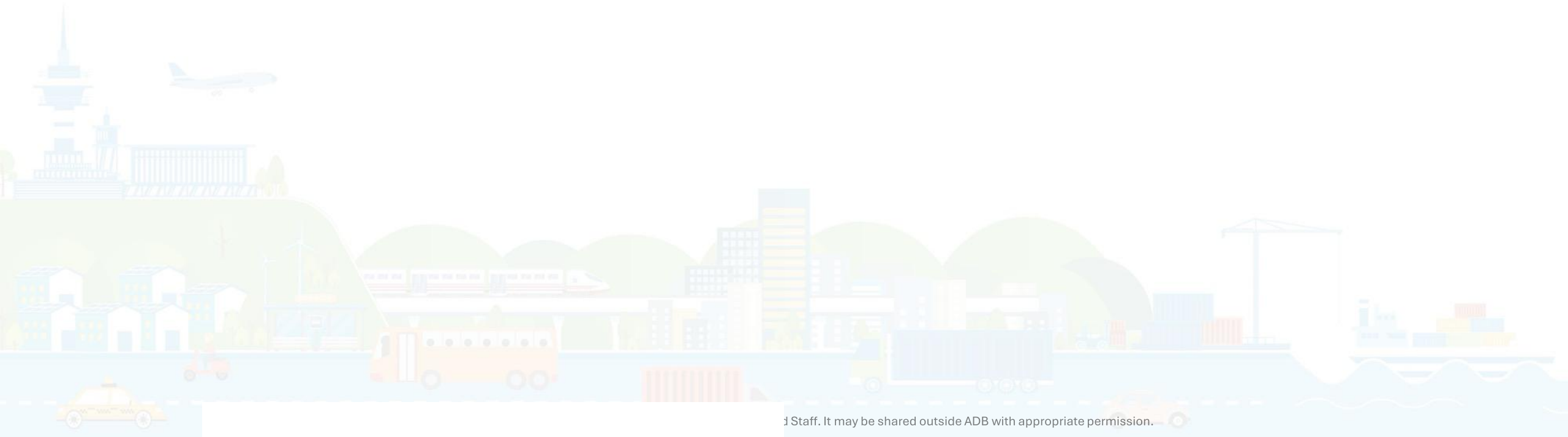
- ✓ Переход от инфраструктуры к → проектированию систем
- ✓ Приоритезировать взаимодействие между портами и железными дорогами
- ✓ Согласовывать инвестиции между всеми видами транспорта
- ✓ Укрепить государственное управление транспортными коридорами

Хронология работы консультантов ТП

- Первоначальные консультации со странами ЦАРЭС, сбор фактов, 20 июля 2026 г.
- Первоначальный отчет, 31 августа 2026 г.
- Промежуточные выводы/Записка о проделанной работе, 30 ноября 2026 г.
- Проект отчета по ТП, 15 марта 2027 г.
- Региональный семинар для заинтересованных сторон, 20 апреля 2027 г.
- Проект Заключительного отчета, 20 мая 2027 г.
- Заключительный отчет, 25 июня 2027 г.

Контактная информация

amsammons@adb.org



Спасибо за участие!

