UOT 94(479.24); UOT 32:93/94

LIU YOUSHA

Докторант Кафедры международной журналистики
и информационной политики Бакинского Государственного Университета
liuyousha@mail.ru

РАСШИРЕНИЕ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА»: ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ КИТАЯ И АЗЕРБАЙДЖАНА

DOI: https://doi.org/10.36719/2708-065X/107/194-199

«Средний коридор», как основной торговый путь между Европой и Азией, особенно важен в нынешней международной обстановке. В статье рассматривается становление и развитие «Среднего коридора», подчеркивается, что с расширением «Среднего коридора» может быть повышен уровень практического сотрудничества между Азербайджаном и Китаем, что также будет способствовать дальнейшему укреплению стратегических связей между Азербайджаном и Китаем, тем самым заложив основу для углубления политического взаимодоверия между Азербайджаном и Китаем.

Ключевые слова: Азербайджан, Китай, средний коридор, Транскаспийский международный транспортный коридор.

Введение. Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ или Middle Corridor, Средний коридор, Срединный коридор) - международный транспортный коридор, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы. Этот маршрут занимает важное место в международном проекте «Пояс и путь» и, можно сказать, является возрождением Великого Шелкового пути в современной реальности. В результате военных действий на Украине, усиления политической напряженности между Россией и Европой и эскалации санкций против России статус промежуточного коридора, соединяющего Европу и Азию, стал еще более важным, обеспечивая Европе новый торговый маршрут в Восточную Азию в обход России.

Создание и расширение Среднего коридора (Транскаспийского транспортного маршрута). Транскаспийский международный транспортный коридор возник на основе Плана транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), предложенного Европейским Союзом в 1993 году. В этом плане участвуют ЕС и 12 государств-членов Восточной Европы, Центральной Азии и Кавказа, направленных на укрепление экономических, торговых и транспортных связей между Черноморским бассейном, Южным Кавказом и Центральной Азией. Из-за значительных инвестиций и проблем координации между странами-членами, разработка плана ТРАСЕКА продвигается медленно [1].

Международный транспортный маршрут был создан в феврале 2014 года с участием ведущих предприятий в сфере морских и железнодорожных перевозок Азербайджана, Казахстана и Грузии. В июне 2022 года главы МИД Турции, Азербайджана и Казахстана договорились о наращивании трехстороннего и регионального сотрудничества, а также о развитии потенциала Среднего коридора Восток-Запад через Каспийское море. Турция выступила инициатором включения в коридор Грузии как части транзитного пути. Позднее к проекту присоединились Украина, Румыния и Польша.

Маршрут начинается от китайско-казахстанской границы и проходит через Казахстан (сухие порты Хоргос и Достык до портов Актау и Кулик), Каспийское море, Азербайджан (порт Алат) до Тбилиси, Грузия [2]. Начиная с Тбилиси, этот маршрут может достигать грузинского порта Поти и пересекать Черное море в Европу, либо продолжать путь по БТК в Турцию (Карс, Измит, Мерсин, Черкезкой) и далее в страны Европы.

На всем маршруте действует единая ставка фрахта и применяется принцип «одного окна». «Единое окно» является одной из основных мер упрощения процедур торговли. Этот механизм

позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы через единый пропускной канал для выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита (Рекомендация ЕЭК ООН № 33).

Средний коридор включает в себя все виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской) и обеспечивает доставление товары эффективнее и быстрее. С увеличением объемов грузоперевозок потенциал Транскаспийского международного транспортного коридора привлек внимание многих стран. В целях увеличения грузопотока Транскаспийского международного транспортного маршрута в феврале 2014 года в Казахстане был создан Координационный комитет Транскаспийского международного транспортного коридора, а в 2016 году он был преобразован в региональную международную транспортную организацию – Транскаспийскую транспортную организацию. Международная ассоциация транспортных коридоров. Международная железная дорога Транс-Баку-Тбилиси-Карс (БТК) была завершена и открыта для движения в 2017 году. Эта железная дорога соединяет железные дороги Азербайджана, Грузии и Турции, обозначая ключевую инфраструктуру Транскаспийского международного транспортного коридора и Европы. Подключена железнодорожная сеть. Будучи подключенным к европейской железнодорожной сети, Транскаспийский международный транспортный коридор откроет огромный транспортный потенциал [3]. С 2017 по 2022 год общий объём грузовых перевозок Транскаспийского международного транспортного коридора быстро увеличивался, а объём контейнерных перевозок резко увеличился с 8900 ДФЭ в 2017 году до 18 000 ДФЭ в 2022 году. По данным Европейского банка реконструкции и развития, годовой объем перевозок по коридору к 2040 году достигнет 1400 000 TEU [4]. В последние годы страны Центральной Азии и Кавказа вложили значительные инвестиции в развитие железных и автомобильных дорог, а также портов и терминалов. Это позволяет более эффективно организовать перевозки и сократить сроки доставки. По данным АЗЕРТАДЖ, проект расширения пропускной способности железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТД) завершен в 2024 году. Руководитель государственной компании «Азербайджанские железные дороги» Ровшан Рустамов сообщил, что работы по модернизации и расширению железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК) завершены, и годовая пропускная способность линии увеличилась с 1 миллиона тонн до 5 миллионов тонн [5].

Железнодорожная линия БТК общей протяженностью 838,6 километров образует основу «Среднего коридора». Стоимость проекта составляет 450 миллионов долларов США и сокращает транспортные маршруты между Азией и Европой примерно на 7000 километров. Открытие железнодорожной линии БТК позволит товарам из Китая в порты Каспийского моря проходить через Казахстан и Туркменистан до порта Ярат в Баку, затем в Европу через Грузию и Турцию. В конечном итоге соединение Пекина с Лондоном прямой железной дорогой [6].

Перспективы развития «Среднего коридора» и его влияние на двусторонние отношения между Китаем и Азербайджаном. Анализируя возможности, которые расширение «Среднего коридора» открывает Китаю и Азербайджану, можно не только изучить, как две страны могут укрепить взаимопонимание и стратегическое сотрудничество, но, что более важно, сделать суждения о будущем направлении развития отношений между двумя странами в рамках сложная международная ситуация.

Азербайджан является важным геополитическим и геостратегическим «мостом» на китайском Новом Шелковом пути или «Срединном коридоре», играющим важную роль в обеспечении взаимодействия между Востоком и Западом с точки зрения наземного, морского и воздушного транспорта, а также удовлетворения энергетических потребностей. В то же время Азербайджан также нуждается в китайских инвестициях в строительство инфраструктуры, такой как порты, аэропорты, железные дороги, туннели, энергетика, машиностроение и телекоммуникации. Для Китая, используя «средний коридор», проходящий через Азербайджан, он может иметь стратегическое преимущество более удобного входа.

Азербайджан является важным геополитическим и геостратегическим «мостом» на китайском Новом Шелковом пути или «Транскаспийском коридоре». В частности, российско-украинская война и продолжающиеся нападения повстанцев-хуситов на торговые суда в Красном

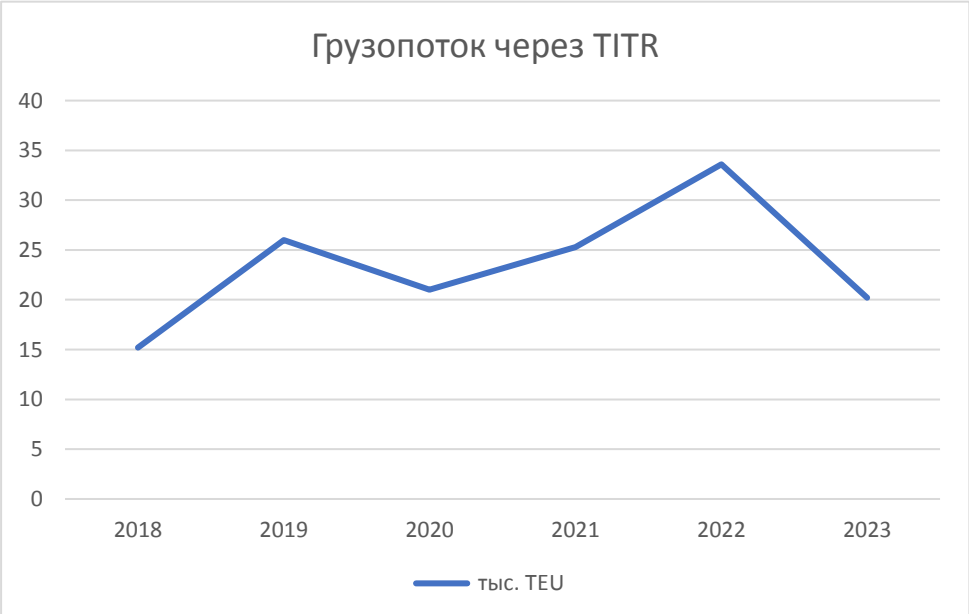
море с ноября 2023 года придали новый импульс формирующемуся Среднему коридору, тем самым создав возможности для Китая и Азербайджана, поскольку грузоотправители вынуждены рассматривать альтернативные маршруты. за свой груз. Такие транзитные торговые маршруты ценны, потому что они ускоряют перемещение товаров через границы, тем самым стимулируя экономический рост. один из важных способов для европейских стран улучшить свои возможности экономической безопасности. Стратегическое значение этого коридора для Азербайджана и Китая в основном включает в себя:

Во-первых, коридор помогает укрепить безопасность производственной цепочки. Благодаря координации и децентрализованной производственной сети Транскаспийского международного транспортного коридора некоторые страны региона, особенно Китай и Азербайджан, могут расширить международный рынок для конкретных отраслей и способствовать региональной промышленной интеграции и модернизации, напрямую соединяясь с глобальной промышленной сетью. Например, коридор соединит сети развития энергетики, производства и транспортировки Китая и Азербайджана. Это не только расширяет рынок для энергетической отрасли Азербайджана, но и увеличивает добавленную стоимость его энергетической отрасли. Для ЕС «Средний коридор» позволяет европейскому рынку получить относительно стабильное энергоснабжение. Диверсифицируя энергоснабжение, можно повысить безопасность производственной цепочки.

В-третьих, «средний коридор» способен в большей степени повысить удобство и экономичность товарооборота. По сравнению с традиционными морскими маршрутами, доставка товаров из Китая в европейские города, такие как Амстердам и Гамбург, через Транскаспийский международный транспортный коридор сокращает время перевозки с примерно 45 дней до около 20 дней.

Это значительно снижает затраты предприятий на логистику и складирование, а также оптимизирует цепочку создания стоимости.

В настоящее время транспортировка по Транскаспийскому международному транспортному коридору от китайского порта Хоргос до казахстанского порта Актау и далее до Стамбула (Турция) занимает от 16 до 23 дней, при этом ставка фрахта за TEU составляет 2363 доллара США. Для сравнения, доставка товаров из порта Нинбо в Китае в Стамбул по морю занимает 25 дней, а стоимость перевозки составляет от 1940 до 2200 долларов США за TEU [7]. Несмотря на отсутствие явных преимуществ в стоимости, Транскаспийский международный транспортный коридор обладает рядом преимуществ, таких как низкоуглеродный и экологически чистый характер, относительно небольшое количество краж и повреждений контейнеров, меньшая подверженность влиянию погодных условий и пунктуальность доставки.



Источник: https://middlecorridor.com/en/

Перспективы дальнейшего развития «Среднего коридора». Способность Китая реагировать на потенциальные чрезвычайные ситуации может быть значительно улучшена благодаря использованию «Среднего коридора» через Азербайджан. Это позволит уменьшить зависимость Китая от морских перевозок через Индийский океан, что поможет смягчить проблему, которую бывший генеральный секретарь Китая Ху Цзиньтао назвал «Малаккской дилеммой». Большая часть китайской торговли, особенно нефти и газа, проходит через узкий Малаккский пролив, уязвимый для контроля со стороны США. Эти опасения усиливаются на фоне растущей напряженности между Пекином и Вашингтоном в связи с Тайванем и Южно-Китайским морем. Транзитные торговые маршруты через Центральную Азию и Кавказ могут предоставить Китаю альтернативный путь [8].

Перспективы расширения «Среднего коридора» остаются значительными, особенно в условиях продолжающихся атак хуситов на торговое судоходство в Красном море. Однако, несмотря на значительный рост объемов торговли по ТМТК до примерно 1,5 млн тонн к 2022 году, это все еще составляет малую долю от 144 млн тонн грузов, перевезенных по Транссибирской магистрали России в 2020 году. Жизнеспособность «Среднего коридора» как торгового маршрута, соединяющего Европу и Азию, во многом зависит от его безопасности и надежности, особенно через Кавказские горы, которые были ареной спорадических конфликтов между Арменией и Азербайджаном, включая обострение в сентябре 2023 года. [10]. Мы считаем, что две страны могут использовать политические средства, чтобы все оставшиеся цели будут достигнуты в течение относительно короткого периода времени, создавая тем самым позитивные условия для дальнейшего роста объемов торговли в Среднем коридоре.

Заключение. Подводя итог, можно сделать вывод, что расширение «Среднего коридора» способно повысить уровень практического сотрудничества между Азербайджаном и Китаем, а также будет способствовать дальнейшему укреплению стратегических связей между Азербайджаном и Китаем, тем самым закладывая основу для углубления политического взаимного доверия между Азербайджаном и Китаем. обе страны основывают и способствуют постоянному углублению отношений между двумя странами.

Перспективы расширения «Среднего коридора» остаются значительными, особенно в условиях продолжающихся атак хуситов на торговое судоходство в Красном море. Однако, несмотря на значительный рост объемов торговли по ТМТК до примерно 1,5 млн тонн к 2022 году, это все еще составляет малую долю от 144 млн тонн грузов, перевезенных по Транссибирской магистрали России в 2020 году. Жизнеспособность «Среднего коридора» как торгового маршрута, соединяющего Европу и Азию, во многом зависит от его безопасности и надежности, особенно через Кавказские горы, которые были ареной спорадических конфликтов между Арменией и Азербайджаном, включая обострение в сентябре 2023 года.

Тем не менее, мирный процесс между Азербайджаном и Арменией достиг важного прогресса. Азербайджан начал мирные переговоры и подготовил проект мирного соглашения. В сентябре прошлого года Азербайджан восстановил свой суверенитет и территориальную целостность, установив контроль над Карабахским регионом и добившись положительного прогресса. В апреле 2024 года Армения согласилась вывести свои войска из четырех сел, оккупированных более 30 лет в Казахском районе на северо-западе Азербайджана, сообщает АЗЕРТАДЖ. После этого начался процесс демаркации границы между двумя странами. Вслед за этим начался процесс демаркации границ между двумя странами.

Мы полагаем, что политические средства позволят Азербайджану и Армении достичь всех оставшихся целей в кратчайшие сроки, создавая тем самым благоприятные условия для дальнейшего роста объемов торговли по «Среднему коридору».

В заключение, можно сделать вывод, что расширение «Среднего коридора» значительно повысит уровень практического сотрудничества между Азербайджаном и Китаем, способствуя укреплению стратегических связей и углублению политического взаимного доверия между двумя странами, что будет способствовать постоянному развитию двусторонних отношений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Keser, Hilal Yildirir. "Importance of transport corridors in regional development: The case of TRACECA. *Sosyoekonomi* 23.24 (2015): 163-182.
2. Роль Среднего коридора в глобальной экономике растет – премьер-министр Грузии /Sputnik Грузия, 25.10.2023. - https://sputnik-georgia.ru/20231025/rol-srednego-koridora-v-globalnoy-ekonomike-rastet--premer-ministr-gruzii-283654070.html [16.10.2024].
3. Дудник А. Проект железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси-Карс (БТК) в геополитике стран центрального Кавказа, Турции и России[J]. Кавказ и глобализация, 2013, 7(1-2): 74-82.
4. EBRD: "inventment in Kazakhstan key for Middle Corridor expansion" / RailFreight.com, 05-07-2023. - https://www.railfreight.com/railfreight/2023/07/05/ebrd-investments-in-kazakhstan-key-for-middle-corridor-expansion/?gdpr=accept [16.10.2024].
5. Завершены работы по модернизации железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс / AzərTac, 03.05.2024. - https://azertag.az/ru/xeber/zaversheny_raboty_po_modernizacii_zheleznodorozhnoi_linii_baku_tbilisi_kars-2985445 [16.10.2024].
6. Пропускную способность железной дороги, соединяющей Азербайджан, Грузию и Турцию, увеличат к 2024 году / Trans.ru,29 декабря 2022. - https://trans.ru/news/propusknuyu-sposobnost-zheleznoi-dorogi-soedinyayuschei-azerbaidzhan-gruziyu-i-turtsiyu-uvelichat-k-2024-godu [16.10.2024].
7. Xiangming Chen. The Belt and Road Initiative and Border City Development: The Impact of the China-Europe Freight Train on Cross-Border Logistics and Land-Sea Intermodal Shipping // Lournal of Boundary and Ocean Studies, Vol.7, No2, March 2022, p.21-37. - https://www.researchgate.net/publication/361377981_yidaiyilu_changyiyubianjingchengshifazhan_zhongoubanlie_duikuajingwuliuhebianhailianyundeyingxiang_The_Belt_and_Road_Initiative_and_Border_City_Development_The_Impact_of_the_China-Europe_Freight_Train [16.10.2024].
8. Felix K.Chang. Central Asia"s Middle Corridor Expansion: Opportunity for China and Iran. Analysis / Foreign Policy Research Institute, January 16, 2024. - https://www.fpri.org/article/2024/01/central-asias-middle-corridor-expansion-opportunity-for-china-and-iran/ [16.10.2024].
9. Эльчин Амирбеков: Надеюсь, наступит день, когда армяне и азербайджанцы смогут жить вместе как дружные соседи / AzərTac, 01.05.2024. - https://azertag.az/ru/xeber/elchin_amirbekov_nadeyus_nastupit_den_kogda_armyane_i_azerbaidzhancy_smogut_zhit_vmeste_kak_druzhnye_sosedi-2981065 [16.10.2024].

LIU YOUSHA
Bakı Dövlət Universitetinin
Beynəlxalq Jurnalistika və İnformasiya Siyasəti kafedrasının doktorantı

"ORTA DƏHLİZ"İN GENİŞLƏNMƏSİ: ÇİN VƏ AZƏRBAYCAN ÜÇÜN İMKANLAR

Avropa ilə Asiya arasında əsas ticarət kanalı olan "Orta Dəhliz" hazırkı beynəlxalq vəziyyətdə xüsusilə mühüm rol oynayır. Məqalədə müəllif "Orta Dəhliz"in yaradılması və inkişafını nəzərdən keçirərək vurğulamışdır ki, "Orta Dəhliz"in genişləndirilməsi ilə Azərbaycan və Çin arasında praktiki əməkdaşlığın səviyyəsi yüksəldilə bilər və bu, həm də əməkdaşlığın daha da genişləndirilməsinə kömək edəcəkdir. Azərbaycan və Çin arasında strateji əlaqələri gücləndirmək, bununla da Azərbaycan və Çin arasında siyasi qarşılıqlı etimadın dərinləşməsi üçün zəmin yaratmaq.

Açar sözlər: Azərbaycan, Çin, orta dəhliz，Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi.

LIU YOUSHA
Doctoral student of Department of International Journalism and Information Policy, Baku State University

EXPANSION OF THE "MIDDLE CORRIDOR": OPPORTUNITIES FOR CHINA AND AZERBAIJAN

As the main trade route between Europe and Asia, the "Middle Corridor" is particularly important in the current international situation. In the article, the author reviewed the establishment and development of the "Middle Corridor" and emphasized that with the expansion of the "Middle Corridor", the level of practical cooperation between Azerbaijan and China can be improved, which will also help to further strengthen the strategic ties between Azerbaijan and China, thus laying the foundation for deepening political mutual trust between Azerbaijan and China.

Keywords: Azerbaijan, China, middle corridor，Trans-Caspian International Transport Corridor.

Məqalənin redaksiyaya daxil olduğu tarix: 16 oktyabr 2024-cü il.
Məqalənin çapa qəbul olunma tarixi: 15 noyabr 2024-cü il.
Rəyçilər: s.e.d. Sabir Məmmədli, t.e.d. Qabil Əliyev.