

11 июня 2024 г.

«Срединный коридор» (ТМТМ) – большие ожидания и жесткие реалии

Сергей Жарков

Современная система международной логистики переживает в последние годы серьезную трансформацию. В 2020-2021 гг. эпидемия коронавируса нарушила цепочки поставок сырья и готовой продукции между Европой и Азией. В 2022 г. СВО на Украине, в 2023 г. вновь вспыхнувший Палестинский конфликт стали наиболее заметными факторами произошедшей трансформации, повлияли в том числе и на инфраструктурные транзитные проекты, имеющие непосредственное отношение к странам Центральной Азии и Южного Кавказа. Неспешная технологическая модернизация, поступательное освоение инвестиционных бюджетов на фоне повсеместной санкционной борьбы с Россией получили неожиданное и всестороннее ускорение: надеждой для стран Евросоюза, почувствовавших транспортную незащищенность, стал Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Или более кратко – Срединный коридор.

Организационно-правовое измерение. В ноябре 2013 г. в рамках Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый Шелковый путь», который проходил в Астане, руководством азербайджанской, грузинской и казахстанской железных дорог было подписано Соглашение по созданию Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута. К руководству железных дорог трех стран присоединилась представители морских портов: Актауского (Казахстан), Бакинского (Азербайджан) и Батумского (Грузия), а также национального железнодорожного оператора Турции. В декабре 2016 г. участники оргкомитета приняли решение создать ассоциацию

Жарков Сергей Алексеевич, журналист, эксперт по странам Южного Кавказа.

Исследование выполнено при поддержке Программы развития Томского государственного университета (Приоритет-2030).

«Транскаспийский международный транспортный маршрут», приступившую к полноценной работе с февраля 2017 г. Именно 2017 год принято считать годом рождения Срединного коридора.

С марта 2022 г. страны ЕС ввели первые санкции в отношении российского транспортно-логистического бизнеса¹. С этого времени начинается интенсификация деятельности ТМТМ, которую страны ЕС стали рассматривать как замену Транссибу, другим российским транзитным коридорам, связывающим Европу с Азией. Интенсификацию сотрудничества поддержали страны Центральной Азии и Южного Кавказа. Проводились рабочие встречи, круглые столы в странах участницах проекта: Казахстане, Грузии, Азербайджане, Турции и Китае, странах ЕС. Осенью 2022 г. в Актау состоялась встреча глав МИД Казахстана, Турции, Азербайджана и Грузии, по итогам которой была подписана Дорожная карта на 2022–2027 гг., направленная на развитие эффективности логистических маршрутов, устранение узких мест вдоль всего маршрута².

Интенсификация деятельности организации выразилась в создании в 2023 г. на равных условиях Азербайджанской, Казахстанской и Грузинской железнодорожными компаниями совместной ассоциации «Middle Corridor Multimodal Ltd». Принятый Устав³ организации в качестве целей декларирует:

- привлечение транзитных и внешнеторговых грузов на ТМТМ;
- развитие интегрированных логистических продуктов по ТМТМ;
- проведение эффективной тарифной политики, оптимизация издержек и стоимости интегрированной услуги;
- создание единой технологии перевозочного процесса;
- обеспечение конкурентоспособности ТМТМ по сравнению с альтернативными маршрутами;
- содействие снижению административных барьеров, связанных с пограничными таможенными процедурами, переработкой грузов и контейнеров в портах и стыковых станциях.

Геоэкономическое измерение. Срединный коридор – широтная транспортная магистраль, является мультимодальным маршрутом и берет начало из китайского морского порта Ляньюньган, далее следует в важнейший железнодорожный транспортный узел Китая, международный сухой порт Сиань, в котором сходятся транспортные пути из Шанхая, Пекина и Ляньюньгана, других промышленных центров Китая, и заканчивается в одном из морских портов

¹ Как введенные санкции отразились на грузоперевозках в России. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/467589-kak-vvedennye-sankcii-otrazilis-na-gruzoperevozkah-v-rossii>

² Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция обсудили вопросы развития транспортных маршрутов через Каспийское море. URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa/press/news/details/466518?lang=ru>

³ Устав ОЮЛ «ТМТМ». URL: https://middlecorridor.com/images/docs/Устав_Charter.pdf

Грузии: Поти или Батуми. Расстояние от китайского города Сиань до конечного Поти составляет 7 829 км., время в пути – около 15 дней¹.

Из Сианя грузовые контейнерные поезда через Урумчи следуют в Казахстан по двум направлениям: через международный сухой порт Достык или железнодорожную станцию Алтынколь, расположенную в СЭЗ Хоргос, где контейнеры перегружаются с китайской (европейской) колеи 1435 см. на более широкую русскую колею 1520 см. Далее, грузовые поезда идут в один из морских портов Казахстана на Каспийском море: Актау или Курык, там контейнеры перегружаются на морские суда. Те в свою очередь идут в Бакинский международный морской торговый порт. В Баку контейнеры снова перегружаются на поезд по железной дороге и следуют в один из морских портов Грузии: Батуми или Поти. После этого контейнеры вновь загружаются на морское судно, и отправляются в один из морских портов Румынии, Италии или Турции.

За пять лет, начиная с 2017 г., по сообщению Министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана, по ТМТМ перевезено более 3,9 млн. тонн грузов, в том числе 2,1 млн. тонн из них – экспортные грузы Казахстана: металлы, угольный кокс, энергетический уголь, ферросплавы, СУГ, продукты нефтехимии и агропромышленного комплекса². Резкая интенсификация роста перевалки транзитных грузов произошла в 2022 г.: за один год было перевалено более 65 тысяч TEU-контейнеров, или более 1,6 млн. тонн. В 2023 г. объем перевезенных контейнеров по ТМТМ превысил 100 000 TEU-контейнеров, что в пересчете на тонны дает цифру около 2,1 млн. тонн. (1 TEU в зависимости от товара примерно равен 21,5 тонны коммерческого груза контейнера)³.

Особо стоит отметить, что в декабре 2022 г. по Срединному коридору отправился грузовой поезд, груженный медным концентратом производства Алмалыкского горно-металлургического комбината из Узбекистана (поезд ушел со станции Сергели), в Болгарию. Из Узбекистана состав, состоящий из 46 грузовых платформ и 91 контейнера, отправился в туркменский портовый город Туркменбаши, оттуда морем в Баку. Далее, через Азербайджан и Грузию, в Бургас.

Технологическое измерение. Мультиmodalный транспортный маршрут с пересечением большого количества границ и перевалок с одного вида транспорта на другой предполагает высокий уровень технической оснащённости проводимых грузовых операций, развитую

¹ Новый маршрут ж/д грузоперевозок связал китайский Сиань с грузинским Поти. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2024/0122/c31518-20124817.html>

² Транскаспийский коридор: результаты развития и новые перспективы. URL: <https://web.archive.org/web/20220218065236/https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/240111?lang=ru>

³ Первый блок-поезд этого года из Китая в наикратчайшие сроки прибыл в нашу страну – ФОТО. URL: <https://1news.az/news/20240112012359490-Pervyi-blok-poezd-etogo-goda-iz-Kitaya-v-naikratchaishie-sroki-pribyl-v-nashu-stranu-FOTO>

транспортную и портовую инфраструктуру на всем маршруте ТМТМ. Так, в начале 2024 г. в сухом порту Сианя в Китае начал работу казахстанский терминал мощностью 66,5 тысяч TEU в год¹. Целый комплекс работ по модернизации и реализации новых инфраструктурных объектов предстоит сделать в Казахстане. Ведется строительство вторых путей ж/д участка Достык – Мойынты², обводной ж/д линии Алматы. Идет строительство нового многофункционального грузового терминала Саржа в порту Курык³.

Не остается в стороне и Азербайджан. Уже сейчас осуществляется модернизация азербайджанских железных дорог, что позволит увеличить грузооборот с 1 до 5 млн. тонн по направлению Баку – Тбилиси – Карс в 2025 г. Кроме того, как заявил президент Азербайджана Ильхам Алиев на пятой консультативной встрече глав государств Центральной Азии в Таджикистане в сентябре 2023 г., в 2024 г. грузооборот Бакинского торгового порта увеличится с 15 до 25 млн. тонн⁴. А в 2026 г. в СЭЗ Алят, которая расположена в непосредственной близости от Бакинского ММТП, начнет работать грузовой аэропорт мощностью от 0,5 до 1 млн. тонн в год.

Практически завершена модернизация основной железнодорожной магистрали Грузии Тбилиси – Махинджаури (ж/д станция в пригороде Батуми)⁵. Также заканчивается модернизация 180-километровой грузинской части ж/д Баку – Тбилиси – Карс – Марабда – Карцахи, расположенной в сложной для работы горно-лесистой местности. В 2024 г. китайские строительные компании планируют закончить строительство четырехполосной автомагистрали на Рикотском перевале, которая соединит Восточную и Западную Грузию и позволит сократить время проезда от границы Азербайджана (КПП Красный мост) до пограничного пункта Сарпи в Западной Грузии с 8 до 4,5 часов.

Особо стоит отметить, что в казахстанском сухом порту Достык к 2026 г. планируется ввести обслуживание поездов по принципу единого окна, когда в порту происходит физическая перегрузка коммерческого груза, а также обработка и оформление сопроводительных документов. Эта опция в том числе позволит увеличить скорость обработки и отправки грузов дальше по маршруту. Всего же к 2026 г. в терминалах Достык планируется увеличить

¹ По ТМТМ из казахстанского терминала в порту Сианя отправился первый контейнерный поезд. URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/733547?lang=ru>

² Достык – Мойынты: строительство идет по плану. URL: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/dostyik-moyyintyi-stroitelstvo-idet-po-planu-521735/?ysclid=luhzn8eyy2311025412

³ Многофункциональный морской терминал «Саржа» в порту Курык начал перевалку генеральных грузов. URL: <https://primeminister.kz/ru/news/mnogofunktsionalnyy-morskoy-terminal-sarzha-v-portu-kuryk-nachal-perevalku-generalnykh-gruzov-26039>

⁴ Алиев: Азербайджан модернизирует железную дорогу Баку-Тбилиси-Карс. URL: <https://sputnik-georgia.ru/20230914/aliev-azerbaydzhan-moderniziruet-zheleznuyu-dorogu-baku-tbilisi-kars-282286679.html?ysclid=lufh15yvdpd500751445>

⁵ Проект модернизации железной дороги в Грузии завершится в 2024 году. URL: <https://sputnik-georgia.ru/20230914/proekt-modernizatsii-zheleznoy-dorogi-v-gruzii-zavershitsya-v-2024-godu-282262806.html?ysclid=luhnl409cn178566718>

количество отгруженных контейнеров TEU с сегодняшних 160 тысяч в год до 450 000 контейнеров TEU в год¹.

В 2023 г. на Форуме «Шелковый путь» в Тбилиси ж/д компании Азербайджана, Грузии и Казахстана подписали соглашение о создании единой компании – экспедитора грузов на всем маршруте ТМТМ. Предполагается, что имея рамочные соглашения с морскими и сухими портами, терминалами и ж/д, произойдет ускорение оформления документов по прохождению коммерческих грузов. То есть экспедиторские компании, осуществляющие проводку груза, будут использовать тарифы, полученные у единой компании, а не обращаться в различные терминалы и порты. Что снизит бумажные барьеры в работе экспедиторских компаний.

Политическое измерение. Китай. Международные транспортные евразийские коридоры и прежде всего Срединный коридор в своем основании имеют глобальную китайскую инициативу «Один пояс, один путь» (далее ОПОП), которую председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул в 2013 г. во время визита в Казахстан. Китайская инициатива, кроме очевидного желания снизить зависимость экспортоориентированной китайской экономики от возможных военно-политических кризисов, способных возникнуть в Тайваньском проливе, через который проходят большинство китайских торговых маршрутов в Европу, заключается также в продвижении идеи новой модели международного экономического и культурного сотрудничества с использованием двусторонних и многосторонних форматов и структур взаимодействия, с участием Китая.

Стратегические решения для ОПОП и сопутствующим ему проектам обсуждаются и принимаются на уровне глав и государств правительств, которые собираются в Пекине на Форумах организации, последний из которых прошел 17–18 октября 2023 г. Стоит отметить, что на открытии Форума Си Цзиньпин в своей речи, озвучивая восемь шагов в поддержку реализации Инициативы ОПОП, первым шагом обозначил формирование транспортного пути «Китай-Европа» в рамках Транскаспийского международного транспортного коридора. Это свидетельствует о важнейшем политическом значении, которое придается ТМТМ официальным Пекином.

Также о политическом значении, которое придает Китай сотрудничеству со странами Центральной Азии, свидетельствует саммит «Китай – Центральная Азия», прошедший в мае 2023 г. в Китае. Во вступительной речи Си Цзиньпин подчеркнул особый смысл города, в котором проходил саммит: Сиань, древний Чаньань, являлся отправной точкой Шелкового пути. Председатель КНР отметил необходимость повышения пропускной способности транзитных путей, связывающих Китай и Центральной Азии, развития Срединного коридора: упрощения

¹ Мощность сухого порта Dostyk Trans Terminal вырастет до 450 тысяч контейнеров в год. URL: <https://inbusiness.kz/ru/last/moshnost-suhogo-porta-dostyk-trans-terminal-vyrastet-do-450-tysyach-kontejnerov-v-god>

процедуры торговли, таможенного оформления, актуализации инвестиционных соглашений¹.

Казахстан. Практически сразу за Форумом ОПОП в Пекине, в ноябре 2023 г. состоялся юбилейный, десятый саммит Организации тюркских государств в Астане. В мероприятии приняли участие главы Азербайджана, Казахстана, Киргизии, Турции, Туркменистана и Узбекистана. Темы, связанные с транспортом и транзитом, в частности по Срединному коридору, заняли заметное место в Астанинской декларации. Стороны договорились продвигать транспортное сотрудничество между государствами-членами и наблюдателями, с акцентом на продвижение проектов физической и цифровой транспортной инфраструктуры; при развитии мультимодальной инфраструктуры сделать акцент на важности железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс; предпринимать шаги для упрощения таможенных процедур при оформлении коммерческих грузов для повышения конкурентоспособности Срединного коридора.

В сентябре 2023 г. указом президента Казахстана К. Токаева в структуре исполнительной власти страны было образовано министерство транспорта Республики Казахстан. Министерство транспорта сформировало пул инвестпроектов в транспортной отрасли, в том числе для увеличения транзитных мощностей Казахстана на сумму более 31 млрд. долл. Эти цифры озвучил вице-министр транспорта Т. Ластаев в ходе встречи по улучшению инвестиционного климата с участием Минтранса, МИД и МФ республики, а также АО НК Kazakh Invest и бизнеса в феврале 2024 г.² В конце февраля 2024 г. заместитель премьер-министра Ж. Макашевич провел совещание в Мангистауской области, посвященное расширению и увеличению пропускной способности коридоров «Север-Юг» и ТМТМ.

Узбекистан. Проявляет заинтересованность в развитии Срединного коридора и Узбекистан. В частности, министр транспорта Узбекистана И. Махкамов, выступая на панельной сессии Тбилисского форума Шелкового пути в октябре 2023 г. на тему «Срединный коридор в центре внимания», предложил углублять взаимовыгодное партнерство стран-участников ТМТМ. Министр особо отметил, что необходимо совместно разрабатывать механизм потенциала коридора, организовывать регулярные встречи представителей транспортных ведомств стран участников ТМТМ и ЕС; добиваться увеличения пропускной способности инфраструктуры, особенно на Каспийском море; применять более гибкую тарифную политику по маршруту следования грузов; добиваться цифровизации процедур таможенного оформления документов на товары, проходящие по Срединному коридору.

¹ Полный текст программной речи Си Цзиньпина на саммите "Китай - Центральная Азия". URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2023/0520/c31521-20021216.html>

² Пул инвестиционных проектов в транспортно-логистической отрасли Казахстана превышает \$31 млрд. URL: <https://portnews.ru/news/359528/>

Кроме того, узбекский чиновник предложил связать ТМТМ с Трансафганским транспортным коридором, проходящим по Узбекистану, Афганистану и Пакистану. По его словам, Узбекистан вместе с Пакистаном прорабатывают вопрос об увеличении грузоперевозок по Трансафганскому коридору. «Динамика показывает, что мы в три раза увеличили грузооборот по сравнению с прошлым годом, однако связывание Трансафганского коридора с ТМТМ, а затем с Европой, конечно же, является важным, и мы используем его», — отметил Махкамов¹.

Азербайджан. В 2023 г. И. Алиев подписал два указа о регламенте работы нового межведомственного органа – транспортного координационного совета (ТКС), который был наделен широкими полномочиями в сфере развития транспортной инфраструктуры страны. Также Алиев утвердил на 2024-2026 гг. план действий по увеличению транзитного потенциала и поощрению транзитных перевозок по транспортным коридорам, проходящим через Азербайджан. Большое значение транзитным возможностям страны придается на самом высоком уровне политического руководства. Недаром в инаугурационной речи 14 февраля 2024 г. И. Алиев подчеркнул, что Азербайджан воспринимается в мире как один из главных транспортно-логистических центров Евразии².

Грузия. В октябре 2023 г. в Грузии прошел четвертый, самый представительный форум «Шелковый путь», который собрал более 2 тысяч участников из 60 стран мира. Организатором форума выступил тогдашний премьер-министр страны И. Гарибашвили. Значение транзитной отрасли в Грузии и надежды, которые власти возлагают на транзитные возможности страны, выражены в том, что постройка самого дорогостоящего глубоководного порта Анаклия в Грузии записана в конституции государства.

Страны ЕС. Европейские страны решают вопрос диверсификации маршрутов с Запада на Восток и обратно, начиная с 1990-х гг., еще со времен создания организации ТРАСЕКА в 1993 г. Однако сейчас политические приоритеты стран Евросоюза сместились в сторону поддержки существующего проекта ТМТМ, предполагая с помощью инвестиционных предложений координировать развитие транспортных проектов по направлению Европа – Азия. Подтверждением служат установление новой формы взаимоотношений между ЕС и странами Центральной Азии – ежегодных саммитов.

В октябре 2022 г. в Астане состоялся первый саммит ЕС – Центральная Азия с участием президента ЕС Ш. Мишеля и глав государств ЦА. На саммите обсуждались вопросы развития транспортной логистики, гармонизации транспортных маршрутов между ЕС и странами

¹ Узбекистан хочет подключиться к Среднему коридору. URL: <https://uz.kursiv.media/2023-10-27/uzbekistan-hochet-podklyuchitsya-k-srednemu-koridoru/?ysclid=lxecfz7qc3288506316>

² Состоялась церемония инаугурации Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева. URL: https://azertag.az/ru/xeber/sostoyalas_ceremoniya_inauguracii_prezidenta_azerbaidzhanskoi_respubliki_ilhama_alieva_glava_gosudarstva_vystupil_na_ceremonii_s_rechyu_obnovleno_4_video-2921584

Центральной Азии. Следующая встреча на высшем уровне, на которой также обсуждались вопросы транспортных коммуникаций, прошла в 2023 г. в Кыргызстане, на которой была предложена инициатива разработать Дорожную карту для укрепления связей между ЕС и Центральной Азией. А уже осенью 2023 г. в Люксембурге прошла встреча министров иностранных дел Центральной Азии и Ж. Борреля, на которой обсуждались вопросы межрегионального сотрудничества. Особое значение было уделено вопросам транспортной логистики; утверждена Дорожная карта взаимодействия между ЕС и ЦА; обсуждалась стратегия ЕС «Глобальные ворота», направленная на обеспечение взаимосвязанности в транспортной и цифровой сферах. Третий саммит глав государств Центральной Азии и ЕС состоится в этом году в Узбекистане, на котором вместе с председателем Европейского совета Ш. Мишелем ожидается участие и главы Европейской комиссии У. ф.д. Ляйен, что свидетельствует о возросшем политическом значении Центральноазиатских государств для ЕС и транспортных транзитных путей, в частности.

Стратегическую важность развития транспортных коммуникаций в Центральной Азии для Европы подчеркнул инвестиционный Форум «Глобальные ворота», состоявшийся в январе 2024 г. в Брюсселе. В нем приняло участие более 600 представителей из стран Центральной Азии, Южного Кавказа, других государств, заинтересованных в ТМТМ. Для инвестиций в транспортную инфраструктуру на форуме в Брюсселе был подписан Меморандум о взаимопонимании между Европейским инвестиционным банком и правительствами Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана, Банка развития Казахстана на сумму 1,47 млрд. евро. Кредиты станут возможными благодаря гарантиям, предоставленным Европейской комиссией. Также Европейский банк реконструкции и развития подписал Меморандум о взаимопонимании с Казахстаном, предусматривающий инвестиции в размере 1,5 млрд. евро в транспортные проекты¹. Как ожидается, транспортная программа, финансируемая ЕС, начнет работать в 2025 г.

Ограничения и сложности в работе ТМТМ. На фоне оптимистичных экономических и геополитических перспектив Срединного коридора в процессе торговой интеграции стран Европы и Азии последних двух лет, неожиданностью стал доклад о ТМТМ, опубликованный в конце ноября 2023 г. Всемирным банком². Повышенное внимание к ТМТМ возникло в 2022 г. после начала СВО на Украине. Многие транспортные компании, опасаясь вторичных санкций, стали уходить с Северного коридора – Транссиба – на ТМТМ. Тем самым транзитные контейнерные перевозки в Срединном коридоре возросли на 33% по сравнению с 2021 г. Работа Срединного коридора в нагруженном режиме довольно быстро показала его ограниченные

¹ Key Outcomes of the Global Gateway Investors Forum for EU-Central Asia Transport Connectivity. URL: https://international-partnerships.ec.europa.eu/document/download/e1c1b297-0d05-40a3-968c-cba1c77a48d9_en?filename=investors-forum-eu-central-asia-transport-connectivity-key-outcomes_en.pdf

² The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>

возможности, когда за первые 8 месяцев 2023 г. объем транзитных контейнерных перевозок упал в сравнении с этим же периодом прошлого года. Бизнес в 2023 г. стал уходить со Срединного коридора по двум основным причинам: высоких цен на транзит и, что более неприятно, их волатильности, в отличие от сопоставимых по стоимости, но фиксированных цен транзита на Северном коридоре. Преимущество транзита через Россию и Белоруссию также в том, что он идет в три раза быстрее. Время доставки груза по ТМТМ в 2022 г. из сухого порта Достык до румынского порта в Констанце достигало 50 дней и сопоставимо с морским путем через Суэц, преимущество которого перед Срединным коридором в дешевизне тарифов.

К причинам неэффективной операционной работы ТМТМ относятся:

- Отсутствие единой координации и управления коридором.
- Низкая операционная эффективность портов как на Каспийском, так и на Черном морях. На Каспийском море отмечается нехватка судов для пересечения моря, а те, что имеются, идут по морю на низких скоростях и высоких тарифах для расстояния между портами Актау и Баку.
- Сквозная инфраструктура железных дорог: имеются проблемы на стыках морских портов и ж/д, локальных ограничений во время движения по маршруту, нехватки оборудования.
- Задержки на таможнях при пересечении границ и оформлении документации коммерческих грузов¹.

Структурные ограничения Срединного коридора:

- Казахстанские железные дороги, кроме транзитных функций, осуществляют прямые экспортно/импортные грузоперевозки в Россию, Китай, страны ЕС, Центральной Азии, а также пассажироперевозки. При этом в стране электрифицировано только 27 % железных дорог, из которых более половины одноколейные. В совокупности эти факторы существенно снижают провозные мощности и ведут к увеличению расхода топлива, снижению скорости транспортировки. Влияют на износ подвижного состава, который достигает внушительной цифры 70 %².
- Также серьезной проблемой является обмеление Каспийского моря, что заставляет и так некрупные многоцелевые каспийские суда дедевейтом от 5 до 8 тысяч тонн загружать не на полную емкость.
- Плохая погода в Каспийском или Черном морях также может оказывать влияние на скорость доставки. Торговые суда могут дожидаться погоды по несколько дней.

Перспективы Срединного коридора. Экономика. Для устранения проблем координации и управления ТМТМ Азербайджан, Грузия и Казахстан осенью 2023 г. подписали соглашение о

¹ Там же.

² Обзор железнодорожной отрасли: нарушение рыночных механизмов мешает развитию. URL: <https://skill-sproof.kz/restful/v1/domain/registry/kazlogistics/documents/539154/>

создании совместной компании для транспортировки грузов через Средний коридор. Единая компания будет проводить транспортировку грузов и обеспечивать прозрачное обслуживание клиентов по принципу одного окна. Очевидно, что упрощение процессов и процедур оформления и перевалки грузов, внедрение цифровизации для обеспечения быстрого и точного обмена информацией между поставщиками услуг и грузоотправителями или их агентами улучшит операционную работу ТМТМ.

Видимо, отчаявшись повысить эффективность морских портов Актау и Курык собственными силами, казахстанские власти рассматривают возможность передать их в трастовое управление частной компании, способной обеспечить их загрузку. Об этом в ноябре 2023 г. заявил на тематическом круглом столе министр транспорта Казахстана М. Карабаев. Также власти рассматривают возможность продажи акций портов, если возникнет концепция «направляй или плати» («send-or-pay»)»¹.

При успешном устранении операционных недостатков работы ТМТМ и части структурных проблем, в качестве оптимистичного результата можно ориентироваться на прогноз Всемирного банка, в котором перевалка грузов через Каспийское море по ТМТМ достигнет 11 млн. тонн совокупного значения и 4 млн. тонн из них на контейнерный транзит (186 тысяч TEU) к 2030 году. Время в пути из сухого порта Достык до Констанца сократится вдвое, примерно до 21 дня.

Срединный коридор останется в основном региональным и второстепенным игроком в межконтинентальной торговле, где превалирующую роль продолжат играть морские перевозки (deep sea). По Срединному коридору будет осуществляться примерно 1 % взаимного товарооборота между странами ЕС и Китаем. Но через ТМТМ, очевидно, будут переваливаться контейнерные грузы с высокой добавленной стоимостью, за который Срединный коридор будет конкурировать с Северным, российско-белорусским коридором.

Геополитика. Диверсификация торговых маршрутов приведет к меньшей зависимости от России и Китая, основных торговых партнеров стран-участников ТМТМ: Азербайджана, Грузии и Казахстана. Страны участники благодаря ТМТМ получают возможность увеличить торговый оборот со странами Северной Африки и Юго-Восточной Азии, Передней Азии, интегрируясь в мировую экономику, увеличить производство более сложных товаров, повысить качество экономик стран участниц, создать новые рабочие места для молодежи.

За счет экономических ресурсов, которые обеспечит ТМТМ, возрастет интеграция государств Средней Азии. К примеру, Узбекистан уже запускает тестовые грузовые составы по

¹ Казахстан готов передать свои морские порты в частное управление. URL: <https://www.interfax.ru/business/931046>

Срединному коридору, и готов активно развивать центральноазиатскую транспортную логику, в будущем.

В происходящем мировом переформатировании транзитных и торговых путей даже при второстепенной мировой транзитной роли на пути Европа – Азия, рост значения ТМТМ очевиден. Китай и ЕС вступают в борьбу за влияние на страны Центральной Азии и Южного Кавказа, используя «Один пояс, один путь» и «Глобальные ворота». Стратегия сохранения баланса между двумя экономическими центрами силы дает возможность максимальной реализации экономического потенциала государств-участниц Срединного коридора, повышения их суверенности как в экономических, так и политических международных процессах.