

## ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ И ДРУГИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ КОРИДОРЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ



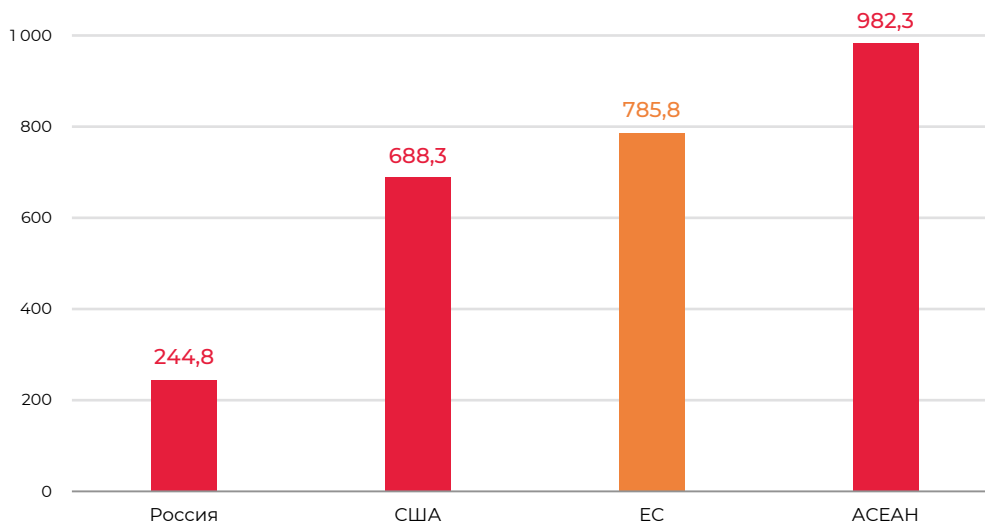
# Оглавление

<b>ТМТМ как один из евразийских транспортных коридоров</b>	<b>2</b>
<b>Текущее состояние грузоперевозок по ТМТМ</b>	<b>5</b>
Объемы и динамика грузоперевозок	5
Время в пути	7
Стоимость перевозки	8
<b>Тенденции развития ТМТМ</b>	<b>10</b>
Инфраструктурные ограничения	10
Основные участники и планы развития	12
<b>Альтернативные транспортные коридоры в Центральной Азии</b>	<b>15</b>
Южный транспортный коридор в Россию	15
Южный транспортный коридор в Иран	17
Железнодорожная магистраль Китай – Кыргызстан – Узбекистан	18
<b>Выводы</b>	<b>20</b>

# ТМТМ КАК ОДИН ИЗ ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Торговля между Китаем и ЕС остается одной из ключевых осей международной торговли. По данным Главного таможенного управления КНР, в 2024 году [товарооборот между Китаем и ЕС](#) составил 785,82 млрд долларов США, что превышает торговый оборот Китая с США на 97,5 млрд долларов. Страны ЕС являются важным торговым партнером Китая и одним из основных рынков сбыта китайской продукции. В этой связи и Китай, и ЕС стремятся диверсифицировать пути доставки своих грузов, развивая различные транспортно-логистические маршруты.

## ОБЪЕМ ТОРГОВЛИ КИТАЯ С КЛЮЧЕВЫМИ ПАРТНЕРАМИ В 2024 ГОДУ, МЛРД ДОЛЛАРОВ



Источник: [Главное таможенное управление КНР](#)

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) является относительно новым транспортным путем в сравнении с уже сложившимся евразийским маршрутом (через Казахстан, Россию и Беларусь), северными маршрутами по территории России, а именно по Транссибирской магистрали, или морскими способами поставки через Суэцкий канал. Несмотря на мультимодальный характер — необходимость как минимум одной смены вида транспорта в связи с пересечением Каспийского моря — маршрут получил определенное развитие в последние годы, в том числе через позиционирование в качестве альтернативы существующим коридорам.

Однако использование ТМТМ как альтернативного маршрута сталкивается с тем обстоятельством, что и Китай, и ЕС склонны рассматривать альтернативы уже самому ТМТМ — прежде всего с использованием территорий Кыргызстана, Узбекистана и Туркменистана (Южный коридор). Именно поэтому в данном обзоре ТМТМ рассматривается в сопоставлении с альтернативными маршрутами, помимо уже зарекомендовавших себя евразийского и транссибирского, — теми маршрутами, которые используют в качестве основной транзитной территории страны Центральной Азии и Каспийского региона.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) призван стать еще одним связующим звеном между Китаем и Европой. Он проходит через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и далее через Черное море или территорию Турции в Европу. ТМТМ также известен как Средний коридор, что связано с изначальной концепцией, предложенной Турцией. Однако в странах вдоль маршрута, прежде всего в Казахстане, более широко принятым остается название ТМТМ. Каждая из стран, по территории которых проходит маршрут, видит в ТМТМ в первую очередь возможности для собственного развития.

Например, для Казахстана, который уже является одним из ключевых транзитеров китайских и европейских грузов на континенте, ТМТМ выступает способом укрепления транспортно-логистического положения страны посредством диверсификации проходящих через нее грузопотоков, развития инфраструктуры в западной части государства. ТМТМ рассматривается Казахстаном в том числе как экспортный коридор для национальной продукции. Например, в последние годы возросла значимость ТМТМ для транспортировки урана: 60% казахстанского экспорта этого специфического товара в западном направлении идет именно по рассматриваемому маршруту, [передает Sputnik со ссылкой на «Казатомпром». Согласно данным информационного агентства Neftegaz.RU](#), ТМТМ используется казахстанской Национальной атомной компанией «Казатомпром» для экспорта природного урана в Румынию. Учитывая потерю Францией, основным потребителем урана в ЕС, доступа к африканскому урану по политическим причинам, очевидна [заинтересованность](#) европейских потребителей в казахстанском уране и контролируемых путях его поставки.

Немаловажен и аспект, связанный с привлечением инвестиций и синергетическим эффектом от реализации инфраструктурных проектов для экономического роста. ТМТМ функционирует как мультимодальный коридор, задействующий железную дорогу, морской транспорт, а также необходимую сопутствующую инфраструктуру.

Проект ТМТМ был инициирован 7 ноября 2013 года в Казахстане в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый шелковый путь». В ходе форума было подписано Соглашение об учреждении Комитета по развитию ТМТМ между АО «НК «Қазақстан темір жолы», ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и АО «Грузинская железная дорога». В 2014 году к проекту присоединились АО «НК «Актауский международный морской торговый порт», ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство», ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» и ООО «Батумский морской порт».

Поддержку проекту оказывали Китай и Европейский союз, которые помогли в разработке технической документации. Для Китая ТМТМ — один из маршрутов инициативы «Один пояс, один путь». Китай [поддерживает](#) развитие коридора. При этом основные усилия по его развитию Китай проводит через взаимодействие с Казахстаном: в 2023 году было подписано межпра-

вительственное соглашение, направленное на развитие инфраструктуры и привлечение грузов на Транскаспийский маршрут. Посредством ТМТМ возможно диверсифицировать грузопоток из Китая в Европу, в чем состоит основной интерес Пекина. Кроме того, одна из веток ТМТМ идет в Турцию, что должно способствовать развитию торговли Китая с этой страной. Однако прямых иностранных инвестиций Китая в инфраструктуру ТМТМ пока не предусматривается, а основные усилия китайской стороны связаны с **обеспечением** грузопотока по маршруту.

Если для Китая основные интересы – экономические, то для ЕС проект ТМТМ имеет прежде всего политическую значимость и выступает попыткой запустить альтернативный транспортный коридор под эгидой и при поддержке ЕС. ТМТМ фактически повторяет маршрут Евроазиатского коридора ЕС (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, TRACECA) — проекта, запущенного в 1993 году при финансировании Европейской комиссии и с постоянно действующим секретариатом. При этом с момента запуска данной программы МИД РФ **отмечает**, что TRACECA фактически является способом обойти территорию России и связать Центральную Азию с ЕС. Несмотря на то, что ТМТМ и TRACECA имеют разные «корни», на сегодняшний день имеется совпадение как географии маршрутов, так и интересов их руководящих органов. Следует отметить, что ТМТМ находится на стыке интересов Китая и ЕС, однако инициативы стран Запада, например «Глобальные ворота» ЕС или проект Большой семерки «Партнерство для глобальной инфраструктуры и инвестиций» (PGII), во многом направлены на создание **альтернативы** китайской инициативе «Один пояс, один путь».

В отличие от основного транзитного железнодорожного коридора Казахстан — Россия — Беларусь, ТМТМ не имеет единого оператора. В этом отношении страны пошли по иному пути, образовав в 2017 году Международную ассоциацию «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (МА «ТМТМ») со штаб-квартирой в Астане. В соответствии с **уставом**, ассоциация является некоммерческой организацией. **Постоянными членами** МА «ТМТМ» являются восемь организаций (пять железнодорожных компаний и три морских порта и перевозчика) из пяти государств<sup>1</sup>, каждая из которых имеет право участвовать в управлении делами ассоциации с правом решающего голоса при принятии решений. Подобная структура однозначно усложняет переговорные процессы и не позволяет быстро принимать решения.

Основные задачи ассоциации — привлечение транзитных и внешнеторговых грузов на маршрут, развитие интегрированных логистических решений, проведение эффективной тарифной политики, создание единой технологии перевозочного процесса, снижение административных и таможенных барьеров. Обращает на себя внимание тот факт, что в уставе МА «ТМТМ» открыто декларируется задача по обеспечению конкурентоспособности ТМТМ по сравнению с альтернативными маршрутами. Подобное целеполагание указывает не только на «наступательное» позиционирование ТМТМ, но и на существование конкурентных преимуществ у других маршрутов.

<sup>1</sup> «Азербайджанские железные дороги», «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство», «Актауский морской торговый порт», «Бакинский международный морской торговый порт», «Грузинская железная дорога», «Казахстанские железные дороги», «Турецкая государственная железная дорога», «Украинские железные дороги».

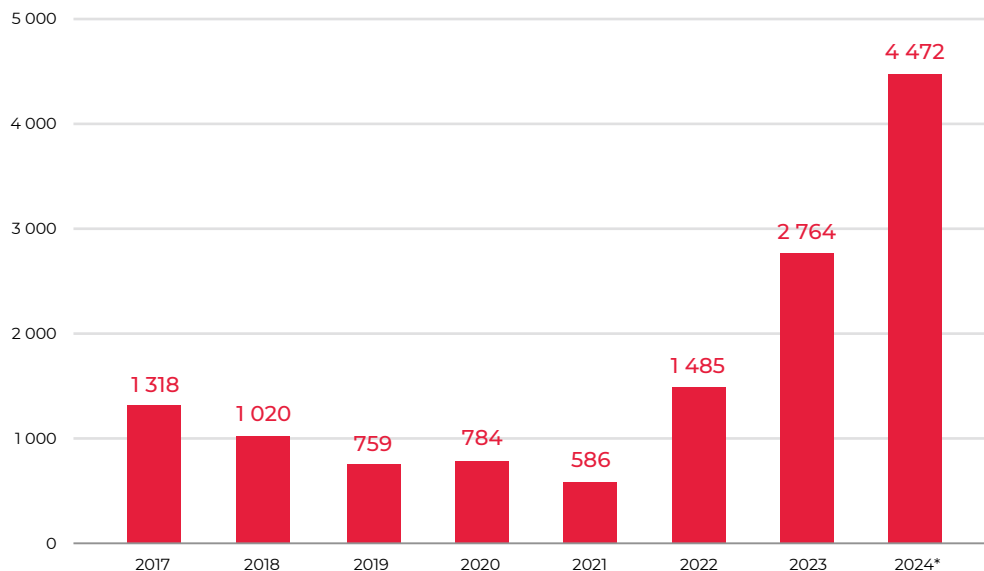
# ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ТМТМ

## Объемы и динамика грузоперевозок

В настоящее время пропускная способность ТМТМ составляет 6 млн тонн. К 2027 году ее планируется увеличить до 10 млн тонн. Пропускная способность маршрута в плане контейнерных перевозок составляет 80 тыс. ДФЭ в год.

Развитие ТМТМ как транспортного коридора демонстрирует заметный рост объемов перевозок, в особенности при соотношении с достаточно низкой изначальной базой. Среди основных факторов прироста объемов следует отметить благоприятную для ТМТМ политико-экономическую конъюнктуру. Стремление государств-транзитеров к развитию маршрута нашло отклик у внерегиональных акторов, заинтересованных в альтернативных маршрутах в условиях международно-политической турбулентности.

### ДИНАМИКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ТМТМ, ТЫС. ТОНН



Источник: Международная ассоциация «ТМТМ»

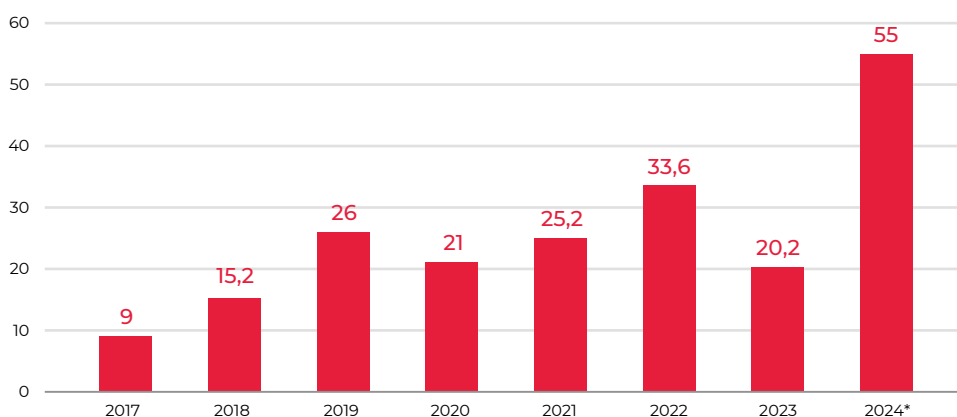
За одиннадцать месяцев 2024 года объем грузоперевозок по ТМТМ составил 4,1 млн тонн. Прогнозируемый объем перевозок за полный 2024 год составляет порядка 4,47 млн тонн. Особенно значительный рост наблюдается в китайском транзите, который увеличился более чем в 14 раз.

\* Оценка авторов на основе данных за 11 месяцев 2024 года.

По прогнозам, в 2024 году через порты Актау и Курык планируется перевалить около 8 млн тонн, в том числе 4,2 млн тонн по ТМТМ. Этот рост поддерживается не только увеличением экспортных и транзитных объемов, но и значительным увеличением импортного грузопотока.

Отдельно необходимо рассматривать контейнерные перевозки по ТМТМ. В 2023 году наблюдался спад контейнеропотока по ТМТМ: объем перевезенных грузов снизился на 39% до уровня 20,2 тыс. ДФЭ. Однако уже за одиннадцать месяцев 2024 этот показатель достиг 50,5 тыс. ДФЭ, а прогнозируемый объем контейнерных перевозок за полный 2024 год составляет порядка 55 тыс. ДФЭ. При этом за одиннадцать месяцев 2024 года объем собственно транзитного контейнеропотока в сообщении Китай — Европа — Китай составил 31,5 тыс. ДФЭ, из которых 31 тыс. ДФЭ приходится на китайские грузы в Европу.

### ДИНАМИКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ТМТМ, ТЫС. ДФЭ



Источник: [Международная ассоциация «ТМТМ»](#)

Несмотря на рост перевозок по ТМТМ, фактические объемы остаются значительно ниже пропускной способности маршрута, а также ниже объемов грузоперевозок по другим маршрутам в коридоре «Восток — Запад», прежде всего по маршруту через Казахстан, Россию и Беларусь. В частности, транзитные перевозки по этому пути в сообщении Китай — Европа — Китай по итогам одиннадцати месяцев 2024 года составили 358,8 тыс. ДФЭ. Прогнозируемый авторами данного исследования объем грузоперевозок к концу 2024 года составляет 381 тыс. ДФЭ. Таким образом, по итогам января — ноября 2024 года ТМТМ занимает долю в 7,8% транзитного контейнеропотока между Китаем и Европой по железной дороге, тогда как коридор через Казахстан, Россию и Беларусь — 89,2%.

В соответствии с планами, озвученными рабочей группой по перевозкам грузов на ТМТМ между Казахстаном и Китаем, в 2025 — 2026 годах по маршруту должно будет проходить до 600 контейнерных поездов в год, в 2027 году — до 1000, в 2029 году — до 2000 поездов. В отношении контейнеров планируется перевалка Казахстаном не менее 50 тыс. ДФЭ в 2025 году с доведением этого показателя до уровня не менее 85 тыс. ДФЭ в период 2026 — 2029 годов.

\* Оценка авторов на основе данных за 11 месяцев 2024 года.

## — Время в пути

Одними из ключевых факторов в выборе маршрута логистическими компаниями и грузоотправителями являются стоимость перевозки и время в пути. Кроме того, эти показатели позволяют производить сравнение относительной привлекательности различных коридоров и маршрутов.

Что касается скорости перевозки, транзитное время по евразийскому маршруту, от железнодорожных пограничных переходов (ЖДПП) Алтынколь и Достык до границы Беларуси, составляет около семи суток. В то же время по ТМТМ путь от ЖДПП на востоке Казахстана до Батуми занимает до 12 дней, а до Констанцы через Поти/Батуми — до 20–22 дней. При этом транзитное время для товаров, идущих из Китая в ЕС по северным маршрутам (включая Транссибирскую магистраль), составляет в среднем 19 дней.

Основным сдерживающим фактором для ТМТМ является необходимость мультимодальной транспортировки грузов с использованием морского сообщения через Каспийское (Актау/Курык — Алят) и Черное (Поти/Батуми — Констанца/Бургас) моря. Задействование потенциала контейнеризации, которая значительно ускоряет мультимодальную перевозку, отчасти способно нивелировать это ограничение. Однако добиться изменения модальности без существенной потери времени возможно только через выстраивание единой технологии перевозочного процесса и радикального сокращения трансграничных барьеров. В этом отношении наличие на евразийском маршруте единого оператора, действующего на едином таможенном пространстве ЕАЭС, задает высокий стандарт эффективности грузоперевозок.

В 2024 сроки доставки грузов из Китая до портов Черного моря сохранились на уровне предыдущего года. Согласно данным морского оператора Maersk, текущий срок доставки из Сианя, Иу или Чжэнчжоу до порта Поти составляет 20–23 дня, что сопоставимо с показателями 2023 года (18–23 дня). При этом предполагаемые сроки доставки из Китая в Констанцу составляют 31–34 дня. Что касается доставки грузов из Сианя, Иу или Чжэнчжоу до основных потребителей, расчетные сроки таковы:

- до Баку (Азербайджан) — 12–14 дней;
- до Амбарлы (Турция) — 23–28 дней;
- до Констанцы (Румыния) — 31–34 дня;
- до Дуйсбурга (Германия) или Будапешта (Венгрия), до Милана (Италия) — 32–37 дней;
- до Валенсии или Барселоны (Испания) — 44–47 дней.



## ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ



Источник: составлено авторами на основе [данных МА «ТМТМ»](#)

Согласно Национальному плану развития Казахстана, к 2029 году планируется дальнейшее сокращение сроков доставки между Европой и Китаем — до **10–14 дней**. Тем не менее, эти планы подвергаются критике со стороны Ассоциации казахстанских железнодорожных перевозчиков. По словам генерального директора Ассоциации, самый оптимистичный сценарий развития ТМТМ предполагает достижение уровня **в 15 дней к 2040 году**.

## Стоимость перевозки

Наряду со скоростью определяющим фактором для грузоотправителей является стоимость перевозки. Для оценки стоимости перевозки контейнера и изучения положения ТМТМ целесообразно рассмотреть индикативные показатели ключевых маршрутов: [Индекс транзитных железнодорожных перевозок ERAI](#) и тарифы, установленные для маршрута ТМТМ.

В документах, утвержденных странами — участницами ТМТМ, имеются сведения о комплексных тарифных ставках на перевозку грузов по маршруту ТМТМ, которые действуют с 1 января по 31 декабря 2024 года. Тарифы варьируются в зависимости от маршрута и типа транспорта, включая отpravку универсальных груженых контейнеров через порты Баку и Говсан, а также перевозку с использованием паромов. Например, с 1 января по 31 декабря 2024 года по маршруту ТМТМ Алтынколь — Актау — Баку (Алят) — Беюк-Кясик — Гардзбани — Батуми — Констанца утверждена тарифная ставка **3948 долл. за СФЭ**.

Для основного, евразийского, маршрута через Казахстан, Россию и Беларусь существует индикативная ставка [индекса ERAI](#), отражающая стоимость перевозки контейнера по территории ЕАЭС от границы до границы. По данным на декабрь 2024 года, композитный индекс ERAI для транзита по маршруту Достык/Алтынколь — Брест/Брузги/Свислочь/Калининград составляет 3269 долл. за СФЭ.

Сводный сравнительный анализ ТМТМ и евразийского маршрута (через Казахстан, Россию и Беларусь) в плане грузооборота, стоимости и сроков поставок грузов, а также организационной формы работы представлен в таблице ниже. Анализ указывает на сохранение конкурентных преимуществ евразийского маршрута по основным рыночным показателям. Вместе с тем растущая доля рынка транзитных контейнерных перевозок указывает на спрос на ТМТМ со стороны отдельных грузоотправителей и логистических операторов.

Таблица 1.

### СРАВНЕНИЕ ШИРОТНЫХ КОРИДОРОВ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ

Маршрут	<u>Евразийский маршрут</u> (через Казахстан, Россию и Беларусь)	<u>ТМТМ</u> (через Казахстан, Каспий, Азербайджан, Грузию и Черное море)	Морская перевозка (deep sea) Китай — Северная Европа
Грузооборот транзитный (прогнозируемое/итоговое значение на конец 2024 года)	381 тыс. ДФЭ	36 тыс. ДФЭ	8,6 млн ДФЭ
Стоимость (от границы до границы, среднее значение)	3239 долл./ДФЭ на маршруте Алтынколь/Достык — Брест	3948 долл./ДФЭ на маршруте Алтынколь — Актау — Баку (Алят) — Беюк-Кясик — Гардабани — Батуми — Констанца	4940 долл./ДФЭ На маршруте Шэньчжэнь — Гамбург/Роттердам
Стоимость (от точки до точки, актуально на декабрь 2024)	6650 долл./ДФЭ на маршруте Сиань — Дуйсбург (SOC)	8200 долл./ДФЭ на маршруте Сиань — Дуйсбург (SOC)	4940 долл./ДФЭ на маршруте Шэньчжэнь — Гамбург/Роттердам
Доля рынка ж/д транзитных контейнерных перевозок Китай — Европа — Китай	89,2%	7,8%	—
Срок доставки (от границы до границы)	Алтынколь/Достык — Брест/Брузги/Свислочь: 7 дней	Алтынколь — Батуми: 12 дней Алтынколь — Батуми/Поти — Констанца: 20–22 дней	—
Срок доставки (от точки до точки)	Сиань — Будапешт: 17 дней Сиань — Дуйсбург: 18 дней Сиань — Милан: 20 дней	Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Баку: 12–14 дней Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Амбарлы: 23–28 дней Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Констанца: 31–34 дня Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Дуйсбург/Будапешт/Милан: 32–37 дней Сиань/Иу/Чжэнчжоу — Валенсия/Барселона: 44–47 дней	Шэньчжэнь — Гамбург: <u>38 дней</u> Шэньчжэнь — Франкфурт: <u>40 дней</u>

Источник: составлено авторами на основе данных портала ERAI, Container Trades Statistics, Drewry (WCI), ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут», морского оператора Maersk, опроса участников рынка и открытых источников

# ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТМТМ

## Инфраструктурные ограничения

Как и любой проект, ТМТМ сталкивается с препятствиями на пути своего развития. В первую очередь они связаны с ограниченной пропускной способностью инфраструктуры вдоль маршрута, в особенности в точках смены модальности. При этом в настоящее время фактический объем перевозок не превышает **6 млн тонн в год**, в том числе 80 тыс. ДФЭ в части контейнеропотока. Без устранения сдерживающих факторов сложно рассчитывать на рост грузопотока в средне- и долгосрочной перспективе.

Существенным ограничителем пропускной способности ТМТМ выступает морская портовая инфраструктура: Каспийского моря — портов Казахстана (Актау/Курык) и Азербайджана (Баку/Говсан) — и Черного моря (Поти/Батуми). К этому следует добавить природный фактор. Штормовые ветра над Каспийским морем дуют примерно 250 дней в году, и наиболее сильны они в районе азербайджанского побережья, Апшеронского полуострова. Из-за неблагоприятных погодных условий Каспийского моря случаются остановки работы портов в Актау и Баку. Кроме того, **эксперты отмечают** нехватку судов для перевозки грузов по Каспийскому морю и низкую скорость движения действующих судов между портами Актау и Баку.

В целях ликвидации инфраструктурных ограничений и раскрытия потенциала маршрута страны — участницы ТМТМ, а именно Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция, разработали и **утвердили** Дорожную карту по синхронному устранению узких мест и развитию маршрута ТМТМ на 2022 — 2027 годы. Данный документ предусматривает комплекс мер, направленных на снятие инфраструктурных барьеров, повышение пропускной и провозной способности на каждом участке маршрута.

Так, в Дорожной карте перечислены **проекты**, реализация которых будет способствовать устранению упомянутых «узких мест». Например, в порту Курык планируется строительство многофункционального морского терминала «Саржа», а также причалов и дополнительных комплексов. В порту Актау отмечаются работы по реконструкции и удлинению причалов, а также строительству контейнерного хаба.

В Азербайджане идет вторая фаза строительства Бакинского порта. В конце 2023 года завершились работы по проектированию, и в 2026 году планируется начало полноценного функционирования порта Баку. Мощности порта расширяются за счет двух дополнительных погрузочных причалов, которые смогут обрабатывать 25 миллионов тонн грузов и 500 000 ДФЭ. Кроме того, Азербайджан располагает **крупнейшим** гражданским флотом на Каспийском море, состоящим из 52 грузовых судов, а Бакинский судостроительный завод может производить все типы судов для Каспия. В 2023 году президент Азербайджана Ильхам Алиев обозначил планы по расширению мощностей Бакинского судостроительного завода, который после модернизации сможет

строить [до 10-15 танкеров и сухогрузов в год](#), в связи с растущей потребностью грузоотправителей из Центральной Азии. Также планируется привлечение парка вагонов для железных дорог Азербайджана, активно идет модернизация железных дорог на участке [Алят — Бейюк-Кясиқ](#).

На казахстанской стороне в рамках развития и улучшения эффективности ТМТМ завершены строительство казахстанского терминала в порту города Сиань (КНР). Ведется строительство вторых путей на железнодорожном участке Достык — Мойынты и железнодорожной линии в обход Алматы. Планируется строительство контейнерного хаба в порту Актау, а также приобретение казахстанской стороной собственных паромов, которые будут курсировать между портами Курык и Баку.

Грузинская сторона завершила работы по модернизации и увеличению пропускной способности железнодорожной линии Баку — Тбилиси — Карс (БТК). По состоянию на сентябрь 2024 года полностью [завершена](#) электрификация магистрали и проведена реконструкция станции Ахалкалаки. Заканчиваются работы по модернизации перевальной железной дороги. До конца 2025 года планируется приобрести дополнительные локомотивы, которые призваны также увеличить пропускную способность на маршруте. Началось строительство контейнерного терминала в порту Поти.

В конце 2022 года осуществлен [запуск](#) регулярных контейнерных шаттл-поездов со станции Алтынколь. Операторами выступают KTZ Express, ADY Container и GR Logistics and Terminals. Составы курсируют строго по установленному расписанию по маршруту Алтынколь — порт Актау — порт Баку — порт Поти/Батуми и станция Ахалкалаки (Грузия). От станции Алтынколь до порта Поти и Батуми поезд следует в течение 11–13 дней.

Таким образом, государства — участники ТМТМ уделяют большое внимание развитию транспортной и терминальной инфраструктуры с целью увеличения пропускной способности ТМТМ, которая сейчас существенно ограничена инфраструктурными барьерами.

В период с 7 по 8 ноября в городе Астана [состоялась 23-я Министерская конференция](#) программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Участницей данного мероприятия стала Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут». Так, участники обсудили проект ЦАРЭС Corridor 2, направленный на повышение транспортной устойчивости и стимулирование экономического роста региона. Также были затронуты создание контейнерного хаба в казахстанском порту Актау и проекты по модернизации железнодорожных путей в Узбекистане, Туркменистане и Азербайджане.

22 июня 2023 года Казахстан, Грузия и Азербайджан [подписали соглашение](#), направленное на сокращение операционных задержек, устранение инфраструктурных препятствий и оптимизацию процесса тарификации. Государства приняли меры по ускорению транспортировки и повышению пропускной способности грузинского участка линии Баку – Тбилиси – Карс, которая была увеличена до пяти миллионов тонн; модернизация была завершена в мае 2024 года. Эти меры привели к сокращению времени транзита до 19–23 дней.

## — Основные участники и планы развития

Помимо инфраструктурных вопросов, фактором развития ТМТМ является снятие барьеров для перемещения грузов, учитывая необходимость пересечения нескольких границ. В [исследовании Всемирного банка](#) «Средний торгово-транспортный коридор: необходимые действия и инвестиции, чтобы к 2030 году в три раза увеличить объемы грузовых перевозок и вдвое сократить время в пути» отмечено, что существуют нарекания по поводу высоких тарифов для перевозок по Каспийскому морю, а также отсутствия прозрачности ценообразования с постоянно меняющимися ценами на перевозки.

Также характерно стремление участников ТМТМ создать единый хозяйствующий субъект (оператора), который обеспечивал бы бесперебойное функционирование коридора с едиными тарифами. Здесь примером выступает оператор евразийского железнодорожного маршрута по территории Беларуси, России и Казахстана — АО «ОТЛК ЕРА». Компания самостоятельно осуществляет перевозку грузов, включая в стоимость грузоперевозки железнодорожный тариф по Казахстанской, Белорусской и Российским железным дорогам, услуги по таможенному администрированию, предоставление фитинговой платформы и погрузочно-разгрузочные операции. Результатом является удобная платформа для взаимодействия с единым оператором для экспедиторов и иных заинтересованных лиц, что позволяет избегать обращений к услугам компаний каждого участника маршрута. Наличие единого оператора особенно важно для экспедиторов, поскольку снижает транзакционные издержки. Показателем надежности для иностранных партнеров является участие государственных компаний в капитале оператора, что гарантирует стабильность работы коридора.

В октябре 2023 года железнодорожные компании Грузии, Азербайджана и Казахстана договорились о создании совместной организации для осуществления грузоперевозок через Средний коридор. В конце 2023 года в Международном финансовом центре «Астана» (МФЦА) [была зарегистрирована](#) компания Middle Corridor Multimodal, в настоящее время осуществляется процесс ее оформления; начало работы запланировано к концу 2024 года. В учреждении организации приняли участие железнодорожные компании Грузии, Азербайджана и Казахстана, а именно АО «НК «Қазақстан темір жолы», АО «Грузинская железная дорога» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги». Основные задачи Middle Corridor Multimodal — предоставление услуг по принципу «единого окна», гарантия сроков доставки, а также проведение согласованной политики по развитию мультимодального сервиса по направлению Китай — Европа/Турция — Китай.

Таким образом, дальнейшее развитие грузоперевозок по коридору ТМТМ во многом зависит от эффективности работы будущего единого оператора ТМТМ (Middle Corridor Multimodal). Компания должна стать связующим звеном между национальными операторами железнодорожного, морского и автомобильного транспорта Казахстана, Азербайджана, Грузии и [Турции](#). В частности, ключевую роль играют успешная гармонизация требований (организация стандартов для логистических процессов, включая согласование расписаний, типов контейнеров и документов); общая тарифная политика и разработка единых тарифов на весь маршрут для упрощения расчета стоимости перевозки; организация «сквозной» логистики, включая железнодорожные перевозки, морские переправы через Каспийское море, автомобильные перевозки

и обработку грузов в портах; реализация системы «единого окна» для грузоотправителей, где все операции (документы, отслеживание, бронирование) проводятся через одну платформу; а также цифровизация всех сопутствующих процедур.

Заметна работа по привлечению на маршрут внерегиональных игроков. Так, 22 мая 2023 года на казахстанско-сингапурском деловом форуме в Астане PSA International<sup>2</sup> и Казахстанские железные дороги (КТЖ) [подписали соглашение](#) о создании совместного предприятия под названием КРМС для дальнейшего развития ТМТМ. В мае 2024 года в рамках государственного визита президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева в Сингапур подписан меморандум о дальнейшем сотрудничестве между АО «НК «КТЖ», PSA, КРМС Ltd и G-Trans Service по привлечению грузооборота. В настоящее время КТЖ управляет железнодорожными терминалами в сухом порту города Сиань и морском порту города Ляньюньган в Китае. Активы группы компаний PSA включают морские терминалы в шести портах и железнодорожные терминалы в тринадцати городах.

В июне 2024 года USAID (Агентство США по международному развитию) и Maersk [заключили соглашение о партнерстве](#) с целью повышения эффективности и устойчивости Среднего коридора и расширения транзитного потенциала Грузии. USAID и Maersk Georgia LLC будут совместно поддерживать развитие транспортно-логистического сектора в Грузии и продвигать ТМТМ посредством конференций и встреч с государственными и коммерческими партнерами.

В ноябре 2024 года прошла [встреча](#) президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева и главы французской судоходной компании CMA CGM. В ходе разговора был затронут ТМТМ, а также возможности для инвестиций в логистическую инфраструктуру морского порта Актау. Кроме того, лидеры обсудили строительство контейнеровозов, предназначенных для эксплуатации в Каспийском море, с целью улучшения морской связи и эффективности.

В начале 2024 года на форуме инвесторов, участвующих в программе [Global Gateway](#), глобальном инвестиционном форуме по транспортному сообщению ЕС и Центральной Азии, [было объявлено](#) о выделении 10 миллиардов евро на развитие транспортных связей в Центральной Азии, в том числе 1,5 миллиарда евро от Европейской комиссии и Европейского инвестиционного банка.

Европейский союз активно поддерживает развитие ТМТМ, видя в нем ключевую транспортную артерию для доставки грузов из Азии. В Европе строятся новые магистрали, которые свяжут Стамбул с Болгарией, Румынией, Венгрией, Словакией, Польшей и Литвой, в том числе к концу 2025 года планируется завершить строительство дороги [Виа Карпатия](#). В рамках дипломатической платформы C5+1, объединяющей США и пять центральноазиатских государств (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан), Соединенные Штаты активно продвигают [интеграцию Таджикистана](#) в ТМТМ.

Росту инвестиционного интереса к ТМТМ способствовал запуск в июне 2024 года [Координационной платформы](#) при участии Европейской комиссии. Платформа направлена на развитие функциональных возможностей маршрута и его превращение в конкурентоспособный мультимодальный коридор.

<sup>2</sup> Портовый оператор и организатор цепей поставок из Сингапура.

Координационная платформа также призвана способствовать цифровизации транспортных процессов. В Министерстве транспорта Казахстана была презентована цифровая платформа [Digital Trade Corridor](#), разработанная сингапурской компанией Global DTC. Один из ключевых модулей платформы — Tez Customs — начал работу в пилотном режиме на казахстанско-китайской границе в начале 2024 года. Этот модуль позволяет автоматизировать процесс электронного оформления таможенного транзита грузов, следующих по ТМТМ, что сократило время декларирования транзитных грузов до тридцати минут. Платформа была запущена в пилотном режиме на железнодорожных маршрутах Алтынколь — Сарыагаш в направлении Узбекистана и Достык — Брест Северный в направлении Евросоюза с транзитом через Беларусь.

Кроме того, в мае 2024 года Казахстан [подписал соглашение с Турцией](#) об упрощении международных комбинированных перевозок грузов. Соглашение предусматривает упрощение грузовых перевозок различными видами транспорта через порты Каспийского моря и железную дорогу Баку — Тбилиси — Карс. Важным аспектом является развитие контейнерных перевозок и введение единого перевозочного документа для железнодорожного и морского транспорта, который будет оформляться в электронном виде через автоматизированную цифровую платформу.

[Ожидается](#), что ратификация соглашения позволит сократить срок транспортировки товаров по ТМТМ до пяти суток и будет способствовать увеличению грузопотока между Казахстаном и Турцией. Однако соглашение начнет действовать только после ратификации турецкой стороной и запуска системы для оформления единых цифровых документов. Азербайджан и Грузия также должны будут принять этот документ, поскольку маршрут проходит через их территории.

Наконец, 5 декабря 2024 года в Чунцине [было подписано рамочное соглашение](#) о стратегическом сотрудничестве между Международной ассоциацией «Транскаспийский международный транспортный маршрут» и китайскими логистическими платформами Chengdu International Railway Port Investment & Development (Group) Co., Ltd. и Yuxinou (Chongqing) Supply Chain Management Co., Ltd. В соответствии с соглашением, стороны договорились координировать деятельность по привлечению транзитных и внешнеторговых грузов из Китая в Европу и в обратном направлении.



# АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Транскаспийский маршрут — один из евразийских континентальных маршрутов, который задействует транзитный потенциал Центральной Азии и Каспийского региона, прежде всего для перевозки грузов из Китая и Европы. В этом отношении ТМТМ является относительно новым маршрутом, который стремится занять свое место наряду с уже сложившимися маршрутами коридора «Восток — Запад», в том числе евразийским.

Развитие транспортных маршрутов и амбиции по увеличению грузопотока диктуют необходимость подключения грузовой базы других стран Центральной Азии: Таджикистана, Туркменистана, [Кыргызстана](#) и [Узбекистана](#). Однако эти страны также стремятся диверсифицировать свои грузопотоки с учетом собственных задач развития.

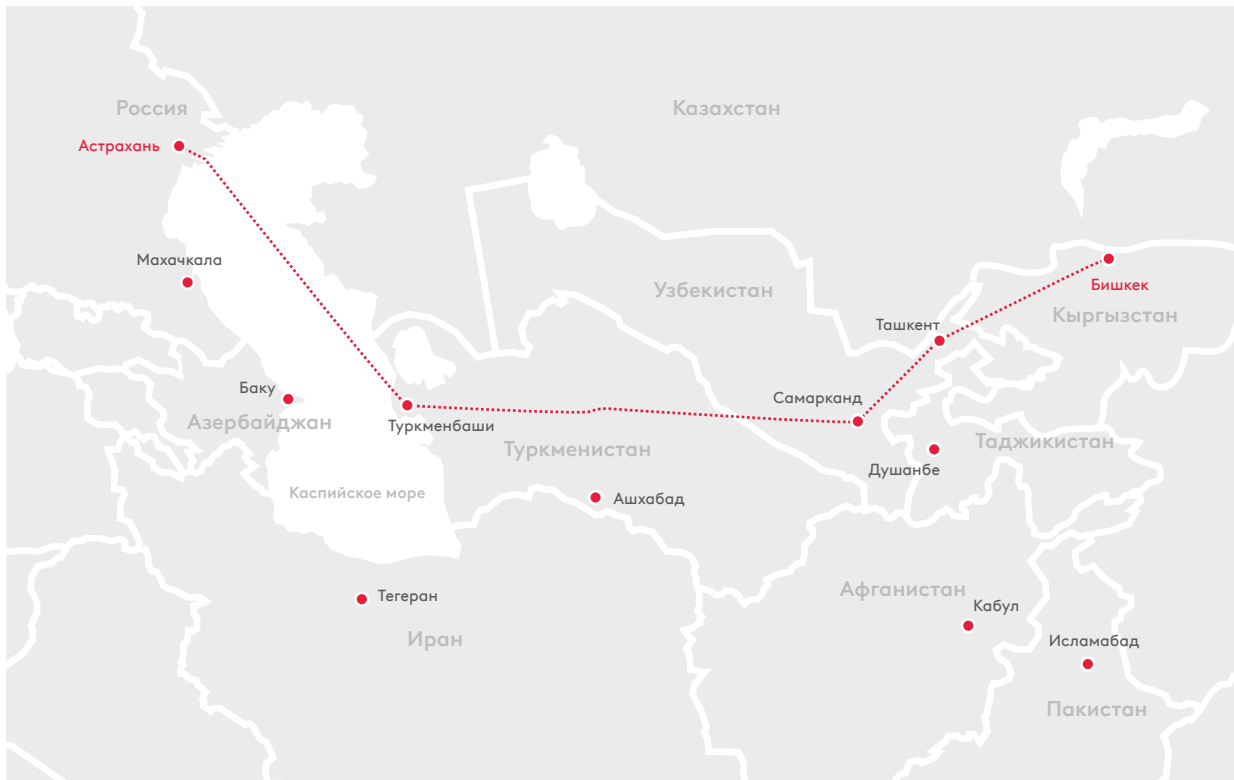
В этой связи [стремление](#) ТМТМ по мере развития проекта включить в маршрут грузы из Таджикистана, Кыргызстана и Узбекистана — с дальнейшим транзитом через Казахстан и далее в Азербайджан — накладывается на уже существующие транспортные коридоры и альтернативные проекты региональных и внешних игроков, таких как Китай и Россия. Несмотря на некоторые ограничения, присущие грузовой базе указанных стран, выбор грузоотправителями этих стран тех или иных маршрутов может оказать заметное влияние на объем перевозимых грузов.

## Южный транспортный коридор в Россию

В начале ноября 2023 года в Ташкенте на полях Первого транспортного форума стран — членов ШОС министр транспорта Узбекистана Илхом Махаммов, заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев и министр транспорта и коммуникаций Кыргызстана Тилек Текебаев подписали меморандум о формировании и развитии международного сухопутно-морского маршрута Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Россия через Каспийское море (Южный транспортный коридор).



## ЮЖНЫЙ КОРИДОР: МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ МАРШРУТ КЫРГЫЗСТАН — УЗБЕКИСТАН — ТУРКМЕНИСТАН — РОССИЯ



Источник: составлено авторами на основе данных [Информационного агентства Sputnik](#)

Идея нового транспортного коридора возникла в контексте особенностей международных экономических связей России со странами Центральной Азии в результате санкционных войн между РФ и странами Запада. На фоне угрозы вторичных санкций некоторые страны, такие как Казахстан, приняли решение придерживаться [политики нейтралитета](#) в вопросах санкций против России. Учитывая транзитное положение Казахстана на пути в Россию, другие страны, например входящий в ЕАЭС Кыргызстан или крупнейшая по населению страна региона — Узбекистан, — проявили желание найти способы прямой связи с Россией через территорию Туркменистана и акваторию Каспийского моря.

Если Кыргызстан и Россию объединяет общая таможенная территория в рамках ЕАЭС, то для Узбекистана важность связей с Россией трудно переоценить, учитывая, что 80% своей торговли Узбекистан осуществляет через территорию России и Казахстана. Что касается Туркменистана, эта страна заинтересована в лучшем использовании своего транзитного потенциала, связанного с выходом в Каспийское море. В этой связи [будет создана судоходная линия](#) между Астраханью и туркменским портом Туркменбаши. Соответствующие переговоры прошли в начале 2023 года.

Тем не менее, как и в случае с ТМТМ, Южный транспортный коридор имеет инфраструктурные ограничения. Ограничены возможности порта Туркменбаши, представленного паромной переправой для грузов, далее следующих в российские Астрахань или Махачкалу. В маршруте через Астрахань также есть определенные сложности, связанные с однопутной железной дорогой. При выборе пути через Махачкалу грузоотправители сталкиваются с проблемой ограниченной пропускной способности железнодорожной инфраструктуры из-за загрузки Северо-Кавказской железной дороги.

Несмотря на все трудности, проект может быть реализован в силу общности интересов причастных стран. Коридор может стать подспорьем России в увеличении грузопотока и связей со странами региона. Для Узбекистана это альтернативный выход к Каспийскому морю. Также проект выгоден Кыргызстану, так как позволит нивелировать пограничные вопросы с Казахстаном. Туркменистан благодаря своему выгодному географическому положению будет важным звеном, обеспечивающим бесперебойные поставки грузов. Кроме того, развитие этого маршрута совместно с МТК «Север — Юг», где также задействуется туркменская инфраструктура, может произвести синергетический эффект на оба проекта.

## Южный транспортный коридор в Иран

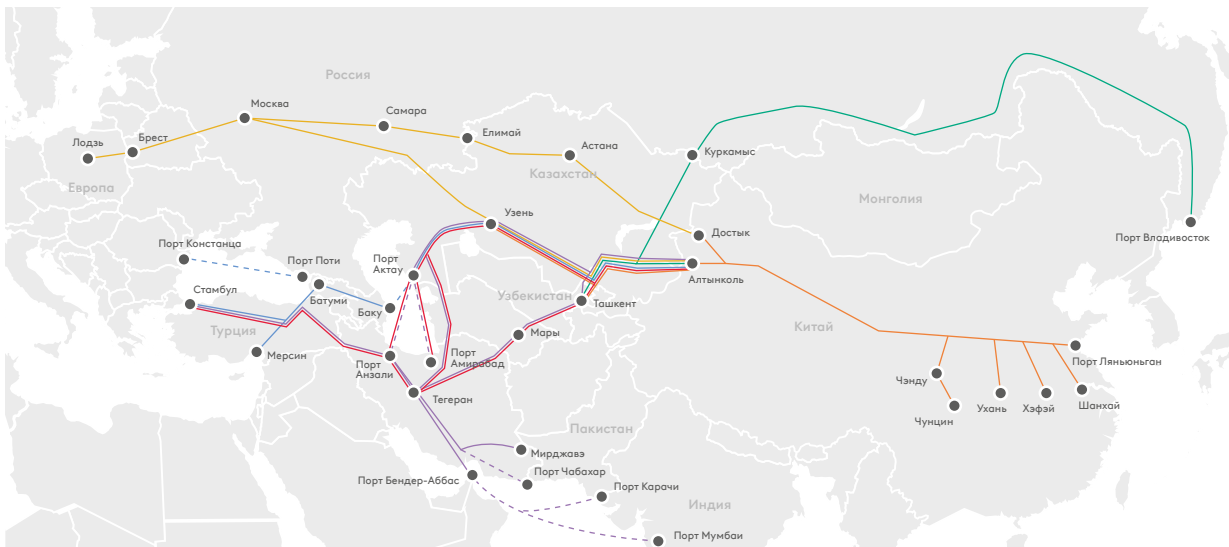
В регионе Центральной Азии есть еще один южный коридор, соединяющий уже Китай с Ираном. В октябре 2023 года страны Центральной Азии обсуждали вопросы подписания соглашения о создании нового транспортно-транзитного коридора из Китая через территорию Ирана в страны Евросоюза. По инициативе узбекской стороны в формате видеоконференции прошли переговоры представителей транспортных и железнодорожных ведомств Казахстана, Туркмении, Ирана и Турции. Предполагалось, что МТК будет выглядеть следующим образом: Китай — Казахстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — Европа.

Предполагается, что расстояние в 4749 км от казахстанской станции Алтынколь до Тегерана будет преодолеваться за 12–15 дней. Далее грузы будут направлены в Турцию для дальнейшего распространения по всей Европе. В то же время маршрут Алтынколь — Тегеран может проходить как через территорию Туркменистана (через Узень — Болашак), так и через Узбекистан. Также отмечается возможность прямой связи Казахстана и Ирана через порты Каспийского моря, однако морское плечо заметно усложнит процесс доставки грузов.

В июле 2024 года состоялась официальная церемония открытия первого этапа железнодорожного коридора Китай — Иран — Европа в сухом железнодорожном порту Тегерана (Априн), а также было запущено движение двустороннего грузового поезда по маршруту [Иран — Китай](#).

Однако не стоит забывать, что Иран является вторым в мире государством по количеству санкционных ограничений. Потенциал данного маршрута может быть сдержан давлением со стороны США, а также вследствие возможных внутрирегиональных конфликтов на Ближнем Востоке.

## ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ С ЗАДЕЙСТВОВАНИЕМ ИРАНА



- Южный транспортный коридор в Иран
- Коридор Восток – Запад (Беларусь – Россия – Казахстан – Китай)
- Транспортные маршруты Китая
- Северный евразийский коридор
- МТК «Север – Юг» в Иране

Источник: составлено авторами на основе [годового отчета АО «САМРУК-КАЗЫНА»](#)

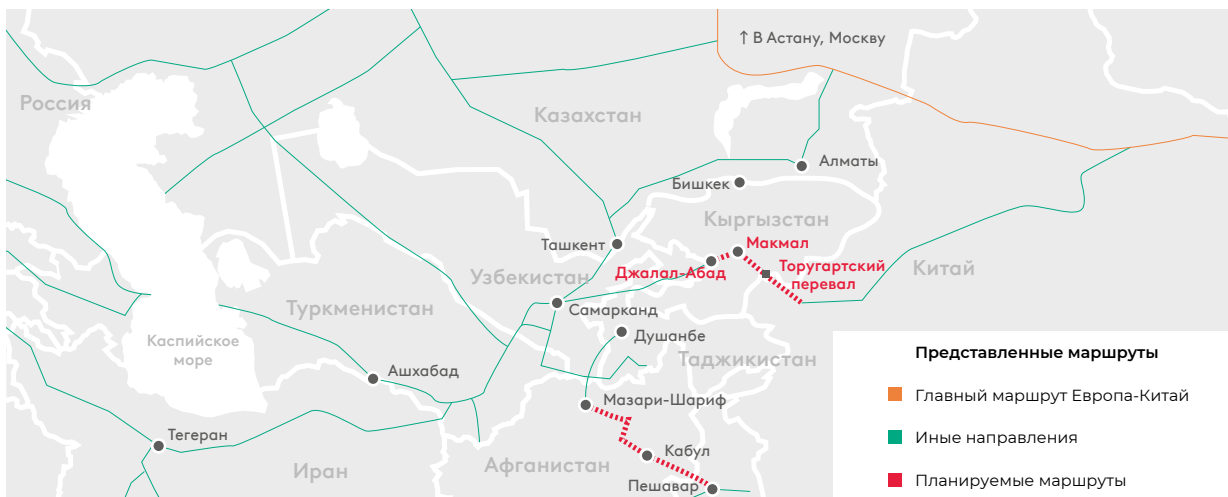
## Железнодорожная магистраль Китай — Кыргызстан — Узбекистан

В конце января 2024 года на заседании Транспортного бизнес-диалога СНГ эксперты обсудили перспективы развития транспортного коридора Китай — Кыргызстан — Узбекистан. Старт проекту железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан (ККУ) был дан подписанием соглашения между тремя странами в Пекине 6 июня 2024 года. Строительство должно было начаться в октябре 2024 года и занять чуть более шести лет, согласно предварительным договоренностям. Однако первый камень в основание регионального проекта заложен [27 декабря 2024 года](#). При общей протяженности [486 километров](#) железная дорога пройдет 312 километров по территории Кыргызстана, где планируется строительство 18 железнодорожных станций.

Железнодорожная магистраль Китай — Кыргызстан — Узбекистан соединит железные дороги трех стран и расширит возможности по перевозке грузов по железной дороге в страны Персидского залива, Турецкую Республику и далее в Европу. Начинаясь от Кашгара на западе Китая, железная дорога пройдет до Торугарта — Арпа — Макмала, затем до кыргызского Джалал-Абада и достигнет Андижана на юго-востоке Узбекистана, где маршрут будет сое-

динен с существующей железнодорожной системой Узбекистана с выходом на Туркменистан и далее на Иран. Предполагается, что проект позволит сократить существующий наземный маршрут из Китая в Европу на 900 километров и сэкономить до 7-8 дней.

## ПРОЕКТЫ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ИЗ КИТАЯ



Источник: [The Economist](#)

Помимо железнодорожных путей будет построена дополнительная инфраструктура, такая как новые склады, терминалы и станции. Одной из самых сложных задач станет строительство станции, где поезда смогут переходить с китайской стандартной колеи (1435 мм) на русскую (1520 мм), которая используется в Кыргызстане и Узбекистане.

Реализация проекта ККУ потребует крупного финансирования, которое в большинстве своем будет осуществляться со стороны Китая. В то время как общая стоимость проекта составляет около **8 миллиардов долларов**, только строительство кыргызского участка обойдется примерно в 4,7 миллиарда долларов. Кредит на строительство Кыргызстану выдает Китай, заинтересованный в диверсификации маршрутов континентальной логистики. Кроме того, сложный рельеф местности в Кыргызстане требует строительства с нуля более 90 мостов и 50 тоннелей. Многие аналитики указывают на сейсмо- и лавиноопасность горной местности: ежегодно в Кыргызстане регистрируется более 13000 землетрясений. Оползни также случаются довольно часто.

Тем не менее, все три страны решительно настроены реализовать проект. Пекин ищет любую возможность расширить свои возможности для свободной и неограниченной торговли по всему миру. Ташкент рассматривает проект как еще одну возможность для расширения своих торгово-экономических и транспортных связей. А Бишкек ожидает, что проект ККУ принесет инвестиции в инфраструктуру, станет драйвером экономического роста и укрепит международное положение страны.

# ВЫВОДЫ

## АРХИТЕКТУРА ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ



- Евразийский маршрут (Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС)
- Транссибирская магистраль
- Север — Юг (Россия — Азербайджан — Иран)
- Узбекистан — Порт Находка
- Трансафганский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Афганистан — Пакистан) [на стадии разработки]
- Южный транспортный коридор (Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия) [меморандум]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Кыргызстан — Китай» [строительство]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция» [протокол о создании МТК]
- Транскаспийский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция) [действует]
- Транскавказский транспортный коридор (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия) [действует]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС» [действует]
- Коридор «Восточные порты Китая» (Узбекистан — Казахстан — Китай) [действует]
- Коридор «Порт Находка» (Узбекистан — Казахстан — Россия) [действует]

Источник: составлено авторами

Континентальные маршруты приобрели важное значение для торговли между Китаем и Европой. Транзитное сообщение через страны региона ускоряет время доставки грузов и представляет собой континентальную альтернативу морской поставке. Транскаспийский международный транспортный маршрут получил существенное развитие в последние годы как один из путей грузового сообщения между Китаем и Европой. Однако следует отметить и важность ТМТМ для торгово-экономических связей стран Каспийского региона.

Быстрое развитие ТМТМ в последние годы связано с тем, что данный маршрут стал точкой пересечения интересов внешних акторов — как экономических, так и политических. Так, Китай заинтересован в развитии ТМТМ для диверсификации своих поставок в Европу. ЕС видит в ТМТМ проект, который способен обеспечить прямой доступ Союзу к поставкам ключевых ресурсов Центральной Азии по «дружественному» пути. Вместе с тем, учитывая зачастую конкурирующие инициативы стран Запада и Китая, подобное совпадение интересов может оказаться тактическим, а не долгосрочным.

Тем не менее ТМТМ призван стать точкой роста и развития для государств вдоль пути, прежде всего Казахстана, Азербайджана и Грузии, которые стремятся извлечь из внимания внешних сил выгоды для себя в части привлечения инвестиций в инфраструктуру и создания точек роста для собственных экономик. Несмотря на стремление Ассоциации ТМТМ к привлечению китайских грузов, следующих в Европу, значимыми для ТМТМ являются грузы регионального происхождения, например экспорт товаров из Казахстана и [Азербайджана](#), зачастую представленный неконтейнеризированным грузопотоком.

ТМТМ представляет собой альтернативу уже сложившимся коридорам, прежде всего маршрутам, проходящим севернее. Транзитные перевозки по этому пути в сообщении Китай — Европа — Китай по итогам одиннадцати месяцев 2024 года составили 358,8 тыс. ДФЭ. Прогнозируемый объем грузоперевозок к концу 2024 года составляет 381 тыс. ДФЭ. Таким образом, по итогам января — ноября 2024 года доля ТМТМ в транзитном контейнеро-потоке между Китаем и Европой по железной дороге достигла 7,8%. Несмотря на отставание от объемов, идущих по основным маршрутам, за последние два года ТМТМ показал впечатляющий рост.

Еще больший рост показали совокупные объемы перевезенных грузов в тоннаже. За одиннадцать месяцев 2024 года объем грузоперевозок по ТМТМ составил 4,1 млн тонн. Прогнозируемый объем перевозок за полный 2024 год составляет порядка 4,47 млн тонн. При этом по итогам 2023 года было перевезено 2,8 млн тонн.

Вызовом для маршрута является его география — необходимость мультимодальной перевозки с пересечением Каспийского и Черного морей. Для обеспечения бесшовной мультимодальной перевозки требуется развитие как «жесткой», так и «мягкой» инфраструктуры. Ключевыми барьерами для ТМТМ выступают ограниченная пропускная способность портов Каспийского моря Азербайджана и Казахстана, наличие слабых мест в железнодорожной инфраструктуре Казахстана и Грузии, нехватка морских судов для перевозки возрастающих объемов грузов. Дальнейшей интеграции требуют информационные системы стран-транзитеров. В отличие от других маршрутов в условиях мультимодальной перевозки бесшовность смены модальности и прохождения пограничных процедур будет иметь ключевое значение для конкурентоспособности ТМТМ.

Южные транспортные коридоры через Россию или Иран находятся на ранних стадиях развития. Также идет оценка проектов новых маршрутов, включая железнодорожную магистраль Китай — Кыргызстан — Узбекистан. В реализации подобных масштабных инициатив заинтересованы не только те государства, по территории которых проходят маршруты, но и ключевые внешние игроки — в зависимости от коридора.

В регионе пересекаются интересы и стратегические приоритеты различных внешних акторов. Это повышает важность поиска консенсуса при реализации международных транспортно-логистических проектов и создает условия для сотрудничества в развитии транспортных коридоров. Государствам Центральной Азии важно обеспечить гармонизированное развитие транспортно-логистического потенциала железнодорожного транспорта.