

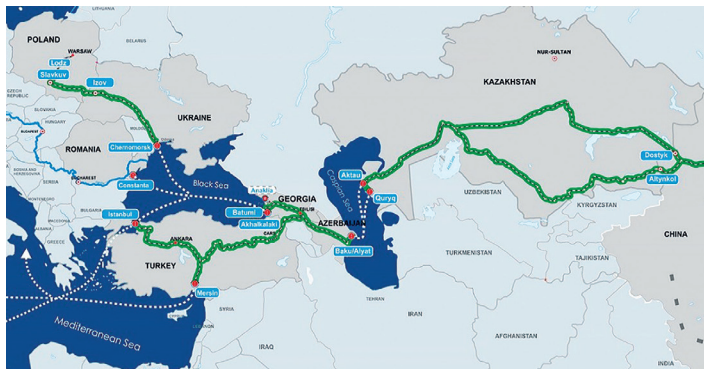
Шанс на развитие

Средний коридор позволяет укреплять связи

В ходе недавнего официального визита Президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева в Азербайджан одним из важнейших аспектов межгосударственного сотрудничества, привлечшего внимание лидеров наших стран, стало транспортно-логистическое направление.

Роман ТЕМНИКОВ,
«Бакинский рабочий»

В частности, в своем заявлении для печати Президент Ильхам Алиев заметил следующее: «Мы сегодня подробно говорили о сферах транспортно-логистического направления и дали соответствующие поручения членам правительства интенсифицировать контакты, поскольку Средний коридор, который объединяет наши страны, имеет очень большую перспективу. И в Казахстане, и в Азербайджане уже создана современная инфраструктура, которая позволяет транспортировать большие объемы грузов. Но мы определили дальнейшие направления сотрудничества с тем, чтобы еще больше увеличить пропускную способность Среднего коридора».



Его казахстанский колле-

га в своем заявлении для печати отменил все сомнения относительно того, что в этом направлении будут достигнуты конкретные результаты. «Во всяком случае, со стороны Казахстана имеется абсолютная заинтересованность в развитии данного вида сотрудничества», - подчеркнул Президент Касым-Жомарт Токаев.

⇒ 4

Шанс на развитие

Своими мнениями по поводу нынешнего состояния и перспектив Среднего коридора в интервью газете «**Бакинский рабочий**» поделились казахстанские эксперты.

Алмас Чукин, председатель общественного совета Министерства национальной экономики Республики Казахстан, кандидат наук:

- Если говорить о западном направлении для транспортировки грузов в целом, то Казахстан обладает тремя маршрутами: Северный (традиционный, через Россию), Средний (новый, ТМТМ - через Каспий и Азербайджан) и Южный (потенциальный, через Иран). В отношении Южного маршрута, пока еще не существующего, все будет зависеть от западных санкций и желания официальной Анкары построить порт ближе к Восточной Турции, куда будут приходить грузы транзитом через Иран.

Что касается ТМТМ, то этот маршрут мало использовался в прошлые годы, потому что он был недостаточно технически развит и потенциальные экономические выгоды от его использования тогда еще не просматривались, так как дешевле было возить грузы дольше, но по уже установленным и развитым маршрутам через Россию.

Однако нынешняя геополитическая ситуация коренным образом изменила взгляд на эти вещи, причем, не только с точки зрения расчета простой экономической эффективности. С точки зрения геополитики безопасность страны имеет денежные выражения и ради обладания экономическим суверенитетом необходимо иметь различные варианты логистической связи с миром и полагаться только на северный маршрут через Россию неоправданно. По независящим от нас обстоятельствам маршрут усложнился, против России действуют санкции, которые косвенно приводят к большим и малым проблемам для Казахстана при транспортировке грузов по уже устоявшимся маршрутам.

К примеру, грузопоток из Китая растет, в основном это касается контейнерных перевозок. При этом потенциал транспортной отрасли по перевалке грузов намного больше, но для его реализации необходимы дополнительные инвестиции. В частности, казахская железная дорога на некоторых направлениях работает на пределе.

Президент Токаев поставил перед транспортниками внутри страны новые задачи и сам лично занимается данной проблемой. Визит же в Азербайджан, переговоры на высшем уровне и подписание соглашений показывают, что эта проблема лежит на столе самого главы государства.

Сейчас роль ТМТМ пока еще недостаточна, но она уже карди-

нально меняется. В настоящее время Средний коридор недостаточно используется ввиду сохранения в нем узких мест. В частности, железнодорожный путь на Актау имеет ограничения по пропускной способности. Также необходима реконструкция Актаусского порта. Но тут проблема заключается в том, что он физически находится в городской черте и имеет жесткие ограничения по своему расширению. В силу этого необходимо работать на Курык и Баутино.

Еще одной проблемой ТМТМ является различие в ширине железнодорожной колеи.

Айдар Алибаев, экономист:

- Потенциально объем рынка 8 стран - участниц ТМТМ может достигать 10 млн тонн грузов в год, включая до 200 тыс. контейнеров. Понятно, что пока до таких больших объемов еще далеко, но, тем не менее, ожидается, что по итогам этого года перевалка грузов по Среднему коридору может составить 3 млн тонн. По итогам первых четырех



месяцев этого года перевалка составила 750 тыс тонн, что представляет собой более 5 тыс. вагонов и свыше 10 тыс. контейнеров. Поезд, идущий из Китая в Европу по маршруту ТМТМ, проходит этот путь за 20-25 суток. И в этом как раз заключается одно из преимуществ данного маршрута.

Следует заметить, что в связи с началом боевых действий на территории Украины и санкциями против России роль Среднего коридора резко возросла. Тем более, что в перспективе время, затрачиваемое на прохождение этого маршрута, может быть сокращено до 15 суток. В то же время по мере сокращения сроков доставки грузов и роста их перевалки, важнейшим показателем становится снижение цены на грузоперевозку. Кстати говоря, по сравнению с первыми поездками, пущенными по ТМТМ, сейчас цена на грузоперевозки сократилась примерно на 20%.

К плюсам Среднего коридора также можно отнести тот факт, что все больше и больше государств проявляют свою заинтересованность к этому маршруту. И хотя сегодня основным пользователем Среднего коридора является Китай, который был и одним из инициаторов данного маршрута, значительное количество государств также заинтересовано в перевозке своих грузов по ТМТМ, на что во многом повлияла ситуация на террито-

рии Украины.

Следует отметить, что помимо чисто транспортно-логистических задач, которые решает Средний коридор, развивая соответствующие связи между странами - участницами ТМТМ, он также позволяет укреплять экономические, политические, культурные связи между ними.

Также очень интересны перспективы Среднего коридора как одного из основных маршрутов, соединяющих западную и восточную части Евразийского континента. Обеспечение полной загрузки ТМТМ станет вероятно одной из основных задач в ближайшие годы всех стран - участниц данного маршрута.

Кроме того, следует понимать, что все государства, по чьей территории проходит Средний коридор, получают развитие своей торговой и туристической инфраструктуры вдоль всего маршрута. ТМТМ будет способствовать оживлению ранее малоосвоенных регионов этих стран. Особенно это касается огромной территории Казахстана.



В то же время, несмотря на важность и необходимость развития Среднего коридора, важно отметить и ряд сложностей в его реализации. К ним относится сложная география и логистика маршрута, которая приводит к необходимости двойной перегрузки товаров с автомобильного или железнодорожного транспорта на морской и обратно при транспортировке как через Каспий, так и через Черное море. Дело в том, что преодоление сразу двух морей оказывает негативное влияние на перспективы маршрута в том плане, что дорожает перевозка грузов, а также происходит серьезная задержка доставки грузов по сравнению с их перевалкой через Россию. Но именно с учетом событий, происходящих сегодня в Украине, вышеуказанные сложности будут преодолеваться. Со стороны Казахстана уже был сделан шаг в этом направлении - построен порт Курык, который резко увеличил возможности как по времени, так и по объемам перевалки грузов через Каспий.

Так что, если еще 7 месяцев назад перспективы Среднего коридора были достаточно туманны в связи с его дороговизной и сложной логистикой маршрута, именно война в Украине и многочисленные антироссийские санкции сняли многие вопросы, позволив ТМТМ высветиться на этом фоне в качестве гораздо более эффективного маршрута.