



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям и экономике
транспорта****Тридцать пятая сессия**

Женева, 5–7 сентября 2022 года

Пункт 3 f) предварительной повестки дня

Развитие транспортных сетей и/или связей:**Другие инициативы по развитию транспортных
коридоров/связей****Обновленная информация о развитии оперативной
пропускной способности транскаспийского коридора
и коридора Алматы — Стамбул****Записка секретариата****I. Мандат и сфера охвата**

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восьмидесяти четвертой сессии в феврале 2022 года признал текущие усилия по введению в действие евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС). КВТ также принял к сведению одобрение Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) инициативы правительств Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины по разработке и внедрению механизма управления координацией коридоров (МУКК) и механизма оценки результатов работы коридоров (МОРПК) на маршруте № 3 ЕАТС и предложил правительствам этих стран и секретариату представить обновленную информацию о достигнутом прогрессе на следующей сессии КВТ в феврале 2023 года.

2. С учетом вышеуказанного мандата секретариат ЕЭК совместно с секретариатом Организации экономического сотрудничества (ОЭС) проведет специальное обсуждение за круглым столом с участием экспертов, приуроченное к тридцать пятой ежегодной сессии WP.5, для рассмотрения имеющейся пропускной способности железных дорог транскаспийского коридора и коридора Алматы — Стамбул, в том числе наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах данных коридоров, а также эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту. В работе круглого стола экспертов примут участие высокопоставленные руководители железнодорожных компаний и таможенных органов из стран обоих коридоров, а ожидаемым итогом его работы должно стать составление первоочередного списка действий, которые необходимо предпринять в отношении согласования существующих тарифов, услуг и графиков движения, а также уже составленного перечня физических/нефизических проблем и узких мест.



3. Настоящий документ был составлен секретариатом при поддержке регионального эксперта по развитию транспортных коридоров¹. Данные и информация по конкретным коридорам были собраны региональным экспертом через сеть национальных железнодорожных, транспортных и таможенных координационных центров в странах обоих коридоров при поддержке секретариата ОЭС. Некоторые из полученных данных являются неполными и потребуют последующих действий, а некоторые страны указали, что им необходимо больше времени для представления своих данных в требуемом формате. В связи с этим секретариат при поддержке регионального эксперта планирует продолжить консультации и сбор информации в течение лета и подготовить перед предстоящей сессией WP.5 дополнительный неофициальный документ с двойной целью: i. собрать полные и актуальные наборы данных по всем странам обоих коридоров; ii. подготовить набор визуальных материалов в виде карт, графиков и диаграмм, демонстрирующих потенциал обоих транспортных коридоров².

II. Обзор развития торговли и транспорта между Европой и Азией и их влияние на транскаспийский коридор и коридор Алматы — Стамбул

A. Стабильное увеличение объемов торговли

4. В 2021 году объем торговли между Европой и Азией вырос до максимального уровня за последние 20 лет и достиг 3,1 трлн долл. США. В целом торговля между Европой и Азией разбалансирована: импорт превышает экспорт на 486 млрд долл. США. Китай является третьим по величине торговым партнером Европейского союза по экспорту и крупнейшим партнером по импорту товаров. Данные о торговле³ демонстрируют постоянный рост объемов торговли между Европейским союзом и Китаем за последние пять лет⁴. Объем торговли вырос с 680 млрд долл. США в 2017 году до 980 млрд долл. США в 2021 году, несмотря на общемировые сбои в работе цепочек поставок, наблюдавшиеся в течение двух последних лет. В 2021 году объемы торговли выросли на 22 % по сравнению с 2020 годом, причем темпы роста за год превысили показатели, зафиксированные до начала пандемии.

5. Для масштабного увеличения объемов торговли требуется также расширение действующих транспортных мощностей. В мае 2022 года грузовыми контейнерными поездами из Китая в Европу было перевезено 129 500 ДФЭ⁵, при этом среднесуточный объем вырос на 13,3 %, что свидетельствует о том, что, несмотря на продолжающуюся войну на Украине и ограничения, связанные с COVID-19, в основных торговых узлах Азии, спрос на услуги контейнерных поездов продолжает расти. Объемы перевозок по Северному коридору могут существенно пострадать, если будет введен запрет на движение транзитных поездов, которые в настоящее время следуют этим маршрутом через территорию Российской Федерации в Европейский союз.

6. Торговля между Европейским союзом и Китаем несбалансирована: в 2021 году Европейский союз импортировал из Китая товары на сумму около

¹ Г-н Р. Девадзе, Министерство экономики и устойчивого развития Грузии.

² Дополнительным справочным материалом для предстоящих обсуждений послужат ранее подготовленные рабочие документы, озаглавленные «Материалы соответствующих рабочих групп ЕЭК по вопросу об операционализации международных коридоров» (ECE/TRANS/WP.5/2020/1) и «Предложения и замечания правительств ЕЭК по дальнейшему введению в действие евро-азиатских транспортных связей» (ECE/TRANS/WP.5/2021/1).

³ Источник: Карта торговли за 2022 год Международного торгового центра (MTI), URL: <http://www.trademap.org>.

⁴ ЕС + Соединенное Королевство.

⁵ Источник: Государственный совет Китайской Народной Республики (июнь 2022 года), URL: https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202206/01/content_WS62975628c6d02e533532b97f.html (дата последнего посещения: 27 июня 2022 года).

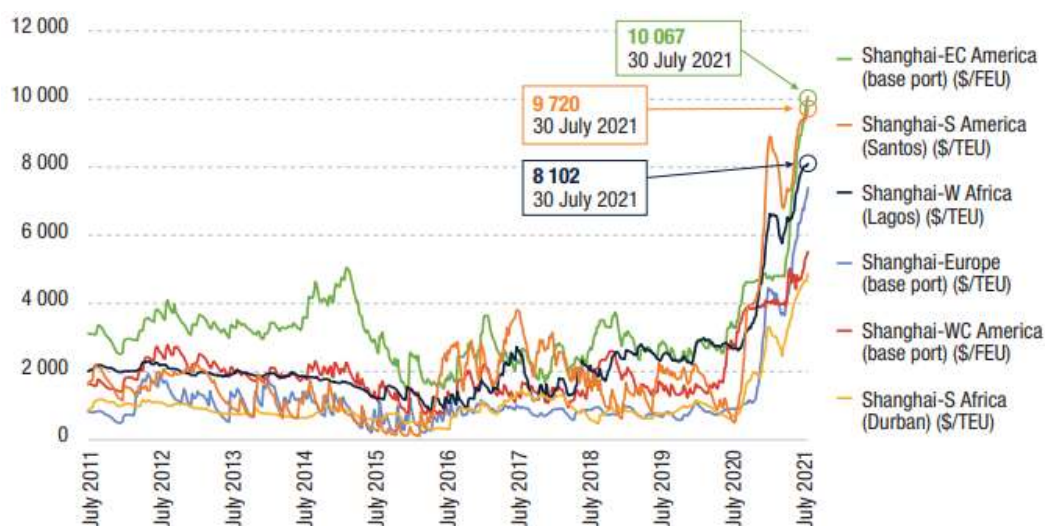
700 млрд долл. США, а экспортировал только на 280 млрд долл. США. Торговый дисбаланс отражается на движении контейнерных поездов между Европой и Китаем, которое характеризуется различиями в количестве поездов западного и восточного направления. В 2021 году на каждый контейнерный состав западного направления, следующий в Европу, приходилось четыре состава восточного направления, отправляющихся из Европы. Этот дисбаланс оказывает негативное влияние на стоимостную структуру транспортных перевозок, поскольку порожние рейсы увеличивают общие эксплуатационные расходы.

В. Растущие тарифы на морские перевозки повышают привлекательность наземных перевозок

7. Еще одним существенным осложнением в международной торговле между Европой и Азией являются повышенные фрахтовые ставки на морские контейнерные перевозки. Так, в 2018 году стоимость перевозки морем одного контейнера из Китая в Турцию составляла примерно 2000–2500 долл. США, а в настоящее время составляет 14 000 долл. США⁶, что соответствует семикратному увеличению затрат грузовладельцев и логистических компаний. Рост цен усугубляется перегруженностью портов⁷, в основном по причине нехватки в них рабочей силы, необходимой для своевременного выполнения операций. В 2021 году количество рейсов товарных составов между Китаем и Европой превысило 15 000⁸, что соответствует увеличению на 22 % по сравнению с предшествующим годом. Для сравнения: до резкого роста цен на морские перевозки ежегодное количество рейсов товарных составов составляло всего 8225. В пересчете на контейнеры объем перевозок составил 1,46 млн ДФЭ, что на 29 % больше, чем в предыдущем году. Это явно свидетельствует о том, что заинтересованные стороны рассматривают возможность диверсификации перевозок путем добавления к морскому транспорту железнодорожного в качестве меры реагирования на непредсказуемые колебания цен на морские перевозки.

Рис. 1

Динамика цен на морские перевозки между Шанхаем и Европой



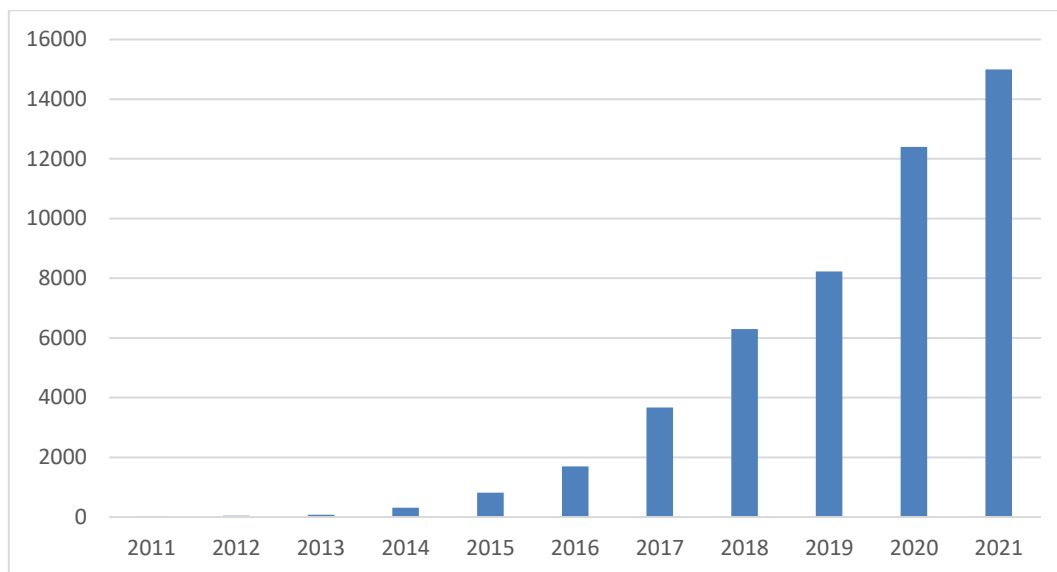
Источник: ЮНКТАД, 2022 год.

⁶ Источник: Тарифы на морские перевозки компании «ДП Уорлд» (2022), URL: <http://www.searates.com> (дата последнего посещения: 25 июня 2022 года).

⁷ Источник: CNN Business (июнь 2021 года), URL: <https://edition.cnn.com/2021/06/17/business/china-ports-global-supply-chain-intl-hnk/index.html> (дата последнего посещения: 26 июня 2022 года).

⁸ Источник: Государственный совет Китайской Народной Республики (КНР) (январь 2022 года), URL: https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202201/04/content_WS61d4357dc6d09c94e48a31f5.html (дата последнего посещения: 25 июня 2022 года).

Рис. II
Перевозки грузовыми составами между Китаем и Европой



Источник: New Silk Road Discovery (2022)⁹.

С. Дефицит контейнеров

8. Еще одним фактором воздействия на трансконтинентальные перевозки, повлиявшим на ценообразование и время транзита во всей отрасли, является наличие контейнеров, которые в последние годы были в дефиците¹⁰. Дефицит контейнеров возник сразу после пандемии COVID-19, из-за которой многие фабрики и производственные предприятия по всей Азии приостановили работу. Порты не могли работать в обычном режиме в связи с сокращением численности персонала, которое, в свою очередь, было обусловлено применением строгих правил, часто вынуждавших работников уходить на карантин или самоизоляцию. По этой причине разгрузка судов, перевозящих пустые контейнеры, на берегу занимала больше времени. Более того, хотя до пандемии отправка судов с пустыми контейнерами из Европы в Азию была обычной практикой, во время пандемии она была прекращена. В конце 2020 года заводы в Азии возобновили работу, что вновь привело к высокому спросу на контейнеры, которых не было в наличии. Дефицит контейнеров затронул как морские, так и железнодорожные перевозки, но железнодорожные перевозки отличались более стабильным функционированием, чем морские. В результате вышеперечисленных и других факторов заинтересованные стороны начали уделять повышенное внимание поиску способов диверсификации цепочек поставок и рассматривать железнодорожный сектор в качестве перспективной альтернативы для межконтинентальных перевозок.

III. Потенциал для диверсификации наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией

9. Европу и Азию соединяет несколько наземных транспортных коридоров, хотя уровень их развития различен. В последнее десятилетие основные объемы железнодорожных грузоперевозок из Азии в Европу и обратно выполнялись по

⁹ Источник: New Silk Road Discovery (2022), URL: https://www.newsilkroaddiscovery.com/how-much-pressure-is-the-china-europe-freight-train-under-from-the-ukraine-crisis/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=how-much-pressure-is-the-china-europe-freight-train-under-from-the-ukraine-crisis (дата последнего посещения: 26 июня 2022 года).

¹⁰ Источник: Hillebrand (2022), URL: <https://www.hillebrand.com/media/publication/where-are-all-the-containers-the-global-shortage-explained> (дата последнего посещения: 26 июня 2022 года).

северному или транссибирскому коридорам, проходящим из Китайской Народной Республики через Казахстан или Монголию на территорию Российской Федерации, а далее в Беларусь и в государства — члены Европейского союза.

10. В последние годы страны транскаспийского коридора и поддерживаемого ОЭС коридора Алматы — Стамбул признали, что для раскрытия их потенциала и полного соответствия требованиям современных цепочек поставок в части надежности, безопасности и обслуживания клиентуры, а также в части экологической и климатической устойчивости необходимо приложить дополнительные усилия и предпринять согласованные и скоординированные действия в масштабах всего коридора. В связи с этим в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) правительства Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины в сотрудничестве с секретариатом WP.5 начали разработку и постепенное внедрение Механизма управления координацией коридоров (МУКК) и Механизма оценки результатов работы коридоров (МОРПК) на маршруте № 3 ЕАТС¹¹.

Карта 1

Маршрут Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция



Источник: Ассоциация «Средний коридор» (2022 год)¹².

11. Приведенный ниже анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ) транскаспийского коридора дает общее представление о текущей ситуации на маршруте № 3 ЕАТС¹³.

<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>
<p>Твердые обязательства правительства по улучшению существующих и привлечению дополнительных грузопотоков</p> <p>Множество реализуемых международных инициатив</p>	<p>Нехватка активных субъектов в коридоре/отсутствие мощного фактора интеграции/организатора/координатора</p> <p>Отсутствие централизованной структуры, управляющей грузопотоками на маршруте № 3 ЕАТС (необходимо, чтобы по любым вопросам, касающимся оказания услуги,</p>

¹¹ Источник: ЕЭК ООН (WP.5) Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (2021 год), URL: <https://unece.org/transport/documents/2021/07/working-documents/proposals-and-feedback-ecce-governments-further> (дата последнего посещения: 26 июня 2022 года).

¹² Источник: Ассоциация «Средний коридор» (2022 год), URL: <https://middlecorridor.com/en/> (дата последнего посещения: 26 июня 2022 года).

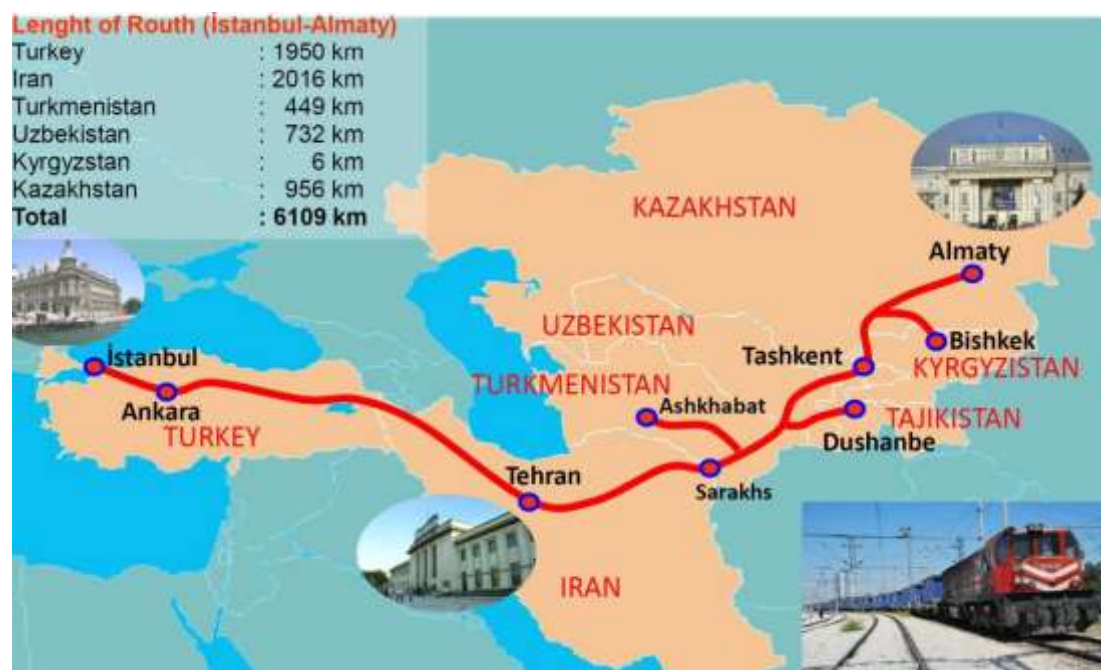
¹³ Источник: исследование Международного союза железных дорог (МСЖД)/компании Roland Berger, посвященное среднему и южному коридорам Шелкового пути (Париж, апрель 2021 года), а также доклад о третьем этапе ЕАТС, подготовленный ЕЭК ООН.

<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>
<p>Осуществление инфраструктурных проектов с высоким потенциалом, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> • в Азербайджане и Грузии ((глубоководные) морские порты в Баку и Потти) • в Турции: планируется строительство вторых путей на линии Пловдив — Стамбул, включая модернизацию пункта пересечения границы Свиленград — Капикуле в Болгарии • программа развития высокоскоростных железных дорог, соединяющих, например, Стамбул и Эдирне, Анкару и Измир 	<p>клиенты взаимодействовали с одной структурой, а не с тремя или четырьмя перевозчиками);</p> <p>Ограниченность регулярного железнодорожного сообщения (доверие рынка укрепляется, когда предоставляются регулярные, надежные и эффективные услуги)</p> <p>Ограниченность и нерегулярность паромных перевозок</p> <p>Проблемы функциональной совместимости, разные таможенные режимы и образцы накладных, разная ширина колеи</p> <p>Слишком большое количество международных/региональных инициатив и начинаний, которые иногда конкурируют между собой и плохо скоординированы</p> <p>Усложнение процессов в силу отсутствия оцифровки данных и согласования ЦИМ/СМГС</p>
<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
<p>Железнодорожный сектор получает все большее признание как экологически устойчивый транспорт, что создает мощный импульс для его развития</p> <p>Страны, расположенные вдоль коридоров, готовы взять на себя обязательства по их развитию</p> <p>Высокий потенциал спроса для стран, расположенных в районах водосбора, и для товаров определенных категорий</p> <p>Согласование и цифровизация таможенных и транспортных документов может обеспечить быструю выгоду</p>	<p>Другие маршруты ЕАТС по-прежнему превосходят рассматриваемый маршрут в плане времени транзита и затрат на него, а также надежности и сложности перевозок</p> <p>Часть спроса на маршрут № 3 ЕАТС перенаправляется на другие маршруты во избежание некоторых ситуаций неэффективности</p> <p>Китайские субсидии в настоящее время сосредоточены на северных коридорах</p> <p>Многие страны пытаются самостоятельно добиться увеличения объемов перевозок: отсутствие коллективного подхода, направленного на охват всего коридора в целом</p>

12. Вторым коридором, который входит в сферу охвата данного документа, является поддерживаемый секретариатом ОЭС коридор Алматы — Стамбул, который проходит через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию (карта 2). В отличие от маршрута № 3 ЕАТС это исключительно железнодорожный маршрут, проходящий через два континента. Маршрут Алматы — Тегеран — Стамбул через Узбекистан на 1000 км короче, чем так называемый маршрут Казахстан — Туркменистан — Иран, который идет в обход Узбекистана.

Карта 2

Маршрут «Казахстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция»



Источник: Иранские железные дороги (2020 год), URL: https://uic.org/IMG/pdf/a_nazari-rai.pdf (дата последнего посещения: 26 июня 2022 года).

IV. Показатели эффективности логистики в транскаспийском коридоре и коридоре Алматы — Стамбул

13. Для оценки потенциала стран, расположенных вдоль коридоров, в плане обслуживания международных грузовых перевозок можно использовать индекс эффективности логистики (ИЭЛ) Всемирного банка, который присваивается по итогам шестиэтапного процесса оценки, охватывающего следующие аспекты: а) «таможня» (эффективность процедур таможенного и пограничного контроля); б) «инфраструктура» (качество торговой и транспортной инфраструктуры); в) международные перевозки (простота организации международных перевозок по конкурентоспособным тарифам); г) логистическая компетентность (компетентность сотрудников логистической инфраструктуры и качество логистических услуг — грузоперевозок, экспедиторских услуг и услуг таможенных брокеров); д) отслеживание и контроль (возможность отслеживать и контролировать перевозки); и е) соблюдение сроков (процент грузов, своевременно доставленных грузополучателям в соответствии с плановыми или ожидаемыми сроками доставки). Среди восьми стран, расположенных вдоль обоих коридоров, Турция в 2018 году заняла первое место с общим рейтингом ИЭЛ, равным 47, а Туркменистан занял 7-е место с общим рейтингом 126. Данные по Азербайджану в 2018 году не были включены в рейтинг ИЭЛ Всемирного банка (таблица 1). Существенные различия в показателях ИЭЛ этих восьми стран являются убедительным свидетельством того, что стандарты логистики в разных странах значительно различаются, следовательно, для улучшения транспортной связности на обоих коридорах необходима работа по согласованию и координации.

Таблица 1
ИЭЛ 2018 года¹⁴ в странах коридоров Казахстан — Турция

Страна	Рейтинг по ИЭЛ	Показатель ИЭЛ	Таможня	Инфраструктура	Международные перевозки	Логистическая компетентность	Отслеживание и контроль	Соблюдение сроков
Турция	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63
Иран (Исламская Республика)	64	2,85	2,62	2,77	2,76	2,84	2,77	3,36
Украина	66	2,83	2,49	2,22	2,83	2,84	3,11	3,42
Казахстан	71	2,81	2,66	2,55	2,73	2,58	2,78	3,53
Узбекистан	99	2,58	2,10	2,57	2,42	2,59	2,71	3,09
Грузия	119	2,44	2,42	2,38	2,38	2,26	2,26	2,95
Туркменистан	126	2,41	2,35	2,23	2,29	2,31	2,56	2,72

Таблица 2
Индекс ИЭЛ коридора, рассчитанный по среднему значению индексов ИЭЛ стран-участниц, выглядит следующим образом:

Коридор	Средний ИЭЛ
Транскаспийский коридор	2,81
Коридор Алматы — Стамбул	2,76

Таблица 3
На основе расстояния и времени транзита, необходимого для проезда через страну, результаты следующие:

Страна	Расстояние, соответствующее проезду через страну (в км)	Дни
Казахстан	3 128	3
Азербайджан	429	1 042
Грузия	396	1
Турция	1 877	2,92

14. Следует отметить, что на фактическое время транзита контейнерных поездов могут очень сильно влиять проблемы оперативного характера.

V. Оценка пропускной способности железных дорог

A. Транскаспийский железнодорожный грузовой коридор и коридор Алматы — Стамбул (с востока на запад)

1. Республика Казахстан

- протяженность железнодорожной сети: 16 000¹⁵ км;
- стандарт колеи: 1520 мм;
- пропускная способность: 240 000 ДФЭ (линия Алтынколь — Актау);
- грузовые вагоны: 54 925.

¹⁴ Каждый компонент ИЭЛ оценивается в диапазоне от 1 до 5, где 1 означает очень низкий уровень, а 5 — очень высокий.

¹⁵ Источник: КТЖ (2020 год), URL: https://railways.kz/articles/for-investors/godovye_otcheti (дата последнего посещения: 25 июня 2022 года).

15. С 2001 по 2016 год компания «Казахстанские железные дороги» (КТЖ) проложила 2500 км железнодорожных линий¹⁶. Некоторые из однопутных линий в будущем могут столкнуться с ограничениями пропускной способности, что может затруднить привлечение дополнительных объемов грузов и ограничить общую скорость движения поездов; для снижения этого риска могут потребоваться дополнительные инвестиции. Рассматриваются инвестиции в дополнительные пути для обгона, двухпутные линии и электрификацию. На 2017 год в собственности КТЖ было 1732 локомотивов, при этом не менее 78 % электровозов и 61 % тепловозов эксплуатировались более 25 лет. Пропускная способность порта Актау, который является одним из перевалочных портов на маршруте из Казахстана в Азербайджан, составляет 17,7 млн. Порт Курык в основном обслуживает паромы Ро-Ро и насыпные грузы.

16. Сеть КТЖ служит первым промежуточным пунктом для контейнерных грузов, следующих из Китая в Европу в обход Северного коридора. В 2018 году железнодорожным транспортом было перевезено 390 млн тонн грузов, т. е. 10 % от совокупного объема грузов, перевезенных всеми видами транспорта.

17. В 2017 году 5 % от общего объема грузоперевозок составляли транзитные грузы. Страна имеет два железнодорожных пограничных перехода с Китаем — в Хоргосе и Достыке.

18. Обычно контейнерные поезда, направляющиеся в Турцию или Грузию, проходят через Хоргос, где имеются современные терминалы и оборудование для перегрузки при смене стандартной колеи на широкую. КТЖ обслуживает оба маршрута, проходящих по линии Хоргос — Актау/Курык и еще один, проходящий по линии Хоргос — Сарыагаш и далее в Узбекистан. В 2022 году был объявлен инвестиционный план на сумму 20 млрд долл. США, направленный на диверсификацию транспортных и транзитных маршрутов через Казахстан¹⁷.

2. Азербайджанская Республика

- протяженность железнодорожной сети: 4285 км;
- стандарт колеи: 1520 мм;
- пропускная способность: 20 грузовых поездов в день.

19. Азербайджанские железные дороги (АЖД) восстанавливают 166 км двухпутной линии коридора север — юг между Сумгайытом и Яламой. Парк подвижного состава АЖД состоит из 59¹⁸ магистральных электровозов, 36 магистральных тепловозов (в том числе 10 новых), 80 маневровых тепловозов, 4193 грузовых вагонов (в том числе 3101 новых) и 9 современных электропоездов. В Баку находится крупнейший порт Каспийского моря с грузооборотом 15 млн тонн насыпных и 10 млн тонн сухих грузов. Более 80 % этих грузов являются транзитными. В 2018 году правительство открыло рядом с Баку новый порт под названием Алат с грузооборотом 15 млн тонн и 100 000 ДФЭ. Порт Алат связан с железнодорожной сетью и обслуживает фидерные суда Актау — Баку. В 2018 году составами АЖД было перевезено 14 млн тонн грузов, что составляет 6 % от общего объема перевозок всеми видами транспорта. АЖД обеспечивает основную часть перевозок по транскаспийскому маршруту через Баку/порт Алат на Каспийском море и перевозок через железнодорожный пункт пропуска Бююк-Кясик на границе с Грузией. У АЖД есть дочерняя компания «АЖД Контейнер», которая активно участвует в развитии коридора посредством

¹⁶ Источник: ЦАРЭС — Оценка железнодорожного сектора Казахстана (2021 год).

¹⁷ Источник: газета *New Europe* (2022 год), URL: <https://www.neweurope.eu/article/eu-kazakhstan-to-discuss-transit-strategy-and-middle-corridor-development/> (дата последнего посещения: 25 июня 2022 года).

¹⁸ Источник: ЦАРЭС — Оценка железнодорожного сектора Азербайджана (2021 год).

международного сотрудничества. В июне 2022 года «АЖД Контейнер» объявила¹⁹ о новом маршруте, соединяющем порт Батуми в Грузии и порт Констанца в Румынии.

3. Грузия

- протяженность железнодорожной сети: 1443 км;
- стандарт колеи: 1520 мм;
- пропускная способность: 27 млн тонн;
- грузовые вагоны: до 4600.

20. В 2017 году в тестовом режиме была открыта для перевозок железнодорожная линия Баку — Тбилиси — Карс (БТК). Линия соединяет Азербайджан, Грузию и Турцию по железной дороге. Пропускная способность БТК составляет 5 млн ДФЭ в год. В настоящее время строительные работы завершены примерно на 85 %, однако грузовые поезда продолжают ходить в тестовом режиме. Грузинские железные дороги (ГЖД) последние несколько лет демонстрируют устойчивый рост объема перевезенных грузов, который в 2021 году достиг 12 млн тонн.

21. В 2018 году в эксплуатации у ГЖД было 25²⁰ электропоездов, 105 электровозов, 65 тепловозов, 5001 грузовой вагон и 51 пассажирский вагон. В 2020 году ГЖД эксплуатировали до 4600 вагонов. Нормативный срок эксплуатации значительной части подвижного состава подходит к концу, поэтому есть необходимость в инвестициях в грузовые вагоны. ГЖД играет важную роль в процессе введения в действие транскаспийского железнодорожного маршрута и маршрута смешанных перевозок, поскольку контейнерные поезда могут направляться либо в черноморские порты Поти/Батуми и далее морем в Европейский Союз и/или на Украину, либо в Турцию через недавно построенную железнодорожную линию Баку — Тбилиси — Карс. Пропускная способность порта Поти составляет 550 000 ДФЭ, а порта Батуми — 200 000 ДФЭ. ГЖД также вложили средства в проект модернизации отрезка сети, проходящего по ущельям; эти работы, которые в настоящий момент выполнены на 95 %, позволят увеличить пропускную способность ГЖД с 27 до 48 млн тонн в год.

4. Турция

- протяженность железнодорожной сети: 13 022²¹ км;
- стандарт колеи: 1435 мм;
- пропускная способность: 90 000 ДФЭ (линия Джамбаз — Стамбул).

22. Турецкие государственные железные дороги (ТЖД) управляют железнодорожной сетью, которая связана как с транскаспийским коридором, так и с маршрутом, проходящим с востока на запад — через Иран в Европейский союз. К 2053 году Турция планирует удвоить протяженность своей сети — с 13 022 км до 28 590 км. 8 мая 2020 года²² Министр транспорта и инфраструктуры Турции торжественно открыл железнодорожные грузоперевозки через туннель «Мармарай» под Босфором, что является большим шагом вперед в деле повышения качества межконтинентальных транзитных грузоперевозок.

¹⁹ Источник: «АЖД Контейнер» (2022 год), URL: <http://adycontainer.com/en/ady-container-launches-a-new-service-in-the-direction-of-batumi-europe/> (дата последнего посещения: 26 июня 2022 года).

²⁰ Источник: ЦАРЭС — Оценка железнодорожного сектора Грузии (2021 год).

²¹ Источник: Railtech (2022 год), URL: <https://www.railtech.com/infrastructure/2022/04/12/turkey-aims-for-major-increases-in-railway-passenger-numbers-and-freight-volume/?gdpr=accept> (дата последнего посещения: 25 июня 2022 года).

²² Источник: Railjournal (2019 год), URL: <https://www.railjournal.com/freight/turkey-inaugurates-domestic-freight-services-through-marmaray-tunnel/> (дата последнего посещения: 18 июня 2022 года).

5. Республика Узбекистан

- протяженность железнодорожной сети: 4733²³ км;
- стандарт колеи: 1520 мм;
- грузовые вагоны: 23 000.

23. Узбекские железные дороги (УЖД) (O'zbekiston Temir Yo'llari) осуществляют управление национальной железнодорожной сетью, а также ее эксплуатацию и техническое обслуживание. Подвижной состав УЖД состоит из 98 магистральных электровозов, 82 тепловозов, 21 электропоезда и 172²⁴ маневровых тепловозов. Срок службы многих локомотивов подходит к концу. В 2018 году почти 2/3 грузоперевозок были внутренними. Транзитные перевозки составили менее 10 % от общего объема, в то время как на импорт и экспорт пришлось 28 % объема. УЖД снизила норму прибыли, чтобы конкурировать с автотранспортными компаниями, и в результате у компании осталось меньше средств, которые можно инвестировать в развитие инфраструктуры и подвижного состава. В распоряжении УЖД недостаточно вагонов, востребованных на рынке, например вагонов с пониженной погрузочной высотой для перевозки контейнеров.

6. Туркменистан

- протяженность железнодорожной сети: 3840 км²⁵;
- стандарт колеи: 1520 мм;
- грузовые вагоны: 10 056.

24. На 2019 год Туркменское железнодорожное агентство (ТЖА) располагало 119 тепловозами и 10 056 грузовыми вагонами. Парк грузовых вагонов включал 2849 вагонов-цистерн, 1738 полувагонов, 1637 вагонов с пониженной погрузочной высотой, 1358 закрытых вагонов-хопперов, 1143²⁶ крытых вагонов и 654 рефрижераторных вагонов. Возраст большинства упомянутых локомотивов составляет менее 15 лет, и только шесть локомотивов эксплуатируются более 30 лет. При этом, по данным за 2019 год, более 6000 вагонов находилось в эксплуатации не менее 30 лет, и у многих из них нормативный срок эксплуатации был превышен. В 2018 году 74 % грузоперевозок приходилось на внутренние перевозки, и почти 11 % составляли транзитные грузы. В сети ТЖА имеется одна линия железнодорожного сообщения с Узбекистаном и две линии сообщения с Ираном. Сообщение с Узбекистаном осуществляется через Фарап, тогда как основным пунктом пересечения границы с Ираном является Серахс. В настоящее время контейнерные перевозки по этому маршруту не осуществляются, поскольку не согласованы тарифы на перевозки по железнодорожному маршруту Казахстан — Турция через линию Фарап — Серахс. Был создан железнодорожный коридор Казахстан — Туркменистан — Иран (КТИ), по которому осуществляются перевозки.

7. Исламская Республика Иран

- протяженность железнодорожной сети: 1299 км;
- стандарт колеи: 1435 мм.

25. Железные дороги Исламской Республики Иран (ИЖД) управляют разветвленной железнодорожной сетью, расположенной в южной части Каспийского региона. Азербайджан и Иран (Исламская Республика) построили железную дорогу в районе пограничного перехода Астара — Астара, однако для осуществления железнодорожных перевозок между Ираном (Исламской Республикой) и

²³ Источник: УЖД (2022), URL: <https://railway.uz/en/gazhk/statisticheskie-dannye/> (дата последнего посещения: 20 июня 2022 года).

²⁴ Источник: ЦАРЭС — Оценка железнодорожного сектора Узбекистана (2021 год).

²⁵ Источник: Бюллетень статистических данных ОСЖД по железнодорожному транспорту за 2020 год (2020).

²⁶ Источник: ЦАРЭС — Оценка железнодорожного сектора Туркменистана (2021 год).

Азербайджаном без использования автомобильного транспорта остается достроить участок Решт — Астара протяженностью 162,5 км. Между Ираном (Исламской Республикой) и Туркменистаном имеется железнодорожное сообщение с двумя пунктами пересечения границы: пункт в Серахсе используется в рамках коридора Алматы — Стамбул через Узбекистан, а пункт в Инчех-Боруне — в рамках коридора КТИ. По данным, полученным от ИЖД, в настоящее время маршрут Алматы — Стамбул через Узбекистан не используется для контейнерных перевозок и служит в основном для вагонных перевозок. Вместе с тем наблюдается большой интерес к развитию контейнерных перевозок через упомянутый коридор. По коридору КТИ железнодорожные контейнерные перевозки осуществляются более активно: с 2016 года через него прошло до 40 маршрутных контейнерных поездов из Китая²⁷. При этом ни по одному из двух маршрутов, проходящих через Иран (Исламскую Республику), не осуществляются регулярные маршрутные контейнерные перевозки из Китая.

8. Украина

- протяженность железнодорожной сети: 19 800 км;
- стандарт колеи: 1520 мм;
- грузовые вагоны: 82 500.

26. Украинские железные дороги («Укрзалізниця») имеют сообщение с Беларусью, Венгрией, Молдовой, Польшей, Румынией и Словакией, что делает страну одним из важнейших узловых центров, связывающих регионы Южного Кавказа и Центральной Азии с Центральной и Северной Европой. Компания является членом Ассоциации «Средний коридор». В связи с продолжающимся конфликтом в Украине и простирающейся из него блокадой Черного моря паромные перевозки в направлении Грузии и Турции в настоящее время не осуществляются.

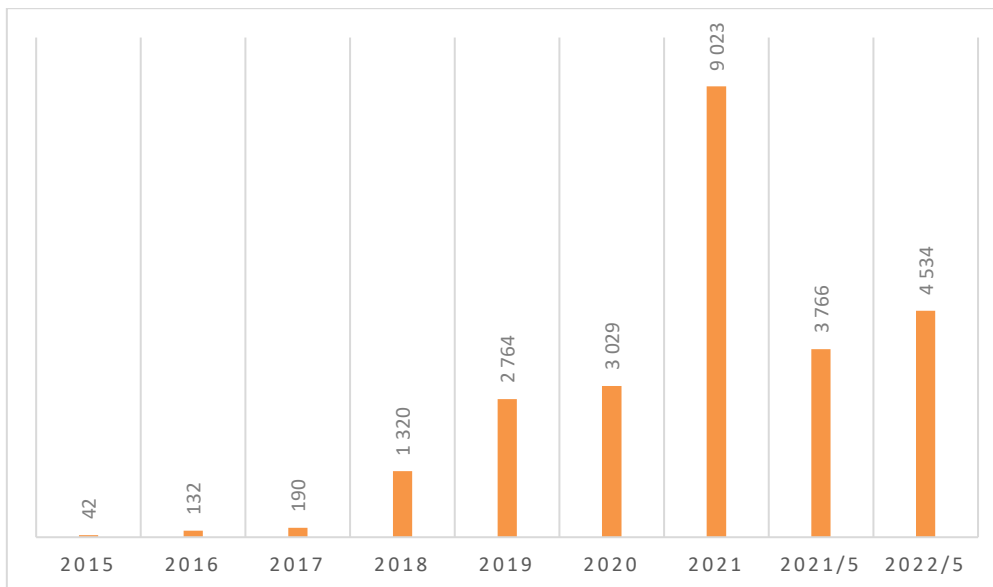
VI. Транскаспийский международный транспортный маршрут (Средний коридор) — текущая ситуация и последующие шаги

A. Увеличение объемов

27. В 2014 году группа операторов железных дорог и портов и одна судоходная компания создали координационный комитет по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ/Средний коридор), что стало первым согласованным на региональном уровне действием на пути к введению в эксплуатацию железнодорожного грузового коридора Европа — Азия через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию. Позже была создана одноименная ассоциация, которая позволила большему числу операторов в соответствующих странах участвовать в обсуждении и согласовании тарифов и решении проблем оперативного характера. Согласно статистическим данным, с 2015 года объем контейнерных перевозок по транскаспийскому коридору через Грузию систематически увеличивался (рис. 3). В 2015 году по коридору было перевезено 42 ДФЭ, а в 2021 году объем перевозок превысил 9000 ДФЭ. Эта тенденция сохраняется и в 2022 году, первые пять месяцев которого были отмечены 20-процентным ростом по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Несмотря на то что 2021 год был довольно удачным с точки зрения роста, по сравнению с 1,46 млн ДФЭ, перевезенных товарными составами по Северному коридору, перевозки по транскаспийскому коридору составляют лишь небольшую часть от общего объема наземных перевозок.

²⁷ Источник: Tehran times (2021 год), URL: <https://www.tehrantimes.com/news/473795/1st-Kazakhstan-Turkey-transit-train-arrives-in-Iran> (дата последнего посещения: 23 июня 2022 года).

Рис. III
Количество контейнеров, перевезенных между Европой и Китаем через Средний коридор



Источник: ГЖД (2022 год).

28. Повышенный интерес к транскаспийским маршрутам — хорошая возможность для того, чтобы страны коридора продемонстрировали его потенциал в качестве надежной и конкурентоспособной альтернативы морским перевозкам. Однако по мере роста объемов контейнерных перевозок на этих маршрутах проблемы становятся все более очевидными.

В. Текущая ситуация с тарифами и транзитом

29. В настоящее время стоимость перевозки 40-футового контейнера от пограничной станции Хоргос до Стамбула составляет около 3500 долл. США (для контейнеров, принадлежащих перевозчику, или КПП, т. е. не включая стоимость аренды контейнера). Стоимость аренды контейнера на направлении Китай/Северо-Восточная Азия — Германия/Северная Европа составляет около 2268 долл. США²⁸ за 40-футовый контейнер, однако эта сумма меняется в зависимости от рыночных условий. Для сравнения: перевозка по морскому маршруту Шанхай — Стамбул стоит примерно 12 000 долл. США²⁹ для КПП. Хотя к стоимости железнодорожных перевозок следует добавлять стоимость контейнеров, они все равно могут конкурировать с морскими перевозками.

30. Время транзита является одним из сильнейших конкурентных преимуществ транскаспийского коридора; согласно официальным заявлениям, оно составляет 10–15 дней от границы Китая с Казахстаном до Турции, что в два раза короче, чем время морской перевозки, которое на маршруте Шанхай — Стамбул составляет не менее 30 дней. Однако следует отметить, что заявленные 10–15 дней редко достигаются в реальности, а задержки могут привести к тому, что время транзита составит около 30 дней и более.

²⁸ Источник: container xchange (2022), URL: https://www.container-xchange.com/blog/container-leasing/#container_leasing_one-way_leasing_rates_overview (дата последнего посещения: 24 июня 2022 года).

²⁹ Источник: Тарифы на морские перевозки компании «ДП Уорлд» (2022 год), URL: <http://www.searates.com> (дата последнего посещения: 24 июня 2022 года).

31. В целом наблюдается положительная динамика в плане интереса к коридору со стороны частных компаний, таких как «Маэрс», «Медлог» и «Нурминен лоджистикс», которые уже начали осуществлять контейнерные перевозки по данному маршруту.

Тарифы и время транзита для перевозки 40-футовых контейнеров, долл. США³⁰

Страна	Казахстан*	Азербайджан	Грузия	Турция	Всего
Минимальные тарифы	1 770	392	430	1 071	3 663 долл. США
Минимальное количество дней	4,25	1 042	1	2,92	10
Расстояние	3 654	429	220	1 877	6 180

* Включает стоимость фидерного/паромного сообщения и время транзита на фидерных судах/паромах

32. Предварительное условие:

- a) не включает стоимость аренды контейнеров;
- b) цены договорные.

С. Сохраняющиеся проблемы

- **Отсутствие регулярных контейнерных поездов** — Несмотря на то что по Среднему коридору проходит несколько контейнерных поездов, регулярные рейсы отсутствуют с обеих сторон коридора.
- **Отсутствие платформ/систем отслеживания и контроля** — В настоящее время нет единой цифровой платформы, через которую владельцы грузов и другие заинтересованные стороны получали бы доступ к обновляемым в режиме реального времени или по расписанию сведениям о том, в какой части коридора находятся их контейнеры. Обычно этот недостаток компенсируется самими клиентами, которые устанавливают системы слежения на базе GPS, но это связано с дополнительными расходами.
- **Отсутствие единой системы обмена документами/данными** — Несмотря на то что железнодорожные операторы Среднего коридора создали несколько рабочих групп для перевода в цифровой формат документооборота по ЦИМ/СМГС, настоящие цифровые решения в масштабах коридора по-прежнему не внедрены.
- **Отсутствие контейнерных платформ** — Опросы показали, что для бесперебойных контейнерных перевозок коридору не хватает контейнерных платформ. Однако есть попытки исправить эту проблему путем приобретения железнодорожными операторами вагонов с пониженной погрузочной высотой. Отсутствие контейнерных платформ часто приводит к скоплению контейнерных поездов в пунктах пересечения границы (ППГ), в результате чего образуются заторы. Если документы по ЦИМ/СМГС заполнены правильно и предъявляются полным комплектом, то время ожидания на ППГ, как правило, ограничено.
- **Отсутствие регулярных фидерных перевозок** — На Каспийском и Черном морях доступны фидерные контейнерные перевозки, но регулярные рейсы не предлагаются, поскольку на движение фидерных судов влияют задержки поездов.

³⁰ Источник: «Средний коридор» (2022 год).

- **Отсутствие единого оператора перевозок по коридору** — В странах коридора нет единой компании, которая представляла бы интересы всех операторов и добивалась коммерческого успеха для своих владельцев.
- **Нехватка контейнеров в наличии** — В некоторых случаях клиентов просят организовать поставки контейнеров, что является непростой задачей для клиентов с небольшим объемом груза или разовых клиентов.

D. Предлагаемые первоочередные действия:

- **Улучшение систем отслеживания и контроля** — Заинтересованные стороны выиграют от внедрения доступных систем отслеживания и контроля на всем протяжении коридора. Система отслеживания должна позволять соответствующим сторонам, включая железнодорожных операторов и грузовладельцев, получать информацию в реальном времени либо регулярно обновляемую информацию о местонахождении контейнера.
- **Электронный документооборот** — Введение электронных железнодорожных накладных ЦИМ/СМГС позволит упорядочить процессы документооборота по всему коридору, сократить количество ошибок, связанных с человеческим фактором, и повысить скорость обмена информацией. Заинтересованные стороны отметили, что из представителей соответствующих железнодорожных операторов создана рабочая группа, задачей которой является оцифровка транспортных документов, хотя эта работа все еще находится на ранней стадии.
- **Механизм управления коридорами (МУК)** — В соответствии с инициативой, выдвинутой в рамках WP.5³¹, правительства могут изучить возможность создания нейтральной международной платформы для координации и мониторинга действий по упрощению процедур в масштабах всего коридора. Основной задачей МУК станет определение конкретных проблем, разработка планов по их решению и мониторинг выполнения этих планов для каждого сегмента, а также для всего коридора. МУК может включать следующие функции:
 - определение потребностей в пропускной способности для коридора в части инфраструктуры, подвижного состава и других факторов, необходимых для обеспечения достаточной пропускной способности для растущих объемов контейнерных перевозок;
 - разработка совместных планов маркетинга и продвижения на местном и международном рынках. Ценность коридора следует правильно продемонстрировать потенциальным пользователям, что нетрудно сделать, если объединить усилия стран, расположенных вдоль коридора, таким образом, чтобы маркетинговые сообщения в разных странах не различались;
 - координация с железнодорожными компаниями для содействия планированию и внедрению регулярных рейсов контейнерных поездов сообщением Европа — Азия;
 - координация усилий по цифровизации коридоров, в том числе оценка готовности соответствующих стран к внедрению цифровых технологий, начиная с государственного сектора (таможенные органы, железные дороги и т. д.) и заканчивая частным сектором.
- **Наличие контейнеров** — Страны, расположенные вдоль коридора, могут попытаться обеспечить наличие контейнеров за счет совместного использования контейнеров, сотрудничества с морскими судоходными компаниями и/или других коммерчески целесообразных вариантов.

³¹ Источник: ЕЭК ООН (WP.5) Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (2021 год), URL: <https://unece.org/transport/documents/2021/07/working-documents/proposals-and-feedback-ecce-governments-further> (дата последнего посещения: 26 июня 2022 года).

- **Наличие вагонов/платформ с пониженной погрузочной высотой** — Железнодорожным операторам может потребоваться рассмотреть возможность совместного использования вагонов с пониженной погрузочной высотой и/или их приобретения для обеспечения бесперебойных контейнерных перевозок по коридору. Поскольку в коридоре имеется несколько пунктов смены колеи, водных отрезков и перевалочных пунктов, наличие контейнерных платформ играет решающую роль в управлении коридором.

VII. Коридор Алматы — Стамбул: текущая ситуация и возможные дальнейшие шаги

A. Текущая ситуация

33. Коридор Алматы — Стамбул соединяет Европу и Восточную Азию и проходит через станции Хоргос и Сарыагаш в Казахстане, Фарап и Келес в Узбекистане, Фарап и Серахс в Туркменистане, Серахс и Рази в Иране и Капикой и Измит в Турции. Хотя в настоящее время этот маршрут используется для грузовых перевозок, ориентирован он в основном на насыпные грузы.

34. Маршрут имеет высокий потенциал для контейнерных перевозок, поскольку он примерно на 1000 км короче маршрута КТИ, проходящего вдоль Каспийского моря в Иран в обход Узбекистана. Помимо того что это относительно короткий маршрут в Турцию, у него есть потенциал диверсификации за счет обхода Каспийского моря, что позволяет избежать трудностей операционного характера, связанных с мультимодальностью. В случае использования транскаспийского транспортного маршрута на обоих берегах Каспийского моря либо проводятся перегрузочные операции по погрузке контейнеров на судно, либо контейнеровозы ставятся на железнодорожные паромы Ро-Ро, причем при неблагоприятных погодных условиях эти операции невозможны. На указанном участке коридора Алматы — Стамбул таких операций можно полностью избежать. Однако, несмотря на потенциально серьезные преимущества перед другими железнодорожными маршрутами, у операторов этого маршрута нет опыта эксплуатации межконтинентальных маршрутных контейнерных поездов.

35. Стоит отметить, что во вводе в эксплуатацию этого коридора крайне заинтересован оператор ИЖД, поскольку он хочет усилить свою роль и извлечь выгоду из уникального положения и сравнительных преимуществ своей сети.

36. В ходе исследования были получены тарифы по узбекскому участку маршрута (Келес — Ходжадавлет), составляющие 1096 долл. США за 40-футовый грузовой контейнер³².

B. Сохраняющиеся проблемы

- **Отсутствие совместной структуры** — Отсутствует ассоциация или организация другого типа, которая была бы совместно учреждена Казахстаном, Узбекистаном, Туркменистаном, Ираном и Турцией и которая могла бы определить проблемы и разработать согласованные тарифы, услуги и временные графики движения по коридору.
- **Необходимость развития инфраструктуры** — В ходе опросов заинтересованные стороны отметили, что существует потребность в развитии логистической инфраструктуры, которая поможет повысить готовность к контейнерным перевозкам.
- **Отсутствие регулярных контейнерных поездов** — Не объявлено ни одного регулярного рейса контейнерных поездов.

³² Источник: УЖД (2022 год).

- Отсутствие цифровизации — В настоящее время в рамках коридора не используется единая цифровая платформа или система, позволяющая отслеживать и контролировать перемещение грузов и обмениваться электронными документами.

С. Предлагаемый список первоочередных действий

- Поскольку железнодорожные контейнерные перевозки по коридору Алматы—Стамбул через Узбекистан не выполняются, на первом этапе целесообразно изучить готовность и желание всех заинтересованных сторон развивать указанный коридор для контейнерных перевозок.
- Координационная платформа коридора — Рекомендуется создать координационную платформу (может быть целесообразно сделать это под эгидой нейтральной международной организации) для установки тарифов, которая будет легко доступна для заинтересованных сторон.
- Полномасштабная оценка пропускной способности коридора — Рекомендуется провести углубленную оценку пропускной способности для детального изучения недостатков инфраструктуры и подвижного состава коридора.
- Нарращивание потенциала — Индекс ИЭЛ, а также общий опыт межконтинентальных железнодорожных перевозок демонстрируют, что в разных странах компетенции сильно различаются, поэтому в регионе настоятельно рекомендуется проводить мероприятия по наращиванию потенциала человеческого капитала, в том числе путем обмена передовым опытом и конкретными компетенциями.
- Цифровизация — Параллельно с согласованными шагами по ускорению развития контейнерных перевозок могут быть разработаны планы по цифровизации коридора и созданию системы электронного документооборота.
- Испытательный поезд — Передовой опыт показывает, что запуск пилотного поезда через коридор выявляет эксплуатационные пробелы, поэтому аналогичный подход, а именно запуск контейнерного поезда из Китая в Турцию, может быть применен и к данному маршруту.

Приложение

I. Казахстан

Экспорт в Турцию/Европу

Страна	Маршрут	Расстояние	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Транзит через Казахстан (в Турцию/Европу/из Турции/Европы)							
Страна	Маршрут	Расстояние	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Казахстан	Хоргос/Алтынколь — Актау	3 128	460	920			3
Паром Азербайджан — Казахстан							
Груженный контейнер:		511	230	460			1,25
Порожный контейнер:							
Контейнерный фидер Азербайджан — Казахстан							
	Груженный контейнер	511	230	460			1,25
	Порожный контейнер						
Стоимость таможенного оформления							
Экспорт:			20	20			
Импорт:			20	20			
Транзит:			20	20			
Стоимость обработки контейнеров							
Груженный:			267	370			
Порожный:							
Любые другие расходы (указать):							

Предварительные условия для расчетов:

- тарифы указаны только для направления Алтынколь — Актау — Карс — Стамбул (могут меняться в зависимости от направления);
- цены на 20-футовые контейнеры применяются только в том случае, если на вагоне/платформе с пониженной погрузочной высотой размещены два контейнера;
- цены указаны в долларах США.

II. Азербайджан

Азербайджан: железнодорожные тарифы

Транзит через Азербайджан (из Казахстана/Китая /в Казахстан/Китай)

Страна	Маршрут	Расстояние (км)	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Азербайджан	Баку — Беюк-Кясик	429	133	172			1 042

Азербайджан: железнодорожные тарифы

Азербайджан	Беюк-Кясик — Баку	429	133	172		1 042
Казахстан — (Азербайджан — Грузия) — Турция						
Турция (Измит) — Казахстан (Алматы/Хоргос)			20'	40'	20'	40'
						Время транзита (дни)
Паром Азербайджан — Казахстан		511	230	460		
Полный контейнер:						
Порожний контейнер:						
Контейнерный фидер Азербайджан — Казахстан						
	Полный контейнер	511	230	460		1,25
	Порожний контейнер					
Стоимость таможенного оформления						
Экспорт:			20	20		
Импорт:			20	20		
Транзит:			20	20		
Стоимость обработки контейнеров (ППР + другие сопутствующие расходы)						
Груженный:		130	130	200		
Порожний:						
Любые другие расходы (указать):						

- а) тарифы указаны только для направления Алтынколь — Актау — Карс — Стамбул (могут меняться в зависимости от направления);
- б) цены на 20-футовые контейнеры применяются только в том случае, если на вагоне/платформе с пониженной погрузочной высотой размещены два контейнера;
- с) цены указаны в долларах США.

III. Грузия

Грузия: железнодорожные тарифы

Транзит через Грузию (из Казахстана/Китая /в Казахстан/Китай)

Страна	Маршрут	Расстояние	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожний)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Грузия	Гардабани — Ахалкалаки	220	186	230			1
Грузия	Гардабани — Поты*	396	123	158			1
Казахстан — (Азербайджан — Грузия) — Турция							
Турция (Измит) — Казахстан (Алматы/Хоргос)			20'	40'	20'	40'	Время транзита (дни)

Стоимость паромной переправы Грузия — Украина

Полный контейнер:

Порожний контейнер:

Стоимость таможенного оформления

Экспорт: 20 20

Импорт: 20 20

Грузия: железнодорожные тарифы

Транзит:	20	20
Стоимость обработки контейнеров		
Груженный:		
Порожный:		
Любые другие расходы *тарифы только (указать): для направления Алтынколь — Поты	35	70

а) тарифы указаны только для направления Алтынколь — Актау — Карс — Стамбул (могут меняться в зависимости от направления);

б) цены на 20-футовые контейнеры применяются только в том случае, если на вагоне/платформе с пониженной погрузочной высотой размещены два контейнера;

с) цены указаны в долларах США.

IV. Турция

Турция: железнодорожные тарифы

Экспорт в Казахстан/Китай

Страна	Маршрут	Расстояние	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Турция	Измит (Кёсекёй) — Джамбаз		582	751			2,92

Импорт из Казахстана/Китая

Страна	Маршрут	Расстояние	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Турция	Джамбаз — Измит (Кёсекёй)	1 877	582	751			2,92

Транзит через Турцию (из Казахстана/Китая/ в Казахстан/Китай)

Страна	Маршрут	Расстояние	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Турция	Капикой — Измит (Кёсекёй)						
Казахстан — (Азербайджан — Грузия) — Турция							
Турция (Измит) — Казахстан (Алматы/Хоргос)			20'	40'	20'	40'	Время транзита (дни)
—		20'	40'				Время транзита (дни)

Стоимость таможенного оформления

Экспорт:

Импорт:

Транзит:

Стоимость обработки контейнеров

Груженный:

Порожный:

Любые другие расходы (указать):	200	320
------------------------------------	-----	-----

а) тарифы указаны только для направления Алтынколь — Актау — Карс — Стамбул (могут меняться в зависимости от направления);

б) цены на 20-футовые контейнеры применяются только в том случае, если на вагоне/платформе с пониженной погрузочной высотой размещены два контейнера;

с) цены указаны в долларах США.

Турция: Железнодорожные тарифы для коридора «Алматы — Стамбул»

Экспорт в Казахстан/Китай

Страна	Маршрут	Расстояние (км)	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Турция	Измит (Кёсекёй) — Капикой	1 844	464 евро	580 евро	332 евро	414 евро	Примерно 4

Импорт из Казахстана/Китая

Страна	Маршрут	Расстояние (км)	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Турция	Капикой — Измит (Кёсекёй)	1 844	464 евро	580 евро	332 евро	414 евро	Примерно 4

Стоимость паромы через озеро Ван

	20'	40'	Время транзита (дни)
Груженный контейнер:	5,60 евро за тонну (минимум 14 тонн)	5,60 евро за тонну (минимум 14 тонн)	
Порожный контейнер:	5,60 евро за тонну (минимум 7 тонн)	5,60 евро за тонну (минимум 7 тонн)	

Стоимость таможенного оформления

Экспорт:	двухосный вагон: 10 евро за вагон; четырёхосный вагон: 15 евро за вагон	двухосный вагон: 10 евро за вагон; четырёхосный вагон: 15 евро за вагон
Импорт:	25 евро за вагон	25 евро за вагон
Транзит:	двухосный вагон: 10 евро за вагон; четырёхосный вагон: 15 евро за вагон	двухосный вагон: 10 евро за вагон; четырёхосный вагон: 15 евро за вагон

Вышеуказанные сборы меняются в зависимости от веса брутто и размера контейнеров, загруженных в вагоны; они действительны до 31.12.2022 года.

Сборы и условия меняются, если в контейнерах перевозятся опасные грузы, регулируемые МПОГ, или специальные грузы.

Любые другие расходы (указать): Плата за проезд по туннелю «Мармарай»: 30 евро за вагон

V. Узбекистан

Узбекистан: железнодорожные тарифы

Транзит через Узбекистан (из Казахстана/Китая/в Казахстан/Китай)

Страна	Маршрут	Расстояние	Контейнер (груженный)		Контейнер (порожный)		Время транзита (дни)
			20'	40'	20'	40'	
Транзит Китай — Узбекистан	Келес — Ходжадавлет	732	548	1 096	274	548	
Транзит Казахстан — Узбекистан	Келес — Ходжадавлет	732	525	946	310	556	

а) тарифы не включают дополнительные расходы и экспедиторские расходы;

б) тарифы на перевозки из Китая в Иран рассчитываются в соответствии с Едиными транзитными тарифами;

в) тарифы на перевозки из Казахстана в Иран рассчитываются в соответствии с Тарифной политикой СНГ.