



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

49/2022

Растущий потенциал Среднего коридора

В условиях введенных против России санкций над традиционными маршрутами железнодорожных грузоперевозок между Европой и Азией «нависла угроза» – грузоотправители волнуются о благополучии своих грузов, перевозимых по сети ОАО «РЖД» и через территорию Белоруссии. По мнению экспертов, ситуация окажет свое влияние и поспособствует сокращению использования России в качестве ведущей транзитной страны. В этой связи внимание перевозчиков переключается на альтернативные маршруты, в частности, на Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) или как, его еще называют, Средний коридор (Middle Corridor), который в текущей ситуации становится все более важным.

В ноябре 2013 года в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый Шелковый путь» в Астане представителями АО «Национальная железнодорожная компания» Казахстана (АО «НК «КТЖ»), ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ADY) и ОАО «Грузинская железная дорога» (GR) было подписано соглашение о создании координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута. В декабре 2016 года участниками Координационного комитета было принято решение о создании Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут», которая начала свою деятельность в следующем году. Цель проекта – увеличить объем грузовых перевозок между Восточной Азией, Центральной Азией, Каспийским и Черным морями и странами Европы путем создания альтернативы или дополнения к традиционным существующим маршрутам. Инициатором открытия Транскаспийского

коридора выступил Казахстан, поэтому и штаб-квартира Ассоциации расположилась в Нур-Султане.

В настоящее время ТМТМ объединяет более 20 серьезных игроков транспортного рынка – владельцев магистральной инфраструктуры и перевозчиков из 8 стран. Это – Азербайджан, Грузия, Казахстан, Китай, Польша, Румыния, Украина и Турция. Летом 2021 года о своем решении присоединиться к участникам проекта в качестве ассоциированного члена объявил Узбекистан.

В 2017 году (год открытия), по Среднему коридору проследовало лишь 0,3 тыс. контейнеров. В 2018 году товарные перевозки выросли на порядок, до 3,9 тыс. ДФЭ. В 2019 году объемы увеличились еще в 2 раза и составили 7,4 тыс. контейнеров.

За пять лет – с 2017 по 2020 годы – по маршруту было перевезено более 3,9 млн тонн внешнеторговых грузов, в том числе 71 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте, 2,1 млн тонн из них – казахстанские экспортные грузы.

В 2022 году на ТМТМ планируется двукратный (к уровню 2021 г.) рост контейнерных перевозок – до 50 тыс. ДФЭ. По прогнозным данным, в этом году объемы перевозок вырастут в 6 раз – до 3,2 млн т. Об этом говорилось на общей встрече представителей международной ассоциации ТМТМ в Анкаре в начале мая 2022 года. На встрече отмечалось, что за 4 месяца 2022 года объем перевозок грузов по ТМТМ составил 733 тыс. т, или свыше 5 тыс. вагонов и 10 тыс. контейнеров ДФЭ.

Продуктивному развитию ТМТМ способствует развитие новых логистических сервисов и формирование конкурентоспособных тарифных ставок.

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

С момента основания Ассоциации в 2017 году, тарифы на маршруте ТМТМ снижены на 60% от базового уровня на вагонные перевозки (10 позиций), на контейнерные перевозки фидерным судном (23 направления) и паромным сообщением (11 направлений) из Китая/Казахстана/стран Центральной Азии в Турцию, Румынию, Украину, Польшу, а также в обратном направлении.

Еще один плюс этого международного маршрута для грузоперевозчиков – обеспечение оперативного диспетчерского управления. С апреля 2019 года в рамках ТМТМ функционирует виртуальный

диспетчерский центр, куда входят ответственные работники от железных дорог и логистических операторов перевозок от Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции, а также Исполнительного органа Международной Ассоциации ТМТМ. Участники центра ежедневно обмениваются информацией о передвижении и дислокации контейнерных поездов и одиночных контейнерных отправок, перевозимых по всему маршруту ТМТМ, оперативно решают вопросы, возникающие в процессе перевозок, вплоть до ускорения транзитных таможенных процедур.

В рамках Ассоциации действуют «Соглашение о взаимодействии и мерах ответственности при организации перевозок грузов в составе контейнерных поездов по маршруту ТМТМ» и «Соглашение об организации контейнерных перевозок в прямом международном железнодорожно-водном сообщении с участием фидерных судов между портами Каспийского моря (Актау, Баку (Алят))».

Этими соглашениями расписаны и утверждены такие важные аспекты как технология взаимодействия участвующих в перевозке сторон, установление сроков доставки и обработки контейнеров по каждому участку маршрута ТМТМ, упрощения оформления перевозочных и таможенных формальностей при пересечении Каспийского моря, ответственность сторон за несоблюдение установленных сроков доставки.

Практическое применение этих документов позволило заметно повысить эффективность перевозок и значительно сократить сроки доставки контейнерных грузов по маршруту ТМТМ.

Между тем, по сообщению Министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана, потенциал Транскаспийского транспортного маршрута еще не раскрыт. В ведомстве отметили, что с начала 2022 года были проведены встречи с транспортными ведомствами и с руководством железных дорог и морских портов Грузии и Азербайджана, в ходе которых достигнута договоренность о взаимном увеличении транзитных грузов и создании благоприятных условий для переориентации дополнительных грузопотоков на ТМТМ.

«По результатам встреч подписана Транскаспийская декларация, которая направлена на формирование сквозного тарифа, налаживание единой логистической цепи поставок и привлечение автомобильных перевозчиков на маршрут ТМТМ», – сказали в министерстве.

Кроме того, было отмечено, что предусмотрено создание Совместной логистической компании между АО «НК «КТЖ», ADY и GR, которая будет консолидировать тарифные условия и способствовать увеличению объемов перевозок по маршруту ТМТМ.

«В свою очередь для увеличения потенциала маршрута министерством планируется создание «контейнерного хаба» в порту Актау. Кроме того, необходимо привлечь в проект мировых портовых и контейнерных операторов, таких как MSC, Maersk (Дания). Проектом также заинтересовалась сингапурская компания PSA International – одна из ведущих мировых портовых групп», – отметили в министерстве.

Было подчеркнуто, что казахстанские порты загружены всего на 23 %. «Текущие возможности портов позволяют обеспечить переориентацию в направлении ТМТМ порядка 7 млн тонн грузов (4 млн сухогрузов и 100 тысяч ДФЭ в контейнерах). Такие меры позволят переориентировать до конца 2022 года дополнительно 4 млн тонн экспортных грузов. Реализация проекта «контейнерного хаба» на базе порта Актау позволит увеличить контейнеропоток с 35 тыс. до 300 тыс. ДФЭ к 2025 году», – подытожили в министерстве.

*Источники: материалы сайтов trend.az;
gov.kz; cgtn.com
vestikavkaza.ru;
logist.today*