

Л.Б. Вардомский, М.О. Тураева

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
ПОСТСОВЕТСКОГО ПРОСТРАНСТВА В УСЛОВИЯХ
СОВРЕМЕННЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ
И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ВЫЗОВОВ**

Научный доклад

Москва
Институт экономики РАН
2018

Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). – М.: Институт экономики РАН, 2018. – 64 с.

В докладе рассматриваются международные транспортные коридоры как явление, характерное для регионализации и глобализации мировой экономики. Анализируются факторы формирования МТК на постсоветском пространстве с акцентом на развитии трансконтинентальных транзитных маршрутов и их роли в процессах евразийской интеграции. Исследуется роль Китая в освоении транзитного положения стран ЕАЭС. Особое внимание уделяется месту МТК и транзита в экономическом развитии России.

Ключевые слова: транспортные коридоры, международные транспортные коридоры, транзит, контейнерные перевозки, ЕАЭС, «Один пояс – один путь», транспортная стратегия России.

Классификация JEL: F53, L51, L90, L91, L92, L95, O18, O19, P52, R41, R42.

Vardomsky L.B., Turaeva M.O. Development of the post-soviet transport corridors in terms of contemporary geopolitical and economic challenges (scientific report). – Moscow: Institute of Economy, Russian Academy of Sciences, 2018. – 64 p.

The report deals with the international transport corridors (ITC) as the distinctive characteristic of regionalization and globalization of the world economy. The factors of ITC's formation in the post-soviet space are analyzed. A special emphasis's made on transcontinental transit routes' development and their in the Eurasian integration. As well China's role in the development of the EEU countries' transit position is studied. Particular attention is paid to the ITC and transit in terms of Russia's economic development.

Keywords: transport corridor, international transport corridor, transit, container shipment, EEU, «One Belt – one Road», transport strategy of Russia.

JEL Classification: F53, L51, L90, L91, L92, L95, O18, O19, P52, R41, R42.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: ФАКТОРЫ И ЭФФЕКТЫ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ	
1.1. МТК как экономическое явление	8
1.2. МТК в деятельности международных организаций	11
Глава 2. МТК ПОСТСОВЕТСКИХ ГОСУДАРСТВ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ И НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ	
2.1. Некоторые особенности развития транспортных систем стран ЕАЭС	20
2.2. Особенности развития национальных транспортных сетей на примере трубопроводного и железнодорожного транс- порта	23
2.3. МТК в сотрудничестве стран СНГ и ЕАЭС	30
Глава 3. ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ЕАЭС	
3.1. О структуре транзита и транзитном потенциале стран ЕАЭС	36
3.2. Интересы КНР к евразийскому транзиту	42
3.3. Динамика китайского транзита в Белоруссии, Казахстане и России и его влияние на евразийскую интеграцию	44
Глава 4. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ МТК И ТРАНЗИТА В РОССИИ	52
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	60
ЛИТЕРАТУРА	62
СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ	64

История экономического развития – это по большей части история преодоления препятствий, создаваемых расстояниями между торговыми партнерами

Ф. Хилл, К. Гэдди

ВВЕДЕНИЕ

Развитие транспорта – это не только расширение сети путей сообщения, связывающих в единое целое отдельные центры и районы мирового хозяйства, но и создание все более широкой гаммы перевозочных средств, рассчитанных на дифференцирующиеся требования к перевозкам – их стоимости, скорости, надежности, экономичности, безопасности, комфортности. Технический прогресс на транспорте позволяет «сжать» пространство, понизить его экономическое «трение». Наличие магистральных коммуникаций, высокопроизводительных транспортных средств и информационных технологий все больше нивелирует фактор расстояния для торгово-экономических связей. Для современного производства значение приобретает скорость, своевременность и сохранность доставки грузов. Для туристического движения к этим требованиям добавляется комфортность и доступная цена поездок.

Между тем, среди новых государств, возникших на месте бывшего СССР, девять не имеют выхода к открытому морю, а пять занимают внутриматериковое положение. Это сдерживает их экономический рост, поскольку страны, располагающиеся в глубине континентов, удаленные от морей и главных мировых рынков по-прежнему сталкиваются с транспортно-логистическими ограничениями и в среднем отстают в развитии от стран, занимающих приморское положение. Большую часть пространства России также занимают регионы, удаленные от открытого моря на 1000 и более ки-

лометров, развивающиеся в условиях дистанционной изолированности от внешних рынков, которые требуют особого внимания в стратегических планах развития.

Проблемы экономического развития внутриконтинентальных развивающихся стран находятся в поле зрения подразделений ООН, Всемирного банка, Азиатского банка реконструкции и развития, Европейского банка реконструкции и развития, уполномоченных институтов ЕС, специально созданных консорциумов и других международных институтов.

Каждая из постсоветских стран проводит собственную политику строительства внутренней транспортной инфраструктуры и участия ее в международных перевозках. Но реальная жизнь подсказывает, что в условиях дефицита инвестиционных ресурсов и ограниченной грузовой базы лучшие результаты достигаются при координации и совместной деятельности соседних стран в рамках интеграционных проектов. В связи с этим увеличение связанности национальных транспортных коммуникаций – важное направление в развитии транспорта и логистики. В наиболее концентрированном виде эта связанность проявляется в развитии международных транспортных коридоров (МТК), которые, в качестве отдельных звеньев, также составляют национальные коммуникации. Их формирование отражает как усиление взаимодействия отдельных видов транспорта в рамках мультимодальных технологий, так и ход региональной экономической интеграции.

Научные исследования, которые проводятся по транспортной проблематике, ввиду непростых отношений между некоторыми постсоветскими странами и большой взаимной транзитной зависимости, характеризуются избыточной геополитической заостренностью. Это объясняется тем, что транспортные коммуникации всегда были инструментом не только экономического, но и политического влияния. Выводы из аналитических материалов, подготовленных представителями крупных региональных доноров, зачастую напрямую зависят от мировоззрения финансирующей проект орга-

низации (к примеру, для ЦАРЭС¹ это региональная торговля, ООН – цели тысячелетия, ТРАСЕКА² – обход России и т.д.).

В России по транспортной проблематике в последние годы опубликован ряд интересных работ. Среди них выделяются тематические труды Института проблем рынка РАН, отраслевые доклады Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития. Дополнительным импульсом для развития этой проблематики послужили исследования, посвященные инвестиционной активности Китая, который в рамках своей интеграционной инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП) обеспечил значительный приток инвестиционных ресурсов в развитие трансконтинентальной транспортной инфраструктуры.

Роль России в консолидации региональных интеграционных инициатив по строительству МТК в Евразии весьма велика, учитывая ее положение на материке. В рамках китайской стратегии ОПОП будет развиваться ряд российских МТК, деятельность которых способна улучшить сообщение между крупными центрами страны, ускорить формирование линейных агломераций, повысить конкурентоспособность внутриматериковых и дальневосточных регионов страны и качество жизни населения, привлечь мигрантов в сибирские и дальневосточные районы, способствовать углублению и расширению внутреннего рынка России.

Настоящий доклад выполнен в центре постсоветских исследований в рамках темы госзадания «Новые тренды социально-экономического развития постсоциалистического мира в условиях современных геополитических вызовов». В последние годы авторами научного доклада был подготовлен ряд работ, посвященных развитию транспорта в странах бывшего СССР. Существенный вклад в работу над ним внесли также сотрудники центра – Б.А. Хейфец, З.А. Дадабаева и А.В. Шурубович.

¹ ЦАРЭС – программа Центрально-азиатского экономического сотрудничества.

² ТРАСЕКА – транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия.

Особое внимание в работе уделяется анализу развития МТК на пространстве ЕАЭС и примыкающих к нему стран в контексте диверсификации сообщений с мировыми рынками и ускорения международного товарооборота, наращивания экспорта услуг через развитие транзитных перевозок, модернизации транспортной сети и повышения качества транспортно-логистического обслуживания, укрепления евразийской интеграции и расширения трансрегионализации международного сотрудничества. Акцент также сделан на международных транзитных перевозках, которые пока еще недостаточно исследуются в качестве динамичного многофакторного процесса, отражающего трансформацию мировой и региональной экономики.

Глава 1.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: ФАКТОРЫ И ЭФФЕКТЫ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ

1.1. МТК как экономическое явление

В литературе, посвященной транспорту и логистике, активно используются понятия «транспортный коридор» и «международный транспортный коридор». Понятие «транспортный коридор» (ТК) появилось в середине 80-х гг. прошлого века, когда Комиссией по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) начали проводиться исследования транспортных потоков в Европе с целью развития транзитных перевозок для разгрузки объектов транспортной инфраструктуры.³

В работах по физическому планированию под ТК понимается некое географическое пространство вдоль главного направления массовых перевозок грузов и пассажиров внутри или между агломерациями. Коридоры могут включать как одну дорогу, так и сеть параллельных маршрутов и транзитных линий вместе с прилегающими к ним территориями⁴.

Важными предпосылками развития МТК являются межгосударственная интеграция и торгово-экономические партнерства, делающие государственные границы более прозрачными для транспортных сообщений. В связи с этим вполне естественно, что развернутое определение международных транспортных коридоров (МТК) было дано на Общеевропейских конференциях по транспорту в 1993–1994 гг.: *«Совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых) с соот-*

³ Щербанин Ю.А. Транспортные коридоры: еще модно? // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 5. С.7–9.

⁴ Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use. Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2007. P. 11.

ветствующим обустройством и инфраструктурой, связывающих крупные транспортные узлы, в рамках которого используются различные виды транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении на направлении их наибольшей концентрации» (курсив наш. – Л.В., М.Т.)⁵. В русскоязычной литературе широко используется определение, которое дал В.А. Дергачев: *«Международные транспортные коридоры (МТК) – концентрация на генеральных направлениях транспорта общего пользования (железнодорожного, автомобильного, морского, трубопроводного) и телекоммуникаций. Концентрация материальных, финансовых и информационных потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизации прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима»* (курсив наш. – Л.В., М.Т.)⁶.

В программах развития транспорта постсоветских стран под МТК обычно понимаются *части национальных транспортных систем, в совокупности образующих транспортное направление или маршрут, по которому осуществляются масштабные международные грузовые и пассажирские перевозки*. В данном случае явно преобладает отраслевой подход к этому динамичному экономическому явлению.

Развитие МТК обусловлено совместным действием таких факторов, как изменения в географии мировой экономики и торговле, рост ее полицентричности, темпов внедрения современных транспортно-логистических систем, процессов концентрации и унификации на мировом транспорте.

Вторая половина прошлого и начало текущего века отмечены непрерывным техническим прогрессом на транспорте. Важнейшую роль в нем сыграла «контейнерная революция», позволившая многократно сократить время и расходы по перевалке грузов.

⁵ Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше // ЕАБР. Отраслевой обзор. Март 2009. С. 20.

⁶ Дергачев В.А. Международные экономические отношения: Учебник для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. С. 167.

С развитием мировой транспортной инфраструктуры, центров социально-экономического развития, усилением геополитического фактора понятие транспортных коридоров несколько трансформируется. Главными звеньями мировой транспортной системы становятся крупнейшие морские порты, которые связаны множеством контейнерных (фидерных) линий с региональными портами, а те, соответственно, с локальными портами. Все контейнерные терминалы в портах тесно связаны с сухопутными перевозчиками, которые обеспечивают доставку грузов между отправителями и получателями в кратчайшие сроки.

Формирование многоуровневой системы МТК, работающей по принципу *hub and spoke* (узла и тяготеющего к нему пространства), предполагает широкое вовлечение стран и регионов в международную торговлю, в которой все больше место занимают промежуточные товары – комплектующие, полуфабрикаты, детали, требующие доставки точно в срок. Последовательная перевозка грузов и пассажиров разными видами транспорта с формированием цепочек транспортного обслуживания (мультимодальные и интермодальные перевозки), так называемые бесшовные перевозки, позволяет ускорить сообщение, повысить его надежность и качество. Прямо или косвенно это способствует развитию торговли и экономическому росту.

Большое влияние на развитие МТК оказывают и геополитические соображения стран, в частности стремление посредством современной инфраструктуры усилить свое внешнеполитическое влияние, понизить геополитические риски выхода на главные рынки, разнообразить варианты сообщения с мировыми рынками. Иными словами, динамика МТК – отражение технического прогресса на транспорте, хода глобализации и регионализации мировой экономики, геополитических и геоэкономических интересов стран-участниц в развитии международных сообщений.

В этом контексте МТК следует понимать как *согласованное развитие и унификацию технических параметров национальных магистральных путей нескольких стран, образующих международное направление перевозок*

между крупными центрами производств и потребления, национальных норм регулирования транзитных и внешнеторговых перевозок, логистической деятельности и широкое внедрение на этом направлении интермодальных технологий в доставке грузов.

1.2. МТК в деятельности международных организаций

В случаях применения термина «международные транспортные коридоры» в современной литературе отмечается некоторое смешение различных подходов, обусловленных тем, что разные международные организации проектируют их на одних и тех же пространствах. В частности, на евразийском пространстве различные источники выделяют: Евроазиатскую транспортную сеть; Панъевропейские транспортные коридоры; Трансьевропейскую автомагистраль (ТЕА) и трансьевропейскую железнодорожную магистраль (ТЕЖ)⁷; транспортные инициативы ЭСКАТО ООН⁸ (сеть азиатских автомобильных дорог – АН⁹ и Трансазиатская железная дорога – ТАЖД¹⁰); транспортные проекты СПЕКА¹¹; коридоры ОСЖД¹², ТРАСЕКА¹³, ЦАРЭС. Отдельные авторы в этот список добавляют такие коммуникации, как Транссиб¹⁴, Северный морской путь¹⁵, автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай» и др.

⁷ Trans-European network for motorways (TEM) and rail (TER) in Central, Eastern and South-Eastern Europe.

⁸ Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана, основана в 1947 г. в целях решения региональных проблем развития и борьбы с нищетой.

⁹ Проект АН (Asian Highway) инициирован в 1959 г.

¹⁰ Проект ТАЖД был начат в 1960-х гг.

¹¹ СПЕКА – специальная программа Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии. Инициирована ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в 1998 г. Транспортные проекты СПЕКА основаны на международных региональных соглашениях, в том числе упомянутых в настоящем докладе европейских инициативах, соглашениях СНГ, Организации экономического сотрудничества, ТРАСЕКА и др.

¹² ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог (1956 г.).

¹³ Подробнее см.: *Тураева М.О.* Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации (научный доклад). М.: ИЭ РАН, 2014. С. 16–21.

¹⁴ Транссиб – Транссибирская железнодорожная магистраль.

¹⁵ *Чижков Ю.В.* Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. №5 (60). С. 9–15.

Концепция *Панъевропейского коридора* появилась как часть концепции Панъевропейской транспортной инфраструктуры и разрабатывалась более 8 лет на так называемых Пражской (1991), Критской (1994) и Хельсинской (1997) конференциях. Основной ее целью было повышение связанности ЕС с потенциальными тогда его членами – странами Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ). После Хельсинской конференции было сформулировано содержание Панъевропейской транспортно-инфраструктурной сети, которая состоит из¹⁶:

- Трансъевропейской транспортной сети на территории ЕС (TEN);
- 10-ти Панъевропейских коридоров в ЦВЕ;
- 4-х Панъевропейских транспортных зон;
- евразийских маршрутов ТРАСЕКА.

Реализация программы 10 панъевропейских коридоров (в 1995–2005 гг.) была тесно связана с интеграционными процессами в Европе и стремлением к развитию общеевропейского сотрудничества (рис. 1).

¹⁶ Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. TINA Office Vienna - Corridor Status Report. 1998. P.3.



Рис. 1. Карта сети Панъевропейских транспортных коридоров

Большое количество государств в Европе и границ, разделяющих их, различия в правилах, регулирующих международное сообщение, существенно замедляло трансграничное движение товаров. Совмещение экономической интеграции и формирование МТК позволяло в условиях расширения ЕС ускорить движение товаров и людей, налаживать международную производственную кооперацию и строить трансграничные цепочки добавленной стоимости. Если соглашения по региональным интеграционным проектам формируют необходимые институциональные предпосылки для наращивания экономических взаимосвязей стран-участниц, то согласован-

ное развитие транспортной инфраструктуры создает условия для физической связанности интегрирующегося пространства.

После расширения ЕС в 2005 г. была разработана Программа расширения главных транспортных путей (5 МТК) на соседние страны и регионы, которые рассматривались как инфраструктурный каркас общеевропейского экономического сотрудничества, с которым связывались дальнейшие перспективы развития ЕС¹⁷.

Углубление интеграционных процессов в рамках Союза и наращивание взаимных экономических и социальных связей выявили узкие места на транспорте в виде разрозненно осуществляемых национальных проектов его развития, отставания во внедрении интермодальных транспортных технологий и недостаточной координации развития отдельных видов транспорта и повышения их экологичности. Для устранения этих узких мест в ЕС была принята программа развития Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), рассчитанная до 2050 г.

В ней выделяются две подсистемы: *всеобъемлющая*, обеспечивающая комплексное развитие транспорта в странах ЕС и скоростное соединение около сотни европейских городских агломераций, всех крупных морских портов, аэропортов и пограничных пунктов пропуска, и *базовая* в виде трансъевропейских магистралей, на которых концентрируются международные перевозки. Предусмотрены 9 МТК: Северное море – Балтика, Средиземноморский, Рейн – Дунай, Балтика – Адриатика, Северное море – Средиземное море, Средневосточный, Атлантический, Скандинавия – Средиземное море и Рейн – Альпы. Реализация программы позволит обеспечить бесперебойное функционирование внутреннего рынка, экономическое, социальное и территориальное сплочение ЕС, улучшение транспортной доступности на территории всего Союза¹⁸.

¹⁷ Транспортные системы во имя мира и развития. Доклад Группы высокого уровня под председательством Л. Де Палаццио. Европейская комиссия. Ноябрь 2005 г.

¹⁸ Trans-European Transport Network. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

К числу соглашений по *Евро-азиатской транспортной сети* (ЕАТС) ЕЭК ООН относит следующие:

- о международных автомагистралях (1975);
- о международных магистральных железнодорожных линиях (1985);
- о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (1991);
- о важнейших внутренних водных путях международного значения (1996).

Эти соглашения не предусматривают сроков исполнения или приоритетов. Однако именно они считаются «единственными общеевропейскими документами межправительственного уровня, закладывающими основу долгосрочного развития согласованных международных сетей различных видов внутреннего транспорта»¹⁹.

Особо следует отметить проекты приоритетных *интермодальных транспортных коридоров ЭСКАТО* (рис. 2). В целом эти коридоры совпадают с направлениями АН и ТАЖД (в рамках проекта развития наземного транспорта в Азии, начавшегося в 1992 г.). С недавнего времени ЭСКАТО все активнее берет на себя роль фасилитатора (посредника) региональной и субрегиональной интеграции, отдавая центральную роль при этом развитию транспорта и логистики, а также созданию сухих портов. Совместно с ЕЭК ООН ЭСКАТО на протяжении ряда лет поддерживает рабочую группу по транспорту и пересечению границ СПЕКА. Упрощение перевозок и усовершенствование логистических схем – одна из целей ЭСКАТО, для чего данное подразделение ООН оказывает странам региона политическую поддержку и техническую помощь. Подходы структур ООН к МТК определяются тем, что транспортная инфраструктура способствует развитию внешней торговли стран, а последняя выступает важным фактором их экономического роста.

¹⁹ Евро-азиатские транспортные связи. Этап II. Способствуя созданию более эффективного евро-азиатского транспорта. ЕЭК ООН. Нью-Йорк и Женева. 2012. С. 501.



Рис. 2. Интегрированная карта транспортных коридоров ЭСКАТО

Источник: Chong Ed. Enhancing regional integration of landlocked developing countries in North and Central Asia through infrastructure connectivity (Agenda 6). 6–7 Sep 2017. Issyk-Kul, Kyrgyzstan. URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/ESCAP_Transport%20Division.pdf; Integrated Map of AH, TAR & Dry Ports of International Importance, URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/AH-TAR-DryPorts-2017_0.pdf

Еще одним немаловажным участником проектирования МТК в Евразии является ОСЖД. Стратегическим направлением в деятельности этой организации на современном этапе является совершенствование железнодорожного сообщения между Европой и Азией и формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок. Железнодорожные коридоры ОСЖД очень важны для понимания того, как будет развиваться транспортное пространство Европы и Азии (рис. 3).



Рис. 3. Схема железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД

Источник: Схема железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД. URL: http://en.osjd.org/dbmm/download?vp=68&load=y&col_id=121&id=258

Деятельность международных организаций показывает тесную связь МТК с решением транзитных проблем в рамках региональных объединений государств. Затраты на транзит в качестве составной части транспортных издержек, связанных с международным товарооборотом, существенно удорожают внешнеторговые операции стран, особенно если в их экспорте преобладают товары с невысокой стоимостью весовой единицы. В этой связи привлекательность интеграционных проектов для стран, помимо всего прочего, заключается в возможности получить свободный доступ к транспортным путям стран-партнеров, унифицировать транспортные тарифы и процедуры и, тем самым, минимизировать транзитные издержки и повысить конкурентоспособность своей продукции на едином рынке.

В целом же восприятие транзита в отдельных странах зависит от уровня их экономического и технологического развития, геоэкономического и транспортно-географического положения. Для стран, зависящих от транзита, он выступает как средство преодоления изолированности от внешних рынков, но одновременно и как источник коммерческих и геополитических рисков. Причем для стран с сырьевой экономикой эта транспортная опера-

ция, по сути, означает частичное перераспределение сырьевой ренты в пользу страны-транзитера. Для стран, широко включенных в трансграничные цепочки добавленной стоимости, – это средство ускорения товарооборота, обеспечения доставки груза «Just in Time», важный элемент международного сотрудничества и интеграции в мирохозяйственные связи.

Но при этом страны, занимающие выгодное транзитное положение, стремятся увеличить доходы от транзита, предлагая новые варианты международного сообщения или повышая качество транзитного обслуживания, прежде всего, через его ускорение, точность доставки и повышение степени сохранности груза в пути, а для пассажиров – комфортности путешествия. Для этого создаются новые и модернизируются старые транспортные пути, внедряются новые перевозочные технологии, вводятся преференциальные тарифы и т.д. Конкуренция транзитных маршрутов в значительной степени регулирует перевозочные тарифы и упрощает правила транзитных перевозок.

Транзитный потенциал страны зависит не только от числа стран-соседей и степени их вовлеченности в глобальную экономику, но и от уровня развития транспорта и логистики, национальных правил, регулирующих транзитные перевозки. Время и сложность таможенных процедур может отклонять транзитные потоки от менее протяженного, но более затратного по времени маршрута перевозки.

Для стран-транзитеров, оказывающих транзитные услуги, это своего рода «невидимый» экспорт или рента положения, приносящая в некоторых случаях (Австрия, Белоруссия, Голландия, Гонконг, Грузия, Египет, Латвия, Панама, Польша, Сингапур, Швейцария и др.) немалый доход.

Оказание транзитных услуг – значительный источник доходов для транспортных и логистических компаний, бюджетов разного уровня, но еще выше эффект от мультипликативного влияния на различные отрасли национальной экономики. С транзитом тесно связана деятельность сопряженных секторов экономики: таможенного, страхового, складского, топливно-

энергетического, производства и обслуживания транспортной и складской техники и т.д. Транзитные функции национальных коммуникаций выступают немаловажным фактором развития прилегающих к ним регионов и городов, повышая их инвестиционную привлекательность, и государства в целом.

Широкое освоение транзитного положения отдельных стран, конструирование новых транзитных маршрутов осуществляется крупными транснациональными логистическими компаниями, такими как DHL, Shenker, Ryder System, FedEx, CEVA logistics, Sinitrans и др., которые организуют цепочки поставок по самым разным маршрутам, обеспечивая доставку грузов разного вида и партионности в указанные клиентом сроки. В последние 10–15 лет сильный импульс развитию логистического бизнеса дает бурное развитие трансграничной «электронной» торговли и экспресс-доставок. В результате начавшейся широкой цифровизации транспорта МТК превращаются в платформу коммуникации всех участников перевозочного процесса на избранном транспортном направлении.

Глава 2.

МТК ПОСТСОВЕТСКИХ ГОСУДАРСТВ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ И НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ

2.1. Некоторые особенности развития транспортных систем стран ЕАЭС

В результате распада СССР возникли 15 новых государств и 24 новые государственные границы, которые легли на транспортную сеть, формировавшуюся в условиях командно-административной экономики, но при «плановой открытости» в рамках социалистической экономической интеграции²⁰.

Новые государства в большинстве случаев унаследовали весьма ограниченные прямые транспортные контакты с соседними странами дальнего и ближнего зарубежья. Конфигурация транспортной сети и взаимоположение новых государств на пространстве бывшего СССР сделали его *в высокой степени транзитным*. При этом у некоторых из них заметно увеличился транзитный потенциал, понимаемый как совокупность предпосылок роста внешнего спроса на провоз иностранных товаров по национальным коммуникациям (Казахстан, Белоруссия, Грузия, Украина). Другие стали очевидными транзитно-зависимыми странами (Армения, Киргизия, Таджикистан). Эту ситуацию в определенной мере отражают особенности соседства и рас-

²⁰ В рамках социалистической экономической интеграции формировались прообразы МТК, которые обеспечивали взаимные торговые связи стран СЭВ. В их состав входили крупные пограничные перегрузочные комплексы, необходимые в связи с разной шириной колеи железных дорог у стран СЭВ, вводы железных дорог «европейской» и «российской» колеи вглубь территории соседних стран, международные паромные комплексы (Варна – Ильичевск и Мукран – Клайпеда), лихтеровозные системы из устья Дуная. В советское время также возник прообраз МТК глобального уровня в виде транссибирского контейнерного моста, соединившего Японию и Западную Европу в обход заблокированного в 1967–1975 гг. Суэцкого канала.

положения новых государств относительно главных для себя внешних рынков (табл.1).

Таблица 1. Особенности соседства новых государств

Страны	Число государств-соседей	Число постсоветских соседей	Страны с выходом к открытому морю
Страны ЕАЭС			
Россия	14	8	+
Казахстан	5	4	-
Белоруссия	5	4	-
Киргизия	4	3	-
Армения	4	2	-
Другие постсоветские страны			
Узбекистан	5	4	-
Украина	7	3	+
Азербайджан	4	3	-
Грузия	4	3	+
Таджикистан	4	2	-
Туркменистан	4	2	-

Транзитные проблемы новых государств иллюстрирует, например, то, что для доставки груза из Казахстана в ЕС требуется пересечь территорию России и Белоруссии. Еще более сложный путь пройдет груз из Таджикистана, Киргизии, Узбекистана. В рамках ЕАЭС из 10 пар возможных торгово-транспортных связей только у 3 (Белоруссия – Россия, Россия – Казахстан и Казахстан – Киргизия) возможно прямое сообщение. Армения из всех стран–участниц ЕАЭС не имеет прямого сообщения ни с одним из партнеров по Союзу. При этом фактор прямого соседства оказывает существенное влияние на развитие взаимных торговых связей. Из всего объема взаимной торговли стран Союза в 2017 г. в 54,2 млрд долл. 59,4% приходилось на торговлю между РФ и Белоруссией, 31,0% – РФ и Казахстаном, 1,5% – Казахстаном и Киргизией. На торговлю, требующую транзитных перевозок, пришлось всего около 8% взаимной торговли²¹.

²¹ Об итогах внешней и взаимной торговли товарами ЕАЭС. ЕЭК. Экспресс-информация. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/express/December2017.pdf

Размер государств, развитие их транспорта и логистики, транзитный потенциал и степень его использования в постсоветских странах сильно различаются. В общем грузообороте транспорта стран ЕАЭС на долю России приходится около 85%, в то же время на Киргизию и Армению – соответственно 0,7% и 0,4%. Основная часть грузооборота ЕАЭС по видам транспорта приходится на трубопроводный и железнодорожный.

Для сравнения стран по качеству транспортного обслуживания можно использовать Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index – LPI) Всемирного банка (табл. 2).

Таблица 2. Страны ЕАЭС в глобальном рейтинге Индекса эффективности логистики, 2007–2018 гг.

Страны	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Армения	95	114	103	95	141	92
Белоруссия	106	-	94	102	120	103
Казахстан	74	65	89	91	77	71
Киргизия	111	94	133	152	146	108
Россия	78	97	98	93	99	75

Источник: LPI Global Rankings Data Table, <https://lpi.worldbank.org/international/global/>

В 2007–2018 гг. среди стран ЕАЭС устойчиво лидировал Казахстан, а замыкала пятерку Киргизия. Все страны улучшили свои позиции в рейтинге за этот период. Лидерство в нем принадлежит крупным портовым державам (Германия, Швеция, Япония, Нидерланды, Сингапур). Портовый Гонконг занимает отдельную позицию в рейтинге – 12 место, Китай – 26. Для сравнения, в 2018 г. Украина заняла 66 место в рейтинге, Узбекистан – 99, Грузия – 119, Туркменистан – 126.

Работа национальных транспортных систем всех стран ЕАЭС сильно зависит от международных перевозок. На рис. 4 показана динамика доли транспортного сегмента в ВВП с 2010 по 2017 гг. по каждой из стран ЕАЭС и суммарно по Союзу. Снижение вклада транспорта в национальный ВВП во многом совпадает с динамикой международных перевозок. Особенно яр-

ко это проявляется в Белоруссии, объем транзитных перевозок которой с 2013 г. заметно сократился.

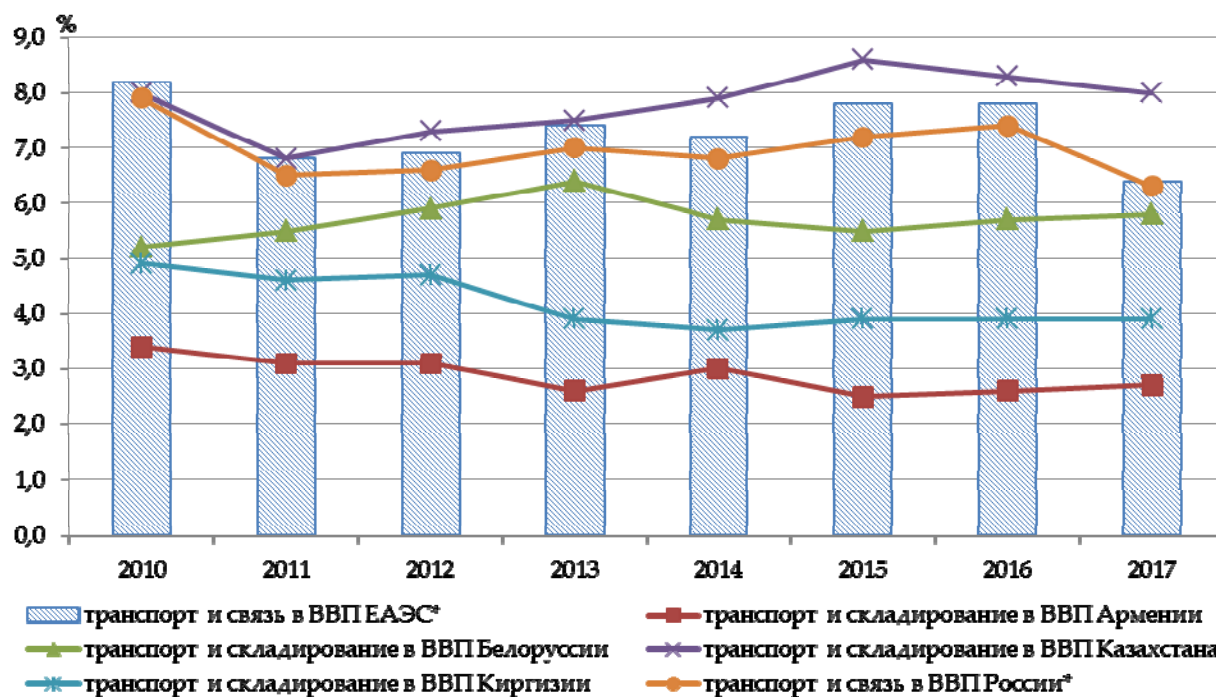


Рис.4. Доля транспорта в структуре ВВП, %

* в 2016–2017 гг. – транспорт и складирование.

Составлено по: данные ЕЭК. Национальные счета (http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/national.aspx).

В целом же у всех стран за исключением Казахстана за 2010–2017 гг. доля транспорта в ВВП сократилась, что отражает неустойчивую динамику национальных экономик в этот период.

2.2 . Особенности развития национальных транспортных сетей на примере трубопроводного и железнодорожного транспорта

Адаптация национальных транспортных сетей, адекватных к требованиям укрепления национального суверенитета и приоритетам в международном экономическом сотрудничестве, – одна из главных задач развития новых государств. Направления развития транспортного пространства внутри каждой страны-участницы – с точки зрения формулирования положений политики – заложены в национальных стратегических (программных) документах, в частности:

- в Армении – Armenian Transport Sector Development Strategy 2020 (Стратегия 2020 развития транспортного сектора Армении);
- в Белоруссии – Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г.;
- в Казахстане – Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 г.;
- в Киргизии – Национальная стратегия развития Кыргызской Республики²², а также отраслевые программы развития национального транспорта (автомобильного, авиа-);
- в России – Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.

Во всех постсоветских странах в транспортной политике отчетливо проявляется стремление уменьшить свою транзитную зависимость от соседей. Одновременно страны прилагают усилия для повышения привлекательности своих транспортных систем для международного транзита с целью получения не только дополнительного дохода от экспорта транспортных услуг, но и общеэкономического эффекта от повышения их качества.

Среди возможных направлений транзитного сообщения по транспортной сети стран ЕАЭС преобладают потоки широтной ориентации. При этом взаимоположение новых государств таково, что максимальную транзитную ренту и дифференциацию сообщений с мировыми рынками они могут получить только в случае согласованного развития своих транспортных сетей. Однако в период становления государственности в странах преобладал акцент на ослаблении транспортной зависимости от соседей, сокращении резко возросших транзитных издержек и укреплении транспортного суверенитета. Понимание необходимости широкого сотрудничества в транспортно-логистической сфере пришло позже, в ходе восстановительного роста.

²² В Киргизии обсуждается проект стратегии до 2040 г., предыдущая действовала до 2017 г.

Именно такой геоэкономический подход определяет заинтересованность многих рассматриваемых стран в создании МТК.

Наиболее масштабные транспортные новостройки на постсоветском пространстве были связаны с *прокладкой трубопроводов*, которые обеспечивали прямые сообщения со странами-потребителями и создавали альтернативу действовавшим транзитным маршрутам. Можно говорить о трех факторах, изменивших географию экспортных трубопроводов на постсоветском пространстве. Первый связан с наращиванием добычи нефти и газа в Каспийском регионе. Для обеспечения прямого выхода к российским портам для казахстанской нефти в 1999–2002 гг. Каспийским трубопроводным консорциумом был построен нефтепровод Тенгиз – Астрахань – Новороссийск. Кроме того, для экспорта Казахстан использует построенные в советское время нефтепроводы Узень – Атырау – Самара и Баку – Махачкала – Новороссийск. К услугам последнего прибегает также Азербайджан. Казахстан и Туркменистан в связи с ограниченной пропускной способностью пролива Босфор используют для экспорта своей нефти трубопровод Баку – Тбилиси – Джейхан, построенный в 2006 г.

По построенному в 2006 г. газопроводу Баку – Тбилиси – Эрзерум газ из Азербайджана транзитом через Грузию поступает в Турцию. Но из-за недостатка собственного газа страна для исполнения контрактных обязательств закупает около 2 млрд куб. м газа у России, которая в этой ситуации косвенно, на своповой основе, участвует в поставках своего газа по упомянутому газопроводу в Турцию. Грузия играет важную роль в экспорте газа не только из Азербайджана в Турцию, а с 2020 г. – и в Европу по создаваемому Южному газовому коридору, но и из РФ в Армению. Следует отметить, что для уменьшения геополитических рисков газоснабжения в 2009 г. был построен газопровод из Ирана в Армению.

Второй фактор связан с ростом потребления углеводородов в Китае. В 2005–2009 гг. для прямого экспорта нефти в Китай был проложен нефтепровод Атасу (Казахстан) – Алашанькоу (КНР). В этот же примерно период

(2007–2013 гг.) для снабжения своих западных и центральных регионов природным газом Китай построил три нитки газопроводов из Туркменистана. Благодаря этому для КНР сильно выросло транзитное значение Казахстана и Узбекистана. Для более короткого выхода на рынок КНР и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в РФ (2006– 2012 гг.) был построен нефтепровод ВСТО. Он соединяется с нефтепроводом Туймазы–Омск – Новосибирск – Ангарск, который на участке между Омском и Новосибирском проходит по территории Казахстана. Помимо этого направления для доставки своей нефти на рынок КНР Россия использует нефтепровод Омск – Павлодар – Атасу – Алашанькоу²³. В настоящее время ведется строительство газопровода «Сила Сибири».

Третий фактор обусловлен стремлением России диверсифицировать маршруты доставки нефти и газа европейским потребителям и тем самым ослабить свою зависимость от стран-транзитеров – как по политическим, так и экономическим соображениям. В 1994–1999 гг. был построен газопровод Ямал – Западная Европа, проходящий по территории Белоруссии. В 2001 г. – нефтепровод Суходольная – Родионовская, который соединил на российской территории в обход Украины два нефтепровода: Самара – Лисичанск и Лисичанск – Тихорецк. Далее были сооружены газопроводы «Голубой поток» в Турцию (2002 г.) и «Северный поток – 1» в Европу (2010–2012 гг.). В 2000-е гг. создана Балтийская трубопроводная система (БТС 1 и БТС 2). В результате к настоящему времени полностью прекратился экспорт российской нефти через порты стран Балтии и заметно сократился – по нефтепроводу «Дружба». В результате существенно уменьшились транзит-

²³ Для решения вопроса транзита нефти в 1990-е гг. с РФ был подписан ряд соглашений: «О сотрудничестве и развитии топливно-энергетических комплексов» от 25 декабря 1993 г.; «О техническом и экономическом сотрудничестве и интеграции в нефтегазовых отраслях» от 25 февраля 1997 г.; «О проведении согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам» от 12 апреля 1996 г. В июне 2002 г. РФ и Казахстаном было подписано соглашение «О транзите нефти», в которое в 2007, 2009 и 2013 гг. вносились изменения, обусловленные появлением новых направлений и схем транзита нефти.

ные доходы стран Балтии и Белоруссии²⁴, но выросли доходы профильных российских компаний. В настоящее время строится «Турецкий поток». Готовится строительство газопровода «Северный поток – 2». Запуск последних двух трубопроводов сильно ослабит транзитную зависимость РФ от Украины и Молдавии. Но одновременно эти страны наладили поставки газа из соседних стран Восточной Европы, что дифференцировало их маршруты его импорта.

В этот же период осуществлялась коррекция национальных железнодорожных сетей, поскольку железные дороги, проходящие по приграничным территориям, неоднократно пересекали новые государственные границы. Вынужденный транзит как следствие несоответствия унаследованной транспортной сети новым государственным границам наблюдался на границах России и Казахстана, России и Украины, Казахстана и Киргизии, Узбекистана и Туркменистана. Пересечение грузами таможенных границ соседей вызывало замедление и удорожание их доставки.

Наиболее активно адаптировал свою железнодорожную сеть к изменившимся геополитическим и экономическим условиям Казахстан. Этот процесс начался в 1992 г. с соединения железных дорог Казахстана и Китая между пограничными станциями Достык и Алашанькоу. Станцию Достык, соединяющую Казахстан с Китаем (ЖД Достык–Алашанькоу), начали строить еще в 1960-х гг. Сегодня этот «сухой порт» является одним из звеньев Трансазиатского ТК с ежегодным объемом грузооборота около 20 млн т²⁵. Далее для улучшения межрегионального сообщения Казахстан пошел на строительство железнодорожных линий в обход российской территории. В 2001 г. была введена в эксплуатацию железная дорога Аксу–Дегелен, соединившая Павлодарскую и Восточно–Казахстанскую области, минуя Алтайский край, затем построена дорога Алтынсарино–Хромтау между Костанайской и Актюбинской областями. В 2008 г. открыт 153-километровый участок

²⁴ Объем транзита нефти через РБ сократился с 85 млн т в 2001 г. до 52 млн т в 2015 г.

²⁵ Тураева М.О. Указ. соч. С. 32–33.

между Усть-Каменогорском и станцией Шар, расположенной на Турксибе, что позволило заметно улучшить положение Восточно-Казахстанской области в системе межрегиональных и международных сообщений Казахстана²⁶.

Активно занимались железнодорожным строительством Туркменистан и Узбекистан, адаптируя национальные сети к новым геополитическим реалиям. Оно концентрировалось на направлении железных дорог вдоль пограничной Амударьи – от Чарджоу до Нукуса. В 1996 г. Туркменистан соединил свою железную дорогу с иранской сетью железных дорог.

В России этот фактор сработал с некоторым опозданием в результате резкого ухудшения отношения с Украиной. В 2017 г. была открыта железная дорога Журавка – Миллерово протяженностью 137 км в обход украинской территории²⁷. В целом же адаптация российских железных дорог к появлению новых границ свелась в основном к созданию пограничных станций и пунктов пропуска. В России главный акцент в связи с произошедшей геополитической трансформацией и последующей экономической дезинтеграцией был сделан на развитии пропускной способности собственных морских портов и припортовой инфраструктуры²⁸.

²⁶ Использование значительной части трансграничных участков железной дороги регулируется Межправительственным соглашением о порядке оплаты и оформления перевозок грузов по участкам железных дорог России и Казахстана, расположенных на территориях друг друга, от 2006 г. Подписанный в мае 2008 г. протокол позволил осуществить передачу железнодорожных участков в собственность стороне, осуществляющей их эксплуатацию. Это создало правовую основу транзитного движения в пограничной зоне и позволило отказаться от дорогостоящего строительства обходных путей. В настоящее время у РК 574 км, или 4% от общей протяженности железнодорожных путей, занимают линии, проходящие по территории страны, но находящиеся в пользовании других государств, прежде всего, России, и 275 км, или 2% – проходящие по территориям других государств (также в основном РФ), но находящиеся в пользовании железных дорог Казахстана.

²⁷ Кроме того, перед РФ стоит задача создать эффективную альтернативную коммуникацию с Калининградской областью, развивая паромное сообщение на направлении Балтийск – Усть-Луга.

²⁸ За 2000–2017 гг. грузооборот морских портов увеличился более чем в 4 раза и достиг 787 млн т (Симонова Т. Обзор грузооборота морских портов России. Итоги 2017 г. URL: [//www.rzd-partner.ru/watetransport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-2017-goda/](http://www.rzd-partner.ru/watetransport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-2017-goda/)). За эти годы были построены новые порты – Высоцк, Кавказ, Приморск, Сабетта, Тамань, Усть-Луга, расширены пропускные способности Санкт-Петербурга, Новороссийска, Находки и др., которые смогли увеличить свои перевалочные возможности, в том числе и для грузов стран ЕАЭС и СНГ. Транзит через морские порты РФ в 2017 г. составил 58 млн т., из которых большая часть пришлось на казахстанскую нефть.

С начала 2010 гг. Казахстан перешел к активной протранзитной политике, которая оказала большое влияние на транспортную политику других новых государств. Проекты строительства железных дорог в этой стране реализовывались в рамках создания Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия – ЕС) и коридора Восток – Запад (ТРАСЕКА) (Китай – Казахстан – порты Актау и Курык – Баку (Алят) – Грузия – Турция – ЕС, с ответвлением на Туркменистан – Иран – Турцию).

Строительство в 2010-е гг. железных дорог Жетыген – Хоргос, Жезказган – Бейнау, Аркалык – Шубаркуль существенно сократило расстояние перевозки на направлении КНР – Европа, обеспечило более высокую пропускную способность казахстанской транспортной сети и значительно ускорило экспортно-импортные и межрегиональные перевозки по транспортной диагонали, связующей северо-запад и юго-восток, а также северо-восток с юго-западом страны. Казахстан многократно расширил пропускную способность своих «сухих портов» на границе с КНР на базе СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». В 2013 г. был открыт маршрут «Жетыген – Коргас» (293 км) с пунктом перехода «Хоргос» и обслуживающей его станцией Алтынколь. Запуск новой железнодорожной линии позволил сократить расстояние от Китая до южных регионов Казахстана и стран Центральной Азии (ЦА) примерно на 550 км.

Одновременно были модернизированы и расширены каспийские порты Актау и Курык. В результате реализации этих проектов сильно возросло транзитное значение Казахстана не только для КНР, но и для стран ЦА и РФ.

Транзитный потенциал Казахстана увеличивается также благодаря транспортному строительству в соседних странах. За годы независимости в Туркменистане было построено три соединения с железными дорогами Ирана. Строительство железной дороги от Этрека на границе Туркменистана и Ирана до города Берекет и далее на казахстанский Узень (2009–

2014 гг.) позволило создать новый железнодорожный маршрут в рамках транспортного коридора «Север – Юг» вдоль восточного берега Каспийского моря, соединяющего Россию, Казахстан, Туркменистан, Иран и страны Персидского залива и Аравийского моря. По этой железной дороге могут доставляться грузы из сибирских регионов РФ, западных регионов Китая в Иран и другие страны западной Азии.

Завершение строительства железной дороги Ахалкалаки – Карс в Грузии, которая в 2017 г. соединила Азербайджан и Грузию с Турцией, сделало возможной прямую железнодорожную перевозку грузов из КНР в Турцию. Следует отметить усилия Азербайджана, Казахстана и Туркменистана по модернизации своих железных дорог в рамках коридора «Север – Юг», что усилило конкуренцию прикаспийских стран за потенциальный транзит по нему. Это также улучшит транспортные условия реализации режима свободной торговли, установленного между ЕАЭС и Ираном.

2.3. МТК в сотрудничестве стран СНГ и ЕАЭС

Идея МТК активно обсуждалась в рамках ОСЖД, СНГ и тогдашнего Таможенного союза с конца 1990-х гг., поскольку проблема многостороннего транзита с ростом внешней торговли стран СНГ стала обостряться. Для взаимодействия стран в решении транзитных проблем в начале 1998 г. в рамках Таможенного союза было подписано Соглашение о единых условиях транзита через территории его государств-участников, а в рамках СНГ, летом 1999 г. – Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ.

В основе данных соглашений лежало представление об *общем транспортном пространстве* (ОТП), которое изначально было зафиксировано в Соглашении о принципах формирования ОТП и взаимодействия государств – участников СНГ в области транспортной политики от 9 октября 1997 г. В Меморандуме о сотрудничестве государств – участников СНГ в области МТК от 2003 г. главным фактором формирования ОТП рас-

смагивались международные коридоры. МТК занимали центральное место и в последующих документах: Приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г. (от 14 ноября 2008 г.) и Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года (от 18 октября 2011 г.). Данные МТК включали транспортные маршруты, размещенные в полосе четырех евро-азиатских, сопряженных с панъевропейскими ТК, и международные транспортные сообщения, входящие в число 18 основных железнодорожных направлений и главных международных автомобильных дорог СНГ²⁹. Однако данные документы СНГ имели рекомендательный характер и не обеспечивали синхронизацию усилий стран по созданию МТК. При этом преобладало отраслевое представление об МТК преимущественно как о транспортном направлении, по которому осуществляется большая часть внешнеторговых перевозок стран Содружества.

Одновременно работа по формированию МТК велась в рамках ЕврАзЭС. В 2007 г. Межгосударственным советом ЕврАзЭС был утвержден «Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС», в который вошли пять железнодорожных маршрутов, совпадающих с евроазиатскими коридорами ОСЖД, а также два смешанных (мультимодальных) – «Север–Юг» и Панъевропейский транспортный коридор №2, включающих как автодорожную, так и железнодорожную составляющие. В 2010–2011 гг. был разработан «Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС»³⁰. Примерно в этот же период в национальных программах развития железнодорожного транспорта усилился акцент на широкое освоение странами транзитного потенциала.

²⁹ Международные транспортные коридоры – ключевой элемент транспортной инфраструктуры СНГ. М.: Исполнительный комитет СНГ, 2013. URL: [http:// www.e-cis./info/foto/pages/23695.doc](http://www.e-cis./info/foto/pages/23695.doc)

³⁰ Байбикова Э.Р., Забоев А.И. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства. Отраслевой обзор №20. Алматы: ЕАБР, 2014. С. 39.

Евразийская интеграция заметно ускорила формирование МТК на постсоветском пространстве. Став приемником прекратившего свое существование в 2014 г. ЕврАзЭС, ЕАЭС унаследовал и все те комплексные транспортные планы, которые были разработаны в рамках первого. Направления развития общего союзного транспортного пространства ЕАЭС заложены в таких документах межгосударственного уровня, как:³¹

- Договор о Евразийском экономическом союзе (от 29 мая 2014 г.);
- Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. №19 «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики (ОНСТП) государств-членов ЕАЭС»;
- План мероприятий («дорожная карта») по реализации ОНСТП на 2018–2020 гг.

Кроме того, страны ЕАЭС входят и в состав СНГ, в рамках своего участия в котором они также приняли на себя определенные обязательства. Вместе с тем все бывшие советские республики, так или иначе, вовлечены в разные инфраструктурные проекты и проекты по строительству МТК от международных организаций³². И в этом нет противоречий, потому что еще в документах СНГ в качестве МТК Содружества перечислялись коридоры, предложенные международными донорами и инвесторами³³.

С 2010 г. транзит был открыт от внешней границы ЕАЭС сразу до места нахождения получателя, в каком бы государстве ЕАЭС он ни находился. Автомобильные перевозчики, в том числе таможенные, приобрели право перемещения по всей территории ЕАЭС без применения к ним внутригосударственного таможенного контроля. Железнодорожные перевозчики были освобождены от необходимости внесения обеспечения транзита товаров. За-

³¹ ЕЭК. Скоординированная (согласованная) транспортная политика, 2016. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinftr/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx.

³² ЭКСКАТО ООН, ОСЖД, ТРАСЕКА, ЦАРЭС, АБР и др.

³³ Международные транспортные коридоры – ключевой элемент транспортной инфраструктуры СНГ. С. 5–14.

конодательно минимизированы сроки совершения таможенных операций, в частности, транзитная декларация должна быть зарегистрирована в течение 1 часа³⁴.

Соглашения, подписанные ранее в рамках ТС/ЕЭП, обеспечили гарантированный и равный доступ к услугам железнодорожного транспорта при перевозке для товаропроизводителей и пассажиров независимо от национальной принадлежности.

С 1 января 2013 г. в железнодорожных перевозках между странами ЕАЭС применяют унифицированный тариф каждого государства, т.е. единый для внутренних и международных перевозок. Но речь не идет об унификации национальных тарифов и переходе к единой тарифной системе. Грузовладельцы из стран ЕАЭС взаимно могут пользоваться равными с национальными перевозчиками тарифами, взимаемыми со своих юридических лиц. При этом международные транзитные железнодорожные тарифы странами регулируются самостоятельно. Для этой категории перевозок сохраняется разрешительный порядок, и их регулирование далеко от совершенства, что проявляется в разных ставках национальных транзитных тарифов. Соглашения, подписанные в рамках формирования ЕЭП, предполагают наличие возможности у железных дорог стран-участниц принимать тарифные решения в рамках определенных ценовых пределов.

Договором о ЕАЭС предусмотрено осуществление скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на последовательное и поэтапное формирование *единого транспортного пространства* (ЕТП) на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности, которое является частью единого экономического пространства, посредством которого осуществляется свободное трансграничное движение товаров, услуг, капиталов и людей. Хотя страны ЕАЭС одновременно являются членами и СНГ, принципиальная разница

³⁴ *Ивин В.* Таможенный союз как фактор развития транзитного потенциала России, Белоруссии и Казахстана. [URL:ptu.customs.ru/attachments/article/5820/](http://URL.ptu.customs.ru/attachments/article/5820/) Доклад В.В. Ивина.doc

между ними заключается в том, что в рамках ЕТП ЕАЭС реализуется принцип равного доступа к коммуникациям стран–членов Союза. С 1 января 2015 г. в соответствии с Договором о ЕАЭС перевозчики, зарегистрированные на территории государств–членов ЕАЭС, осуществляют международные автомобильные перевозки грузов (двусторонние, транзитные, между другими государствами-членами) на безразрешительной основе. Весной 2015 г. в ЕЭК был одобрен проект программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств–членов Союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена (так называемые «каботажные перевозки»), на период 2016–2025 гг. с определением степени и условий либерализации.

Для создания к 2025 г. общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС в 2018 г. ЕЭК приступает к реализации «дорожных карт» по различным видам транспорта. Они отражают особенности интеграции в сферах автомобильного, водного, воздушного и железнодорожного транспорта и затрагивают сферы, связанные с подготовкой специалистов, тарифной политикой, конкуренцией, таможенным и техническим регулированием, промышленной кооперацией и т.п. Одновременно будет происходить переход на электронный документооборот, будут внедряться современные информационные технологии, интеллектуальные транспортные системы и развиваться цифровая логистика. За счет цифровых технологий можно увеличить пропускную способность железных дорог на 40% и добиться снижения стоимости перевозок на 30%³⁵.

В целом же создание общего рынка транспортных услуг потребует непростого согласования интересов стран-участниц, поскольку они довольно сильно расходятся в части доступа перевозчиков на внутренние маршру-

³⁵ *Жунусов А.О.* Драйверы развития инфраструктуры: цифровая повестка// Инновации транспорта. 2018.№1(31). С.6.

ты других стран ЕАЭС в части отдельных видов транспорта, преимущественно воздушного и внутреннего водного транспорта.

По мере движения в направлении создания общего рынка транспортных услуг пространство ЕАЭС будет превращаться в единое транзитное пространство с единым транзитным тарифом для отдельных видов транспорта. При этом транзит, обусловленный взаимной торговлей, не в полной мере отражает связанности пространства евразийской интеграции, но он играет важную роль как интегрирующий фактор в торговых связях ЕАЭС с третьими странами, в том числе с другими постсоветскими, а также в обслуживании торговли третьих стран через транспортные сети стран Союза.

Глава 3

ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ЕАЭС

3.1. О структуре транзита и транзитном потенциале стран ЕАЭС

Потенциальный спрос на транзитные перевозки через пространство ЕАЭС обусловлен динамикой взаимных торговых связей стран запада, юга и востока Евразии. В этом спросе ведущую роль играет соседство с ЕС и КНР – главными торговыми партнерами стран Союза.

В общем транзитном грузопотоке стран ЕАЭС можно выделить несколько составляющих, различающихся по протяженности маршрутов, динамике и объемам перевозок, применяемым видам транспорта и транспортным технологиям, транспортно-таможенному регулированию. Это транзит: 1) имеющий место при сообщении между отдельными частями одной страны; 2) связанный с внешнеторговыми перевозками между странами ЕАЭС; 3) обусловленный торговыми связями стран ЕАЭС с третьими странами; 4) обеспечивающий внешнеторговые связи третьих стран.

Среди постсоветских стран наиболее крупные объемы транзита в Белоруссии, транзитный потенциал которой обусловлен торговыми связями России, Казахстана и других постсоветских государств со странами ЕС и России с Калининградской областью.

В транзитном грузопотоке Белоруссии представлены все виды транзита за исключением обусловленного перевозками между странами ЕАЭС. В современных условиях выросло значение страны для торговых связей стран Балтии и Украины, а также России и Украины. Транзитный пробег по территории страны не превышает 600 км, но по объему транзитных грузов, перевозимых ее железнодорожным и автомобильным транспортом, Белорус-

сия превосходит все другие постсоветские страны. В 2017 г. транзит по железным дорогам превысил 39 млн т, по автодорогам – более 13 млн т. Но это существенно меньше, чем в 2013 г. Причем резко преобладающая часть транзита связана с торговлей России и ЕС, перепады в которой сильно влияют на динамику белорусского транзита³⁶. В то же время Белоруссия сильно зависит от России в ее торговле со странами ЦА и Азербайджаном, от Польши и стран Балтии в торговле с ЕС и третьими странами.

Наиболее разнообразными, действующими и потенциальными транзитными маршрутами располагает Россия. В основе ее транзитного потенциала – соседство с ЕС, а также Белоруссией и Украиной – на западе, Китаем, Монголией, Японией и Южной Кореей – на востоке, странами ЦА – на юге, выход к морям трех океанов. Всего на соседей, с которыми РФ связана сухопутными коммуникациями, приходится более половины мировой торговли и более $\frac{2}{5}$ мирового ВВП. Для ряда направлений Россия выступает главным транзитером, прежде всего, для стран ЦА в их связях с ЕС, Белоруссией и Украиной. Но на большинстве направлений Россия должна конкурировать за транзитные грузопотоки. Здесь сказывается закономерность: чем длиннее транзитный маршрут, тем сильнее конкуренция других вариантов сообщения. В 2017 г. объем железнодорожного транзита России составил 21,6 млн т, а автомобильного – 1,2 млн т³⁷, что существенно меньше, чем в 2013 г. Для самой России высока транзитная зависимость от соседних Белоруссии, Казахстана, Украины, стран Балтии, а также Грузии – единственного реального варианта грузовых сообщений с Арменией. Россия является крупнейшим потребителем транзитных услуг, оказываемых ее соседями, позволяя им получать значительный доход. Наиболее крупные экспортеры транзитных услуг для РФ – Белоруссия, Казахстан и Украина.

³⁶ Шурубович А.В. Международный транзит в экономической модели Беларуси // Мир перемен.2018. № 2. С. 178–182.

³⁷ Доклад о реализации транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. М.: Министерство транспорта РФ, 2018. URL: [www. itog_2017_transStrateg.pdf](http://www.itog_2017_transStrateg.pdf)

Наиболее динамично среди стран ЕАЭС свой транзитный потенциал осваивает Казахстан, который располагается между Россией, Китаем, прикаспийскими странами и странами ЦА. Рост взаимных торговых связей его соседей, их торговли с ЕС, а также активное транспортное строительство обуславливает динамичный рост транзитных перевозок через эту страну. В 2017 г. объемы железнодорожного транзита превысили 17 млн т, а автомобильного – 2 млн т. Прогресс страны в освоении транзитного положения иллюстрирует лидирующая позиция в рамках ЕАЭС в глобальном рейтинге эффективности логистики (см. табл. 2). В свою очередь, Казахстан сильно зависит от транзитных перевозок через Россию в сообщении с ЕС, Украиной и Белоруссией, а также через Азербайджан и Грузию в сообщении с Турцией и другими средиземноморскими странами. Казахстан – вторая после России страна по величине спроса на перевозки по коммуникациям стран – партнеров по ЕАЭС и СНГ. Причем наибольший объем транзита Казахстан осуществляет через Россию.

Армения граничит с четырьмя странами, две из которых, Азербайджан и Турция, участвуют в ее транспортной блокаде. Транзитные перевозки Армении связаны с торговлей Ирана с Грузией и странами Южной Европы. Но у Ирана есть возможность торговли с Европой через Азербайджан, Грузию, Турцию, Россию, а также по морю. Безальтернативность транспортной коммуникации Армении с главными торговыми партнерами делает ее крайне уязвимой в экономическом и геополитическом плане.

В условиях существующей транспортной сети транзитный потенциал Киргизии, у которой четыре соседа, крайне ограничен. Из-за горного рельефа и слаборазвитой транспортной сети она фактически находится в транспортном тупике. Во внешних сообщениях страна сильно зависит от транзита через Казахстан, Узбекистан и Россию.

Наиболее крупные объемы транзита по весу связаны с торговлей стран ЕАЭС с третьими странами, но на этот транзит большое влияние оказывают геополитические факторы, «война санкций» и неустойчивая мировая конь-

юнктура. Значительно более динамичен транзит, связанный с транспортировкой грузов на направлении ЕС – КНР.

Евразийская интеграция в результате постепенного снятия межгосударственных барьеров на пути товаров и услуг существенно повысила конкурентоспособность трансматерикового варианта перевозок между КНР и ЕС, которые в свою очередь стали важным фактором транспортной интеграции стран ЕАЭС. *Трансконтинентальный транзит* отличается наибольшей протяженностью, предъявляет особые требования к скорости и качеству перевозки, требует логистического обслуживания высокого уровня, контроля движения грузов по маршруту в непрерывном режиме. С начала 2010 гг. происходит активное включение ЕАЭС в обслуживание трансконтинентального контейнерного транзита на направлении КНР – ЕС по Транссибу и Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали. Бурное развитие транзитных перевозок по этому направлению совпало с обострением геополитических противоречий России с Западом и началом реализации Китаем мегапроекта «Один пояс – один путь» (ОПОП).

Первые устойчивые трансконтинентальные перевозки по Транссибу начали осуществляться между Японией/Южной Кореей и Европой в советское время. Пик контейнерных перевозок на этом маршруте был достигнут в 1983 г. – 110 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ)³⁸. Контейнеры доставлялись в Европу через порт Восточный примерно за 15–20 дней, что было в 2–3 раза быстрее, чем по морю. Внедрение более скоростных и вместительных судов-контейнеровозов, вызвавшее сильное снижение стоимости морской доставки при отсутствии прогресса на советских железных дорогах, распад СССР и возникшая в связи с этим дезорганизация наложенной системы транссибирских перевозок – все это привело к постепенному угасанию интереса Японии к этому маршруту. В 2001 г. перевозки

³⁸ *Liliopoulou A., Roe M., Pasuktvičiute I.* TransSiberian Railway: from inception to transition// European Transport / Trasporti Europei. ISTIEE. Trieste. 2005. No. 9. Pp. 46–56. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.522.2406&rep=rep1&type=pdf> (дата обращения 20.06.18)

японских контейнеров сократились до 2 тыс. ДФЭ³⁹. Важными особенностями формирования трансконтинентальных МТК стали их ориентация на современные транспортно-логистические технологии и активная политика Китая, Казахстана, России и Белоруссии по их внедрению. Сухопутный вариант перевозок между странами Европы и Северо-Восточной Азии позволяет в 2,5–3 раза ускорить доставку грузов. Но для расширения контейнерных перевозок на этом направлении необходимо было предложить условия, конкурентные по сравнению с более дешевым (в среднем в 2 раза) морским вариантом сообщения. Речь идет о соотношении скорости/точности доставки и издержек при сухопутном транзите и морском варианте перевозки. Приемлемое соотношение было достигнуто путем широкого внедрения в практику перевозок контейнерных поездов (блоктрейнов), следующих по определенным маршрутам, поскольку транспортировка поездных грузовых партий на 30–40% дешевле и в 2–3 раза быстрее повагонных отправок. Первые контейнерные поезда появились в начале 2000-х гг., но они курсировали не по расписанию, а по мере формирования поездной партии контейнеров. С принятием в 2009 г. Программы «Транссиб за 7 дней» стали формироваться ускоренные контейнерные поезда со среднесуточной скоростью 1200 км и выше⁴⁰. Первый пробный поезд от Находки до станции Шушары под Санкт-Петербургом в 2010 г. затратил на перевозку менее 7 суток. Регулярное движение контейнерных поездов между городами Китая, России, Европы и других стран – воплощение идеи МТК в ее современном понимании.

Привлекательность трансматерикового транзита достигается за счет не только скорости движения подвижного состава, но и сокращения времени таможенных формальностей на границах, оптимизации маршрутов транспортировки на основе мультимодальности доставки между конкрет-

³⁹ *Tsuji H.* Japan and the ROK's Involvement in international Container Transportation Using the Trans-Siberian Railway. The Economic Research Institute for Northeast Asia, 2014. P. 13. URL: // www.erin.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/02030e.pdf (дата обращения 20.06.18)

⁴⁰ Ускоренный контейнерный поезд следует без переформирования до станции назначения, и его суточная скорость составляет 1 200 – 1 500 км.

ными отправителями и получателями грузов. Спрос на эти перевозки обусловлен формированием глобальных цепочек добавленной стоимости, когда отдельные технологические стадии размещаются в тех странах, в которых для этого имеются более благоприятные условия.

В 2010-е гг. наблюдался быстрый рост перевозок контейнеров по железным дорогам стран ЕАЭС. В РФ за 2010–2017 гг. они увеличились с 161 тыс. до 415 тыс. ДФЭ, причем только за 2016–2017 гг. транзит вырос на 59%⁴¹. По железным дорогам Белоруссии в 2017 г. было транспортировано 364 тыс. ДФЭ транзитных контейнеров против 147 тыс. в 2010 г.⁴², а в Казахстане – 347 тыс. ДФЭ против 212 тыс. в 2015 г.⁴³.

В настоящее время подавляющая часть перевозок транзитных контейнеров в странах ЕАЭС осуществляется поездами с жестким графиком движения. В 2000-е гг. большинство контейнерных поездов соединяли Брест и Находку друг с другом, со столичными городами и с центрами автосборки, расположенными в странах СНГ. Это такие поезда, как Находка-Восточная – Аблык (Узбекистан), Брест – Калуга – Нижний Новгород, Млада-Болеслав – Брест – Защита (Усть-Каменогорск, Казахстан). С середины 2010-х гг. заметным стимулом развития железнодорожных контейнерных перевозок становится электронная торговля, главным оператором которой является группа «Алибаба», связавшая китайских производителей и потребителей в Европе и странах СНГ почтовыми отправлениями. Группа активно использует грузовые авиаперевозки, но по мере роста скорости поездов все большая их часть отправляется контейнерными поездами.

⁴¹ Кудияров С. Транзит породил контейнерный бум // Эксперт. 2018. № 4. С.26–27.

⁴² Годовой отчет БЖД. 2017. С. 29. URL:// https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/annual_report_2017.pdf

⁴³ В МИР Казахстана подведены итоги 2017 г. и поставлены задачи на 2018 г. URL: // <http://www.mid.gov.kz/ru/news/v-mir-rk-podvedeny-itogi-2017-goda-i-postavleny-zadachi-na-2018-god>.

3.2. Интересы КНР к евразийскому транзиту

Транзитный интерес КНР связан с возможностью быстрой доставки продукции (готовых изделий и комплектующих) на рынки Европы и стран Западной Азии. Товарооборот между ЕС и КНР в последние годы поддерживается на уровне 600 млрд дол. При этом около 97% объемов взаимных поставок между Европой и Китаем обслуживается морским транспортом, а остальное примерно поровну приходится на авиационный и железнодорожный транспорт⁴⁴.

Более быстрый и надежный способ доставки товаров на внешние рынки по суше позволяет повысить конкурентоспособность китайских товаров, укрепить их позиции на внешних рынках⁴⁵. В связи с этим грузоперевозки по сухопутной части Шелкового пути входят в число *приоритетных направлений развития КНР*, несмотря на то, что они по объему пока несопоставимы с перевозками по морю.

Скоростной транспорт создает предпосылки для развития Западного Китая, преодоления его внутриматериковости, поскольку многие части Синьцзян-Уйгурского автономного района находятся на максимальной удаленности от океанов. На значительном расстоянии от моря находятся и многие крупные промышленные города центральной части страны. В воссоздании Шелкового пути просматривается стремление КНР максимально дифференцировать варианты сообщения с мировыми рынками для обеспечения геополитической устойчивости своей экономики и улучшить условия развития городов и регионов, удаленных от моря. Дифференциация сообщений в свою очередь повышает конкурентность этого сегмента транспортно-логистического рынка. Для КНР развитие скоростных трансконтиненталь-

⁴⁴ Большая часть китайской торговли приходится на Германию (38%), Нидерланды (16%), Францию (12%), страны Прибалтики и Южной Европы.

⁴⁵ Сокращение срока доставки контейнера до 16 суток против 40 при стоимости груза в контейнере 100 тыс. долл. может обеспечить дополнительную прибыль в 329 долл. США в пересчете на один контейнер за счет экономии процентных платежей (*Паровский П.Е.* Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на транссибирском контейнерном маршруте // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. С.124).

ных перевозок – способ внедрения своих технологий на транспорте постсоветских стран и увеличения производственной загрузки профильных отраслей экономики. Создание трансконтинентальных ТК укрепило позиции Китая в торговой войне с США. Евразийский транзит стал одним из направлений сопряжения проектов ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), что частично сняло обеспокоенность РФ по поводу быстрого развития экономических отношений Китая со странами ЕАЭС.

Перевозки между Китаем и Европой осуществляются как по Транссибу, так и по Северному коридору ТСЖ. При этом казахстанский вариант, как более короткий (примерно на 1 тыс. км) и с большим пробегом по китайским железным дорогам (около половины всего маршрута), оказался более востребованным для главных поставщиков товаров, расположенных в центральной части Китая (города Чунцин, Сиань, Ухань, Чэнду и т.д.), на европейский рынок. К казахстанскому маршруту тяготеет также большая часть торгового потока между КНР и странами ЦА и значительная часть торговли с европейской частью РФ. Только пятая часть российско-китайского товарооборота приходится на ближние к Китаю регионы России. Более 70% товарооборота – на европейские регионы, удаленные от ближайшего пункта пропуска на российско-китайской границе на 4–6 тыс. км. На Москву в 2017 г., по данным Федеральной таможенной службы (ФТС), пришлось около 45% общего товарооборота РФ и КНР, но основная его часть пока осуществляется по морю.

К транзиту по Транссибу с точки зрения общей протяженности пути в Европу тяготеют в основном северные и северо-восточные регионы КНР. Выход к ним обеспечивают четыре пограничных пункта пропуска – Гродеково и Махалино в Приморском крае, Забайкальск в Забайкальском крае и Наушки в Республике Бурятия, а также морские порты на Дальнем Востоке, в которых имеются контейнерные терминалы.

Перелом транзитных контейнерных перевозок в пользу казахстанского варианта произошел в 2015 г. В 2014 г. основная часть транзита на

направлении КНР – ЕС – КНР шла через Забайкальск, а уже в 2016 г. $\frac{2}{3}$ объема контейнерных железнодорожных перевозок осуществлялись через казахстанские пограничные пункты пропуска⁴⁶.

Доля сухопутных маршрутов в транзите грузов из Китая в Европу в 2017 г. увеличилась до 2%, при этом 70% этих перевозок пришлось на *трансказахстанские маршруты*⁴⁷.

Спрос компаний КНР на трансматериковый транзит стимулируется субсидиями из провинциальных и городских бюджетов. Однако по мере роста объема железнодорожных перевозок и их ускорения, а также сдвига экономики КНР на запад значение субсидий для привлечения транзита будет снижаться. Следует отметить, что КНР оказывает весьма значимую поддержку и своему морскому транспорту, стимулируя конкуренцию разных видов транспорта для обслуживания своей внешней торговли⁴⁸.

3.3. Динамика китайского транзита в Белоруссии, Казахстане и России и его влияние на евразийскую интеграцию

В 2017 г. через ЕАЭС прошло 262 тыс. ДФЭ контейнеров на направлении КНР–ЕС–КНР (см. рис. 5), в том числе из КНР в ЕС – 164 тыс. (в 2010 г. эти перевозки составляли 7 и 6 тыс. ДФЭ соответственно). Для перемещения этого количества контейнеров было задействовано 3 700 регулярных контейнерных поездов (2 400 из КНР и 1 300 в КНР), которые напрямую соединили несколько десятков европейских и китайских городов⁴⁹.

⁴⁶ Раровский П.Е. Указ. Соч. С. 115–129.

⁴⁷ Пресс-служба АО «НК «Қазақстан темір жолы». Инвестиционные возможности транспортно-логистических объектов Казахстана презентованы в Шанхае. 12.04.2018. URL: <https://www.railways.kz/ru/news/azastanny-kliktiklogistikaly-nysandaryn-investitsiyalau-mmkindigi-shankhayda-tanystyryldy> (дата обращения: 24.04.2018)

⁴⁸ Analysis of Selected Measures Promoting the Construction and Operation of Greener Ships. OECD, 2017. Pp. 21–22.

⁴⁹ Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Доклад ЦИИ ЕАБР № 49. СПб.: ЕАБР, 2018. С. 74.

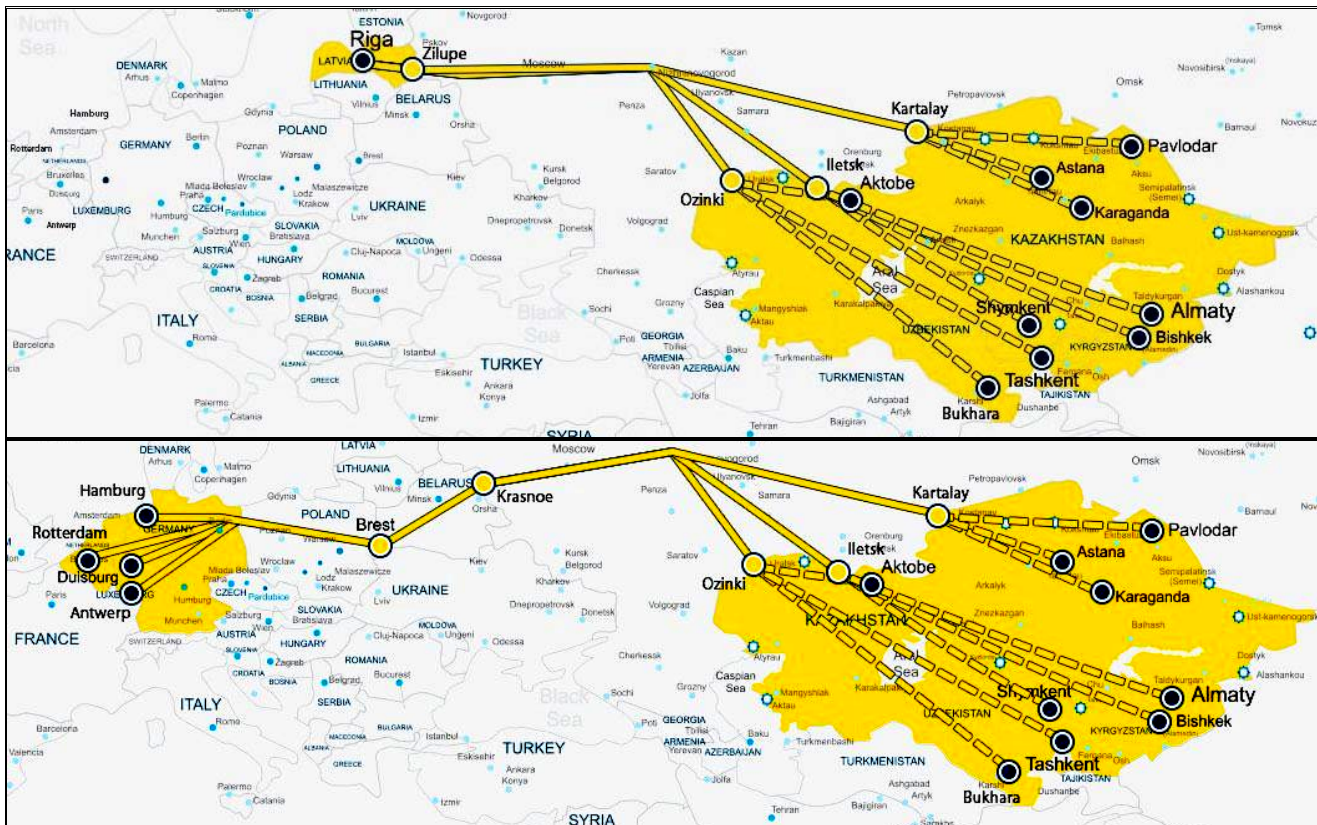


Рис. 5. Маршруты доставки контейнерных грузов из КНР в ЕС через территорию Казахстана

Источник: Кедентранссервис. Маршруты перевозок (<http://kdts.kz/ru/client/transport-routes/>).

В 2017 г. по Транссибу было перевезено около 170 тыс. ДФЭ транзитных контейнеров, из которых 70% пришлось на КНР, а остальное на Южную Корею и Японию. Транссибирская и казахстанская ветви китайского транзита соединяются в единый маршрут в районе Южного Урала, и далее он следует на Брест или балтийские порты.

Другая часть грузов попадает в ЕАЭС через казахстанские пограничные переходы Достык – Алашанькоу и Алтынколь – Хоргос. Далее через станции Илецк, Карталы, Озинки груз направляется в Россию и затем уже в Европу – Финляндию, Латвию или в Польшу или Литву – через территорию Белоруссии.

Казахстанские пограничные пункты пропуска (ППП) стали центрами притяжения транзита – как из Китая в Европу, так и из Европы в Китай. Если в 2011 г. по железным дорогам Казахстана было перевезено в Европу

около 1 тыс. ДФЭ, то уже в 2015 г. – 47,4 тыс., в 2016 г. – 105 тыс., а в 2017 г. – 201 тыс. ДФЭ (табл. 3).

Таблица 3. Контейнерный транзит ЕАЭС и Казахстана в 2016–2017 гг., тыс. ДФЭ

Контейнерный транзит	2016	2017
Через ЕАЭС по направлению «КНР–ЕС–КНР» ¹	150	262
Через Казахстан (по всем направлениям) ²	224	348
Через Казахстан по направлению «КНР–ЕС–КНР» ³	105	201
Через Сухой порт Хоргос ⁴	87	272

Составлено по:

¹ Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. С.7.

² ЖД инфраструктура и транзит (Интервью с руководителем управления сопровождения инфраструктурных проектов и мобилизационной работы Комитета транспорта МИР РК А. Мешитбаевым). Эфир программы «Транспорт и логистика» Atameken Business channel. 06.03.2018 (abctv.kz/ru/tv/zhd-infrastruktura-i-tranzit).

³ Отчет акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» за 2015 год. С.3.; Около 2 млн контейнеров пройдет транзитом через Казахстан к 2020 году. 27.03.2018 (http://www.inform.kz/ru/okolo-2-mln-konteynerov-proydet-tranzitom-cherez-kazahstan-k-2020-godu_a3200209).

⁴ Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Справка о ходе реализации Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 – 2019 годы. 27.03.2018 (<http://dep-tranzit.mid.gov.kz/ru/pages/spravka-o-hode-realizacii-gosudarstvennoy-programmy-infrastrukturnogo-razvitiya-nurly-zhol-na>).

В 2016 г. евро-китайский транзит составил 47%, а в 2017 г. – 58% от общего контейнерного транзита Казахстана. В 2016 г. доходы от транзитных перевозок, составляющих лишь 12% общего объема грузоперевозок КТЖ, превысили 35% в общей структуре доходов компании. В 2018 г. КТЖ планирует нарастить евро-китайский транзит до 346 тыс. ДФЭ⁵⁰, а к 2020 г. выйти на показатель до 2 млн контейнеров⁵¹, что, на наш взгляд, выглядит слишком оптимистично.

⁵⁰ Контейнерный поезд по маршруту из Польши в КНР впервые проследовал через станцию Алтынколь. 04.04.2018. URL: <http://abctv.kz/ru/last/kontejneryj-poezd-po-marshrutu-iz-polshi-v-knr-vpervye-pro>

⁵¹ Около 2 млн контейнеров пройдет транзитом через Казахстан к 2020 году. 27.03.2018. URL: http://www.inform.kz/ru/okolo-2-mln-konteynerov-proydet-tranzitom-cherez-kazahstan-k-2020-godu_a3200209

На начало 2018 г. транзитные поезда из КНР, проходящие через казахстанские погранпереходы, следуют по регулярным маршрутам⁵²:

- Чжэнчжоу – Гамбург;
- Чунцин – Дуйсбург;
- Чэнду – Лодзь/Нюрнберг/Тилбург;
- Ухань – Пардубице/Лодзь/Гамбург/Дуйсбург;
- Иу – Мадрид;
- Иу – Стамбул;
- Хэфэй – Гамбург;
- Ляньюньган – Стамбул;
- Чанша – Гамбург;
- Сямынь – Гамбург;
- Наньтун – Мазари-Шариф.

По состоянию на 2017 г. пропускная способность перехода Достык составила 5 контейнерных поездов, а перехода Алтынколь – 3 контейнерных поезда в сутки. Кроме железнодорожных маршрутов казахстанские перевозчики активно используют мультимодальные варианты доставок грузов, несмотря на то, что это может увеличить количество пересечений границ. Среди новых продуктов КТЖ, к примеру, «Rail-Air» (вместо привычного «Sea-Air») из Юго-Восточной Азии через Дубай, позволяющий организовать доставку из КНР в Европу за 7–8 суток (с вовлечением железнодорожного авиатранспорта). В 2016 г. через территорию Казахстана этим маршрутом были организованы отправки в Амстердам, Стамбул и Москву⁵³.

Западный участок маршрута КНР-ЕС-КНР обслуживается белорусскими железными дорогами (БЖД). Также как в Казахстане и РФ, это наиболее динамичный сегмент национальной экономики (рис. 6)

⁵² Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В. Указ. Соч. С. 64–67.

⁵³ Отчет акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» за 2016 год. С. 5–7.

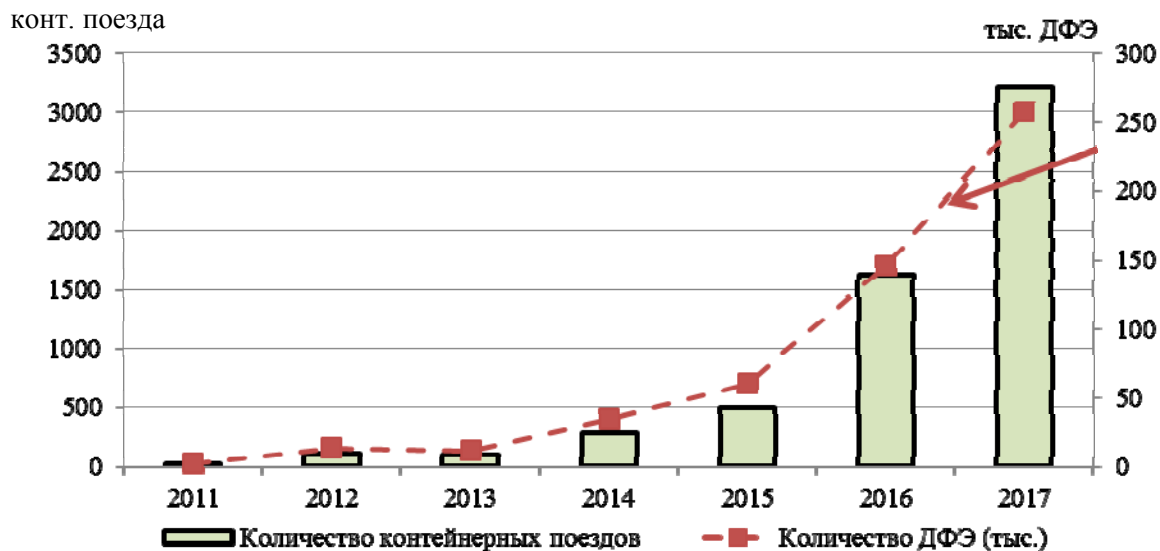


Рис. 6. Транзитные контейнерные перевозки Белоруссии по сухопутному маршруту в сообщении ЕС–КНР–ЕС

Составлено по: данные Отчета Белорусской железной дороги за 2017 г. С. 29–30.

По итогам работы БЖД за 2017 г. всего было перевезено 524 тыс. ДФЭ, что в 1,6 раза больше, чем в 2016 г. Общий объем транзитных перевозок составил 364 тыс. контейнеров ДФЭ (рост в 1,6 раза). В сообщении Китай – ЕС объем транзитных перевозок увеличен в 1,8 раза, перевезено порядка 257,1 тыс. ДФЭ. 34,7% этого объема составили перевозки в сообщении ЕС – Китай, 65,3% – в сообщении Китай – ЕС. Из ЕС в Китай перевезено 96,9 тыс. ДФЭ (рост в 1,9 раза), из Китая в ЕС – 160,2 тыс. (рост в 1,7 раза). Из 18 регулярных контейнерных поездов, обслуживаемых БЖД, 7 курсировали между странами ЕС и КНР⁵⁴. По сути Белоруссия стала западным хабом транзитных перевозок для ЕАЭС и КНР.

Интересно отметить, что по итогам 2017 г. Казахстан почти сравнялся с Белоруссией по показателям объема контейнерного транзита (рис. 7). При этом доля транзита по маршруту КНР–ЕС–КНР в общем объеме транзита составила в Белоруссии 70,6%, а в Казахстане – 56%.

⁵⁴ Контейнерные поезда. БЖД. URL: http://www.rw.by/cargo_transportation/container_transportation/ (дата обращения 20.06.18).

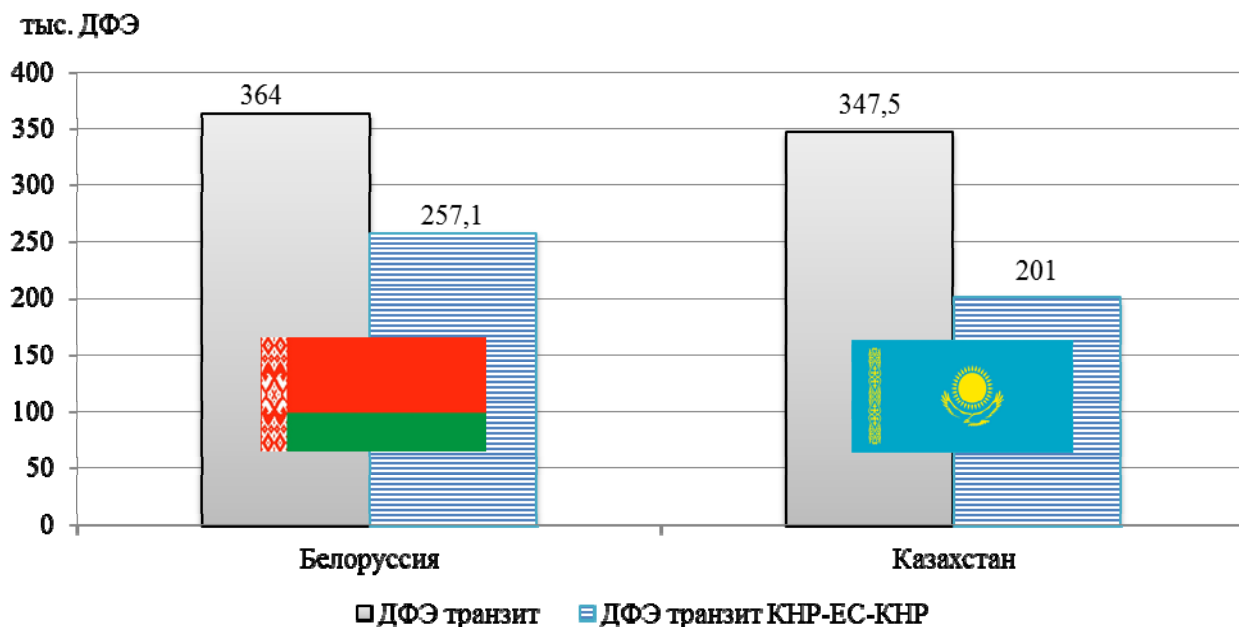


Рис. 7. Соотношение общего объема контейнерного транзита и транзита по маршруту ЕС–КНР–ЕС Белоруссии и Казахстана в 2017 г.

Составлено по: данные Отчета Белорусской железной дороги за 2017 г. С.29–30; Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. С.7; ЖД инфраструктура и транзит (Интервью с руководителем управления сопровождения инфраструктурных проектов и мобилизационной работы Комитета транспорта МИР РК А. Мешитбаевым). Эфир программы «Транспорт и логистика» Atameken Business channel. 06.03.2018 (abctv.kz/ru/tv/zhd-infrastruktura-i-tranzit).

Интересы стран ЕАЭС в развитии трансматерикового транзита связаны с тем, что он стимулирует модернизацию национального транспорта и логистики. Это улучшает условия их участия во внешней торговле, что особенно важно при внутриматериковом положении большей части пространства евразийской интеграции, способствует товарной диверсификации экспорта, совершенствует транспортные возможности развития национальной экономики. Современные транспортно-логистические системы способствуют наращиванию несырьевого товарного экспорта из ЕАЭС в КНР и другие страны.

Развитие межконтинентального транзита – важный фактор евразийской интеграции. Он стал результатом совместных усилий стран ЕАЭС, что позволило выйти на мировой рынок трансконтинентальных перевозок с общим транспортно-логистическим продуктом и шире использовать потенциал транзитного положения. Центральной платформой реализации транзит-

ного потенциала ЕАЭС стала «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА), созданная в 2014 г. с участием российских, казахстанских и белорусских железных дорог и организующая движение контейнерных поездов на маршруте Достык – Брест. В 2017 г. компания перевезла 175,8 тыс. транзитных ДФЭ против 100 тыс. в 2015 г. В 2025 г. их объем может достигнуть 1 млн ДФЭ⁵⁵. В 2017 г. она работала на 51 регулярном маршруте между городами КНР и Европы, и на нее приходилось 64% всех широтных контейнерных перевозок⁵⁶.

ОТЛК ЕРА – пример связи интеграции и инноваций, сопряжения ЕАЭС и концепции ОПОП, взаимосвязи внешних и внутренних условий развития национальной экономики. Ее деятельность создает предпосылки для углубления интеграции на новой технологической, в том числе и цифровой, основе поскольку благодаря внедрению электронных «пломб» и единого электронного перевозочного документа по всему маршруту перевозки происходит заметное ускорение таможенного оформления транзитных контейнерных поездов. Высокотехнологичные транзитные сообщения позволяют странам ЕАЭС расширять их коммуникации с мировым рынком и одновременно наращивать экспорт транспортных услуг. Совместная деятельность по наращиванию трансконтинентального транзита, безусловно, будет способствовать формированию к 2025 г. общего рынка транспортных услуг ЕАЭС.

Повышение транспортно-логистического уровня национального транспорта стран ЕАЭС создает предпосылки для формирования сети зон свободной торговли Союза и заинтересованных стран. Тем самым вокруг ядра в виде ЕАЭС будет формироваться более широкий интеграционный контур⁵⁷. Первые ЗСТ с Вьетнамом и Ираном уже запущены. В мае 2018 г. было подписано соглашение между ЕАЭС и КНР о торгово-экономическом сотруд-

⁵⁵ Плетнев С. 2018. ОТЛК ЕРА ставит задачу выйти на объем транзита в миллион контейнеров. Первые лица. 18.05.2018/URL: http://www.gudok.ru/first_person/?ID=1418615 (дата обращения 20.06.18)

⁵⁶ Новые горизонты. Годовой отчет РЖД. М.: ОАО РЖД, 2018. С.63.

⁵⁷ Евразийский экономический союз / Под ред. Е.Ю. Винокурова. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2017. С. 287.

ничестве, рассчитанное на углубление взаимодействия в различных сферах экономики.

Перспективы трансконтинентального транзита в решающей мере зависят от развития взаимной торговли стран Евразии, от того, как на ней скажутся начавшиеся торговые войны США с ЕС, КНР и другими странами. С технической стороны главным ограничителем для динамичного наращивания перевозок становится недостаточная пропускная способность пограничных пунктов пропуска на границах ЕАЭС с ЕС и Китаем, связанная с существующими различиями в ширине железнодорожной колеи. Для преодоления этого предлагается расширить контейнерный транзит через Калининградскую область, а также через порты Балтийского моря России и ее соседей. Следует также упомянуть проект продления железной дороги широкой колеи (1520 мм) от словацкого города Кошице до Вены, которая может стать общеевропейским логистическим центром, обслуживающим сухопутные перевозки между странами АТР и Европы. На границе с Китаем транзитный потенциал ЕАЭС могло бы усилить строительство железной дороги из КНР в Киргизию и далее в Узбекистан: Кашгар (СУАР) – Торугарт – Узген – Ош – Джалал-Абад (Киргизия) – Андижан (Узбекистан). КНР, которая является главным инвестором новой железной дороги, настаивает на ширине колеи в 1435 мм, что фактически станет продолжением железных дорог Китая вглубь ЦА.

В целом же прогнозные оценки исходят из того, что трансконтинентальный транзит может к 2025 г. составить 10–12% от общего объема контейнеров, перемещаемых между Востоком и Западом Евразии.

Активная работа по политическому согласованию и правовому обеспечению процессов интеграции между странами-участницами привела к тому, что была сформулирована геополитическая доктрина «Большой Евразии». А выдвижение Китаем инициативы «Один пояс – один путь» стало основным фактором масштабных инвестиционных проектов на пространстве ЕАЭС.

Глава 4

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ МТК И ТРАНЗИТА В РОССИИ

Главным МТК России является Транссиб, к которому примыкают железнодорожные линии, связывающие Урал и Сибирь с Казахстаном. Продолжением Транссиба являются железные дороги, идущие от Москвы в Санкт-Петербург, Калининград, Белоруссию, Латвию, Литву, Украину, Финляндию и Эстонию. Это активно работающий коридор, широко включенный в международные и межрегиональные перевозки России, а также транзит третьих стран через РФ. В 2017 г. по этому коридору было перевезено 277 тыс. ДФЭ, или 67% всех транзитных контейнеров. Для России это не только МТК, но и осевая магистраль страны, стержень основной полосы расселения страны, главный коридор ее пространственного развития.

Коридор «Север – Юг», который формально открыт в 2002 г., был призван обеспечить более короткий путь, в сравнении с морским вариантом, через Суэцкий канал из России и стран восточной части Балтийского моря и СНГ до Индии, Ирана и стран Персидского залива. Предполагалось, что контейнеры на этом направлении будут перемещаться комбинированным железнодорожно-морским путем. Но реальность оказалась сложнее предположений, и пока этот путь вполне успешно обслуживает лишь связи с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном. По остальным маршрутам его конкурентоспособность оказалась неочевидной ни по стоимости перевозки, ни по времени доставки. Этот МТК от станции Бусловская на границе с Финляндией до Астрахани и до азербайджано-иранской границы важен как элемент территориальной структуры страны, поскольку он пересекает множество регионов РФ, но его транспортное значение для международного со-

общения заметно меньше, поскольку главные торговые и транзитные партнеры России и постсоветских стран располагаются по широтному ходу.

МТК «Север – Юг» опирается, прежде всего, на коммерческую основу, при том что уровень развития транспорта и его инновационность у стран-участниц заметно ниже, чем у стран, участвующих в организации широтных транзитных перевозок. Развитие коридора «Север – Юг» долгое время сдерживали международные санкции, наложенные на Иран, а также сравнительно небольшие объемы торговли стран южного плеча коридора со странами, которые находятся на его северном плече. У Индии отсутствует синергия геополитических и экономических интересов в развитии перевозок по этому коридору.

В настоящее время меридиональный коридор по территории СНГ фактически создан: по обоим берегам Каспия проходят железные и автомобильные дороги, ведущие в Иран, расширены и модернизированы морские порты Азербайджана, Казахстана, Туркменистана. Созданная инфраструктура заметно улучшила транспортные условия для формирования торговых связей многих российских регионов с прикаспийскими странами. Но развитие данного коридора, как более короткого пути к Аравийскому морю, будут сдерживать восстановление экономических санкций США против Ирана и геополитическая напряженность в зоне Персидского залива. Тем не менее, его судьба во многом зависит от активности и предприимчивости логистических компаний, работающих на этом направлении, а также субсидирования перевозок заинтересованными государствами.

Северный морской путь (СМП) открыт для международного судоходства с 1991 г. В официальных российских документах он определен как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация». Это самая короткая дорога из Северной Европы на Дальний Восток. Северный морской путь, в отличие от МТК «Север–Юг», представляет немалый интерес для Китая. Путь от Шанхая до портов Северного моря по СМП равняется 13–14 тыс. км, а через Суэцкий канал 20–21 тыс. км. Поэтому превраще-

ние СМП в МТК в обозримой перспективе вполне реально. Пока этот путь, будучи одним из символов достижений советской и российской экономики, имеет в основном каботажное и экспортное значение⁵⁸. Для логистического освоения этого коридора в 2018 г. создана судоходная компания «Морской арктический транспорт», в которую наряду с российскими компаниями НОВОТЭК и «Совкомфлот» вошли китайские COSCO и Фонд Шелкового пути. Новая компания призвана наладить круглогодичную доставку по СМП углеводородов в страны АТР и организовать транзит между странами Северо-Восточной Азии и Северо-Западной Европы⁵⁹. Кроме того, благодаря вхождению в новую компанию китайских партнеров Россия получит от КНР заемные средства для строительства арктического флота, что является необходимым условием для наращивания международных перевозок по СМП. Для стимулирования собственного производства судов ледового класса Россия с 1 января 2019 г. вводит ограничение прохода судов иностранной постройки по СМП. Тем не менее, СМП не будет полностью закрыт для них.

Для полноценного использования СМП как глобальной коммуникации следует своевременно создавать логистические центры и региональные коридоры для быстрой доставки контейнеров, следующих из Азии и в Азию. В этом отношении весьма перспективен порт Мурманск, из которого можно наладить движение контейнерных поездов в порты Финляндии, а также в Белоруссию.

Для РФ, с учетом ее соседства и характера прохождения границ, весьма эффективными могут быть региональные МТК. Такие коридоры создаются в настоящее время на востоке РФ. К ним относятся транспортные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2». Предполагается, что «Приморье–1» соединит Харбин через Суйфэньхэ и Гродеково с портами Владивосток, Находка и Восточный, через которые будут осуществляться перевозки меж-

⁵⁸ Хейфец Б.А. Северный морской путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» // Международная жизнь. 2018. №7. С. 68–87.

⁵⁹ Веденеева А. Северный морской путь станет как Шелковый / «Коммерсантъ». 2018. 4 сент. С. 1, 9.

ду провинцией Хэйлунцзянь и южными провинциями Китая, а также между ней и странами АТР по наиболее короткому пути⁶⁰. Коридор «Приморье–2» призван дать кратчайший выход к морю провинции Цзилинь через Хунчун и порт Зарубино. В последнем намечено создание крупного терминала для экспорта российского и транзита китайского зерна для рынков южного Китая и стран АТР. Порт Зарубино и китайский пограничный город Хунчун предполагается соединить железной дорогой с китайской шириной колеи (1435 мм). Для активизации формирования этих коридоров на все порты Приморского края был распространен таможенный режим Свободного порта Владивосток. Порт Зарубино может быть рассмотрен как место размещения логистического узла с системой контейнерных поездов и судоходных линий, увязанных с транзитной деятельностью СМП.

Вполне вероятно формирование нового коридора в результате строительства железнодорожного моста через Амур и пограничного пункта пропуска Нижнеленинское – Тунцзян, который сократит железнодорожный путь между Хабаровском, Биробиджаном и китайским Харбином, а также соединит наиболее коротким образом БАМ и сеть китайских железных дорог.

В настоящее время прорабатываются пути реализации Соглашения о создании экономического коридора РФ – МНР – КНР, основой которого являются модернизация железной дороги Улан Удэ – Наушки – Улан-Батор – Эрлянь – Пекин – Тяньцзинь и строительство ряда новых линий, соединяющих железнодорожные сети РФ и КНР через Монголию⁶¹. Это кратчайший путь, связывающий Москву и Пекин (7622 км), а также провинции Хэбэй, Тяньцзинь и Ляонин с расположенными на Транссибе российскими регионами.

⁶⁰ В настоящее время обсуждается проект строительства высокоскоростной магистрали Суйфэньхэ – Владивосток, по которой китайские граждане смогут быстро добираться до игровой зоны, расположенной в российском городе (*Коростиков М.* Игрокам подгонят скорый // *Коммерсантъ*. 2018. 22 авг. № 150. С.9).

⁶¹ Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия.

Важным фактором, принципиально меняющим логистику взаимной торговли, стало подписанное 8 июня 2018 г. Соглашение об автомобильном сообщении между РФ и КНР, которое открывает возможности прямых автомобильных перевозок между большим количеством городов обеих стран. Но для этого нужно существенно расширить пропускную способность автомобильных пунктов пропуска и автодорог, обеспечивающих взаимные торговые связи.

В России сеть железных и автомобильных дорог исторически широко развернута в сторону Европы. Например, Россия и страны ЕС имеют в настоящее время 8 прямых примыканий железных дорог и 6 через Белоруссию против 3 прямых и 3 – через Казахстан и Монголию, соединений с железными дорогами Китая. Упомянутые проекты позволят существенно расширить число примыканий транспортных сетей России и Китая. Это улучшит транспортные условия модернизации экономики провинций Северо-Восточного Китая и Внутренней Монголии, которые отстают по темпам развития от ведущих провинций страны. В России упомянутые транспортные нововведения также являются неременным условием оживления экономической жизни дальневосточных, забайкальских и арктических регионов. Учитывая инфраструктурную слабость упомянутых регионов, ТК по сути являются для них коридорами экономического развития⁶². Вдобавок упомянутые региональные МТК позволят заметно нарастить транзитные перевозки РФ и, соответственно, экспорт транспортных услуг.

Транзитные перевозки составляют сравнительно небольшую долю в объеме железнодорожных перевозок РФ. В 2017 г. она составила всего 1,6%, а в структуре доходов ОАО «РЖД» – около 3%. Доходы от транзита соста-

⁶² В частности повышение взаимной транспортной доступности экономик РФ и КНР улучшает условия для наращивания российского экспорта в КНР сельскохозяйственной продукции. Размещение в последние годы в дальневосточных и сибирских регионах инвестиций по линии Российско-китайского фонда агропромышленного развития свидетельствует о стремлении КНР диверсифицировать источники внешних поставок сельхозпродукции. Наращивание сельскохозяйственного экспорта в КНР может стать существенным фактором ускорения развития восточных регионов РФ с достаточно высокой долей аграрного сектора в ВРП.

вили чуть более 700 млн долл., а от транзитных контейнеров – 154 млн долл. Это составило примерно 32 долл. на 1 т транзитных грузов и около 400 долл. на один стандартный контейнер⁶³. Это составляет весьма незначительную часть от общего экспорта транспортных услуг, который в 2017 г. составил около 16,9 млрд долл. Транзит в случае России сможет приносить ощутимый для РЖД и платежного баланса доход только при больших объемах перевозок, в несколько раз превосходящих современный уровень. Вместе с тем в условиях жесткой конкуренции транзитных маршрутов рост транзита означает признание международным сообществом конкурентоспособности национального транспорта в глобальных транспортно-логистических цепочках. Для использования транзитного потенциала нужны немалые инвестиции в транспорт и логистику, необходимо снятие разного рода административных ограничений, тесное сотрудничество с соседними странами в технологической и таможенной унификации перевозочного процесса, совместное выведение транзитного продукта на мировой рынок транспортных услуг.

С 2013 г. объем железнодорожного транзита в РФ сократился почти на 40%. Это было вызвано рядом причин. Первая – спад внешней торговли у транзитных партнеров России в 2014–2016 гг. Вторая связана с введением санкций Западом против РФ и разладом по политическим причинам экономических связей с Украиной, которые сильно затронули взаимный транзит. Россия и Украина с момента обретения независимости были друг для друга наиболее крупными транзитными партнерами.

Третья причина обусловлена появлением для транзитных партнеров других транспортных возможностей сообщения с международными рынками – через альтернативные коммуникации, о которых упоминалось выше.

В Транспортной стратегии РФ до 2030 г. среди приоритетных направлений выделена «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны». Но его осуществление сталкива-

⁶³ Рассчитано по: Мозговой К. Контейнеры обгоняют прогнозы // Гудок. 2018. 30 янв.

ется с большими трудностями, что также объясняется рядом причин. Во-первых, объемы доходов транспорта от транзитных перевозок несравненно меньше, чем от обслуживания внутренних и экспортных сообщений. По ряду направлений РФ остается монополистом, и в связи с этим велик соблазн завышать транзитные тарифы. Тем более что на ряде направлений транзитные сообщения конкурируют за пропускную способность с внутренними и экспортно-импортными перевозками. Это заставляет страны-транзитеры искать обходные пути. В ряде случаев для РФ более актуальным является строительство новых транспортных путей для освоения новых месторождений минерального сырья, чем повышение пропускной способности действующей сети. Подходы к современному транспортному строительству в основном определяются интересами крупных сырьевых компаний страны. Наиболее ярко это проявилось в задержке строительства российского участка автомагистрали Западный Китай – Западная Европа, имеющей потенциально большое международное значение.

Во-вторых, транзит стал для России средством геополитической борьбы. С одной стороны, она стремится максимально сократить свою транзитную зависимость от враждебно настроенных к ней стран, а с другой – затруднить этим странам транзит по российским коммуникациям. Одновременно в стране традиционно транзит рассматривается как вынужденная транспортная операция, а не способ ускорения торгового оборота и повышения качества перевозки. В практической транспортной политике следует, на наш взгляд, сочетать неизбежный в настоящее время учет геополитических ограничений для транзитных сообщений с политикой более полного использования транзитного потенциала – своего и соседей, опираясь в этом на сотрудничество с государствами ЕАЭС и другими заинтересованными странами.

В складывающихся условиях довольно сложно выйти на параметры включения России в глобальную транспортную систему, отраженные в обновленной в 2014 г. редакции «Транспортной стратегии РФ на период до

2030 г.». В частности, для РЖД предусмотрено увеличение транзита контейнеров с 0,41 млн ДФЭ в 2017 г. до 1,9 млн в 2025 г. Повышение транзитного потенциала страны связывается в основном с развитием пропускной способности БАМа и Транссиба, а также морских портов. Важное место в планах повышения транзитной привлекательности России занимают создание новых соединений с транспортной системой Китая, внедрение мультимодальных транспортных технологий и современной логистики.

Почти пятикратный рост контейнерного транзита, предусмотренный в планах РЖД, видимо, построен на экстраполяции динамики транзитных перевозок контейнеров за 2011–2017 гг. Однако не факт, что она сохранится в период 2018–2025 гг. Транзитные перевозки сильно зависят от того, как будет развиваться торговля стран, которые связывают российские МТК, прежде всего между КНР и ЕС. Пока ее объемы не показывают значимой динамики. Как на ней скажется торговая война КНР и США, пока трудно спрогнозировать. Если торговля Европы и КНР не покажет высокую динамику, то рост транзита может быть обеспечен путем расширения доли России на рынке этих перевозок. Но Китай имеет достаточно широкий выбор транспортных вариантов сообщения с Европой, и как будут распределяться торговые объемы по отдельным маршрутам, КНР будет решать исходя из своих интересов. Бесспорно то, что интересы РФ будут сталкиваться с таковыми стран-конкурентов на рынке транзитных услуг.

В этом контексте для полной загрузки создаваемой пропускной способности необходима цифровизация действующих МТК, рассматриваемых как торгово-логистическая, информационно-коммуникационная платформа всех тяготеющих к коридорам грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и логистических компаний. Сегодня в рамках формирования цифрового пространства активно обсуждаются вопросы электронных (цифровых) транзитных транспортных коридоров России и ЕАЭС на базе интеллектуальной транспортной системы, которая охватывает все виды транспор-

та. Цифровизация позволяет координировать проекты МТК разного уровня и может существенно увеличить их эффективность⁶⁴.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, структурные изменения в транзитных перевозках России и других стран ЕАЭС стали следствием как политической и экономической трансформации постсоветского пространства, так и усиления полицентричности мировой экономики и ее трансрегионализации. Рост транзитного потенциала рассматриваемых стран был обусловлен совокупным влиянием национальных интересов, евразийской интеграции и быстро растущим внешним спросом на транзитные перевозки. В этой связи транспортные новостройки стран ЕАЭС и его постсоветских соседей повышают транзитный потенциал не только их, но и всего постсоветского пространства. Под влиянием внешнего транзитного спроса повышается транспортно-логистическая связанность всего постсоветского пространства, и в этом смысле она противодействует дезинтеграционным процессам. Намечаемая Россией и ЕАЭС цифровизация транспорта в рамках формирования ОТП становится важным фактором повышения конкурентоспособности евразийских МТК.

Важную роль в динамике транзитных сообщений играют территориально-структурные изменения в экономике стран. Речь идет о сдвиге экономики КНР на Запад, динамичном развитии стран ЦА и восточных регионов Ирана и Турции, что генерирует спрос на евразийский транзит.

Из динамичных процессов развития евразийского транзита пока, к сожалению, выпали Армения и Киргизия, что сдерживает их экономическое развитие. В нашем представлении, от ведущих стран ЕАЭС и ЕЭК требуют-

⁶⁴ Дадабаева З.А. Трансформация логистических рынков на евразийском пространстве в условиях внедрения цифровых технологий// Экономика и управление. 2018. №8 (154). С. 29–36.

ся специальные усилия по более полному использованию транзитного потенциала этих стран.

Формирование системы МТК и бурное развитие на ее основе трансконтинентального транзита свидетельствуют о возможности создания евразийского транспортного партнерства с участием КНР, ЕС, ЕАЭС, СНГ и ряда других стран материка. Это то, на что нацелена и идея китайской стратегии ОПОП. Впрочем, не исключено, что возможное транспортное партнерство – начальная стадия пока аморфной идеи «Большой Евразии», поскольку страны-участницы заинтересованы в устранении технических и институциональных «швов» в трансматериковых коммуникациях, создании единой сети скоростных и высокоскоростных дорог и, тем самым, улучшении общеэкономических условий своего развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Вардомский Л.Б.* Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // ЭКО.2015. №8. С.70–74.
2. *Вардомский Л.Б.* О динамике транзитных перевозок стран ЕАЭС // Мир перемен. 2018. №2. С.161–173.
3. *Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В.* Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Доклад ЦИИ ЕАБР №49. СПб.: ЕАБР, 2018.
4. *Дадабаева З.А.* Трансформация логистических рынков на евразийском пространстве в условиях внедрения цифровых технологий // Экономика и управление. 2018. №8 (154). С. 29–36.
5. Евразийский экономический союз / Под ред. Е.Ю. Винокурова. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2017.
6. *Зевин Л.З.* Инфраструктура, экономическая связанность, экономический рост / Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития / Под общей ред. Л.Б. Вардомского. М.: Институт экономики РАН, 2018. С.9–22.
7. *Кудияров С.* Транзит породил контейнерный бум // Эксперт. 2018. № 4. С. 26–27.
8. *Лисоволик Я.Д.* Евразийский экономический союз и АСЕАН: оценка взаимодополняемости // Международные процессы. 2017. Т.15. № 3. С. 46–54.
9. *Раровский П.Е.* Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на транссибирском контейнерном маршруте // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 1. С. 115–129.
10. Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития / Под общей ред. Л.Б. Вардомского. М.: ИЭ РАН, 2013.
11. *Тураева М.О.* Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации (научный доклад). М.: ИЭ РАН, 2014.
12. *Тураева М.О.* Перспективы развития евразийского транспортного пространства в условиях актуальных геополитических парадигм // Государственная служба. 2017. Т. 20. № 4 (1106). С. 99–104.
13. *Тураева М.О.* К вопросу о влиянии китайской стратегии на транспортное пространство ЕАЭС // Вестник университета (Российско-Таджикский (Славянский) университет). 2018. Т. 1. № 1 (61). С. 111–120.
14. *Тураева М.О.* Новые реалии евразийского транспортного пространства: казахстанский транзит // Вестник ИЭ РАН. 2018. № 3. С. 25–39.
15. *Хейфец Б.А.* Северный морской путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» // Международная жизнь. 2018. №7. С. 68–87.

16. *Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А.* Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014.
17. *Шурубович А.В.* Международный транзит в экономической модели развития // Мир перемен. 2018. №2. С.174–189.
18. *Шурубович А.В.* Международный транзит как фактор экономического развития Белоруссии // ЭТАП: Экономическая теория, Анализ, Практика. 2018. № 4. С. 102–116.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Леонид Борисович Вардомский – д.э.н., профессор, руководитель Центра постсоветских исследований ИЭ РАН. Занимается экономическим страноведением, проблемами модернизации экономики постсоветских стран, региональной экономики в контексте глобализации и международной регионализации, в частности вопросами влияния внешнеэкономических связей на развитие регионов России и стран СНГ, приграничного межрегионального сотрудничества и сотрудничества в области инфраструктуры.

Мадина Октамовна Тураева – д.э.н., ведущий научный сотрудник Центра постсоветских исследований ИЭ РАН. Сфера научных интересов – экономика стран Центральной Азии, экономическая политика, транспортно-логистические и инфраструктурные проекты, информационно-коммуникационные технологии, экспансия присутствия китайского капитала в Центральной Азии.

Научный доклад

Вардомский Л.Б., Тураева М.О.

Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства
в условиях современных геополитических и экономических вызовов

Подписано в печать 19.11.2018.
Зак. № 43. Тир. 30 экз. Объем 2,5 уч.-изд. л.
Редактор – *Ерзнкян М.Д.*
Отпечатано в ИЭ РАН