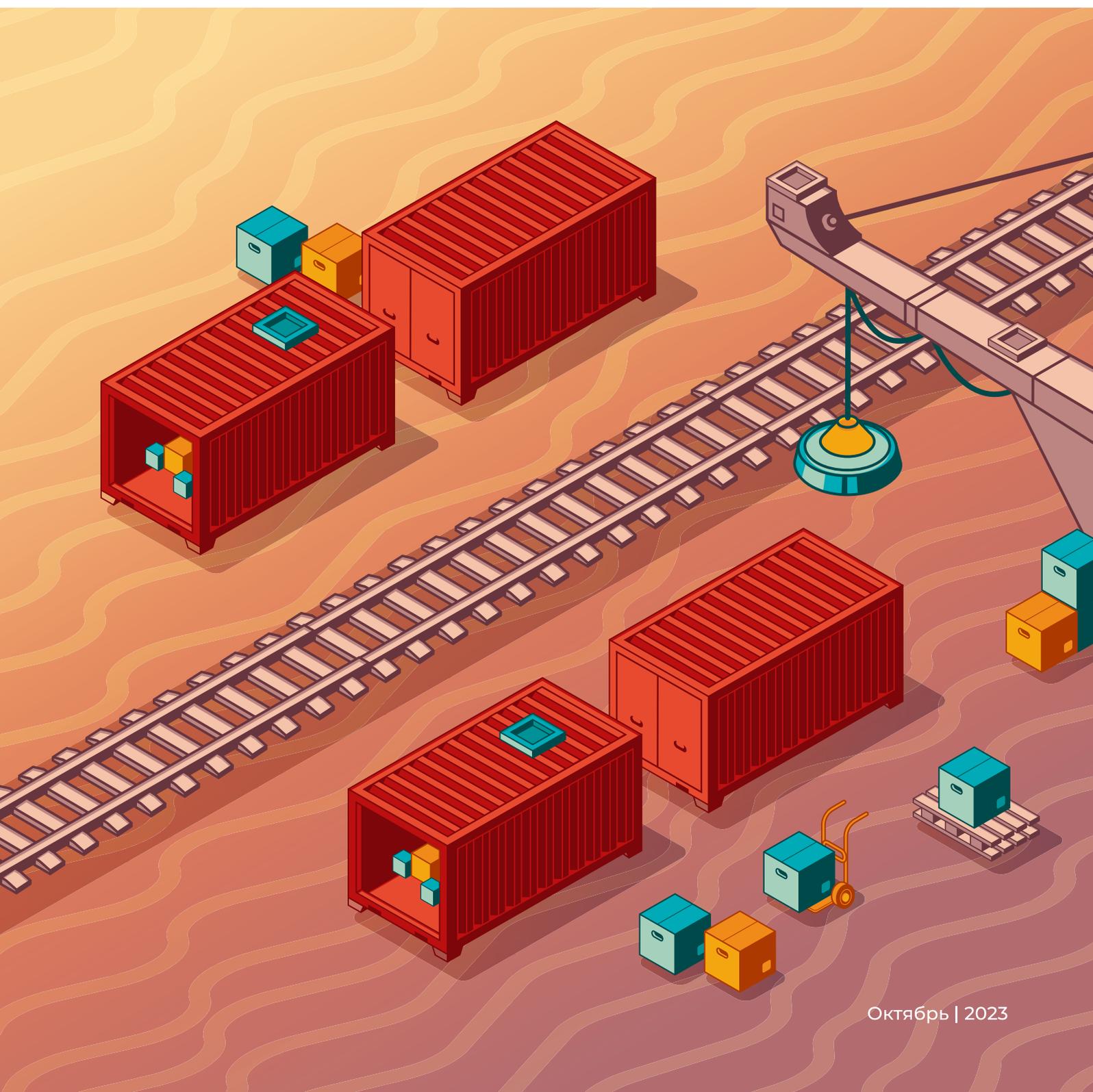


АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА



Оглавление

Введение	2
Маршруты международного транспортного коридора «Восток — Запад»	3
Архитектура Транскаспийского международного транспортного маршрута	4
Создание и становление Транскаспийского международного маршрута.....	5
Статистика грузопотока по ТМТМ.....	6
Операторы ТМТМ.....	7
Транзит грузов по маршруту ТМТМ по территории Казахстана	8
Текущие показатели Транскаспийского международного транспортного маршрута	11
Грузоперевозки по ТМТМ.....	11
Тарифные ставки маршрута ТМТМ.....	11
Сроки доставки грузов.....	12
Заключение. Потенциал Транскаспийского международного транспортного маршрута	13

ВВЕДЕНИЕ

В условиях глобальной информатизации транспортных процессов и развития международных транспортных отношений возникает необходимость налаживания стабильных транспортных связей между различными участниками международных экономических отношений. Транспортная логистика ведет к техническому и технологическому сближению участников транспортного процесса и к гармонизации их экономических интересов. Создание транспортных систем обеспечивается в том числе с помощью международных транспортных коридоров (МТК).

МТК, будучи элементом процесса глобализации торговых и транспортных рынков, способствуют развитию международного сотрудничества и углублению производственной кооперации стран. Особое значение МТК имеют в Евразии, где сформировались два экономических полюса – Китай и Европейский союз (ЕС), что вызвало лавинообразный рост объемов товарооборота между Европой и Азией.

Международный транспортный коридор «Восток — Запад» (МТК «Восток — Запад») имеет стратегически важное значение для развития международной экономической деятельности и сферы транзитных услуг в связи с востребованностью данного маршрута при осуществлении транзитных грузоперевозок между Китаем и ЕС. Этот коридор представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки грузов из Юго-Восточной Азии через Суэцкий канал в Европу.

МАРШРУТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «ВОСТОК — ЗАПАД»

Основу МТК «Восток — Запад» составляет Транссибирская магистраль (Транссиб), которая пересекает территорию России с выходом на востоке на сеть железных дорог Кореи, Китая, Монголии и Казахстана, а на западе — в европейские страны, обеспечивает транспортно-экономические связи стран Азиатско-Тихоокеанского региона с европейскими странами.

Большинство существующих маршрутов МТК «Восток — Запад» в той или иной степени задействуют Транссиб: северные маршруты через пограничные переходы Дальнего Востока с выходом на Китай напрямую и через Монголию (Наушки), евразийский маршрут через Казахстан. При этом основной артерией для транзита товаров железнодорожным транспортом между Китаем и ЕС является евразийский маршрут (Казахстан, Россия, Белоруссия), на который приходится порядка 90% транзитного контейнеропотока, идущего по железной дороге в сообщении Китай — Европа — Китай.

По территории государств-членов евразийского маршрута проходит сеть важнейших международных транспортных коридоров в автомобильном и железнодорожном сообщениях, обеспечивающая грузопоток в сообщении Восток — Запад. Маршрут пролегает между станциями на границе ЕАЭС с Евросоюзом (Брест, Брузги, Свислочь, станции Калининградской области) и пограничными станциями Достык и Алтынколь в Казахстане на границе с Китаем.

АРХИТЕКТУРА ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Новые государства Центральной Азии и Закавказья стремятся к оптимизации своих коммуникаций для доступа к внешним рынкам. В связи с этим они развивают альтернативу существующему северному маршруту. Интерес западных государств к подобным транспортным проектам обусловлен, в числе прочего, стремлением диверсифицировать пути доставки грузов и стимулировать развитие альтернативных транспортных коридоров. Аналогичной стратегии придерживается и Китай, реализующий инициативу Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Очевидно, что одной из целей ЭПШП является стимулирование развития центральных и западных провинций КНР, которые, в том числе, испытывают потребность в поставках сырья из Центральной Азии и Закавказья.

Еще одним перспективным проектом в регионе является Лазуритовый коридор, который объединяет транспортно-логистические инфраструктуры Азербайджана, Грузии, Турции, Туркменистана и Афганистана. Коридор пролегает от афганской провинции Герат до Ашхабада, затем через Тбилиси до Анкары с ответвлениями в Потти и Батуми и от Анкары до Стамбула с дальнейшим маршрутом в страны Европы. Препятствием для фактической реализации данной концепции является политическая нестабильность в странах вдоль пути.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через акваторию Черного моря в Европу. Помимо стратегически перспективного евразийского маршрута, ТМТМ стал для Казахстана интересным коридором, соединяющим железнодорожную инфраструктуру, морское сообщение, сухой порт. ТМТМ является мультимодальным маршрутом, в котором задействованы два вида транспорта: железнодорожный и морской.

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ



Источник: Middle Corridor Trans-Caspian International Transport Route <https://middlecorridor.com/ru/marshrut>

Создание и становление Транскаспийского международного транспортного маршрута

Начало проекту ТМТМ было положено 7 ноября 2013 года в Казахстане в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый шелковый путь», на котором АО «НК «Қазақстан темір жолы», ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и АО «Грузинская железная дорога» подписали Соглашение об учреждении Комитета по развитию проекта ТМТМ. 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». Особую поддержку проекту оказывали Китай и ЕС в части составления технической документации. После создания контейнерного сервиса «Nomad Express» было организовано три пилотных контейнерных поезда:

- 28.07.2015 г.: Шихэцзы (Китай) — Кишлы (Азербайджан);
- 29.11.2015 г.: Ляньюньган (Китай) — Стамбул (Турция);
- 15.01.2016 г.: Ильичевск (Украина) — Достык (Казахстан).

В 2015–2016 гг. Украина проявила заинтересованность в таком маршруте для перевозок растущего импорта из Китая, а также для экспорта в КНР дорожающей железной руды. Впрочем, в последнем случае препятствием для украинских экспортеров стало фактическое отсутствие современного вагонного парка, что лишает Украину весомых экспортных доходов. В феврале 2018 года к ТМТМ присоединились и Турецкие железные дороги.

Следующим шагом на пути развития маршрута стало создание Международной ассоциации «ТМТМ», которая является объединением юридических лиц, осуществляет свою деятельность в соответствии с Конституцией Республики Казахстан и располагается на территории Республики Казахстан. Штаб-квартира находится в Астане. Ассоциация занимается привлечением транзитных и внешнеторговых грузов на ТМТМ, развитием интегрированных логистических продуктов по маршруту, проводит эффективную тарифную политику и оптимизацию издержек, создает единую технологию перевозочного процесса, а также содействует снижению административных барьеров (пограничные и таможенные процедуры, переработка грузов и контейнеров в портах и стыковых станциях).

— Статистика грузопотока по ТМТМ

ТМТМ начал функционировать в 2017 году. Протяженность маршрута составляет 11 тыс. км. Текущая пропускная способность — 6 млн тонн в год. К 2025 году планируется достигнуть уровня в 10 млн тонн в год.

Мультимодальный транспортный сервис по маршруту Китай — Курык/Актау — Баку/Алят — Батуми/Поти и далее в третьи страны, в том числе через новую линию Баку — Тбилиси — Карс, был налажен в 2017 году. В год открытия объем контейнерных перевозок составил только 8,9 тыс. ДФЭ (по территории Казахстана — 0,3 тыс. ДФЭ), однако в следующем году перевозки выросли уже до 15,2 тыс. ДФЭ (по территории Казахстана — 3,9 тыс. ДФЭ).

В конце 2018 года состоялся запуск первого контейнерного поезда из казахстанско-китайского логистического терминала в порту Ляньюньган (КНР), который проследовал по ТМТМ через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию до конечного пункта назначения — Стамбул. Первый состав включал двадцать один 40-футовый контейнер и транспортировал такие грузы, как машины и оборудование, электронику, а также товары народного потребления.

В 2019 году объем грузооборота на ТМТМ увеличился еще практически в два раза и составил 26 тыс. ДФЭ (по территории Казахстана — 7,4 тыс. ДФЭ). Рост был обусловлен предоставлением оператором «Қазақстан темір жолы» (КТЖ) благоприятных тарифов на транспортировку нефтепродуктов, зерновых и бобовых культур, минеральных удобрений, картофеля, мяса, сахара, цветных и черных металлов, хлопка, масла растительного, сахара-сырца, свежей плодоовощной продукции, мяса птицы, текстиля, полипропилена, а также налаживанием транзитного потока в Узбекистан и обратно.

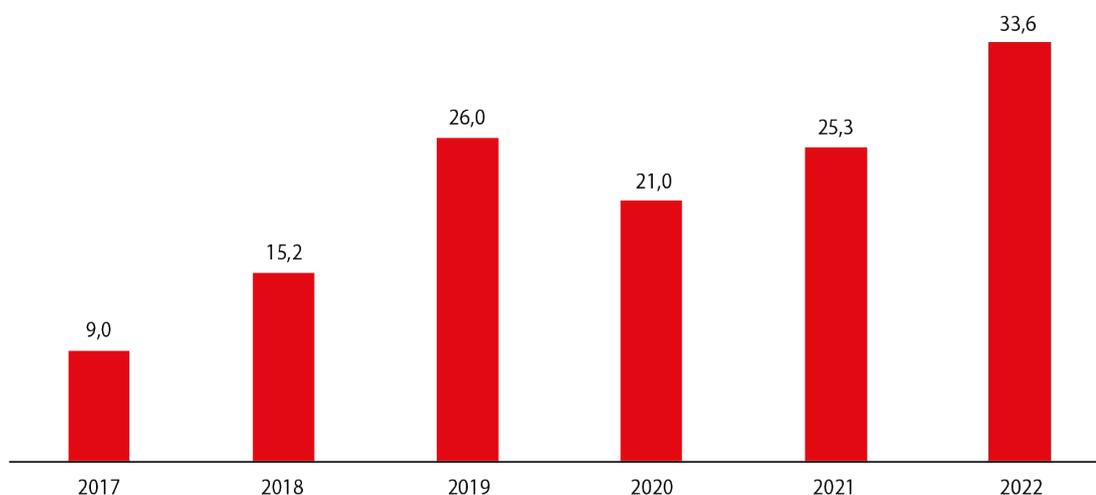
В результате кризиса, вызванного пандемией коронавируса в 2020 году, грузопоток снизился на 26% к показателю 2019 года и составил 21 тыс. ДФЭ. Однако, по данным КТЖ, в 2020 году пандемия не оказала существенного сдерживающего влияния на экспедирование контейнерных перевозок в транзитном сообщении, хотя и замедлила его рост до плюс 9% по сравнению с показателем 2019 года, или 8,1 тыс. ДФЭ.

В общей сложности за четыре года — с 2017 по 2020 годы — по всей протяженности маршрута было перевезено более 71 тыс. ДФЭ, или 3,9 млн тонн, внешнеторговых грузов, где 2,1 млн тонн пришлось на казахстанские экспортные грузы.

В 2021 году грузоперевозки на маршруте ТМТМ вновь оживились. За полный 2021 год экспедирование контейнерных перевозок в транзитном сообщении, по данным КТЖ, составило 14,7 тыс. ДФЭ, а объем — 266,9 тыс. тонн (по всему маршруту ТМТМ — 25,3 тыс. ДФЭ и в объеме — 586,2 тыс. тонн). Экспорт из Казахстана составил 135,2 тыс. тонн.

В 2022 году объем грузоперевозок по маршруту ТМТМ увеличился в 2,5 раза и достиг 1,48 млн тонн. По маршруту было перевезено 33,6 тыс. ДФЭ — это на 33% превышает показатель прошлого года. Экспорт казахстанских грузов увеличился в 6,5 раза в сравнении с 2021 годом и составил 891 тыс. тонн. Однако в 2022 году произошел спад объема транзитных перевозок на 3,5%, до 257,5 тыс. тонн, а также и контейнерных — на 25% с конечным объемом в 11 тыс. ДФЭ

ГРУЗОПОТОК ПО ТМТМ, ТЫС. ДФЭ



Источник: <https://trans.info/ru/obyem-gruzoperevozok-po-transkaspiskomu-koridoru-353419>

Операторы ТМТМ

Операторы ТМТМ, а именно ADY Container (Азербайджан), ACSC Logistics (Азербайджан), Alliance Logistics (Азербайджан), GR Logistics & Terminals (Грузия) и KTZ Express (Казахстан), входят в Международный транскаспийский транспортный консорциум. Из них ADY Container занимается контейнерными платформами и железнодорожными контейнерными перевозками, ACSC Logistics реализует морские грузоперевозки, Alliance Logistics специализируется на железнодорожных и морских транспортировках, GR Logistics & Terminals осуществляет железнодорожные перевозки и владеет крупными контейнерными терминалами, KTZ Express занимается железнодорожными контейнерными перевозками.

ТРАНЗИТ ГРУЗОВ ПО МАРШРУТУ ТМТМ ПО ТЕРРИТОРИИ КАЗАХСТАНА

Нарастающее противостояние между глобальными центрами силы вынуждает страны Центральной Азии к диверсификации логистических маршрутов. Так, Казахстан активно инвестирует в один из ключевых портов страны на Каспии — Актау.

По данным КТЖ, через Актауский морской торговый порт за первое полугодие 2023 года перевалено более 2,6 млн тонн сухих и нефтеналивных грузов, что на 24% выше уровня соответствующего периода прошлого года.

За семь месяцев 2023 года порт обработал 142 тыс. тонн зерна, 114 тыс. тонн металла, свыше 13 тыс. ДФЭ. На 58% выросла перевалка нефти к показателю 2022 года, до 2,1 млн тонн, за счет переориентации экспорта казахстанской нефти на маршрут Баку — Тбилиси — Джейхан через порт Актау. На 87% увеличилась перевозка металла из-за роста экспорта цветных металлов через порт Актау.

Общая фактическая пропускная способность порта Актау составляет 11,8 млн тонн. В порту функционируют три нефтяных причала годовой мощностью 7,5 млн тонн, три универсальных сухогрузных причала для обработки генеральных, тарно-штучных и негабаритных грузов, причал для перегрузки зерна и паромный причал с пропускной способностью 2 млн тонн в год, а также зерновой терминал мощностью 800 тыс. тонн в год.

В 2025 году на территории морского порта будет сдан в эксплуатацию контейнерный хаб. Проект позволит оказывать полный спектр услуг по перевалке контейнеров (до 300 тыс. ДФЭ в год). Также будет предпринят ряд мер для увеличения мощностей сухогрузных причалов.

Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев заявил, что к 2030 году грузопоток по транскаспийскому маршруту будет увеличен до 500 тыс. контейнеров в год.

Для этих целей в порту Актау инициирована реализация проектов, направленных на расширение пропускной способности порта. Среди них проект создания контейнерного хаба на базе специальной экономической зоны «Морпорт Актау», который улучшит транспортную связанность на маршруте ТМТМ.

В мае 2023 года в рамках казахстанско-сингапурского бизнес-форума АО НК «Қазақстан темір жолы» (КТЖ) и сингапурская компания PSA International (PSA), один из крупнейших в мире операторов контейнерных портовых терминалов, подписали соглашение о создании совместного предприятия, которое будет способствовать развитию ТМТМ и расширению торговых потоков Юго-Восточной Азии и Китая в Европу через Казахстан. Портфель портовых и грузовых решений PSA включает более 60 глубоководных, железнодорожных и внутренних терминалов в 160 точках в 42 странах, включая два ведущих портовых предприятия в Сингапуре и Бельгии, а также дочерние предприятия в области управления цепочками поставок, логистики, морских и цифровых услуг.

В октябре 2023 года казахстанская транспортно-логистическая инвестиционная компания PTC Holding начнет строительство контейнерного терминала в грузинском порту Поти на побережье Черного моря для увеличения объемов грузовых перевозок на ТМТМ с планом введения в эксплуатацию в первом квартале 2024 года. Поти — один из крупнейших портов Грузии и важнейший перевалочный пункт на Черном море для транспортировки грузов по ТМТМ. Контейнерный терминал позволит Казахстану участвовать в формировании грузовых потоков. Гавань является конечной точкой транспортировки грузов по ТМТМ на Черном море. Согласно PTC Holding, общая сумма инвестиций в проект оценивается в 15-20 млн долларов. Терминал будет расположен на площади в 8 гектаров, его максимальная мощность с учетом технологии работы составит 450 тыс. ДФЭ в год. Ожидается, что в первые годы эксплуатации в рамках маршрута ТМТМ терминал позволит переработать 80 тыс. ДФЭ в год с дальнейшим наращиванием объемов.

По проекту, терминал сможет доставлять контейнеры с порта на терминал и в обратном направлении, доставлять контейнеры с других терминалов и в обратном направлении, формировать шаттл-поезда по направлению Поти — Алят — Поти, осуществлять перетарку грузов с универсальных вагонов и автотранспорта в контейнеры и наоборот, обрабатывать негабаритные грузы.

Порт Курык является еще одним ключевым звеном ТМТМ. За первые шесть месяцев 2023 года перевалка грузов превысила 1 млн тонн, что на 18% больше аналогичного показателя предыдущего года. Согласно прогнозам ТОО «Порт Курык», по итогу 2023 года ожидается рост на 20%.

Во втором полугодии на территории порта планируется ввод в эксплуатацию зернового терминала мощностью 1 млн тонн в год с единовременным хранением 25 тыс. тонн зерновых культур.

К 2025 году в порту планируется строительство многофункционального морского терминала «Саржа», включающего зерновой и универсальный терминалы, терминалы наливных и генеральных грузов, а также транспортно-логистический центр.

Вслед за портом Актау порт Курык получил сертификат Системы экологической экспертизы портов и статус EcoPort от Европейской организации морских портов. Сертификат дает возможность для расширения взаимоотношений с европейскими портами, а также стимулирует улучшение экологической ситуации в Каспийском регионе.

Помимо портов Казахстан активно занимается развитием железнодорожного сообщения. В регионе ведется строительство вторых железнодорожных путей на участке Достык — Мойынты и обводной железнодорожной линии станции Алматы, что позволит увеличить пропускную способность казахстанско-китайского транспортного коридора в пять раз — с 24 до 120 поездов в неделю, а также повысить скорость контейнерных поездов до 1500 километров в сутки.

В рамках ТМТМ транзитное время прохождения грузов через Казахстан по сравнению с 2022 годом уменьшилось в два раза и стало составлять шесть дней вместо двенадцати. По словам премьер-министра Казахстана, данный показатель планируется сократить еще на сутки к концу 2023 года.

ТЕКУЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Грузоперевозки по ТМТМ

За семь месяцев 2023 года объем грузоперевозок по ТМТМ увеличился на 86% в сравнении с аналогичным периодом 2022 года и составил 1,6 млн тонн. При этом на долю экспорта из Казахстана по ТМТМ пришлось 1,2 млн тонн (рост в 2,5 раза). В 2023 году показатель перевозки контейнеров прогнозируется на уровне 53 тыс. ДФЭ. Статистика включает в себя данные по транзиту Китай — Европа — Китай, а также по перевозке между странами внутри коридора ТМТМ.

По данным КТЖ, номенклатура транзитных контейнерных грузов из Китая в Южную Европу и Турцию включает в себя химикаты, оборудование, продовольствие и др., тогда как из Казахстана по ТМТМ идут цветные металлы, ферросплавы, продовольствие (зерновые, чечевица).

Тарифные ставки маршрута ТМТМ

Регулярный мультимодальный транспортный сервис по маршруту ТМТМ осуществляется по утвержденным комплексным тарифным ставкам. Страны — участницы проекта рассматривают и утверждают их на предстоящий фрахтовый год, после чего ставки становятся обязательными для исполнения всеми операторами перевозок.

В рамках перевозки по маршруту ТМТМ тарифные ставки ранжируются в зависимости от перевозки грузов повагонными отправками, перевозки универсальных контейнеров с участием фидерного судна через порт Баку (Алят), через порт Баку Говсан, а также перевозки универсальных груженых контейнеров с участием парома.

В номенклатуру на перевозку грузов повагонными отправками входят уголь, кокс каменноугольный, цветные металлы, СУГ, сера, ферросилиций, зерновые, масличные и бобовые культуры, сахар-сырец, жмых.

Самым длинным маршрутом является Жана Караганды — порт Батуми/Поти (3550 км за 17 суток). Наивысшая тарифная ставка приходится на перевозку цветных металлов (груз. — 106,48 долл./тн, порожн. — 31,23 долл./тн).

При перевозке универсальных контейнеров через порт Баку (Алят) самым дорогим маршрутом является Алтынколь — Актау — Баку (Алят) — Беюк-Кясик — Гардабани — Батуми — Констанца с тарифными ставками 2247 долл./ДФЭ и 3768 долл./СФЭ. Ставки за перевозку по этому же маршруту, но через порт Говсан вместо Баку (Алят), еще выше: 2273 долл./ДФЭ и 3797 долл./СФЭ.

— Сроки доставки грузов

В июне 2023 года Грузия и Казахстан подписали соглашение о создании логистической компании для ТМТМ, тем самым присоединившись к ранее достигнутым договоренностям между Казахстаном и Азербайджаном о развитии транспортного коридора. Трехстороннее соглашение раскрывает вопросы развития транспортной инфраструктуры, цифровизации грузопотока и создания единого логистического оператора на ТМТМ. В задачи оператора должны будут входить вопросы тарифной политики, обработки грузов и упрощения транспортных процессов на Транскаспийском маршруте.

По данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана, ранее сроки доставки грузов из Китая до портов на Черном море по ТМТМ составляли 53 дня. В настоящее время грузы проходят маршрут в срок от 18 до 23 дней. По словам министра транспорта Казахстана, благодаря соглашению к концу 2023 года планируется достичь показателя в 18 дней, а затем снижать его до 10-15 дней.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

На фоне санкционных ограничений в отношении Российской Федерации стремление стран вдоль Транскаспийского маршрута использовать альтернативные пути доставки товаров из Китая в Европу объяснимо. Однако три основных порта на Каспийском море — Актау, Баку и Туркменбаши — имеют недостаточные мощности, как и порт Констанца в Румынии, через который идет европейский транзит. Проекты по развитию главных каспийских портов пока еще находятся в стадии разработки, и сроки их реализации, учитывая международно-политические изменения, могут колебаться. Еще одной проблемой является нехватка грузовых кораблей на Каспии (контейнеровозов). Для решения этого вопроса необходимо привлечение инвестиций или развитие сотрудничества между европейскими и китайскими компаниями.

Перевозки по ТМТМ имеют мультимодальный характер: транспортировка производится разными видами транспорта (в случае с ТМТМ — железнодорожным и паромным сообщениями). Наличие двух морских переправ и необходимость перевалки в четырех портах сказываются на затратах и времени транспортировки грузов, особенно с учетом фактора погодных условий. Кроме того, ограниченность железнодорожного сообщения в виде разной ширины колеи также приводит к дополнительным затратам времени на перевалку (как известно, ширина колеи в Казахстане, Азербайджане и Грузии составляет 1520 мм, а в Турции и ЕС — 1435 мм).

Устойчивый рост рынка зависит от степени прозрачности и открытости, поэтому постоянный доступ к актуальной информации жизненно необходим для участников рынка. Слабость маршрута ТМТМ заключается именно в этом — в отсутствии единого логистического оператора для объединения тарифов и обработки всех грузов по направлению Китай — Европа. Только летом текущего года было подписано трехстороннее соглашение между Казахстаном, Азербайджаном и Грузией о создании такого оператора.

В настоящее время грузоотправитель может узнать комплексную тарифную ставку на перевозку контейнера из документов, утвержденных странами — участницами ТМТМ на весь год. Так, например, утвержденная ставка с 1 января по 31 декабря 2023 года по маршруту ТМТМ Алтынколь — Актау — Говсан — Беюк-Кясик — Гардабани — Батуми — Констанца составляет 3797 долл./СФЭ.

В качестве сравнения грузоотправители могут использовать индекс ERAI, предоставляющий легкий доступ к актуальной стоимости сервисов железнодорожного транзита по евразийскому маршруту. Так, по данным на август 2023 года, показатель индекса ERAI для транзита по маршруту Достык / Алтынколь — Брест / Брузги / Свислочь / Калининград был равен 2943 долл./СФЭ.

Стоимость транзита по евразийскому маршруту на 30% ниже стоимости грузоперевозки по ТМТМ, что является, несомненно, важным фактором для грузоотправителей. В части сроков доставки грузов ТМТМ также уступает евразийскому маршруту, по которому транзитное время в сообщении Китай — Европа — Китай составляет от 5 до 7 дней. За это же время по ТМТМ грузы из Китая будут доставлены только в Азербайджан. Мультиmodalная перевозка со сменой видов транспорта между железнодорожным, автомобильным и паромным приводит к увеличению затрат, рисков и безопасности груза, а также замедляет его обработку, в сравнении с железнодорожной перевозкой по евразийскому маршруту.

Сохраняющаяся привлекательность ТМТМ для Китая обусловлена его стремлением развивать свои западные провинции и обеспечить им доступ на региональные рынки сбыта. В то же время нельзя сделать вывод о способности ТМТМ «перетянуть» на себя весь объем грузов для доставки в Европу. Китай ориентируется на данный маршрут при условии его экономической эффективности.

Страны ЕС сейчас крайне заинтересованы в развитии маршрута, так как рассматривают этот транспортный коридор как один из основных для доставки грузов из Китая, поскольку он идет в обход России.

Турция, Азербайджан и Казахстан в равной степени проявляют интерес к маршруту по своим собственным причинам. В контексте развития ТМТМ Азербайджан видит возможность усилить свою транзитную роль и стать крупнейшим транспортным хабом. Турция, в свою очередь, продолжает распространять свое влияние на Азербайджан и Среднюю Азию. Развитие ТМТМ способствует также увеличению объемов поставок между тремя странами. Благодаря транспортному коридору казахстанское зерно в больших объемах будет поставляться в Азербайджан и Турцию, азербайджанские фрукты и овощи — в Казахстан.

Такие коридоры, как ТМТМ и Лазуритовый коридор, повышают связанность стран региона Средней Азии и Ближнего Востока. основополагающая цель транзита по маршруту сменяется возможностью для отдельных участников усилить свое выгодное геостратегическое расположение.

Для Казахстана развитие ТМТМ важно в контексте диверсификации экспортных поставок нефти, так как сейчас 80% приходится на Каспийский трубопроводный консорциум (КТК), контроль над которым у России. Снижение роли России в поставках нефти из Казахстана также выгодно ЕС в условиях общей политической напряженности.

Подписание в феврале 2023 года меморандума о сотрудничестве по развитию транспортных маршрутов между ТМТМ и ТРАСЕКА (программа международного сотрудничества между ЕС и странами-партнерами по организации транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия») привело к привлечению инвестиций со стороны международных финансовых институтов. Согласно исследованию Европейского банка реконструкции и развития, по предварительным оценкам, улучшение бесперебойных поставок по ТМТМ потребует инвестиций в размере 18,5 млрд евро, значительную часть которых готовы будут взять на себя страны ЕС.

В настоящее время перевозка через ТМТМ осуществляется без какой-либо единой цифровой платформы, через которую грузоотправители и другие заинтересованные стороны получали бы доступ к обновляемым в режиме реального времени сведениям о том, в какой части коридора находятся их контейнеры. На данный момент этот недостаток компенсируется самими клиентами путем установки системы слежения на базе GPS, однако это требует дополнительных затрат.

Несмотря на то, что железнодорожные операторы ТМТМ создали несколько рабочих групп для перевода в цифровой формат документооборота по ЦИМ/СМГС, цифровые решения в масштабах коридора по-прежнему не внедрены.

Транскаспийский маршрут относительно новый, а его транзитный потенциал ограничен. Для развития транспортной и логистической инфраструктуры потребуется еще много времени и средств, однако высокая стоимость интермодального маршрута без компенсации приемлемой скорости транзита может склонить китайских и европейских грузоотправителей к использованию альтернативных маршрутов.