

# Средний коридор: полноценный игрок или «подмастерье»?

**С ФЕВРАЛЯ 2022 ГОДА И ВВЕДЕНИЯ РАЗЛИЧНЫХ САНКЦИЙ ПРОИЗОШЛО НЕ ТОЛЬКО ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ВНУТРЕННИХ ГРУЗОПОТОКОВ. СТРАНЫ, КОТОРЫЕ ДОСТАВЛЯЛИ ТОВАРЫ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ РОССИЮ, АКТИВИЗИРОВАЛИ ПОИСКИ НОВЫХ МАРШРУТОВ В ЕЕ ОБХОД. СТАВКИ ДЕЛАЮТ В ТОМ ЧИСЛЕ НА ТАК НАЗЫВАЕМЫЙ СРЕДНИЙ КОРИДОР, КОТОРЫЙ СВЯЗЫВАЕТ КИТАЙ С ЕВРОПОЙ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН, АЗЕРБАЙДЖАН, ГРУЗИЮ, А ТАКЖЕ ТУРЦИЮ. ОН, КОНЕЧНО, РАЗВИВАЕТСЯ, НО ПРИ ЭТОМ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ВСЕ ЖЕ НЕ СМОЖЕТ В ПОЛНОЙ МЕРЕ КОНКУРИРОВАТЬ С СЕВЕРНЫМИ МАРШРУТАМИ ЧЕРЕЗ РОССИЮ, КАК СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.**

## НАДЕЖДЫ В ЦИФРАХ

Средний коридор был заложен еще в начале 1990-х. Но до серьезных решений на его счет дошло только в 2013 году, когда в Астане подписали соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). В 2017 году начала работу одноименная Международная ассоциация.

Новый виток в продвижении ТМТМ спровоцировала геополитическая ситуация, изменившаяся в 2022 году. Особенно актуально это стало с ростом рисков, связанных с прохождением судов через Красное море и Суэцкий канал. Осенью 2023 года правительства Казахстана и КНР подписали соглашение по развитию ТМТМ, в том числе оно коснулось контейнерных поездов сообщением Китай – Европа. Государства обязуются, согласно документу, поддерживать состояние объектов транспортной инфраструктуры, повышать пропускные способности магистральных трубопроводов и портов, а также внедрить механизм предварительного оповещения сторон, дабы избегать простоя грузовых автотранспортных средств и

## СПРАВКА

Средний коридор – мультимодальный транспортный коридор, соединяющий Китай и Европу. Он проходит по железной дороге из Китая в Казахстан – до порта Актау. Оттуда путь лежит через Каспийское море до порта Баку/Алят (Азербайджан), после чего движение снова идет по железной дороге через Азербайджан и Грузию, далее в Турцию и Европу. Официальное название маршрута – Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), в некоторых источниках встречается название Средний коридор.

железнодорожных составов в международных пунктах пропуска.

Важный пункт сотрудничества, который отмечали в Министерстве транспорта РК, – это наращивание экспортно-импортных и транзитных контейнерных перевозок по транспортным коридорам через Казахстан в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

В 2022 году между Азербайджаном, Грузией, Казахстаном и Турцией была подписана дорожная карта с указанием приоритетных направлений инвестиций и действий для совершенствования работы коридора. В 2023 году Казахстан, Грузия и Азербайджан создали совместную

нени с предыдущими периодами, а контейнерные перевозки достигли 33,6 тыс. TEU, что на 33% больше, чем в прошлом году. За 2023 год рост составил 2,8 млн тонн – по сравнению с предыдущим годом это в 1,86 раза больше», – комментирует доцент факультета таможенного администрирования и безопасности РАНХиГС в Санкт-Петербурге, кандидат экономических наук Владимир Николаев.

Он уточняет, что от грузопотока Транссиба цифры по ТМТМ пока составляют около 1%. Конкуренция возможна, но нужно развитие, в том числе рынка логистических услуг. Основу грузопотока, по словам экс-

**ЭКСПЕРТЫ ВСЕМИРНОГО БАНКА ПРЕДПОЛАГАЮТ, ЧТО ДАЖЕ ПРИ ЭФФЕКТИВНОЙ РАБОТЕ СРЕДНИЙ КОРИДОР ОСТАНЕТСЯ СКОРЕЕ РЕГИОНАЛЬНЫМ, ЧЕМ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫМ: К 2030 ГОДУ, ПО ИХ РАСЧЕТАМ, НА ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНУЮ ТОРГОВЛЮ БУДЕТ ПРИХОДИТЬСЯ МЕНЕЕ 40% ЕГО ОБЪЕМОВ ИЗ-ЗА ДЕЙСТВИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ МАРШРУТОВ**

железнодорожную компанию для транспортировки грузов через Средний коридор. Интерес со стороны Европы подчеркивается финансово: буквально в конце января на форуме в Брюсселе было озвучено, что для развития устойчивого транспортного сообщения в Центральной Азии международные партнеры обязуются предоставить €10 млрд инвестиций, включая новые обязательства Европейской комиссии и Европейского инвестиционного банка в размере €1,5 млрд. Инвестиции в ТМТМ необходимы, чтобы сделать маршрут современным и высокоскоростным (речь идет о 15 и менее днях на перевозке), отмечали в Еврокомиссии.

О том, что перевозки по ТМТМ увеличиваются, говорят цифры. «Объем грузоперевозок в 2022 году увеличился в 2,5 раза, достигнув 1,48 млн тонн. Это является значительным показателем роста в срав-

перта, составляют энергетические ресурсы: контейнерные перевозки есть, но в 2023 году они показали спад более чем на 35%. Спад отмечается и в докладе Всемирного банка, представленном в конце года: по представленной в резюме документа статистике, в 2022 году объем контейнерных перевозок на ТМТМ вырос на 33% в сравнении с 2021 годом, но за 8 месяцев 2023-го он сократился на 37% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года.

В докладе представлены шаги по развитию Среднего коридора, чтобы к 2030 году увеличить объем грузовых перевозок по нему втрое и вдвое сократить время в пути. Эксперты Всемирного банка предполагают, что даже при эффективной работе Средний коридор останется скорее региональным, чем трансконтинентальным: к 2030 году, по их расчетам, на трансконтинентальную тор-



говлю будет приходиться менее 40% его объемов из-за действия альтернативных маршрутов. Повышение эффективности коридора увеличит объем перевозок по нему в 3 раза, что составит примерно 11 млн тонн (по отношению к 2021 году). По прогнозам, наибольший прирост использования коридора к 2030 году даст торговля между Китаем и Европой, но это все равно составит около 1%. Отмечается также, что совокупный объем торговли из Азербайджана, Грузии и Казахстана вырастет на 37% (основной толчок даст экспорт из Казахстана), торговля между ними и ЕС – на 28%.

### РЫВОК ДЛЯ КАЗАХСТАНА?

Эксперты Всемирного банка утверждают, что совершенствование работы Среднего коридора позволит входящим в него странам диверсифицировать грузопотоки – прибавится объем товаров с высокой добавленной стоимостью: удобрения, изделия из металла, продукты питания, химикаты. Однако основные для перевозок через Каспийское море грузы (нефть и нефтепродукты, черные и

тенциал и конкурентоспособность маршрута Китай – Европа в обход России», – считает М. Кузнецов.

Что же касается Казахстана, Азербайджана и Грузии, то для их экономик Средний коридор имеет большее значение. Диверсификация импорта и увеличение доли экспорта при развитии коридора дает возможность всем трем странам выйти на более устойчивый уровень торговли и встать в независимую позицию от России и Китая: для них открываются новые рынки – Ближний Восток, Северная Африка, Южная и Юго-Восточная Азия, что поможет вовлечься в производство более сложной продукции. Прирост грузовой базы оценивается Всемирным банком в 90 млн тонн (2030 год к 2021-му), 70 из которых – дополнительный экспорт из Казахстана.

То, что Средний коридор с его перспективами – возможность рывка для Казахстана, подтверждает В. Николаев, во многом потому, что их интересы сонаправлены с европейскими. «Казахстан не имеет выходов к мировому океану, что усложняет логистические потоки, а разви-

### РАЗВИТИЕ ТМТМ СПОСОБСТВУЕТ УВЕЛИЧЕНИЮ ОБЪЕМОВ ПОСТАВОК МЕЖДУ ТРЕМЯ СТРАНАМИ. БЛАГОДАРИЯ ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ БОЛЬШИЕ ОБЪЕМЫ КАЗАХСТАНСКОГО ЗЕРНА БУДУТ ПОСТАВЛЯТЬСЯ В АЗЕРБАЙДЖАН И ТУРЦИЮ, А АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ И ТУРЕЦКИЕ ФРУКТЫ И ОВОЩИ – В КАЗАХСТАН

цветные металлы) продолжают занимать коридор в значительных объемах. Они, как отмечают эксперты Всемирного банка, грузятся с восточных участков Среднего коридора, из-за чего там сохранится общий высокий спрос. Такой дисбаланс может привести страны, расположенные по пути коридора, к разным эффектам.

Для Китая, уточнил председатель Русско-Азиатского делового совета (РАДС) Максим Кузнецов, диверсификация грузопотоков – это часть национальной стратегии. Это проявляется в планировании и освоении рынков сбыта, выстраивании цепочек поставок сырья, развитии логистической инфраструктуры. В этом разрезе маршрут Китай – Европа через Казахстан и страны Закавказья видится все же дополнением существующих северных маршрутов. «Северные маршруты, во-первых, короче, во-вторых, обладают гораздо более простым рельефом. Более длинный и сложный маршрут, очевидно, будет требовать более высоких расходов на логистику, что и без форс-мажоров ограничивает по-

тие ТМТМ даст ему прямой выход в Европу. Казахстан поставляет 70% экспортируемой нефти в страны ЕС и занимает третье место среди стран, не входящих в ОПЕК, по поставкам сырья в Евросоюз. Доля казахстанской нефти составляет около 6 процентов от общего импорта нефти ЕС. Казахстан также обеспечивает 21% урана, импортируемого в ЕС. Таким образом, для ЕС в период санкций и контрсанкций казахская нефть является альтернативой российской (еще и с функцией доставки в обход РФ)», – отмечает эксперт.

Перспективы коридора для стран-участниц доцент РАНХиГС объясняет также на примерах Азербайджана и Турции. Для Азербайджана ТМТМ – возможность усилить транзитную роль и стать крупнейшим транспортным узлом. Турции он может помочь распространить свое влияние на Азербайджан и Среднюю Азию. «Развитие ТМТМ способствует увеличению объемов поставок между тремя странами. Благодаря транспортному коридору большие объемы казахстанского зерна



будут поставляться в Азербайджан и Турцию, а азербайджанские и турецкие фрукты и овощи – в Казахстан», – заключает В. Николаев.

### ДО КОНКУРЕНЦИИ ДАЛЕКО

Опрошенные «РЖД-Партнером» эксперты уверены, что сегодня говорить о Среднем коридоре как о высококонкурентном все же не приходится, хотя он и удобен, особенно для восточной и южной Европы. Основные барьеры – высокие цены (стоимость на мультимодальном маршруте выше примерно на 30%, чем по железнодорожному евразийскому маршруту), скорость передвижения, плохо отлаженные механизмы для осуществления мультимодальных перевозок, необходимость пересечения большого числа национальных границ и перевалки грузов через морские порты с недостаточной проработанностью инфраструктуры портов Актау и Курыка, зависимостью от погодных условий в Каспийском море. «Необходимо соблюдение всех требований таможенного законодательства для организации таможенного транзита, но так как движение по коридору идет сразу через несколько стран, происходят задержки грузов. К тому же пока нет отлаженных морских линий по расписанию и железнодорожных составов, курсирующих по маршру-





ту, грузоотправителям приходится подстраиваться под расписание», – комментирует В. Николаев.

Выводы в докладе Всемирного банка с мнением эксперта совпадают и даже более подробно объясняют ситуацию: в 2022 году на перевозку грузов от казахстанского Достыка до румынского Констанца (через этот порт грузы идут в ЕС) уходило 50–53 дня, что в 2 раза дольше, чем по северному маршруту; на морских переходах происходят задержки (в основном из-за нехватки судов); при железнодорожных перевозках вскрывается целый ряд проблем – от непредсказуемых сроков и высоких цен до низкого качества подвижного состава и ТЛК. Еще один конкретный пример приводит ведущий специалист по закупкам STALOGISTIC Владислав Савастюк: «Транскаспийский маршрут имеет несколько узких мест, главное из которых – паромная переправа из Казахстана в Азербайджан. Ожидать парома приходится от 5 до 15 дней, а это от 15 до 35% всего транзитного срока. При плохих погодных условиях, например, во время шторма, паром несколько дней не может пришвартоваться в порту назначения, что тоже увеличивает срок доставки».

Для повышения эффективности и устранения проблемных моментов и узких мест потребуются значительные инвестиции. **Об этом же гово-**

**рит директор по развитию бизнеса SOTA Logistic Игорь Чернышев: «В феврале были подписаны два кредитных соглашения: с Казахстаном (€1,5 млрд), Кыргызстаном и Узбекистаном (€1,47 млрд). Однако даже эта сумма, выделенная ЕС, недостаточна для столь масштабного проекта». Эксперт называет Средний коридор полезной альтернативой транзиту контейнеров через Россию: это целесообразно в условиях, когда сроки доставок российскими железными дорогами становятся непредсказуемыми.**

Спикеры соглашаются, что наибольшую конкуренцию ТМТМ в ближайшей перспективе может составить разве что МТК Север – Юг. «Текущая пропускная способность Среднего коридора составляет 6 миллионов тонн в год. К 2025 году планируется, что этот объем достигнет 10 миллионов тонн, что составляет прямую конкуренцию коридору Север – Юг: в 2022 году по нему перевезли порядка 14,5 миллиона тонн грузов, практически при равных затратах времени», – поясняет В. Николаев. К тому же маршруты через Иран (в том числе это и МТК Север – Юг) не вполне конкурентны из-за геополитической обстановки и санкций, наложенных на страну, а также из-за проблем с транспортной инфраструктурой.

А вот заменить собой железнодорожные перевозки по евразийскому маршруту через Россию – по Транссибу – оба конкурирующих маршрута не смогут. Сокращение транзита через РФ в Европу наблюдается, но, говорит В. Савастюк, назвать причиной тому развитие ТМТМ нельзя: «Это связано с нежеланием европейских клиентов везти свои грузы через территорию России, из-за чего они выбирают, например, сервис deer sea». На выбор Транссиба, отмечает В. Николаев, по-прежнему влияют его технические возможности, позволяющие освоить наибольшие объемы перевозок (до 100 млн тонн в год), стоимость (на 30% ниже стоимости перевозки грузов по ТМТМ) и сроки доставки.

Эксперты резюмируют, что ТМТМ все равно будет развиваться – вопрос темпов, повторимся, напрямую связан с объемами инвестиций. При этом собеседники считают, что потери транзитных грузов у России будут, но их сложно назвать значительными. Говорить стоит, скорее, о смене влияния: например, В. Николаев считает, что для РФ более эффективное функционирование ТМТМ выразится в потере одного из рычагов воздействия на Казахстан – через логистическую составляющую.

Полина Карпович 