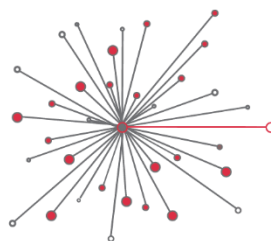




ВСЕРОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ
ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ



ЦЕНТР
ЭКОНОМИКИ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: ТЕКУЩИЙ СТАТУС И ПЕРСПЕКТИВЫ

2019

ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: ТЕКУЩИЙ СТАТУС И ПЕРСПЕКТИВЫ

СОДЕРЖАНИЕ

Резюме.....	3
1. Макроэкономическая основа евразийского транзита грузов.....	5
2. Система Евразийских транспортных коридоров.....	17
2.1. Коридоры Восток – Запад – Восток.....	20
2.2 Коридор Север – Юг – Север	27
3. Проблемы и ограничения развития евразийских грузоперевозок и международных транспортных коридоров.....	33
4. Возможные мероприятия по развитию евразийских транспортных коридоров	40
Список использованных источников.....	47

РЕЗЮМЕ

Страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) являются «сердцем» транзитных грузоперевозок на евразийском континенте. Для отдельных стран, не имеющих выхода к морю, развитие транспортной инфраструктуры, и прежде всего, транзитной, является не только фактором повышения конкурентоспособности, но и императивом дальнейшего экономического развития. Данный доклад представляет обзор показателей грузовых перевозок по транспортным коридорам, проходящим через территорию Евразийского экономического союза, перспективных направлений их развития, анализ существующих проблем и ограничений, а также предложения по повышению эффективности функционирования евразийских транспортных коридоров. Особое внимание в докладе уделено показателям сухопутного транзита грузов.

В докладе рассмотрены предпосылки развития коридоров, приведён анализ существующих тенденций развития торгово-экономического сотрудничества и вероятных сценариев их дальнейшего развития. Оценки перспектив развития торговли в базовом сценарии показывают благоприятные условия для развития транзитных и экспортно-импортных перевозок. При этом, однако, в части транзитных грузопотоков ожидается дальнейшее усиление дисбаланса потоков восток – запад / запад – восток и север – юг / юг – север.

Коридоры «Восток – Запад – Восток» и «Север – Юг – Север» отличаются друг от друга по базовым параметрам и состоянию развития. Если Восток – Запад – Восток – это уже сложившаяся, работающая транспортная система, основные проблемы которой связаны с балансом грузопотоков и с необходимостью постоянно конкурировать с морским транспортом, то Север – Юг – Север – это только формирующаяся система, которая требует отладки в части инфраструктуры и технологий для успешного функционирования.

В настоящее время на пространстве ЕАЭС реализуется План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза на 2018-2020 годы, утверждённый Решением Евразийского Межправительственного Совета от 25 октября 2017 года №3, в России реализуется

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утверждённый Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года №2101-р.

В докладе предлагается система дополнительных мер, направленных на повышение эффективности транзитных и экспортно-импортных перевозок по Евразийским транспортным коридорам и увязку существующих макрорегиональных программ развития сегментов коридоров и инициатив, включая китайскую программу «Один пояс, один путь» и программу развития опорных коридоров Евросоюза TEN-T Core Network. Ключевым из предлагаемых мероприятий является запуск международной инициативы развития системы управления международными транспортными коридорами O2O («От океана к океану») с целью развития грузовых перевозок между странами ЕАЭС, Азией и Европой за счет усиления интеграции участков евразийских международных коридоров на различных сегментах и обеспечения баланса загрузки по внутренним сегментам коридоров.

1. МАКРОЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОСНОВА ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНЗИТА ГРУЗОВ

Перспективы развития евразийских транспортных коридоров во многом определяются основными трендами развития экономики крупнейших стран на евразийском континенте и динамикой торговли между ними. В настоящее время складываются благоприятные условия для развития евро-азиатских грузоперевозок, которые составляют основу транзита по евразийским международным транспортным коридорам. Основным генератором транзитных грузопотоков в сообщении Восток – Запад – Восток является Китай, однако потоки других азиатских стран, в том числе в направлении Запад – Восток, постепенно увеличиваются.

Опережающий рост объёмов торговли в стоимостном выражении является благоприятным фактором для транзита в связи с растущими требованиями ко времени и надёжности доставки. При этом возрастают риски скорой коррекции экономик и развития торговых войн, которые могут оказать негативное влияние на евразийскую торговлю контейнеропригодными товарами¹, возрастает долгосрочная неопределённость относительно динамики грузовой базы.

Грузовая база транзитных евро-азиатских перевозок и прогноз её развития до 2030 г., предполагающий сохранение существующей структуры, определяет неравномерность загрузки в восточном и западном, а также в южном и северном направлениях. Соответственно, даже благоприятные макроэкономические условия для развития грузовых перевозок, тем не менее, требуют совместной работы по балансировке загрузки международных транспортных коридоров на отдельных сегментах через комбинацию транзитных и экспортно-импортных потоков.

Тенденции в мировой экономике. Несмотря на то, что мировая экономика продолжает расширяться, перспективы роста менее позитивны, чем год назад. В течение 2018 года динамика ключевых экономик мира начала расходиться: экономика США и Индии продолжают ускоряться, в Китае, Европейском союзе и Японии экономический рост замедлился. В 2019 году и далее во всех основных экономиках, кроме, возможно,

¹ Товарами с большей добавленной стоимостью, которые вносят существенный вклад в объём перевозок в стоимостном выражении.

Индии, согласно прогнозам, будут наблюдаться замедления темпов роста. Согласно отчетам Всемирного Банка о «Глобальных экономических перспективах» [1] и ЮНКТАД о «Мировом экономическом положении и перспективах» [2] глобальный экономический рост снизится до 2,9 процента и будет продолжать медленно убывать в течение следующих нескольких лет. Прогноз Международного валютного фонда «Перспективы развития мировой экономики» [3] говорит о возможных 3,5 процентах в 2019 году.

В последнее десятилетие мировая экономика столкнулась с препятствиями, связанными с устойчивой макроэкономической неопределенностью и волатильностью, низкими ценами на сырьевые товары, торговыми войнами и сокращением торговых потоков, возрастающей нестабильностью валютных курсов и потоков капитала, застоем в инвестициях и уменьшением роста производительности труда, продолжающимся разрывом между финансовым и реальным секторами экономики.

В нынешних условиях меняющийся ландшафт глобальной экономики находится под воздействием ряда разнонаправленных факторов, в число которых входят:

- изменение курса экономической политики при новой администрации США и его глобальные вторичные эффекты;
- кратко- и долгосрочные последствия Brexit;
- переход к новому росту экономики Китая;
- ужесточение финансовых условий в странах с формирующимися рынками и развивающихся странах;
- восстановление мировых цен на энергетические и другие биржевые товары;
- динамичная конъюнктура на финансовых рынках;
- циклическое восстановление в обрабатывающем секторе мировой промышленности.

Среди важных факторов можно также выделить низкие процентные ставки, накопленные государственные и частные долги, негативные демографические тенденции, замедление научно-технологического прогресса и др.

В 2018 г. темпы роста экономик развивающихся стран снизились сильнее: -0,24 п.п. против -0,15 п.п. у развитых. По регионам мира наиболее сильное замедление темпов роста наблюдается в развивающихся странах Европы (-2.4 п.п.), в то время как в странах СНГ экономический рост даже ускорился с 2,4% до 2,8%. Азиатские экономики,

как и ранее, демонстрируют высокие и относительно стабильные темпы роста выше 6% (см. рисунок 1).



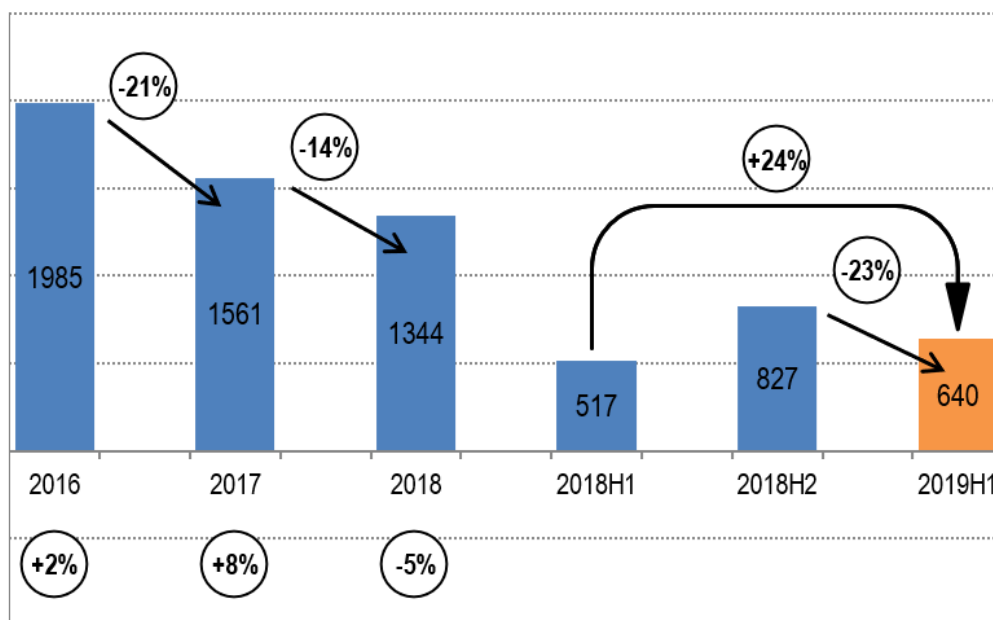
*Рисунок 1 – Динамика ВВП по группам стран мира.
Источник: Международный валютный фонд.*

Из-за разности в скорости экономического роста, роль стран с формирующейся рыночной экономикой и развивающихся стран значительно увеличивается, в то время как развитые страны уступают лидирующие позиции. Текущее положение и перспективы роста в странах с формирующимися рынками и развивающихся странах различаются, в целом экономическая ситуация в группе немного улучшилась и продолжит оставаться в позитивном тренде.

Относительная устойчивость многих стран Азиатско-Тихоокеанского региона объясняется помимо внешних факторов неуклонным повышением внутреннего спроса. Расходы домохозяйств остаются основным драйвером экономического роста в регионе. Частное потребление было поддержано снижением цен на сырьевые товары, в первую очередь, нефть, приемлемым уровнем занятости и ожиданиями последующего его роста, а также увеличением государственных расходов

Инвестиции. В целом по миру доля инвестиций в ВВП выросла на 0,4 п.п. (с 25,8% в 2017 г. до 26,2% в 2018 г.). По данным ЮНКТАД, глобальный объем привлеченных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в первой половине 2019 г. составил \$640 млрд, что на 24% выше аномально низкого уровня в \$517 млрд, достигнутого за тот же период предшествующего года. Без учета колебаний, вызванных разовыми факторами, такими

как мегасделки на рынке слияний и поглощений, фискальные реформы и нестабильные финансовые потоки в составе прямых инвестиций, мировые ПИИ продемонстрировали 4%-ый рост в годовом исчислении (см. рисунок 2).



*Рисунок 2 – Динамика мировых привлеченных ПИИ в 2016-2018 гг. и в 1 полугодии 2018 г. – 1 полугодии 2019 г. (в \$ млн и в % к пред. году/соотв. периоду пред. года)
Источник: ЮНКТАД.*

Объем ПИИ, привлеченных в развивающиеся азиатские страны, составил \$240 млрд. Общее снижение в регионе было вызвано, главным образом, сокращением инвестиционных потоков в страны Восточной Азии (-21%), в частности, в Гонконг. При этом приток инвестиций в Китай, одного из крупнейших в мире реципиентов ПИИ, увеличился на 4%, несмотря на сохраняющуюся торговую напряженность с США.

Движущей силой роста в азиатском регионе остается Юго-Восточная Азия; здесь объем ПИИ увеличился на 29%. Рост обеспечили такие страны, как Вьетнам, Индонезия, Малайзия и Сингапур, в частности, за счет значительного притока «greenfield»-инвестиций в обрабатывающие отрасли. В Южной Азии также наблюдался устойчивый рост ПИИ – на 14%. В Индии объемы инвестиций увеличились, преимущественно, в секторах, связанных с информационными технологиями; в Бангладеш наблюдался ощутимый прирост объемов финансирования инфраструктурных проектов, осуществляемого китайскими инвесторами.

Динамика мировой торговли. В абсолютных показателях объем мировой торговли товарами увеличился с 6,6 до 19,7 трлн долл. США за 2000-2018 гг. (см. рисунок 3). За рассматриваемый период масштабы международной торговли в стоимостном выражении увеличились в три раза, в физическом выражении международная торговля выросла почти вдвое.



Рисунок 3 – Динамика мировой товарной торговли в 2000-2018 гг.
 Источник: Всемирная торговая организация.

Прогнозируемый ВТО рост физического объема торговли товарами в 4,4% в 2018 г.. не был достигнут. Подобный результат обусловлен ростом неопределенности и реализации негативных сценариев в результате роста напряженности в международной торговле, так как страны прибегли к эскалации торговых ограничений. Сохранение высокого динамизма в международных торговых потоках будет зависеть от устойчивости глобального экономического роста и решений правительств ряда стран, проводящих соответствующую денежно-кредитную, фискальную и особенно торговую политику. Важными факторами являются также усиление торговой напряженности и снижение доверия к

международному бизнесу, в том числе при принятии инвестиционных решений.

Схожим образом менялась и международная торговля услугами, абсолютные объемы которой увеличились с 1,5 трлн долл. США в 2000 г. до 5,7 трлн долл. США в 2018 г., то есть в 3,8 раза. В результате опережающего роста удельный вес услуг в мировой торговле за исследуемый период изменился с 18,8% до 22,5% (см. рисунок 4).

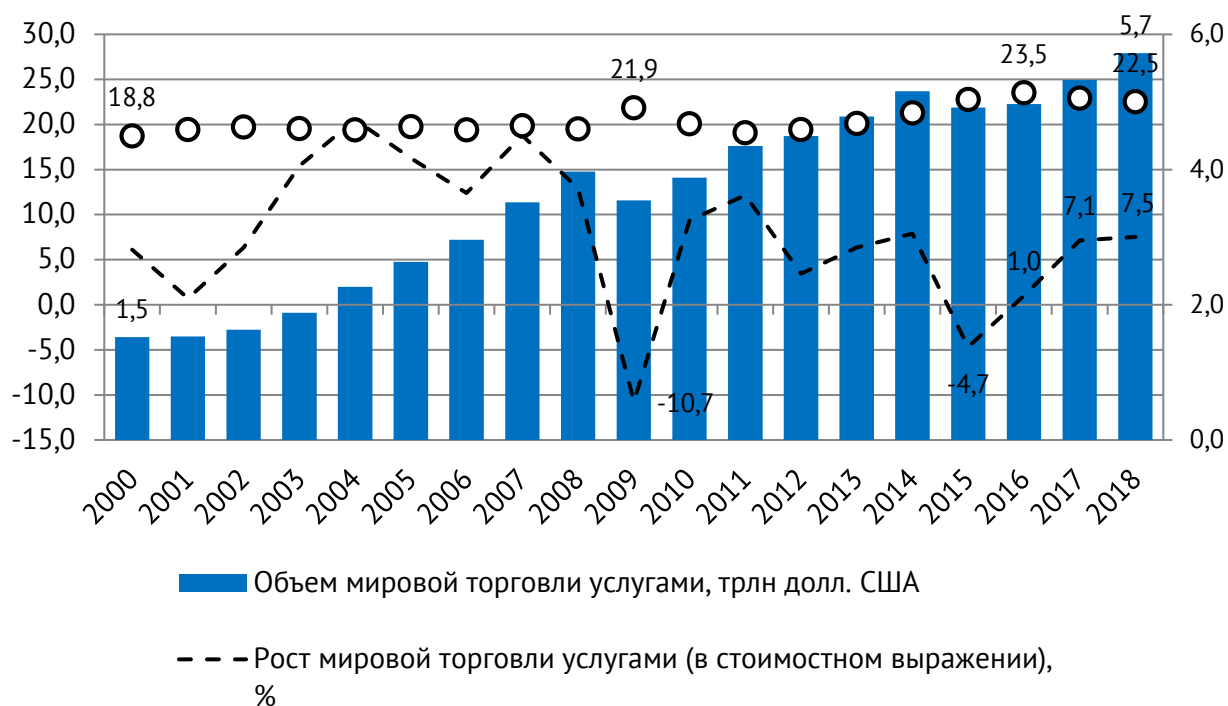
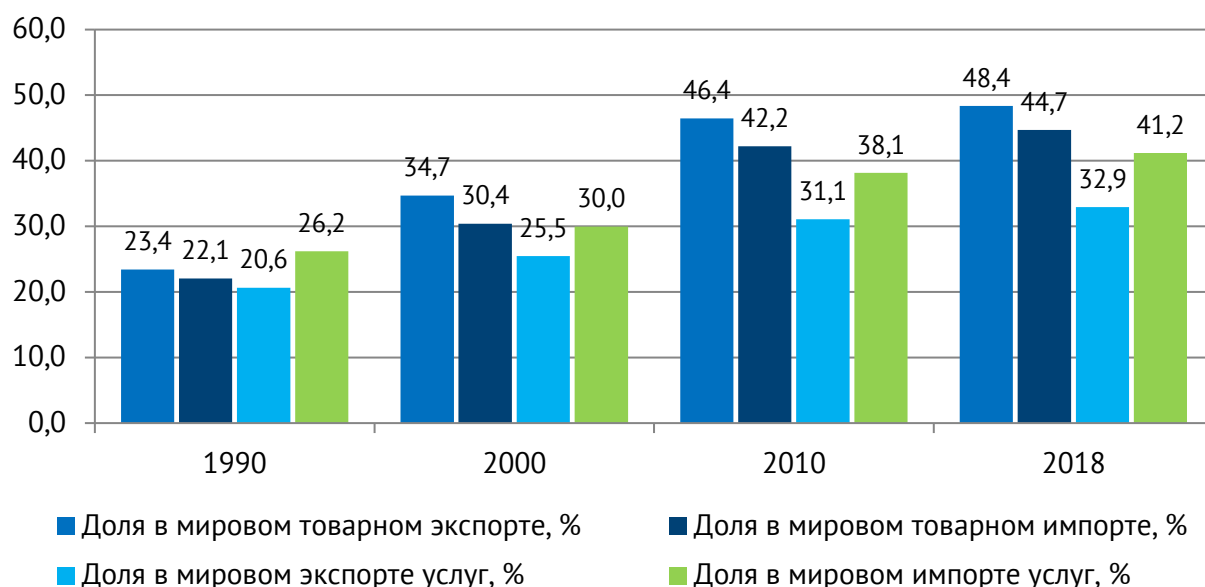


Рисунок 4 – Динамика мировой торговли услугами в 2000-2018 гг.

Источник: Всемирная торговая организация.

В 2000-е гг. наметилась отчетливая тенденция переноса активности на мировых товарных рынках и, в меньшей степени – на рынках услуг, из развитых стран в страны с развивающейся экономикой, прежде всего, в пользу набирающего обороты Китая. С начала нынешнего столетия доля развивающихся стран в глобальной торговле товарами и услугами выросла с 31,8% до 44,5% (см. рисунок 5).



*Рисунок 5 – Удельный вес стран с развивающейся/формирующейся экономикой в мировой торговле в 1990-2018 гг., %
Источники: WTO Trade Map.*

Мировая торговля в 2018 г. замедлилась больше, чем мировой ВВП. По оценкам ОЭСР, если в 2017 г. объём торговли вырос на 5,2%, то к началу 2019 г. темпы роста (год к году) снизились до 2,4% [4]. При этом замедление экспорта в 2018 г. наблюдается по всем крупным экономикам.

Начиная с 2008 г., происходит смена трендов: темпы роста международной торговли начинают отставать от темпов роста мирового ВВП. При этом исследования МВФ показывают, что снижение эластичности торговли по ВВП подтверждаются для разных регионов мира и групп товаров [5]. В качестве причин указывают перенос экономического роста в развивающиеся страны, характеризующиеся меньшей интенсивностью торговли, снижение доли инвестиций в ВВП, замедление роста глобальных цепочек создания стоимости. К актуальным причинам последних лет можно также отнести рост геополитической напряженности и эскалацию торговых войн.

Внешняя торговля стран-членов ЕАЭС. По данным Евразийской экономической комиссии, оборот внешней торговли товарами стран ЕАЭС в 2018 г. увеличился на 18,8% по сравнению с предыдущим годом и составил 753,4 млрд долл., в том числе экспорт товаров – 490,7 млрд. долл., импорт – 262,8 млрд. долл. Для торговли ЕАЭС с третьими

странами характерно положительное и увеличивающееся сальдо торгового баланса (см. таблицу 1).

Наибольший вклад в экспорт ЕАЭС вносит Россия, на ее долю приходится более 84% всего стоимостного объема поставок в третьи страны. Следом идут Казахстан (более 11%), Беларусь (4%), Армения (0,4%) и Кыргызстан (0,2%). Аналогичным образом члены ЕАЭС ранжируются по объемам импорта.

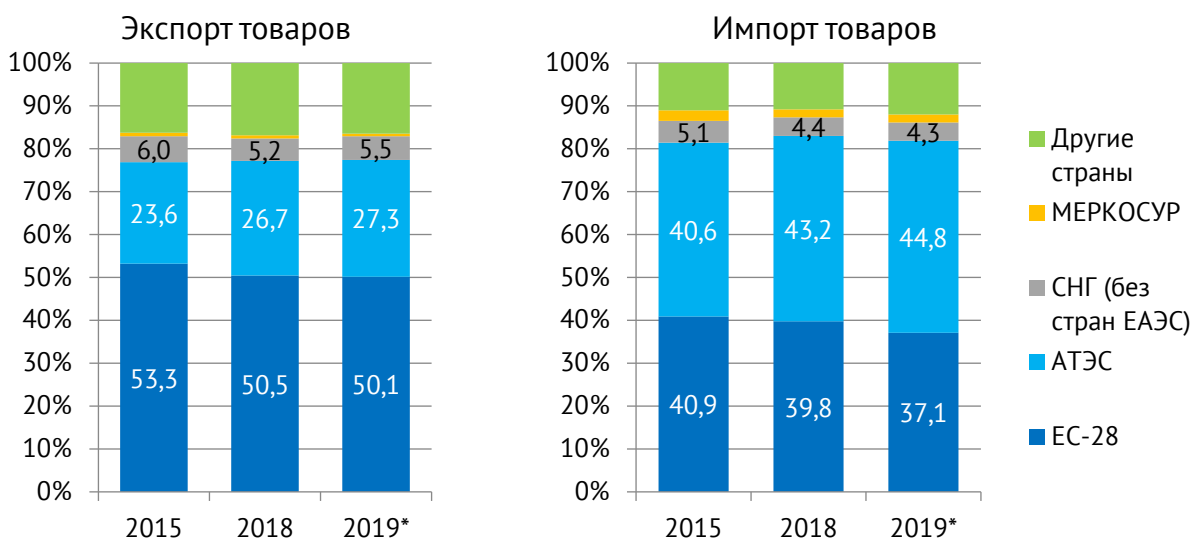
Таблица 1 – Внешняя торговля ЕАЭС с третьими странами в 2015-2018 гг.

Показатель	2015	2016	2017	2018
Экспорт товаров, млрд долл. США	373,8	308,3	386,9	490,6
прирост, в % к пред. году	-32,7	-17,5	25,5	26,8
Импорт товаров, млрд долл. США	205,5	201,1	247,3	262,8
прирост, в % к пред. году	-35,3	-2,2	23,0	6,3
Оборот внешней торговли товарами, млрд долл. США	579,4	509,4	634,2	753,4
прирост, в % к пред. году	-33,6	-12,1	24,5	18,8
Сальдо внешней торговли товарами, млрд долл. США	168,3	107,2	139,7	227,9

Источник: Официальный сайт ЕЭК, раздел «Статистика ЕАЭС».

Увеличение стоимостного объема экспорта государств – членов ЕАЭС по сравнению с 2017 годом (на 26,8%), согласно данным ЕЭК, обусловлено ростом средних цен на экспортируемые товары (на 21,1%) и увеличением физического объема (на 4,7%). Повышение цен определило 78% прироста стоимостного показателя, увеличение товарной массы – 22% [6].

В товарной структуре экспорта членов ЕАЭС в третьи страны преобладают минеральные продукты (67% от совокупного объема экспорта ЕАЭС в третьи страны), металлы и изделия из них (9,6%), продукция химической промышленности (5,6%). Наибольшую долю в импорте занимают машины, оборудование и транспортные средства (44,5% совокупного импорта), продукция химической промышленности (18,3%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (11,6%). Более 80% объема закупок этих товаров за пределами ЕАЭС осуществляет Российская Федерация.



Примечание: * – данные за январь-июнь 2019 г. (в процентах к соответствующему периоду предыдущего года).

Рисунок 6 - Географическая структура внешней торговли ЕАЭС с третьими странами в 2015-2018 гг.

Источник: Официальный сайт ЕЭК, раздел «Статистика ЕАЭС».

Ключевым потребителем экспортируемых государствами – членами ЕАЭС товаров выступает Европейский союз (50,5% совокупного экспорта). Среди стран ЕС наибольшая доля поставок приходится на Нидерланды (более 10%), Германию (7%), Италию (6%), Польшу (4%). Экономики АТЭС потребляют 26,7% экспортированных товаров, из них в Китай поставляется 12,8%, Южную Корею – 4,2%, Японию и Соединенные Штаты – по 2,8%. Странам СНГ реализовано 5,2% экспортированных товаров (см. рисунок 6).

Источники импорта ЕАЭС, преимущественно, сосредоточены среди экономик АТЭС (43% совокупного импорта) и Европейского союза (40%). Среди стран АТЭС наибольшие объемы приходятся на Китай (24,1%), Соединенные Штаты (5,5%), Японию (3,7%), Южную Корею (3,1%).

Вызовы в мировой экономике и торговле

1. *Торговые войны и рост неопределённости.* Усиление протекционизма – тенденция, которая укрепляется в международной торговле уже более десяти лет. Последние яркие примеры открытого протекционизма – новые шаги администрации Д. Трампа, призванные снизить дефицит торгового баланса с ключевыми партнерами, в первую очередь с Китаем.

Согласно данным Всемирной торговой организации (ВТО), только за период с середины октября 2017 г. по середину октября 2018 г. страны-члены ВТО и наблюдатели применили 807 мер в области регулирования торговли. Из них 137 мер имели ограничительный характер, включая повышение тарифов, количественные ограничения, введение налогов на импорт и ужесточение таможенных процедур. По сравнению с аналогичным периодом предшествующих двух лет значительно выросли абсолютный и относительный объемы покрытия глобальных товарных потоков мерами, ограничивающими торговлю (см. рисунок 7).



Примечание: 1 – период с середины октября 2016 г. по середину октября 2017 г.; 2 – период с середины октября 2017 г. по середину октября 2018 г. Составлено по данным [7], [8].

Рисунок 7 – Число мер торговой политики и объем покрытия мирового импорта торговыми мерами, принятыми странами-членами ВТО

Помимо прямых эффектов от торговых войн, существенную роль играет рост неопределенности, который они провоцируют. В своих последних прогнозах МВФ, ОЭСР и Всемирный банк, отмечают усиление экономической неопределенности среди основных рисков для мирового экономического роста. По последним оценкам, рост неопределенности, наблюдаемый в первом квартале текущего года, может привести к снижению темпов роста мировой экономики на 0,5% только в этом году. Торговые войны последних лет – наглядный пример изменения настроений общественности и, соответственно,

уровня экономической неопределенности в ответ на проводимые меры торговой политики [9].

Негативное влияние спада в мировой экономике и международной торговле почувствует на себе и глобальная транспортная отрасль, прежде всего, вследствие ощутимого сокращения инвестиционного и потребительского спроса на транспортные услуги. Следует также иметь в виду, что глобальное снижение деловой активности сопровождается, как правило, падением фрахтовых ставок океанского сервиса и профицитом морского тоннажа с очевидными негативными экономическими последствиями для железнодорожных контейнерных перевозок.

Рост антиглобалистических настроений также проявляется на фоне выхода Великобритании из ЕС. Согласно исследованию ЮНКТАД, Великобритания является важным торговым партнером многих развивающихся стран, на нее приходится 3,5% мировой торговли, поэтому выход страны из ЕС может оказать негативное влияние на партнеров.

2. Кризис многосторонней торговой системы. Сильным толчком развития процессов глобализации и либерализации стали послевоенные преобразования. Во время закладывания основ международного торгового-экономического взаимодействия в расчет принимались инициативы ограниченного количества стран. Важным сдвигом в этом направлении стало заключение соглашения по торговле товарами ГАТТ 1947 года, в дальнейшем эволюционировавшим в ВТО 1995 года. За столь большой период менялась роль развивающихся стран, были достигнуты значительные изменения во всех сферах. Вследствие, чего у стран возникает закономерное желание изменить существующие правила и механизмы.

Столкновение интересов групп развитых и развивающихся стран, комплексный и чувствительный характер многих вопросов повестки усложнил процесс переговоров настолько, что на текущий момент можно говорить не только о торможении переговоров в рамках Доха-раунда, но и по сути о его провале. Одна из ключевых проблем — невозможность нахождения консенсуса по ключевым вопросам повестки между развитыми и развивающимися экономиками, что отразилось, например, на невозможности продвижения переговоров по вопросам сельского хозяйства.

Новая торговая политика США на сегодняшний момент носит протекционистский характер, которая явно не способствует деэскалации существующих противоречий.

Американские представители неоднократно высказывались о недееспособности ВТО в решении вопросов недобросовестных торговых практик и «нечестной» торговли, а также о необходимости пересмотра порядка функционирования организации и не раз заявляли о возможном прекращении членства в ВТО. До сих пор США блокируют процесс назначения новых судей, таким образом, к концу 2019 г. может остаться всего 2 судей, что повлечет за собой «заморозку» важнейшей функции Всемирной торговой организации – разрешения споров.

3. Дисбалансы финансового сектора. После 2008 года страны существенно нарастили объёмы государственных расходов и государственного долга. Например, в США дефицит бюджета достиг отметки 12,5% ВВП, а государственный долг – 22 трлн долларов США. При этом по прогнозам МВФ в ближайшие годы уровень государственного долга в США только вырастет.

Кроме США, МВФ отмечает финансовые риски в Европейском Союзе и развивающихся странах, где накоплен большой государственный долг [12]. В Китае источниками рисков являются долги реального сектора, домашних хозяйств и банков. Корпоративный долг в Китае достигает 20 трлн долларов США, или 155% ВВП (помимо государственного долга около 50% ВВП). При этом на фоне роста кредитных рисков увеличиваются спреды корпоративных облигаций.

В целом по миру долг домохозяйств, компаний и государств вырос с 208% ВВП в 2008 г. до 234%. При этом высокий уровень задолженности и низкие (в некоторых странах отрицательные) процентные ставки ограничивают возможности стимулирования деловой активности в случае рецессии традиционными инструментами фискальной и монетарной политики. Таким образом, растёт долгосрочная неопределенность относительно динамики грузовой базы, увеличиваются коммерческие риски грузоотправителей в различных регионах мира. Это также означает, что «коридор» между оптимистичным и пессимистичным сценариями развития торговли и, соответственно, грузовой базы будет расширяться.

4. Коррекция экономики. Мировая экономика растёт уже более 10 лет подряд, однако в ряд крупных экономик, и прежде всего в США, дальнейший рост ограничен высоким уровнем безработицы. Такое положение свидетельствует о высокой вероятности скорой коррекции роста. Кроме США, некоторая коррекция возможна и в других

крупных экономиках мира, в том числе в крупнейших экономиках Европейского союза, Китае, Республике Корея, Турции.

2. СИСТЕМА ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Роль различных видов транспорта в грузоперевозках и транзите грузов. Основным видом транспорта по объёму перевезённых грузов в экспортно-импортных перевозках Европа – Азия – Европа является морской. По удельной стоимости перевозимой продукции лидирует воздушный транспорт, на который в настоящее время приходится больше перевозок по объёму, чем на железнодорожный, на дальних плечах евро-азиатского транзита (Рисунок 8).

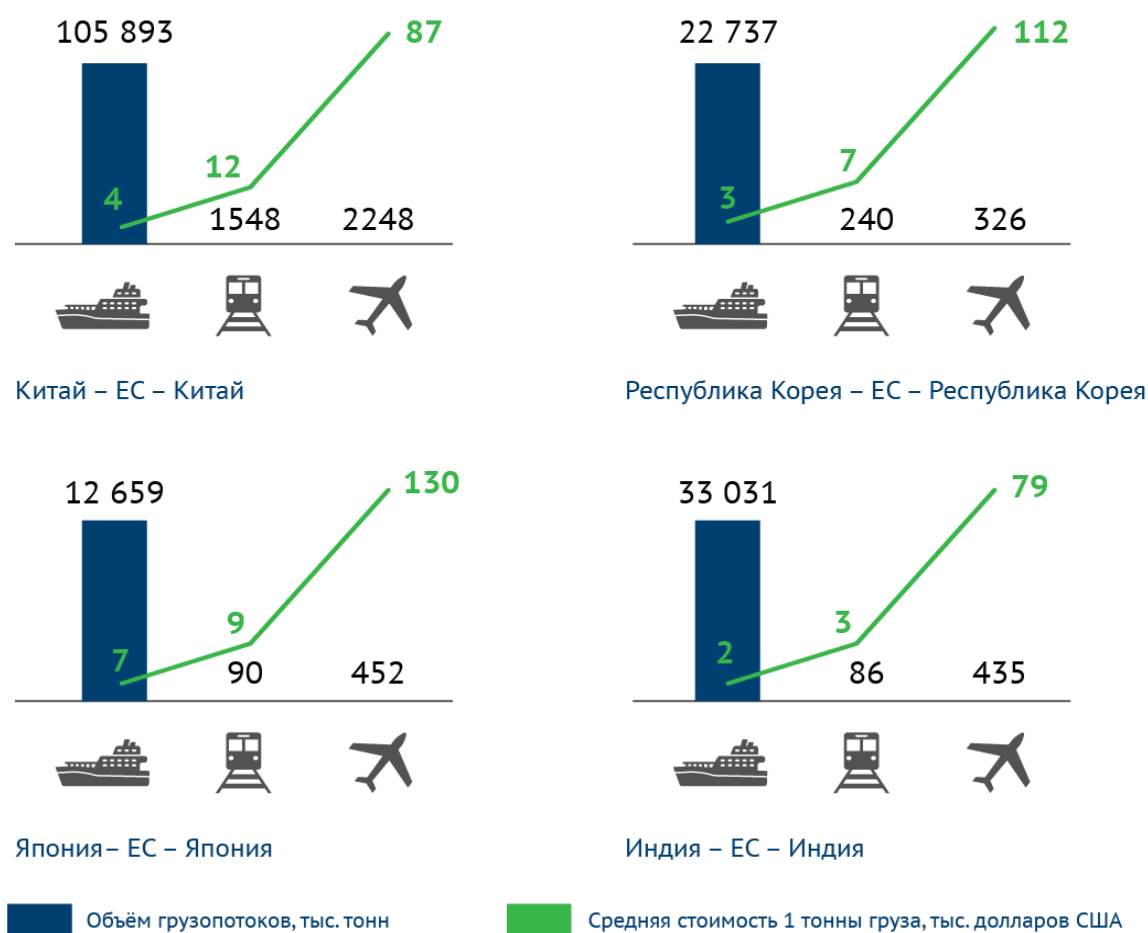


Рисунок 8. Объёмы экспортно-импортных грузоперевозок в сообщении Европа – Азия – Европа по видам транспорта, 2018 г.

Источник: Eurostat.

Основу международных транспортных коридоров, проходящих через страны ЕАЭС, составляют железнодорожный и автомобильный транспорт, и именно для этих видов возможны существенные позитивные сдвиги за счёт совместных управленческих решений.

Основные евразийские транспортные коридоры. На территориях стран-участниц ЕАЭС одновременно сосуществуют несколько систем коридоров, такие как железнодорожные коридоры ОСЖД (OSJD, Организации сотрудничества железных дорог), система коридоров ЦАРЭС (CAREC, Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества). Одни и те же маршруты относятся к различным макрорегиональным программам развития: такие как проект «Евро-Азиатские Транспортные Связи» (Euro-Asian Transport Links) КВТ ЕЭК ООН, Программы развития Транс-Азиатской железнодорожной сети (Trans-Asian Railway Network) ЭСКАТО ООН, План мероприятий («дорожная карта») на 2018-2020 годы для создания общего рынка транспортных услуг в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, Рамочное соглашение о транзитных перевозках (Transit Transport Framework Agreement) ОЭС (ECO, Организация экономического сотрудничества).

В настоящем докладе коридоры сгруппированы по географическим направлениям (см. рисунок 9).

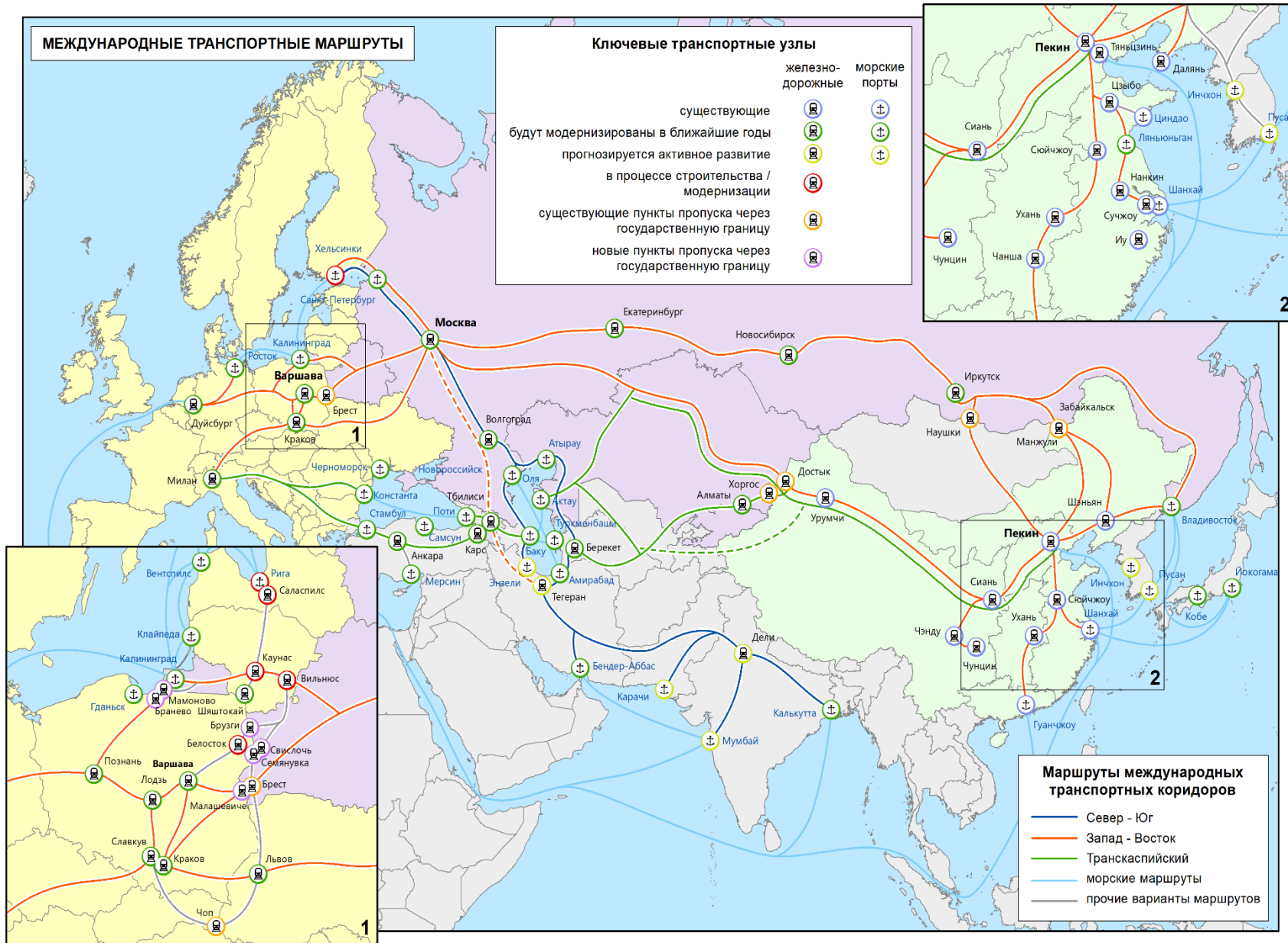


Рисунок 9 - Основные евразийские транспортные коридоры, 2018 г.

Источник: составлено авторами

В идеальной ситуации международный транспортный коридор представляет собой единую взаимосвязанную систему инфраструктуры для нескольких или одного вида транспорта с единой технологией или интероперабельными технологиями, едиными тарифами и единой статистической информацией. Таким критериям в полной мере не удовлетворяет ни один из указанных коридоров, что только подтверждает необходимость дальнейшей координации транспортных систем государств-участников.

2.1. Коридоры Восток – Запад – Восток

Коридоры Восток – Запад – Восток – это система евразийский маршрутов, связывающих страны Азии, прежде всего Китай, Японию, Республику Корея, и страны Европы. В настоящее время развитие этой системы во многом определяется инициативой Китая «Один пояс, один путь», с одной стороны, и программой развития опорных коридоров Евросоюза – TEN-T Core Network.

Торговое взаимодействие в рамках коридоров Восток – Запад - Восток. Основными торговыми партнёрами, формирующими наибольшие объёмы обмена товаров по направлениям Восток – Запад и Запад – Восток являются страны ЕС и Китай.

Торговля Европа – Китай в последние 20 лет характеризовалась меняющимися тенденциями. В первой половине 2000-х гг. происходил значительный рост торговли между Китаем и Европой как в тоннах, так и в стоимостном эквиваленте со среднегодовыми темпами выше 15%. После 2007 г. тренд изменился ввиду значительного снижения темпов роста торговли в тоннах, при этом торговля в стоимостном эквиваленте сохранила более высокие темпы. К примеру, с 2007 г. объем торговли в физическом объеме увеличился лишь на 14%, тогда как в стоимостном эквиваленте на 98%, что указывает на значительное повышение средней стоимости товаров, а также на увеличение в торговле товаров с высокой добавленной стоимостью. Такие виды товаров являются контейнеро-пригодными, а также чувствительными к времени доставки, точности и безопасности перевозки, а следовательно, этот тренд оказывает непосредственное влияние на увеличение контейнерных железнодорожных перевозок (см. рисунок 10 и рисунок 11).

Прогноз торговли Европа (включая страны, не входящие в ЕС) – Китай до 2030 г. свидетельствует о нарастающей неравномерности по типам торгуемых товаров в восточном и западном направлениях (см. рисунок 12 и рисунок 13).

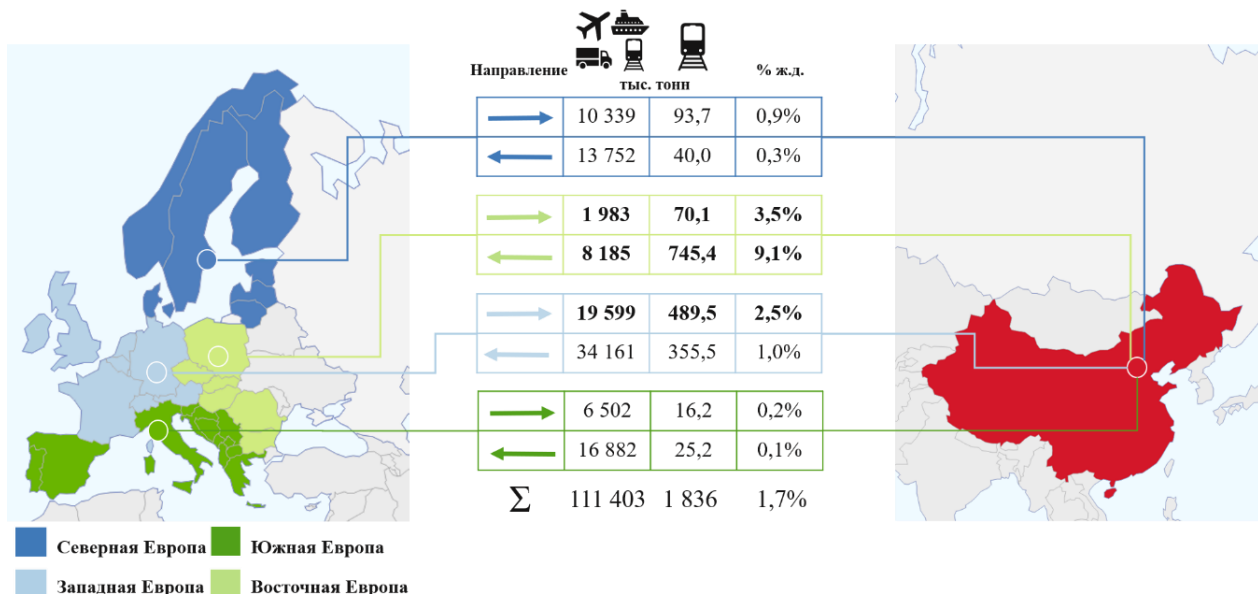


Рисунок 10. Объём перевозок контейнеризуемых грузов ЕС – Китай – ЕС в разрезе регионов ЕС, 2018 г.

Источник: Eurostat, UN Comtrade.

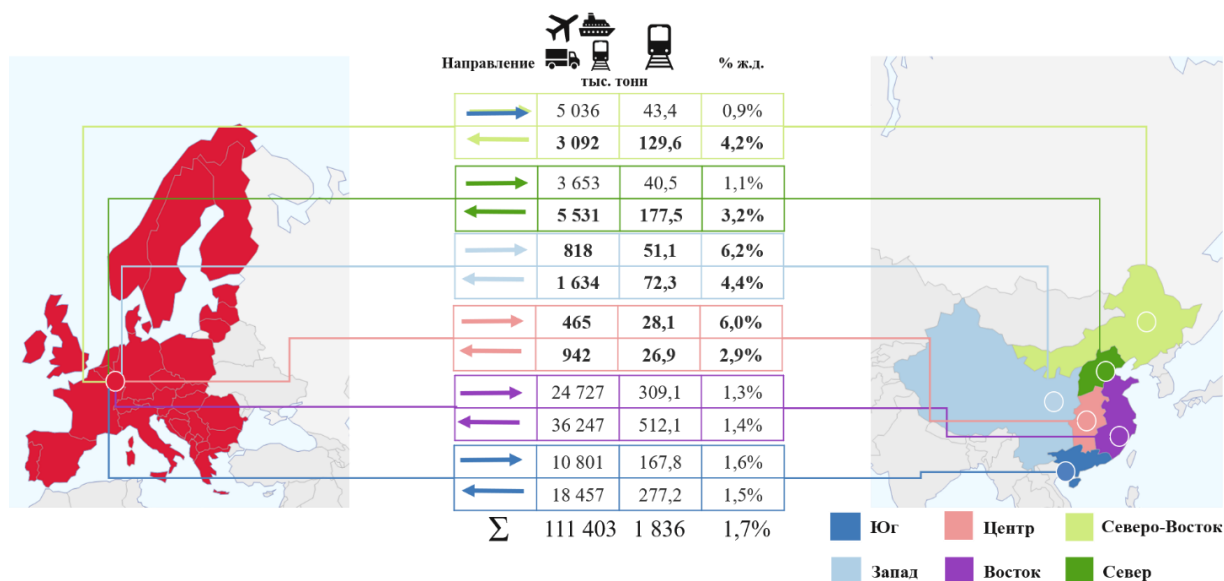


Рисунок 11 - Объём перевозок контейнеризуемых грузов ЕС – Китай – ЕС в разрезе регионов Китая, 2018 г.

Источник: оценка на основе данных Eurostat, UN Comtrade, расчётов программного комплекса TMF®.

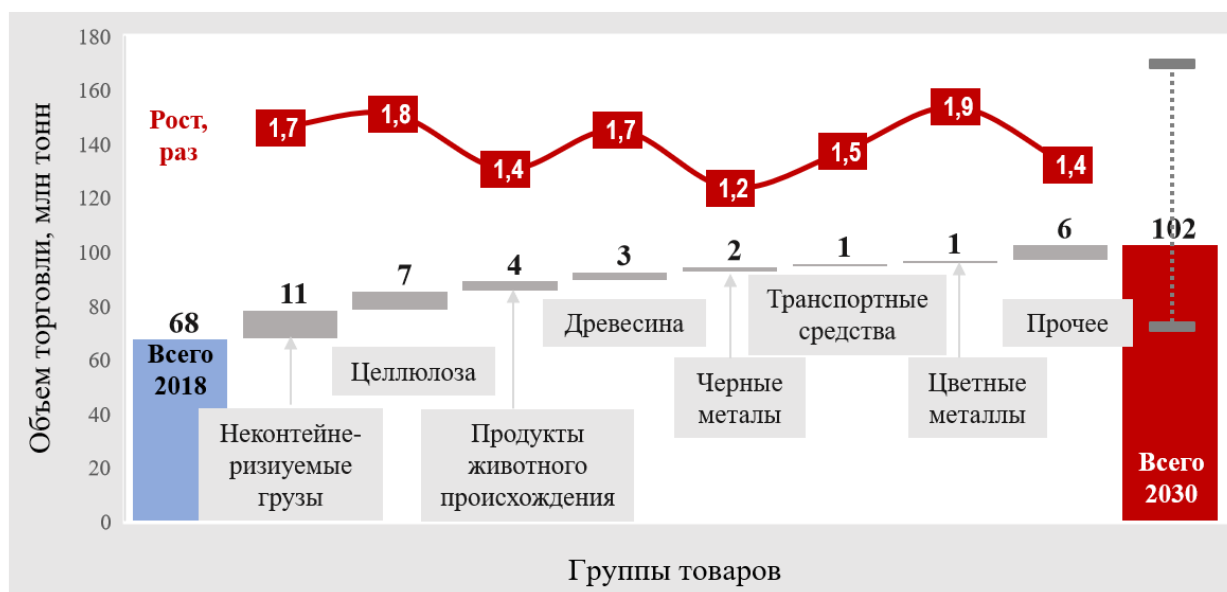


Рисунок 12. Прогноз прироста объёмов экспорта Европа - Китай по типам товаров, 2030 г. Источник: прогноз на основе данных Eurostat, UN COMTRADE.



Рисунок 13. Прогноз прироста объёмов экспорта Китай - Европа по типам товаров, 2030 г. Источник: прогноз на основе данных Eurostat, UN COMTRADE.

Торговля Европа – Япония. Экспорт из Европы в Японию вырос с 7,8 млн тонн в 2004 г. до 11,5 млн тонн в 2013 г., и далее стабилизировался на уровне примерно 10,5 млн тонн. В структуре торговли преобладают продукты питания (16%), древесина и изделия из неё (10%), руды чёрных металлов (11%). Причём поставки руд чёрных металлов из стран Центральной и Восточной Европы существенно выросли с 2004 г.

Экспорт из Японии в Европу, напротив, сократился с 9 млн тонн в 2006 г. практически в 2 раза к 2010 г. Основные виды торгуемых товаров имеют высокую добавленную

стоимость: транспортные средства (24%), машины и оборудование (21%), продукция химической промышленности (20%). Структура торгуемых товаров имеет высокую долю контейнеризируемых грузов с высокой добавленной стоимостью, которые могут перевозиться железнодорожным транспортом по евразийским международным транспортным коридорам. Однако прогнозируемое снижение темпов роста Японии не позволяет говорить о возможности существенного увеличения транзита грузов, за исключением возможности переключения грузов с морского транспорта.

Торговля Европа – Республика Корея характеризуется значительной динамичностью. Экспорт из Европы в Республику Корея существенно вырос с 6-8 до 12-14 млн тонн после 2012 г. В товарной структуре высокую долю занимают энергоресурсы (47%), прежде всего из Северной Европы. Экспорт из Республики Корея в Европу вырос с 8 млн тонн в 2004 г. до 16 млн в 2016 г. Основные объёмы приходятся на чёрные металлы и изделия из них (27%), продукцию химической промышленности (27%), транспортные средства (21%).

Позитивная динамика торговли Европа – Республика Корея при сохранении позитивного тренда в прогнозном периоде до 2030 г. позволяет рассчитывать на увеличение транзитных грузопотоков. Дополнительно следует отметить значительные объёмы торговых потоков Республика Корея – Центральная Азия, которые также будут возрастать. При этом торговые потоки с востока на запад будут по-прежнему превышать потоки с запада на восток.

Ключевые показатели грузоперевозок. На коридоры Восток – Запад – Восток в евро-азиатском сухопутном сообщении сейчас приходится более 90% транзитного трафика, преимущественно железнодорожного. Статистика перевозок автодорожным транспортом на пространстве ЕАЭС недоступна, приведем имеющиеся данные по железнодорожному транспорту.

Объём транзитных грузопотоков в сообщении Восток – Запад – Восток в 2018 г. составил 345 тыс. гружёных ДФЭ без учёта потоков Азия – Азия, и 421 тыс. гружёных ДФЭ с учётом потоков Азия – Азия, из которых основную долю составляют потоки Республика Корея – Центральная Азия. Доля порожних ДФЭ составила порядка 24% (что на 6 п.п. больше уровня 2017 г.).

Порядка 95% грузопотоков проходят через территорию России, заходя через различные пункты пропуска (см. рисунок 14).

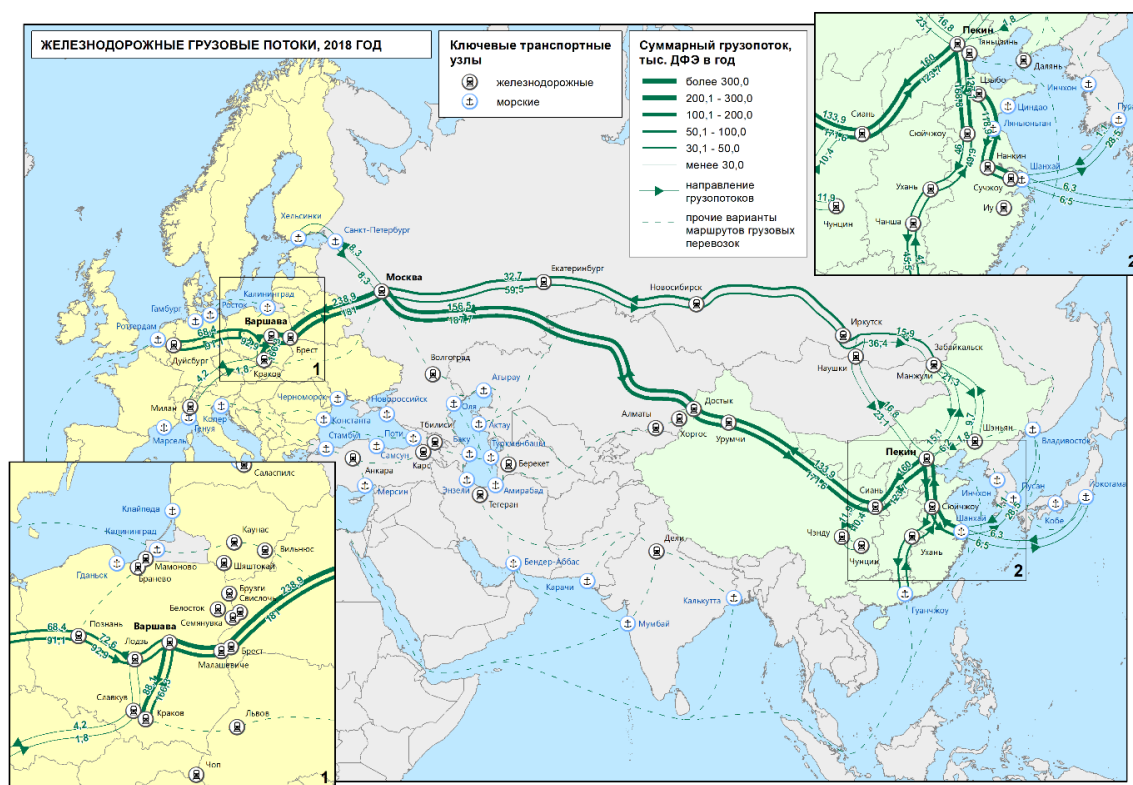


Рисунок 14. Распределение транзитных грузопотоков по железнодорожным коридорам Восток – Запад - Восток, 2018 г.²
 Источник: составлено по данным операторов.

На сухопутные маршруты через Достык и Хоргос (Казахстан) приходится порядка 60% трафика, на маршруты через Забайкальск (Россия) – около 28%, на маршрут через Замын-Ууд (Монголия) – оставшиеся 12%. Грузопотоки в направлениях восток – запад и запад – восток характеризуются существенной неравномерностью, соотношение составляет 57% к 43% для всего объёма трафика, включая порожний пробег.

Объём экспортных перевозок из всех регионов России в 2018 г. составил 1 млн гружёных ДФЭ, импорта - 600 тыс. ДФЭ.

² Без учётов грузопотоков Азия – Азия.

Таблица 2. Регионы-лидеры по объёму экспортных перевозок в 2018 г.

Регион отправки	Страна / макрорегион назначения	Объём, ДФЭ
Иркутская область	Китай	96 235
Красноярский край	Китай	73 274
Республика Коми	Западная Европа	52 987
Архангельская область	Западная Европа	47 556
Калининградская область	Восточная Европа	36 142
Санкт-Петербург	Южная и Юго-Восточная Азия	30 304
Иркутская область	Япония	27 276

Источник: составлено по данным операторов.

Таблица 3. Регионы-лидеры по объёму импортных перевозок в 2018 г.

Страна / макрорегион отправки	Регион назначения	Объём, ДФЭ
Китай	Московская область	96 235
Китай	Москва	94 131
Китай	Калужская область	56 329
Восточная Европа	Калининградская область	55 716
Китай	Свердловская область	44 447
Китай	Новосибирская область	36 434
Западная Европа	Калужская область	20 310

Источник: составлено по данным операторов

Прогнозы развития грузовых перевозок. К 2024 г. общий объем транзита только за счет изменения торговых отношений составит чуть менее 600 тыс. грузеных ДФЭ при базовом сценарии развития торговли (см. рисунок 15).

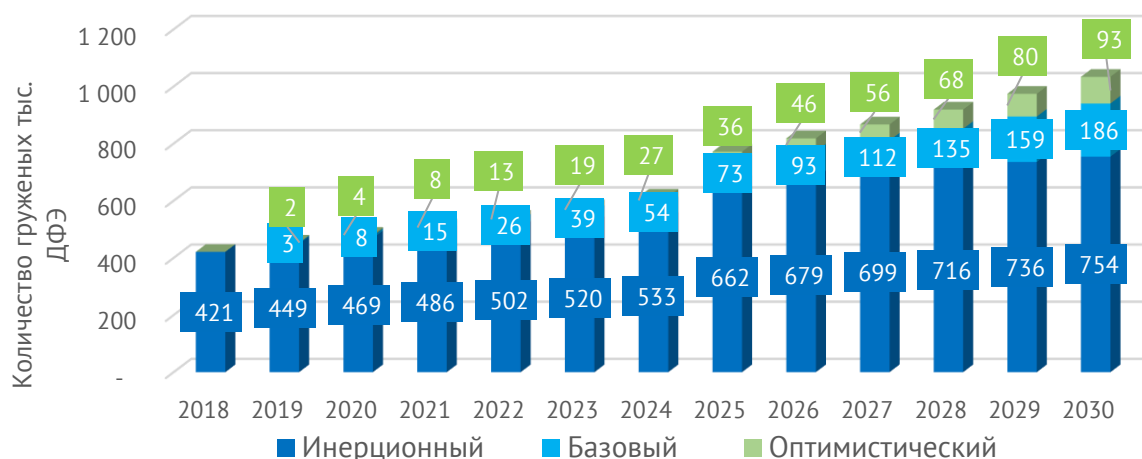


Рисунок 15 - Прогноз динамики транзитных грузоперевозок через территорию России и стран ЕАЭС³.

Источник: прогноз авторов

³ С учётом потоков Азия – Азия, без учёта Транскаспийского коридора.

При отсутствии каких-либо инфраструктурных или технологических изменений распределение грузопотоков по маршрутам останется неизменным.

В случае ускорения скорости проезда по Транссибирской магистрали от Владивостока до Красноярска до 7 суток, транзитные грузопотоки через территорию России вырастут в 1,95 раз к 2024 г. и в 3 раза к 2030 г. Общий объем транзита составит около 700 тыс. ДФЭ (см. рисунок 16 и таблицу 4).

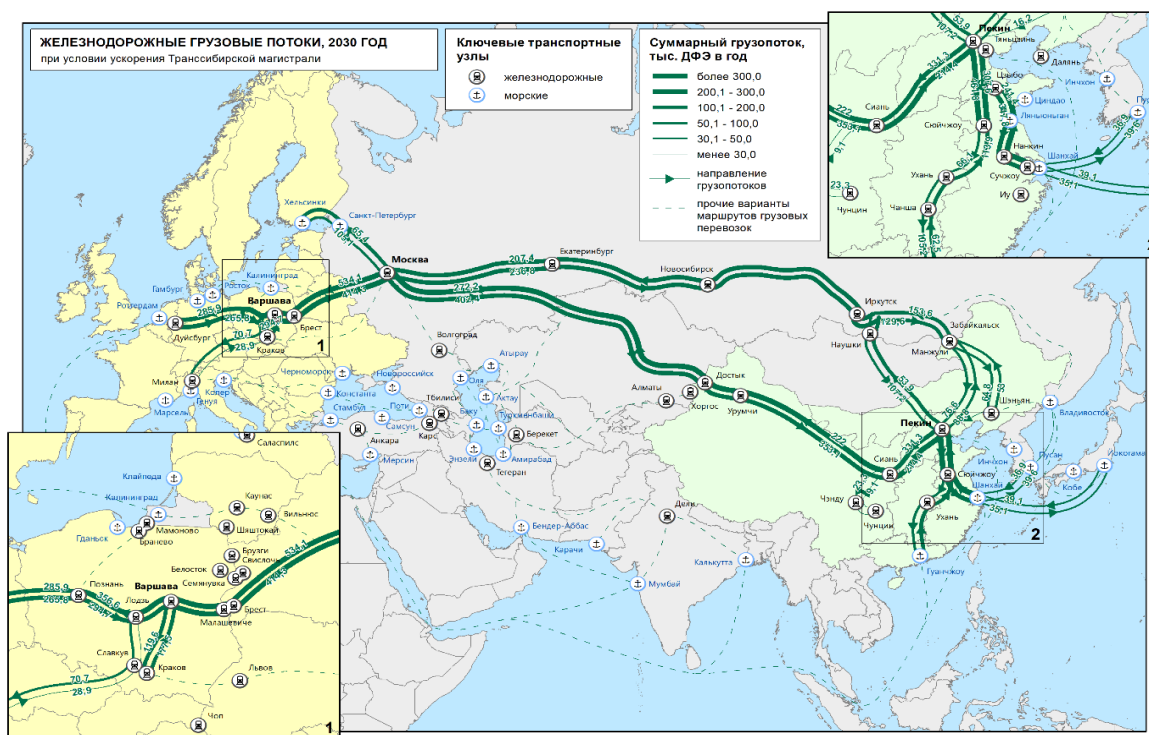


Рисунок 16. Прогноз транзитных грузопотоков по железнодорожным коридорам Восток – Запад – Восток, 2030 г.4

Источник: прогноз с использованием программного комплекса TMF®.

Таблица 4. Основные транзитные корреспонденции в случае ускорения движения по Транссибирской магистрали.

Макрорегион отправления	Макрорегион назначения	2018 (факт)	2030
Китай	Восточная Европа	143,4	376,5
Китай	Западная Европа	63,3	134,3
Западная Европа	Центральная Азия	8,9	101,2
Западная Европа	Китай	45,2	97,0
Восточная Европа	Китай	30,0	67,4
Южная Корея	Центральная Азия	46,6	89,5

Источник: прогноз авторов

⁴ Без учётов грузопотоков Азия – Азия.

Реализация других инфраструктурных и технологических мероприятий, таких как внедрение электронного документооборота, расширение пропускных мощностей погранпереходов и внедрение технологии единовременной перегрузки и пр., могут позволить существенно увеличить объёмы перевозимых грузов.

Основные риски развития сухопутных грузоперевозок в сообщении Восток – Запад – Восток связаны с дальнейшим развитием торговых войн, а также со снижением уровня государственной поддержки железнодорожных перевозок в Китае.

Помимо этого, имеются риски увеличения диспропорции перевозок в восточном и западном направлении. Следует отметить, что в случае ускорения перевозок по Транссибирской магистрали, а также в случае реализации дополнительных инфраструктурных проектов, дисбаланс потоков будет нарастать [13].

2.2 Коридор Север – Юг – Север

Международный транспортный коридор «Север-Юг» – трансевразийский транспортный коридор, призванный соединить Индию, Иран, в перспективе другие страны Азии и государства Персидского залива наиболее коротким маршрутом с Северной и Центральной Европой. Запуск в полномасштабную эксплуатацию МТК «Север-Юг» позволит не только сформировать крупные транзитные грузопотоки, но и обеспечит благоприятные условия для расширения товарооборота членов ЕАЭС со значимыми и перспективными зарубежными партнерами (Индией, Ираном, Азербайджаном).

Основные задачи формирования МТК «Север-Юг» включают:

- Расширение торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества стран в центральной и южной части Евразийского континента;
- Формирование устойчивого и выгодного по времени и затратам транспортного коридора на маршруте Индия-Иран-Азербайджан-Россия-ЕС за счет развития инфраструктуры и снятия административных барьеров;
- Расширение взаимного экспорта стран и транзитных перевозок;
- Укрепление экономического и социального положения регионов стран-участниц.

Реализация задач, стоящих перед МТК «Север–Юг», требует, прежде всего, совершенствования структуры управления перевозками и терминально-логистическим

комплексом посредством создания единого оператора, с помощью долгосрочной гибкой тарифной политики, снижения совокупных транспортных расходов при транспортировке по каждому сегменту маршрута, упрощения таможенного и пограничного контроля, унификации нормативно-правовой базы участвующих государств, а также дальнейшей интеграции элементов евразийских транспортных систем, причастных к коридору.

Результатом этих организационно-технологических мероприятий должно стать значительное увеличение объёма перевозок грузов в обоих направлениях, и коридор «Север–Юг» может превратиться в конкурента не только морскому пути через Суэцкий канал, но и МТК «Европа–Кавказ–Азия»

Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» было подписано между Россией, Ираном и Индией 12 сентября 2000 г. В мае 2002 г. в Санкт-Петербурге министрами транспорта стран-участниц был подписан протокол об официальном открытии коридора. К настоящему времени к Соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия.

Предполагается эксплуатация трех маршрутов МТК «Север-Юг» – западного (через Россию и Азербайджан в основном железнодорожным транспортом), транскаспийского (из России через Каспийское море в Иран и в обратном направлении, возможен рост грузопотока по Каспию между РФ и Туркменией) и восточного (через Россию, Казахстан, Туркмению – далее возможны варианты).

Каждый из маршрутов имеет свои преимущества и ограничения, которые суммированы ниже в таблицах.

Таблица 5 – Западный сухопутный маршрут МТК «Север-Юг»

Преимущества	Слабые стороны/риски	Текущая работа, форматы взаимодействия
<ul style="list-style-type: none"> Самый удобный маршрут, сроки доставки и стоимость близки к экономически привлекательному уровню Самый интересный маршрут для России для развития транзитных и собственных перевозок, мобилизации грузовой базы регионов в зоне МТК 	<ul style="list-style-type: none"> Неясны перспективы строительства недостающего ж/д участка Астара-Решт на иранской территории Низкий уровень и ненадежность транспортно-логистической инфраструктуры Ирана Значимые санкционные риски Для Азербайджана – менее приоритетный маршрут по сравнению с транзитом Восток–Запад Растущие риски переориентации части грузопотока на альтернативные маршруты доставки в/из Европы (через Турцию или через Азербайджан, Грузию, Черное море, Украину/Румынию) 	<ul style="list-style-type: none"> Постоянный диалог с Азербайджаном по практической реализации западной ветви МТК «Север–Юг», включая вопросы участия сторон в строительстве участка Астара-Решт на территории Ирана Трехсторонний диалог Россия–Азербайджан–Иран, саммит в трехстороннем формате в 2019 г. Отработка РЖД регулярных и тестовых маршрутов движения контейнерных поездов, соответствующих технологий и взаимодействия с зарубежными партнерами Модернизация/реконструкция пунктов пропуска на российско-азербайджанской границе, включая Яраг-Казмаляр

Источник: составлено авторами.

Таблица 6 – Транскаспийский маршрут МТК «Север-Юг» (порты России – порты Ирана и Туркмении)

Преимущества	Слабые стороны/риски	Текущая работа, форматы взаимодействия
<ul style="list-style-type: none"> Может стартовать максимально быстро (флот, инфраструктура портов, преодоление разрывов в Иране) Самый короткий по протяженности (на 108 км короче западной ветви) Решает стратегическую задачу усиления российского коммерческого присутствия на Каспии, важно для развития регионов, в т.ч. Волжского бассейна в случае использования внутренних водных путей Развитие российских морских портов на Каспии синхронизировано с развитием инфраструктуры Ирана и других государств на Каспийском море Возможность организации автотранспортных линий для преодоления ограничений иранской железнодорожной инфраструктуры 	<ul style="list-style-type: none"> Самый длительный срок доставки грузов в дальнемагистральном транзите Индия (Иран) – Европа и самая высокая стоимость транспортировки (если задействовать внутренний водный транспорт, то стоимость существенно снизится) Отсутствие у России на Каспии специализированного контейнерного флота и прямой контейнерной линии, общий высокий износ судов Дефицит специализированных контейнерных терминалов на российском побережье Каспия Дефицит услуг, сопутствующих торговле, на каспийских маршрутах (страхование, финансирование и др.) Расширение потоков и торговли в каспийском бассейне может потребовать строительства нового глубоководного порта в Республике Дагестан 	<ul style="list-style-type: none"> Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года, План действий по реализации Стратегии Проработка вопроса о создании портовой особой экономической зоны на территории, прилегающей к морскому порту Оля Регулярные саммиты 5 прикаспийских государств, в 2018 г. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря, соглашения о торгово-экономическом и транспортном сотрудничестве; в 2019 г. проведение первого Каспийского экономического форума в Туркменистане

Источник: составлено авторами.

Таблица 7 – Восточный сухопутный маршрут МТК «Север-Юг»

Преимущества	Слабые стороны/риски	Текущая работа, форматы взаимодействия
<ul style="list-style-type: none"> • Уже эксплуатируется и объем перевозок растет: в 2018 г., по оценке, вырос примерно на 2/3 к уровню 2017 г. и составил более 1 млн т • Предоставление Казахстаном и Туркменистаном льготных тарифных условий для транзитной перевозки определенных категорий грузов • Возможность подключения грузовой базы восточных регионов России, а также прохода через Узбекистан, что важно для общего контекста российско-узбекских отношений • Возможность участия наибольшего числа стран СНГ 	<ul style="list-style-type: none"> • На двое суток длиннее западного маршрута и существенно (недопустимо) дороже в варианте дальнемагистрального транзита Индия (Иран) – Европа • Ограниченная пропускная способность маршрута и необходимость значительных вложений в реконструкцию отдельных участков, прежде всего в Северо-Восточной части Ирана • Риски терроризма и экстремизма • Меньшие возможности по грузовой базе 	<ul style="list-style-type: none"> • Начаты работы по электрификации и коренной модернизации ж/д линии Гармсар – Инче Бурун в Иране общей протяженностью 495 км (рост пропускной способности в 4 раза – до 10 млн т в год к концу 2022 г.)

Источник: составлено авторами.

Прогнозный потенциал грузоперевозок по МТК «Север-Юг» оценивается более чем в 30 млн тонн ежегодно во второй половине 2020-х годов, включая значительные объемы дальнемагистрального международного транзита. Это почти в 4 раза выше текущего уровня (см. рисунок 17).



Рисунок 17 – Потенциальный объем грузоперевозок в коридоре Север-Юг

Источник: расчеты авторов.

Около 2 млн тонн в год – прогнозный объём дальнемагистрального международного транзита (Индия, Иран – северная и центральная Европа). С учетом текущих

показателей, прогнозный объем грузопотоков несбалансирован по направлениям - почти 80% приходится на потоки с севера на юг. Однако резервы балансировки за счет привлечения грузовой базы стран Юго-Восточной Азии, Пакистана, Афганистана, Персидского залива для увеличения поставок с юга на север. Западный маршрут является наиболее грузоемким и, в соответствии с расчетами может обеспечить 55% прогнозного грузопотока.

Объемы торговли в рамках коридоров Север – Юг – Север. Наибольшие стоимостные объемы поставок товаров в рамках рассматриваемых коридоров Север-Юг-Север характерны для направления ЕС-Индия-ЕС. Согласно данным UN Comtrade, по итогам 2018 г. экспорт из северной и центральной Европы в Индию составлял почти 15,7 млрд долл., поставки из Индии в страны северной и центральной Европы оценивались на уровне 14,8 млрд долл. Следом по показателю стоимостного объема идут направления из России в Индию, северной и центральной Европы в Иран, из Индии в Россию, из России в Азербайджан, а также из России в Иран (см. таблицу 8).

Таблица 8 - Стоимостные объемы экспорта в рамках коридоров Север-Юг-Север (млн долл. США)

Направление экспорта	млн долл.
Из северной и центральной Европы в Индию	15 698,6
Из Индии в северную и центральную Европу	14 799,9
Из России в Индию	6 455,5
Из северной и центральной Европы в Иран	4 463,9
Из Индии в Россию	2 902,9
Из России в Азербайджан	1 934,8
Из России в Иран	1 314,9
Из Азербайджана в северную и центральную Европу	1 171,7
Из северной и центральной Европы в Азербайджан	834,1
Из Азербайджана в Россию	692,5
Из Ирана в северную и центральную Европу	572,1
Из Азербайджана в Индию	545,0
Из Ирана в Россию	392,2
Из России в Туркменистан	343,8
Из Ирана в Азербайджан	238,2
Из Туркменистана в Россию	84,5
Из Индии в Азербайджан	41,6
Из Азербайджана в Иран	16,8
ВСЕГО	52 503,0

Примечание - Страны северной и центральной Европы: Дания, Норвегия, Швеция, Финляндия, Латвия, Литва, Эстония, Польша, Германия, Белоруссия.

Что касается физических объемов экспорта, то лидирующие позиции занимает направление из России в Индию, в рамках которого, за рассматриваемый период было поставлено почти 11 млн тонн грузов. Второе место принадлежит направлению из северной и центральной Европы в Индию, третье – из России в Иран (см. таблицу 9).

Таблица 9 – Физические объемы экспорта в рамках коридоров Север-Юг-Север (тыс. тонн)

Направление экспорта	тыс. тонн.
Из России в Индию	10 830,8
Из северной и центральной Европы в Индию	5 827,0
Из России в Иран	3 758,0
Из России в Азербайджан	3 559,4
Из Индии в северную и центральную Европу	3 277,7
Из Азербайджана в северную и центральную Европу	2 501,5
Из Азербайджана в Индию	1 132,9
Из Азербайджана в Россию	986,6
Из Индии в Россию	749,5
Из северной и центральной Европы в Иран	747,1
Из Ирана в северную и центральную Европу	581,9
Из Ирана в Россию	454,4
Из России в Туркменистан	343,4
Из северной и центральной Европы в Азербайджан	270,0
Из Ирана в Азербайджан	86,0
Из Туркменистана в Россию	61,7
Из Индии в Азербайджан	11,9
Из Азербайджана в Иран	10,8
ВСЕГО	35 190,6

Примечание - Страны Северной, Центральной и Восточной Европы: Дания, Норвегия, Швеция, Финляндия, Латвия, Литва, Эстония, Польша, Германия, Белоруссия.

Источник: UN Comtrade

По оценкам, кумулятивное влияние в течение ближайших 5-7 лет развития инфраструктуры в рамках МТК «Север-Юг» окажет наибольшее воздействие на экономику Азербайджана (прирост ВВП +2,17%) за счет роста товарооборота и транзита. В целом, все участники получают прирост ВВП, включая Россию и Казахстан (см. таблицу 10).

Таблица 10 - Кумулятивное влияние в течение ближайших 5-7 лет развития инфраструктуры в рамках МТК «Север-Юг» на ВВП стран-участниц вследствие роста товарооборота и транзита.

Страна	Ожидаемые дополнительные экспортные и транзитные доходы в % к ВВП в 2018 г.
Азербайджан	+2.17%
Индия	+0.42%
Иран	+0.41%
Казахстан	+0.30%
Россия	+0.28%
Туркменистан	+0.08%

Источник: расчеты авторов

3. ПРОБЛЕМЫ И ОГРАНИЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Предварительный анализ ключевых проблем грузоперевозок позволяет выделить следующие основные вопросы развития евразийских транспортных коридоров:

1. Увеличение объёма транзитных и экспортно-импортных перевозок требует устранения «жёстких» (инфраструктурных, технологических и т.д.) и «мягких» ограничений (институциональные, законодательные, сервисные).

2. Магистральный план развития инфраструктуры Российской Федерации определяет приоритеты в устранении «жёстких» ограничений. Однако достижение целевых показателей, установленных Указом Президента Российской Федерации №204 от 07.05.2018 г., требует расстановки приоритетов и актуализации в соответствии с ожидаемыми эффектами. Аналогичные увязанные друг с другом планы необходимы в других странах ЕАЭС.

3. «Мягкие» ограничения, в действительности, являются определяющими, поскольку без их устранения не произойдёт существенного увеличения объёмом перевозок даже в случае создания новой инфраструктуры.

4. Необходимо обеспечение единых «правил игры» для всех видов транспорта, соответствующих международным требованиям (включая таможенные требования), обеспечение безопасности перевозок и тарифной привлекательности.

5. Требуется построение взаимоувязанной системы взаимодействия со стейкхолдерами, включая производителей и грузоотправителей.

6. Значительная число задач, которые необходимо решить для повышения эффективности транзитных перевозок, связана с организацией международных взаимодействий, поскольку начало и конец транзитных цепочек лежат за пределами ЕАЭС.

Восток – Запад – Восток. Итоги международного опроса участников рынка евроазиатских перевозок. Итоги опросов участников рынка железнодорожных перевозок (февраль 2019 г.), проведения глубинных интервью с представителями крупных игроков рынка перевозок по маршрутам Восток – Запад – Восток через территорию России, в том числе грузоотправителей, экспедиторов и перевозчиков с различными объёмами перевозок показывают следующие результаты.

1. Актуальные проблемы и будущее железнодорожного транзита.

Для ранжирования актуальных проблем перевозок по маршруту Восток – Запад – Восток респондентам было предложено выбрать не более 3х вариантов из предварительно составленного списка либо предложить свой вариант (см. рисунок 18).



Рисунок 18 - Основные проблемы транзитных перевозок Восток – Запад – Восток, обозначенные респондентами.

Источник: данные опроса

В отличие от общих недостатков железнодорожного транспорта, основными проблемами указаны, так называемые, «мягкие» ограничения, не связанные с

необходимостью внедрения новых технических решений или капиталовложений. Тема тарифов для транзитных коридоров, как показывают ответы респондентов на последующие вопросы, является ключевым «мягким» ограничителем транзита, наряду с нормативно-правовым регулированием. Если фактор стоимости перевозки вынести за скобки, то основным ограничением транзита на маршруте Восток – Запад – Восток являются неопределённости и задержки при прохождении погранпереходов.

Во многих случаях ответ «низкое качество инфраструктуры» также подразумевает недостаточную пропускную способность, а не качество непосредственно пути, однако японские компании, осуществляющие перевозки высокотехнологичной продукции и электроники с высокой добавленной стоимостью, отмечают и высокий уровень вибраций на Транссибирской магистрали .

Цифровая прослеживаемость грузов не попадает в первую 5-ку ответов, однако можно предположить, что не все компании увязывают прослеживаемость с повышением информированности грузоотправителей (даже при наличии информации о задержке грузоотправитель не сможет повлиять её устранение).

Инфраструктурные факторы по-прежнему определяются как основные большинством респондентов, что может быть связано как с фактическим неудовлетворительным состоянием, так и с низкой пропускной способностью и задержками за счёт организации движения с иными приоритетами (не в пользу контейнерных поездов), либо с недостаточной или несистемной осведомлённостью перевозчиков о программах модернизации и строительства, их временных периодах и фактической реализации (см. рисунок 19).



*Рисунок 19. Факторы, которые будут определять развитие транзитных перевозок Восток – Запад – Восток в среднесрочной перспективе, обозначенные респондентами.
Источник: данные опроса*

Тема развития международных транспортных коридоров (МТК) отмечена многими респондентами, вероятно, за счёт успешной реализации проектов TEN-T в Евросоюзе и прилегающих странах Европы, где каждый коридор имеет своего управляющего, чёткий план мероприятий и, главное, информационную кампанию для участников рынка. Кроме того, в рамках программ развития МТК возможно решение вопросов по специальным тарифам, чего ожидают участники рынка.

Развитие транзитных перевозок, по мнению респондентов, потребует усиления работы в сфере интероперабельности, в том числе цифровой. В данном случае (при рассмотрении факторов «на перспективу») вклад цифровых технологий оценивается более высоко.

Основные негативные ожидания респондентов связаны с отказом от субсидирования железнодорожных перевозок в Китае, несмотря на запущенные в 2018 г. программы стимулирования железнодорожных перевозок в Евросоюзе. При этом в рамках глубинных интервью респонденты говорят о том, что отмена субсидий будет стимулировать рост конкурентоспособности железных дорог.

Макроэкономические изменения, включая сжатие торговли, подтверждается исследованиями международных консалтинговых организаций (например, McKinsey), однако участники рынка пока, вероятно, не готовы к изменениям в цепочках перевозок. Также возможно, что к макроэкономическим рискам (а не к политическим) отнесены изменения, связанные с вводом или отменой санкций против отдельных государств, и торговые войны (см. рисунок 20).



Рисунок 20. Основные риски развития транзитных перевозок Восток – Запад – Восток в среднесрочной перспективе, обозначенные респондентами.

Источник: данные опроса

Респондентам было предложено ответить на вопрос о возможной кооперации или альянсах для развития транзитных перевозок на маршруте Восток – Запад – Восток. Ни один респондент не выбрал варианта ответа «никакой кооперации не требуются, все альянсы уже созданы» (см. рисунок 21).



- Альянсы игроков на рынке железнодорожных перевозок (грузоотправители, экспедиторы, перевозчики)
- Интермодальные альянсы
- Программы развития транспортных коридоров с участием правительств и бизнеса
- Кооперация с цифровыми платформами и провайдерами цифровых услуг
- Альянсы с грузопроизводителями и грузоотправителями по маршруту

*Рисунок 21. Виды кооперации, которые могут стимулировать рост транзитных перевозок Восток – Запад – Восток в среднесрочной перспективе, обозначенные респондентами.
Источник: данные опроса*

Как и в других вопросах респонденты уделили особое внимание теме развития МТК, при этом вклад только межправительственных соглашений оценён низко – вероятно, поскольку решения правительств не всегда доходят до исполнения на уровне бизнеса.

Железнодорожный и в целом транспортный рынок ещё не насыщен партнёрствами, большинство респондентов отмечает возможность создания альянсов как на железных дорогах, так и в рамках интермодальных перевозок.

Также как и в других вопросах, цифровизация не отмечается в качестве ключевого направления для альянсов, однако упоминается респондентами.

Север – Юг – Север. Анализ крупных внешних ограничений и рисков для международного транспортного коридора «Север-Юг» включает в себя следующие вопросы:

- санкции США в отношении Ирана;
- эскалацию торговых войн и замедление глобальной экономики, охлаждение конъюнктуры и падение ставок морского фрахта (т.е. снизится конкурентоспособность сухопутных маршрутов);
- низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры Ирана и невозможность/неспособность ее быстрой модернизации;
- развитие альтернативных МТК «Север-Юг» маршрутов грузового транзита через Иран в направлении Европы (через территорию Турции или по

коридору «Юг-Запад» через Азербайджан, Грузию, Черное море, Украину/Румынию и далее в другие европейские страны);

- усиление геополитической напряженности в регионе, внутренние конфликты, рост террористической угрозы.

Таблица 11 – Общие крупные ограничения и риски для МТК «Север-Юг»

Ограничения и риски	Возможные негативные эффекты
Санкционное давление США на Иран и страны, поддерживающие связанные с Ираном транспортные проекты	Ограничения привлечения финансирования, уход инвесторов из Ирана
Вспышка торговой войны между США и КНР, новые торговые конфликты с участием крупных геополитических игроков, рост протекционизма	Ухудшение перспектив международной торговли, сокращение торговых потоков, падение спроса на транспортные услуги
Замедление темпов роста глобальной экономики и охлаждение мировой товарной конъюнктуры	Снижение фрахтовых ставок океанского сервиса и профицит морского тоннажа с негативными последствиями для наземных перевозок
Низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры Ирана	Необходимость значительного инфраструктурного строительства для запуска проекта, удлинение сроков, снижение конкурентоспособности и доходности
Новые альтернативные маршруты транзита через Иран в направлении Европы через территорию Турции, а также по коридору «Юг-Запад» через Черное море	Снижение востребованности основных коридоров МТК Север–Юг
Политические факторы: эскалация геополитической напряженности, острые внутренние конфликты, проблемы международного терроризма	Ограничения безопасности реализации проектов и перевозок, риски выполнения заявленных сроков, ущерб инфраструктуре

Источник: составлено авторами.

Главная инфраструктурная проблема МТК – крайне неудовлетворительное состояние железных дорог Ирана. Основные проблемы:

- электрифицировано всего 2,5% из 8 тыс. км дорог;
- двухпутные линии составляют не более 19% всей протяженности дорог;
- крайне сложный рельеф местности для прокладки новых путей;
- отсутствие необходимых терминальных комплексов и парка фитинговых платформ;
- высокие риски утраты грузов и порожних контейнеров.

Причем вопрос не только в неудовлетворительном состоянии инфраструктуры Ирана, но и в незавершенности строительства отдельных участков железных дорог:

Астара-Решт на западной ветви МТК, подъездных путей к иранским портам на Каспии, отдельных участков дорог в северо-восточной части Ирана.

Пока не решены вопросы с налаживанием регулярных контейнерных линий между Индией и Ираном и обязательным возвратом в Индию контейнеров после доставки грузов в порты Ирана по требованию индийской стороны. Необходимы мероприятия по расширению возможностей пунктов пропуска на российско-азербайджанской границе, в том числе со стороны Азербайджана.

4. ВОЗМОЖНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Для повышения эффективности функционирования евразийских международных транспортных коридоров представляется целесообразным реализация общесистемных мероприятий и мероприятий в области развития инфраструктуры и технологии перевозок по следующим направлениям:

- устранение дисбаланса грузопотоков;
- обеспечение увязки мероприятий различных государств;
- обеспечение координации перевозок и развития инфраструктуры в рамках различных региональных и макрорегиональных программ, включая «Один пояс, один путь» и европейскую систему опорных коридоров TEN-T.

Для решения этих вопросов необходимы:

1. План инфраструктурного развития основных коридоров, по формату описания сети базовых коридоров (core network corridors) транспортной части европейской программы CEF включая:

- Мероприятия по расшивке узких мест на магистральной инфраструктуре (в увязке с программами развития коридоров в ЕС (core network corridors), в Казахстане (ЦАРЭС), в Китае;
- Мероприятия по развитию приграничной инфраструктуры, включая расширение пропускной способности пунктов пропуска через государственные границы и оснащение их современными технологиями досмотра, развитие приграничных станций;

- Мероприятия по мультимодальной интеграции, включая развитие узловых ТЛЦ и морских портов, инфраструктуру контейнерных перевозок.

2. План мероприятий по совершенствованию перевозочного процесса, включая:

- цифровизацию перевозочного процесса (продвижение электронного документооборота и отслеживание грузов, план внедрения единого мониторинга контейнерных перевозок от (из) ЕС до (в) КНР и обратно, регламенты использования различных электронных устройств и ведение их реестра);

- усиление интероперабельности, обновление и технологическое совершенствование подвижного состава;

- на железнодорожном транспорте: стыковка твердых ниток графика по всему маршруту следования и развитие морских фидерных перевозок, совершенствование тарифной политики и ее долгосрочные ориентиры по коридору в целом и в отдельности по странам прохождения маршрутов, в частности, формирование жесткого сквозного тарифа по всему коридору, снижение времени на формирование поездов;

3. Информация о существующих и перспективных маршрутах перевозок на территории стран ЕАЭС и в целом между Европой и Азией, включая сроки и стоимость прохождения по маршруту в целом и в разрезе различных его участков, а также «меню» предоставляемых сервисов на каждом маршруте.

4. План маркетинговых мероприятий (информирование грузовладельцев о преимуществах маршрутов) по привлечению дополнительного грузопотока

5. Международный мониторинг реализации мероприятий

Возможным решением может стать запуск совместной инициативы развития системы управления международными транспортными коридорами O2O («От океана к океану») для целей развития грузовых перевозок между странами ЕАЭС, Азией и Европой.

Более детальные предложения по мероприятиям и ожидаемым результатам представлены в таблице ниже.

	Направления	Мероприятия и ожидаемые результаты	Международные участники (помимо ЕАЭС)
I. Общесистемные мероприятия			
1.	Создание Программного комплекса для конвертации данных о движении грузов и подвижного состава, генерируемых различными источниками по различным протоколам	Мероприятие призвано ликвидировать проблему фрагментарности отдельных IT-систем и отслеживания движения грузов и подвижного состава только в границах отдельных юрисдикций. В частности, Программный комплекс должен позволять консолидировать данные с различных электронных заборных устройств вне зависимости от страны производителя устройства. Вторая задача – осуществление трансграничного обмена электронной юридически значимой информацией разных юрисдикций ⁵ . Результат: базовая IT-инфраструктура доступа к данным о перемещениях грузов и транспортных средств, электронному документообороту, ключевой элемент цифровой экосистемы транзита.	ОСЖД КСТП ОТИФ
II. Развитие инфраструктуры			
2.	Усиление «стыковой» инфраструктуры на «входах» и «выходах» из стран ЕАЭС ⁶	В настоящее время в национальных проектах и документах ЕАЭС недостаточное внимание уделено развитию инфраструктуры на подходах к пунктам пропуска и портам. Необходимо определить параметры финансового обеспечения следующих мероприятий (перечень требует уточнения): – Разработка и реализация комплексных проектов по взаимоувязанному развитию приграничных и припортовых станций. Проекты могут предусматривать (при необходимости): удлинение полезной длины железнодорожных путей станций, увеличение количества путей станций, развитие и техническое оснащение высокопроизводительными средствами механизации пунктов перегруза из вагонов различной колеи, автоматизацию процесса роспуска вагонов на сортировочной горке, увеличение парка маневровых и поездных локомотивов на станциях и прилегающих участках, совершенствование плана формирования поездов и технологий их формирования, в т.ч. внедрение технологии формирования двух поездов ширины 1520 мм из трёх поездов шириной колеи 1435 мм.	КВТ ЕЭК ООН ОСЖД

⁵ Сверхнормативные простои контейнеров и грузов в ожидании оформления документов на пограничных станциях достигают 10 и более часов на один состав поезда, а в некоторых случаях – несколько суток. Полноценный электронный документооборот позволит ликвидировать эти задержки и существенно повысить предсказуемость сроков доставки грузов. Правовая и техническая база во всех причастных государствах уже создана.

⁶ При планировании инфраструктуры необходимо ориентироваться на пиковые потоки, а не на среднегодовые.

	Направления	Мероприятия и ожидаемые результаты	Международные участники (помимо ЕАЭС)
		<ul style="list-style-type: none"> – Развитие инфраструктуры для новых транзитных маршрутов, альтернативных маршруту через Брест и Варшаву. – Усиление инфраструктуры на российско-казахстанской границе (снятие ограничений инфраструктуры по пропуску длинносоставных контейнерных поездов через приграничные станции, например, через ст. Карталы). – Усиление инфраструктуры под автомобильные перевозки по западной ветви коридора «Север – Юг» <p>Результат: прохождение через границу по основным транзитным коридорам не более чем за 6 часов (при условии реализации мероприятий по внедрению электронного документооборота). Общее сокращение времени на доставку груза из Китая в Европу – 2-3 дня (для железных дорог). Повышение надёжности сроков перевозки.</p>	
4.	Развитие инфраструктуры для государственного контроля поступающего груза	<p>Оптимизация технологической схемы работы ключевых пунктов пропуска на транзитных маршрутах и определение предельного времени прохождения, включая выборочные проверки – не более 4 часов. Модернизация оборудования, необходимого для этого, включая оснащение современными инспекционно-досмотровыми комплексами, оснащение погрузочно-выгрузочной техникой и инфраструктурой для организации досмотрового контроля.</p> <p>Возврат к применению положений Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR).</p> <p>Результат: сокращение времени в пути.</p>	КВТ ЕЭК ООН
5.	Развитие сети узловых транспортно-логистических центров с учётом транзитных перевозок	<p>Формирование узловых мультимодальных ТЛЦ на всём пространстве ЕАЭС в ключевых точках реформирования контейнерных поездов на границах и в портах с особым режимом экономической деятельности, включающих таможенную инфраструктуру, режим «единого окна» для грузоперевозок.</p> <p>В узловых ТЛЦ, расположенных на удалении от границ, должна быть предусмотрена возможность частичной разгрузки и догрузки транзитных поездов контейнерами, следующими в экспортно-импортном внутрироссийском сообщении.</p> <p>Результат: повышение доходности транзитных и экспортно-импортных перевозок, сокращение времени в пути.</p>	КВТ ЕЭК ООН ЭСКАТО ООН
III. Совершенствование перевозочного процесса			

	Направления	Мероприятия и ожидаемые результаты	Международные участники (помимо ЕАЭС)
6.	Разработка и реализация программы снятия регуляторных барьеров развития сухопутных перевозок между странами Восточной Азии, ЕАЭС и Европейским союзом (в рамках инициативы О20)	<ul style="list-style-type: none"> – Унификация и перевод в электронную форму перевозочных документов (с автоматическим стандартизированным переводом на русский, английский, китайский, корейский, японский и другие используемые языки): <ul style="list-style-type: none"> ○ перевод в электронный вид накладной ЦИМ/СМГС (+ переход к ее использованию в качестве таможенного документа); ○ перевод в электронный вид сертификатов происхождения СТ-1 (целесообразно включать в договор о преференциальном режиме торговли), фитосанитарные сертификаты; ○ перевод в электронный вид мастер-коносаментов, в том числе коносаментов смешанной перевозки, выданного экспедитором при формировании партии груза от различных грузоотправителей; ○ перевод в электронный вид и унификация приложений к таможенной декларации; ○ унификация товарных накладных (сейчас на разных сортировочных пунктах разные). – Расширение использования накладной ЦИМ/СМГС, для чего необходима актуализация соответствующей нормативной базы, создание коммуникационной площадки на базе МСЖД/ОСЖД/ОТИФ/МКЖТ по ее использованию, мониторинг и контроль фактического применения с разбором причин, почему не применяется. Целевое состояние – 100% перевозок в евро-азиатском сообщении по ЦИМ/СМГС – Сокращение избыточных мер контроля транзитных грузов <ul style="list-style-type: none"> ○ внесение изменений в таможенный кодекс ЕАЭС⁷ – отмена выборочных проверок контейнеров, следующих транзитом, при наличии электронных запорных устройств, установить предельные сроки досмотра экспортно-импортных грузов, 	МСЖД ОСЖД ОТИФ МКЖТ

⁷ При разработке такой законодательной базы в ЕАЭС целесообразно руководствоваться «Рамочными стандартами безопасности и упрощения процедур международной торговли» Всемирной таможенной организации. Этот документ содержит рекомендации по обеспечению таможенными органами требуемой экономической безопасности своих государств, не нарушая при этом общих временных технологических нормативов на обработку грузовых отправок на пограничных станциях.

	Направления	Мероприятия и ожидаемые результаты	Международные участники (помимо ЕАЭС)
		<p>и обеспечить возможность пребывания иностранного контейнера в стране не более 180 суток и без запрета на его внутренний оборот (сейчас 90 и с запретом), отмена нормативов по % выявления нарушений от общего объема грузопотоков и перейти к нормативу по % выявленных нарушений от кол-ва проверяемых контейнеров, установить ответственность за причинённый ущерб в результате превышения сроков досмотра;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ корректировка нормативной базы Минсельхоза, в соответствии с которой, грузы, подлежащие ветеринарному и фитосанитарному контролю, должны досматриваться при каждой смене вида транспорта. – Отмена требования полновесности или полносоставности поездов для поездов по фиксированным ниткам графика. Сейчас поезд может быть отправлен только тогда, когда его состав накоплен до определённой нормативной величины. Отмена этого требования позволит сделать отправки поездов более регулярными, а время отправки привязать к жесткой нитке графика. – Унификация правил размещения и крепления грузов в контейнере. – Организация международного мониторинга реализации программы дебиюрократизации, (в рамках инициативы O2O) <p>Результат: кардинальный рост предсказуемости сроков доставки, их сокращение и снижение затрат на организацию перевозок.</p>	
7	Создание «Единого окна» для организации транзитных и экспортно-импортных перевозок в формате цифровой платформы	<p>Цифровая платформа необходима для интеграции работы государственных органов и железнодорожных администраций ЕАЭС, а также для эффективного взаимодействия на международном уровне. Цифровая платформа должна выступать интерфейсом для использования транспортных документов и интеграции экспедиторов, железнодорожных операторов и владельцев инфраструктуры в международные цепочки товародвижения, который включал бы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – цифровой канал заказа услуг железнодорожной перевозки в транзитном и экспортно-импортном сообщении в «один клик» при помощи интуитивно понятного интерфейса интернет-программы; – функционал создания, электронной подписи и передачи транспортных и таможенных документов на различных языках и в любых необходимых форматах; – функционал отслеживания перемещения грузов и его состояния, включая информацию о прохождении границ и движение документов; 	КСТП ОСЖД

	Направления	Мероприятия и ожидаемые результаты	Международные участники (помимо ЕАЭС)
		<p>– функционал электронного документооборота, в том числе с государственными контролирующими органами при задержке груза на погранпереходе или в пути следования.</p> <p>Единая цифровая платформа должна выступать в качестве интерфейса для работы с данными, получаемыми из программного комплекса для конвертации данных о движении грузов и подвижного состава (см. пункт 2). Использование этих данных не должно быть монополизировано, необходимо обеспечить их публичный характер и недискриминационный доступ. В данном пункте речь идет о создании первого программного продукта, стартового элемента цифровой экосистемы.</p> <p>Чтобы таким ресурсом пользовались, необходимо вовлечение перевозчиков из разных стран и доверие к ресурсу, поэтому его необходимо реализовывать под эгидой признанной международной организации, членами которой являются перевозчики и операторы инфраструктуры из разных стран по маршруту следования транзитных поездов</p>	
8	Обеспечение движения транзитных поездов по расписанию (по всему маршруту) с возможностью дозагрузки экспортными / импортными грузами в узловых ТЛЦ.	<p>Для реализации этой задачи необходимо согласование национальных графиков движения поездов. Обеспечение выделения фиксированных ниток графика под транзитные поезда сообщением Китай – Европа – Китай с вовлечением грузоотправителей Китая и европейских операторов для обеспечения регулярных перевозок и снижения зависимости от стоимости перевозки за счёт обеспечения фиксированного времени.</p> <p>Обеспечение необходимых нормативных изменений для доформирования транзитных составов вагонами с экспортными или импортными грузами, преимущественно в сообщении Запад – Восток для обеспечения баланса грузоперевозок. При этом сценарии в поезде может выделяться транзитное «ядро» (41 условный вагон), которое не переформируется на границах, а в узловых ТЛЦ поезд по возможности догружается до требований полносоставности.</p> <p>Результат: ускорение и удешевление перевозок, снижение издержек на порожние перевозки, обеспечение роста доходов от транзитных перевозок.</p>	КСТП ОСЖД Совет по железнодорожным перевозкам государств-участников Содружества

Список использованных источников

1. The World Bank. World Bank // Global Economic Prospects [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>. – Загл. с экрана.
2. UNCTAD. UNCTAD // World Economic Situation Prospects 2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wesp2019_en.pdf. – Загл. с экрана.
3. International Monetary Fund. IMF // World Economic Outlook 2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2019/01/11/weo-update-january-2019>. – Загл. с экрана.
4. OECD // General assessment of the macroeconomic situation [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/b2e897b0-en/1/2/1/index.html?itemId=/content/publication/b2e897b0-en&_csp_=d2743ede274dd564946a04fc1f43d5dc&itemIGO=oecd&itemContentType=book. – Загл. с экрана.
5. IMF // Constantinescu C. etc. The Global Trade Slowdown: Cyclical or Structural? // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2015/wp1506.pdf>. – Загл. с экрана.
6. Евразийская экономическая комиссия // Об итогах внешней торговли товарами Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/2018/Analytics_E_201812_180.pdf. – Загл. с экрана.
7. WTO // General Agreement on Trade in Services [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/26-gats_01_e.htm#articleXIV. – Загл. с экрана.
8. Report shows sharp rise in the coverage of trade-restrictive measures from WTO members. WTO Trade Monitoring, 11 December 2018 [Электронный ресурс].
9. ВАВТ ИМЭФ // Мониторинг актуальных событий в области международной торговли №29 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.vavt.ru/materials/site/8ce02bdcb4b541f7432584020035e955/\\$file/Monitoring_29.pdf](http://www.vavt.ru/materials/site/8ce02bdcb4b541f7432584020035e955/$file/Monitoring_29.pdf). – Загл. с экрана.
10. Fitch Ratings // Fitch Rtgs: Trade War Stresses Farm Equipment Loans, ABS Ratings Stable [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.fitchratings.com>. – Загл. с экрана.
11. Bloomberg // A \$600 Billion Bill: Counting the Global Cost of the U.S.- China Trade War [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.bloomberg.com/graphics/2019-us-china-trade-war-economic-fallout/>. – Загл. с экрана.
12. IMF // Global Financial Stability Report, April 2019: Vulnerabilities in a Maturing Credit Cycle; April 10, 2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.imf.org/en/Publications/GFSR/Issues/2019/03/27/Global-Financial-Stability-Report-April-2019>. – Загл. с экрана.

13. КСТП (ССТТ) // Ежегодный обзор ТСМ 2019 (2019 TSR Annual Review). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://icctt.com/tsr>. – Загл. с экрана.
14. «Перспективы развития мировой экономики» (ПРМЭ): Замедление роста, неустойчивый подъем. МВФ, 9 апреля 2019 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.imf.org/ru/Publications/WEO/Issues/2019/03/28/world-economic-outlook-april-2019>. – Загл. с экрана.
15. OECD Interim Economic Outlook (September 2019) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.oecd.org/newsroom/oecd-interim-economic-outlook-launches-on-thursday-19-september-2019.htm>. – Загл. с экрана.
16. Global Economic Prospects (June 2019) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>. – Загл. с экрана.