

Э. Т. МЕХДИЕВ

Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС

Эльнур Таджаддинович Мехдиев, канд. ист. наук,
мл. науч. сотр. Центра постсоветских исследований
Института международных исследований МГИМО МИД России.
E-mail: e.mehdiev@gmail.com

Аннотация. В статье рассматриваются международные транспортные коридоры, связывающие Азию и Европу как через территорию ЕАЭС, так и в обход Союза. Автор анализирует преимущества и недостатки существующих и формирующихся маршрутов с учетом интересов России. Специальное внимание уделено Китаю и его инициативам в транспортно-логистической сфере. В заключении автор констатирует, что обеспечение привлекательности евроазиатских транспортных коридоров, проходящих по территории ЕАЭС, требует реализации мер, направленных на создание благоприятных условий для транзита.

Ключевые слова: ЕАЭС, КНР, Центральная Азия, Закавказье, международные транспортные коридоры.

Для мировой экономики последних десятилетий характерно перенесение производств в страны Азии в целях снижения себестоимости продукции. В этой связи возникает необходимость обеспечить своевременную и надежную доставку товаров и при этом сохранить конкурентоспособность продукции, уменьшая производственные и логистические издержки.

Государства Южного Кавказа и Центральной Азии, стремясь повысить свою привлекательность, предпринимают усилия к тому, чтобы участвовать в проектах, направленных на формирование международных транспортных коридоров, связывающих Европу и Азию. Создание и эффективная эксплуатация таких коридоров будут содействовать интеграции транзитных стран, в том числе не имеющих выхода к морю, в мировую экономику. При этом на формирование транспортных систем в соответствующих регионах оказывает влияние внешнеполитическая конъюнктура. Так, санкционная политика в отношении России со стороны западных государств и их союзников способствует усилению политической и информационной поддержки т. н. альтернативных маршрутов, идущих в обход российской территории.

Благодаря своему географическому и геоэкономическому положению ЕАЭС обладает значительным транзитным потенциалом, который, по оценкам экспертов, к 2020 г. достигнет 400 млн т грузов, при этом транзит из государств ЕАЭС в третьи страны составит 290 млн тонн [4, с. 58]. Транспортные системы на пространстве ЕАЭС позволяют обеспечить трансконти-

ментальные связи между Азией и Европой, поэтому их интеграция будет способствовать росту транзитных перевозок и развитию всех сопредельных стран.

Договором о Евразийском экономическом союзе предусматривается осуществление в ЕАЭС скоординированной транспортной политики, которая направлена на обеспечение экономической интеграции, формирование Единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. Под Единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве в сфере транспорта.

В 2016 г. были утверждены Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза. Предполагается, что процесс формирования Единого транспортного пространства завершится к 2025 г., будут устранены все препятствия для перевозок любыми видами транспорта. Среди приоритетов скоординированной транспортной политики – создание и развитие евразийских транспортных коридоров, реализация и развитие транспортного потенциала ЕАЭС, координация развития транспортной инфраструктуры, создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки.

Задачи транспортной интеграции в рамках ЕАЭС включают развитие транспортной трансграничной инфраструктуры, формирование общего рынка транспортных услуг без изъятий и ограничений, проведение согласованной тарифной политики. Ныне достигнуты следующие интеграционные результаты в транспортной сфере:

- на внешнюю границу ЕАЭС перенесен транспортный (автомобильный) контроль;
- без получения дополнительного разрешения государственных органов осуществляются международные автомобильные перевозки грузов (в том числе транзитные);
- установлены унифицированные (внутригосударственные) тарифы государств ЕАЭС по перевозке грузов железнодорожным транспортом, определены условия их применения при транзитных перевозках;
- установлены ценовые коридоры изменения тарифов по перевозке грузов железнодорожным транспортом;
- определены принципы доступа перевозчиков из государств-членов на сопредельную железнодорожную инфраструктуру в другие государства-члены¹.

Еще в 2014 г. была создана Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК) – международный интермодальный логистический оператор между РЖД, Белорусской железной дорогой и *Қазақстан темір жолы*. Целью ее учреждения были формирование единого логистического бизнес-пространства, развитие МТК «Восток – Запад», повышение эффективности транзитных контейнерных перевозок (в частности, неосвоенный потенциал контейнерного грузооборота между Китаем и европейскими странами оценивается в 285 тыс. TEU² [4, с. 60]). В 2016 г. компания перевезла более 100 тыс. TEU, а к 2025 г. намерена увеличить объем транзита по маршруту КНР – ЕС до 1 млн TEU.

Реализации транспортного потенциала ЕАЭС будет способствовать развитие логистики и осуществление единой транспортной политики. Единое таможенное пространство создает конкурентные преимущества для всех маршрутов на территории ЕАЭС, поскольку единые таможенные правила облегчают транзит товаров и позволяют сократить сроки доставки. 1 января 2018 г. вступил в силу Таможенный кодекс ЕАЭС, существенно изменивший сроки совершения таможенных операций – во многом благодаря использованию электронного декларирования. В частности, на регистрацию таможенной декларации отводится 1 час вместо 2 часов, на выпуск товаров – не более 4 часов вместо 1 рабочего дня.

¹ Транспорт 2015. Евразийская экономическая комиссия, 2016. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Аналитика/Брошюра%20транспорт%202015%20\(рус\).pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Аналитика/Брошюра%20транспорт%202015%20(рус).pdf)

² Двадцатифутовый эквивалент – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером.

Транспортные коридоры ЕАЭС

В настоящее время основными транспортными коридорами, проходящими по территории ЕАЭС, являются МТК «Север – Юг» и МТК «Восток – Запад». Формируется маршрут «Европа – Западный Китай».

МТК «Север – Юг». Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» было подписано между Россией, Ираном и Индией в 2000 г. В 2002 г. был подписан протокол об официальном открытии коридора. Впоследствии к Соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан и др.

Протяженность МТК «Север – Юг» превышает 7 тыс. км – от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия). Он свяжет, в частности, Россию, Азербайджан, Иран и Индию. Конкурентные преимущества данного коридора будут обеспечены за счет сокращения времени и стоимости доставки грузов. Сроки доставки должны составить, по разным оценкам, 14–20 дней. Перспективный грузопоток оценивается от 25 до 35–40 млн тонн в год. Контейнерный грузопоток может составить около 1–1,5 млн TEU в год [4, с. 62].

Коридор предусматривает три основных маршрута:

- 1) Транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана: Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад;
- 2) Западная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран);
- 3) Восточная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркмению с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркмения) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркмения) – Инче Бурун (Иран).

В настоящее время МТК «Север-Юг» существует как сугубо Каспийский проект. Перспективы развития данного маршрута связывают с вводом в эксплуатацию железной дороги Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан).

МТК «Восток – Запад». Этот коридор представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки грузов из Юго-Восточной Азии через Суэцкий канал в Европу. Основой МТК является Транссибирская железнодорожная магистраль – двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км. Транссиб имеет на востоке выход на сети железных дорог Казахстана, Китая, Монголии и КНДР и заканчивается российскими портами Японского моря, которые стыкуются с Транссибом. На западном направлении он выходит к российским морским портам и дальше в Европу. Таким образом, обеспечиваются транспортно-экономические связи стран Азиатско-Тихоокеанского региона с зарубежной Европой и странами Центральной Азии. Транзитный потенциал Транссиба может быть значительно усилен за счет восстановления Транскорейской железной дороги с выходом в Республику Корея, а также за счет соединения с Японией посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо при условии сооружения мостов или подводных туннелей между островами.

Пропускная способность Транссиба оценивается в 100 млн тонн, в том числе до 250–300 тыс. TEU. В настоящее время мощности Транссиба близки к исчерпанию, что требует его модернизации. В ежегодном Послании Федеральному Собранию 1 марта 2018 г. В. В. Путин отметил, что к 2024 г. пропускная способность Транссиба и БАМа вырастет до 180 млн тонн³. За 8 месяцев 2017 г. по Транссибу было перевезено свыше 482 тыс. контейнеров (в 1,5 раза больше аналогичного показателя за 2016 г.), при этом объем транзитных перевозок вырос на 78 %, до 113 тыс. TEU. Каждый четвертый контейнер, перевезенный по Транссибу в 2016 г., был транзит-

³ Путин: пропускная способность БАМа и Транссиба за шесть лет вырастет в 1,5 раза // ТАСС. 2018. 1 марта. – URL: <http://tass.ru/ekonomika/4998510>

ным в сообщении Китай – Европа⁴. Согласно Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. объем транзитных перевозок в 2018 г. должен достичь 3,8 млн тонн по базовому сценарию или 11,4 млн тонн по инновационному сценарию, а к 2024 г. – 5,8 или 16,9 млн тонн, соответственно⁵.

Важным конкурентным преимуществом Транссиба является время следования груза и скорость его передвижения. Существующая инфраструктура позволяет доставлять грузы из Владивостока к западным границам России за 7 суток⁶. Ускоренные контейнерные поезда способны развивать маршрутную скорость свыше 1 000 км в сутки (согласно данным РЖД). На маршруте нет морских переправ или горных хребтов, государства, которые он связывает, политически стабильны, то есть маршрут оптимален с точки зрения военно-политических рисков, что также является конкурентным преимуществом.

Транспортный маршрут «Европа – Западный Китай». Автомобильная магистраль свяжет порт Ляньюньган с морскими портами на Балтийском море и пройдет по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган. Протяженность маршрута – 8 455 км, из них большая часть пройдет по территории ЕАЭС: 2,3 тыс. км – по территории России, 2,7 тыс. км – по территории Казахстана. Инфраструктура маршрута предназначена как для грузоперевозок внутри ЕАЭС, так и для транзитных перевозок.

Конкурентным преимуществом маршрута, не только по сравнению с морскими перевозками, но и по сравнению с евроазиатскими железнодорожными маршрутами, являются сроки доставки: перевозка грузов из Китая в Европу займет 10 суток. Это также кратчайший маршрут для перевозки товаров из КНР в Казахстан, другие страны Центральной Азии, западные регионы России и другие страны Европы.

Окончательный запуск этого маршрута возможен не ранее 2019–2020 гг., после завершения работ на российском участке (строительство скоростной трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург, участков Центральной кольцевой автодороги, автодорог на территории Татарстана, Башкортостана и Оренбургской области).

ВСМ «Евразия» (проект). В конце октября 2017 г. РЖД презентовали проект строительства высокоскоростной магистрали «Евразия» – единого железнодорожного пояса, соединяющего Запад и Восток. По предварительным расчетам, грузопассажирская ВСМ «Евразия» станет крупнейшим в мире проектом в сфере железнодорожного транспорта и позволит объединить крупнейшие высокоскоростные транспортные системы Европы и Китая. Общая протяженность магистрали составит 9 447 км (Пекин – Москва – Берлин), из которых по территории РФ – 2 366 км по маршруту Красное (граница с Белоруссией) – Москва – Казань – Екатеринбург – Челябинск – Золотая Сопка (граница с Казахстаном)⁷.

Общие капитальные затраты на строительство участка Брест (Белоруссия) – Достык (Казахстан) составляют 7,08 трлн руб., участка Достык – Урумчи (Китай) – 0,76 трлн руб. Стоимость российского участка оценивается в 3,58 трлн руб. Ввод различных высокоскоростных участков в эксплуатацию возможен в разное время. Предполагалось, что строительство ВСМ начнется с участка Москва – Казань, однако впоследствии было заявлено, что первым этапом станет строительство двухпутной линии на маршруте Челябинск – Екатеринбург.

Максимальная скорость движения составит 350 км/час. Доставка грузов из Китая в Западную Европу будет занимать около трех суток.

В то же время, по оценкам некоторых экспертов, данный проект опережает спрос, поскольку устойчивая ниша грузов для ВСМ пока не сформирована, а интенсивность пассажиро-перевозок здесь существенно ниже, чем в Китае и Западной Европе. Финансирование строительства

⁴ РЖД увеличили длину поездов с контейнерами, следующими транзитом в Китай // ОАО «РЖД», 2017. – URL: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&refererLayerId=5049&id=300255

⁵ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утверждено распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, в редакции, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 11 июня 2014 г. № 1032-р) // Правительство Российской Федерации, 2018. – URL: <http://static.government.ru/media/files/41d4e8c21a5c70008ae9.pdf>

⁶ Проект «Транссиб за 7 суток» // ОАО «РЖД», 2017. – URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5128&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=2084

⁷ Что известно о высокоскоростной магистрали «Евразия» // ТАСС. 2017. 13 октября. – URL: <http://tass.ru/wfys2017/articles/4643534>

потребуется привлечения кредитных ресурсов, для возврата которых придется наращивать тариф, что снизит привлекательность маршрута для перевозчиков и усложнит поиск инвесторов.

Альтернативные маршруты (в обход ЕАЭС)

Новые государства Центральной Азии и Закавказья, стремясь к оптимизации своих коммуникаций, открывающих доступ к внешним рынкам, развивают альтернативные маршруты, связывающие Европу и Азию в обход территории России. Интерес западных государств к подобным транспортным проектам обусловлен, в том числе, стремлением усилить свое политическое влияние в соответствующих регионах, а также ослабить Россию как государство-транзитер.

Аналогичной – с поправкой на иные масштабы и на участие России – стратегии придерживается и Китай, реализующий инициативу Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Очевидно, что одной из целей ЭПШП является стимулирование развития центральных и западных провинций КНР, которые, в том числе, испытывают потребность в поставках сырья из Центральной Азии и Закавказья. Одной из сопутствующих задач данной инициативы является увеличение экспорта китайского оборудования, технологий и услуг в рамках создания транспортно-логистической инфраструктуры.

Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА). Программа ТРАСЕКА была учреждена в 1993 г. Ее цель заключалась в «прокладывании» с помощью ресурсов ЕС транспортного коридора. Проект был направлен на поддержку политической и экономической независимости государств Центральной Азии и Кавказа путем расширения их возможностей доступа на европейские и мировые рынки с использованием альтернативных маршрутов в обход России.

Коридор берет свое начало в странах Восточной Европы (Болгария, Молдавия, Румыния, Украина) и пересекает Турцию. Далее маршрут следует через Черное море (паромные переправы из Бургаса, Варны, Констанцы, Одессы/Ильичевска на грузинский Потти), затем задействуются транспортные сети Закавказья и Ирана, используя также наземное сообщение с этим регионом из Турции. Из Азербайджана посредством каспийских паромных переправ (Баку – Туркменбаши, Баку – Актау) маршрут выходит на железнодорожные сети Туркмении и Казахстана, которые связаны с транспортными сетями Узбекистана, Киргизии и Таджикистана. Посредством их маршрут достигает границ с Китаем и Афганистаном. С Ираном же регион Центральной Азии имеет как сухопутное, так и морское сообщение.

Этот коридор работает далеко не в полную силу, что обусловлено рядом причин, в том числе:

- нестабильностью политических режимов в ряде стран,
- перевалками через паромные переправы, при ограниченном применении контейнерных перевозок;
- пересечением границ 10–12 государств с различной шириной железнодорожной колеи и различными таможенными и транспортными правилами;
- наличием горных участков с ограничением скорости движения.

Кроме того, до сих пор не решен вопрос о выработке единых конкурентоспособных тарифов по пути следования грузов. Несмотря на то что еще в 2002 г. участники проекта подписали декларацию о сотрудничестве, в которой были обозначены такие цели, как упрощение административных процедур, отмена налогов, пошлин и прочих сборов при транзитных перевозках, уменьшение тарифов на перевозки, окончательно решить вопрос не удалось до сих пор.

Названные причины обусловили снижение привлекательности маршрута ТРАСЕКА для грузоотправителей, что отразилось на объеме грузоперевозок. Так, по данным Госкомстата Азербайджана, объем транзитных грузоперевозок по территории республики в рамках коридора составил 15,9 млн тонн в 2010 г., 14,8 млн тонн – в 2013 г.⁸, 7,9 млн тонн – в 2016 г.⁹ Общая протяженность коридора (приблизительно 12,1 тыс. км) сопоставима с Транссибом. Но по вы-

⁸ Activity of the transport of Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia upon years (TRACECA-Azerbaijan segment) // TRACECA, 2017. – URL: <http://www.traceca-org.org/en/countries/azerbaijan/statistics/>

⁹ Грузоперевозки через Азербайджан в рамках TRACECA за 2016 г. сократились на 4 % // Интерфакс-Азербайджан. 2017. 2 марта. – URL: <http://interfax.az/view/697256>

шеуказанным причинам ТРАСЕКА не может составить полноценную конкуренцию ни Транссибу, ни другим маршрутам на территории ЕАЭС.

В целом данный коридор имеет скорее региональное значение для Закавказья и Центральной Азии, а ЕС и США, поддерживающие его, в том числе путем оказания технической и финансовой помощи, преследуют геополитические цели.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). ТМТМ пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через акваторию Черного моря в Европу. Сроки доставки грузов из Китая в Европу составляют в среднем 14–15 дней.

Поддержку проекту оказывают как заинтересованные стороны, так и Китай. ЕС оказал помощь в составлении технической документации. Координационный комитет по развитию ТМТМ был учрежден еще в ноябре 2013 г. транспортными компаниями Казахстана, Азербайджана и Грузии. В состав координационного комитета вошли Грузинская железная дорога, НК «Актауский международный морской торговый порт», «Казахстан темір жолы», Азербайджанские железные дороги, Азербайджанское каспийское морское пароходство, Бакинский международный морской торговый порт, Батумский морской порт. Результатами деятельности координационного комитета стали, в частности согласование технологии взаимодействия между транспортными компаниями по пропуску контейнерных поездов, создание контейнерного сервиса Nomad Express, утверждение комплексных ставок на контейнерные перевозки, создание в 2016 г. Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» и Международного транскаспийского транспортного консорциума. Основными задачами консорциума являются организация и мониторинг контейнерных перевозок по ТМТМ, привлечение грузопотока на ТМТМ, поиск клиентов для организации перевозок¹⁰.

В 2015–2016 гг. проект получил новый импульс в связи с ухудшением российско-украинских и российско-турецких отношений. Украина весьма заинтересована в таком маршруте для перевозок растущего импорта из Китая, а также для экспорта в КНР дорожающей железной руды. Впрочем, в последнем случае украинские экспортеры «упираются» в фактическое отсутствие современного вагонного парка, что лишает Украину весомых экспортных доходов.

В феврале 2018 г. к ТМТМ присоединились и Турецкие железные дороги.

Увеличению транзитного потока по данному маршруту должно способствовать открытие в октябре 2017 г. железной дороги Баку – Тбилиси – Карс, пропускная способность которой на начальном этапе оценивается в 5–6,5 млн тонн грузов. В отчете Global risk insights отмечается, что с запуском этой железной дороги Транскаспийский маршрут становится приоритетным для Китая при доставке товаров в Европу. Это связано с ограниченностью роста объемов железнодорожного транзита через Россию¹¹. Однако данный вывод представляется недостаточно обоснованным, если принять во внимание, например, планы увеличения пропускной способности Транссиба до 180 млн тонн с нынешних 100 млн тонн, а также указанную выше пропускную мощность отдельных участков ТМТМ, которая даже в перспективе не сравнится с мощностью Транссиба.

Проекту присущи и другие недостатки, которые делают его менее конкурентоспособным по сравнению с транспортными коридорами ЕАЭС. Основным недостатком является наличие двух морских переправ, что сказывается на стоимости перевозки, учитывая необходимость перевалки в четырех портах и организации соответствующей логистической инфраструктуры. Ввод в эксплуатацию участка Баку – Тбилиси – Карс позволяет отказаться от паромной переправы по Черному морю. Тем не менее остается паромная переправа по Каспию (Курык – Алят, Актау – Алят), а сроки перевозки продолжат зависеть от погодных условий на море.

В части сроков доставки грузов данный маршрут также уступает Транссибу, по которому контейнеры доставляются к западным границам России за 7 суток (такая услуга есть на сайте РЖД). За это же время по ТМТМ грузы будут доставлены из Китая только в Азербайджан. На пути следования грузы должны проходить несколько таможенных режимов (ЕАЭС, Азербайджан, Грузия, Турция и ЕС), что также может привести к удорожанию стоимости доставки и увеличению сроков перевозки. Несмотря на меры, предпринимаемые участниками проекта для сокращения сроков таможенного оформления, единообразия по данному вопросу отсут-

¹⁰ Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», 2018. – URL: <http://titr.kz/ru/ob-assotsiatsii/history>

¹¹ Global Risk 2018 // Global Risk Insights, 2018. – URL: <https://44s2n02i19u61od84f3rzjqx-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/01/Global-Risk-Outlook-2018.pdf>

ствует. Например, благодаря проведенной реформе в Грузии удалось сократить сроки таможенного оформления в среднем до 30 минут – 1 часа, но не более 24 часов (что сопоставимо со сроками, предусмотренными Таможенным кодексом ЕАЭС)¹². В Азербайджане, согласно данным Государственного таможенного комитета, в январе 2018 г. таможенное оформление 60 % грузов производилось в срок не более 3 дней¹³.

Сохраняющаяся привлекательность ТМТМ для Китая обусловлена его стремлением развивать свои западные провинции и обеспечить им доступ на региональные рынки сбыта. В то же время сейчас нельзя сделать вывод о способности ТМТМ перетянуть на себя существенный объем грузов для доставки в Европу. Китай будет использовать маршрут при условии его экономической эффективности, а заполнить составы товарами из Центральной Азии и Закавказья или из Европы в обратном направлении вряд ли получится, поскольку объемы взаимной торговли со странами ЕС невелики: в 2016 г. импорт ЕС из Грузии¹⁴, Азербайджана¹⁵ и стран Центральной Азии¹⁶ в стоимостном выражении составил 542, 7 610 и 13 725 млн евро, соответственно, а экспорт в указанные страны в стоимостном выражении был равен 1 961, 1 878, 8 268 млн евро, соответственно.

Экономический пояс Шелкового пути и ЕАЭС

Несмотря на то, что сегодня перевозка товаров из Азии в Европу осуществляется преимущественно по морю, отмечается интерес к континентальным перевозкам со стороны азиатских стран, в частности Китая, который продвигает инициативу «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). В рамках ЭПШП делается ставка на развитие территорий, прилегающих к сухопутным, прежде всего железнодорожным, путям сообщения. Сухопутные маршруты на евроазиатском пространстве могут конкурировать с морскими путями не только по срокам доставки грузов, но на некоторых маршрутах даже в стоимости перевозки.

Реализация ЭПШП позволит КНР не только стимулировать рост внешней торговли и экономическое развитие центральных и западных провинций, но и увеличить экспорт высокотехнологичного китайского оборудования, а также прямые зарубежные инвестиции в строительство транспортной инфраструктуры. Пекин ожидает ежегодный рост контейнерных железнодорожных перевозок приблизительно на 15 % в течение следующего десятилетия¹⁷.

По данным Национального бюро статистики Китая, в 2016 г. китайский экспорт товаров в Европейский регион (в том числе страны ЕС) в стоимостном выражении составил приблизительно 390 млрд долл. (18,59 % от общего объема экспорта товаров), а импорт – 288 млрд долл. (18,12 % от общего объема импорта товаров)¹⁸. Китай является вторым после США торговым партнером ЕС. Объем импорта товаров из Китая в 2016 г. составил 344,6 млрд евро (20 % от общего объема товарного импорта ЕС). Экспорт товаров из ЕС в Китай в 2016 г. составил 170,1 млрд евро (10 % от общего объема товарного экспорта ЕС)¹⁹.

В рамках ЭПШП (данная инициатива предполагает также создание Морского Шелкового пути) планируется создание огромной зоны экономического сотрудничества. «Маршрут» прохождения сухопутного Шелкового пути весьма размыт. В его рамках обсуждаются три варианта трансконтинентальной магистрали [2, с. 36–37].

¹² Survey on Customs Clearance Procedures. International Finance Corporation, 2012. – URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/733b45004b00a3bc8f15ff888d4159f8/PublicationGeorgiaCustomsSurvey2012_EN.pdf?MOD=AJPERES

¹³ Customs clearance time indicators in percentage as per customs office. State Customs Committee of Azerbaijan Republic, 2018. – URL: http://customs.gov.az/modules/pdf/pdffolder/74/FILE_EBBE80-A6E826-3168A9-C0EAB9-3685E4-9F860C.pdf

¹⁴ European Union, Trade in goods with Georgia. European Commission, 2017. – URL: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113383.pdf

¹⁵ European Union, Trade in goods with Azerbaijan. European Commission, 2017. – URL: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113347.pdf

¹⁶ European Union, Trade in goods with Central Asia. European Commission, 2017. – URL: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/november/tradoc_151896.pdf

¹⁷ Global Risk 2018 // Global Risk Insights, 2018. – URL: <https://44s2n02i19u6lod84f3rzjqx-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/01/Global-Risk-Outlook-2018.pdf>

¹⁸ National Data. National Bureau of Statistics of China, 2018. – URL: <http://data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=C01>

¹⁹ European Union, Trade in goods with China. European Commission, 2017. – URL: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

1) *Северный маршрут: Китай (порт Ляньюньган) – Казахстан (Алашанькоу – Достык) – Россия (Казань – Москва – Брест) – страны ЕС.* Этот маршрут может конкурировать с Транссибом в транзитных перевозках, поскольку общая протяженность трассы примерно на 1 000 км меньше – расстояние от Ляньюньгана до Роттердама около 10,8 тыс. км, от Владивостока до Роттердама – 11,8 тыс. км. Однако техническое состояние данного маршрута пока уступает Транссибу. В то же время конкуренция носит условный характер, поскольку часть маршрута проходит по территории ЕАЭС, следовательно, члены ЕАЭС будут задействованы в транзитных перевозках.

2) *Центральный маршрут: Центральный Китай – Киргизия – Узбекистан – Туркмения – Азербайджан – Грузия – ЕС.* Данный маршрут может обеспечить транспортировку грузов из КНР и АТР в страны Европы. Однако маршруту присущи недостатки, приводящие к увеличению сроков доставки и росту стоимости транспортировки, в частности это необходимость многочисленных мультимодальных перегрузок транзитных потоков.

3) *Южный маршрут: Западный Китай (СУАР) – Казахстан – Узбекистан – Туркмения – Иран – Турция.* Также предусмотрен коридор на Пакистан. Данный маршрут мог бы играть большую роль для стран Центральной Азии и Ирана, но он неконкурентоспособен для транзитных перевозок между Западной Европой и Восточной Азией из-за большой протяженности и необходимости пересекать территории государств с неустойчивыми политическими режимами, а также различной шириной железнодорожной колеи.

В мае 2015 г. Россия и Китай сделали совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Документ ориентирует стороны на дальнейшее развитие двустороннего торгово-экономического сотрудничества, более широкую промышленную кооперацию, углубление инвестиционного и финансового взаимодействия. Он ставит задачи оптимизации региональных производственных сетей, укрепления международной транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок, продвижения к созданию зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и Китаем.

Направлениями сопряжения ЭПШП и ЕАЭС могут стать: создание современной транспортной и логистической инфраструктуры; упрощение таможенных процедур и снятие барьеров, мешающих развитию взаимной торговли; унификация тарифов на перевозки; создание и внедрение единого рынка услуг, в частности транспортно-логистических услуг.

Перспективным направлением взаимодействия между Пекином и Москвой может стать развитие Северного морского пути – кратчайшего маршрута между АТР и Северной Европой. В январе 2018 г. опубликована Белая книга об арктической политике Китая, в которой, в частности, декларируется «Полярный Шелковый путь» как часть ЭПШП.

* * *

Хотя доставка грузов из Азии в Европу осуществляется в настоящее время преимущественно морским путем, и этот вид перевозок, вероятно, не потеряет своего значения в перспективе, интерес к сухопутным перевозкам не ослабевает, а по некоторым направлениям имеет очевидную тенденцию к возрастанию. Об этом свидетельствуют транспортно-инфраструктурные проекты, реализуемые с участием России, Китая, Ирана, государств Центральной Азии и Закавказья. При этом особое внимание зачастую уделяется прокладке альтернативных маршрутов, исключаящих транзит через территорию России. Это направление поддерживается не только региональными акторами, но и некоторыми постсоветскими государствами.

Для повышения транзитной конкурентоспособности трансроссийских маршрутов необходимо продолжать целенаправленную работу по созданию единого таможенного пространства, унификации тарифной политики и гармонизации правового регулирования. Одновременно необходимо учитывать, что низкие транзитные тарифы являются не единственным условием обеспечения конкурентоспособности евроазиатских маршрутов. Определяющее значение для грузоотправителей зачастую имеют и более короткие сроки доставки товаров. Сокращение сроков доставки может достигаться за счет:

- модернизации и эффективного использования подвижного состава;
- повышения маршрутных скоростей движения контейнерных поездов (максимально возможное сокращение времени стоянки, уменьшение количества остановок по

- пути следования, сокращение времени простоя, связанного с выполнением административных процедур);
- развития транспортно-логистической инфраструктуры;
 - внедрения и совершенствования применения информационно-коммуникационных технологий сопровождения транспортных процессов (электронные накладные e-CMR, ЦИМ/СМГС, электронное предекларирование и информирование о грузах и транспортных средствах, пересекающих внешнюю границу ЕАЭС).

Модернизация транспортной логистики будет способствовать усилению роли России как одного из ведущих государств-транзитеров на пути из Азии в Европу, обеспечит социально-экономическое развитие регионов, обслуживающих трансконтинентальные маршруты, внесет реальный вклад в укрепление стабильности и безопасности в Евразии.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Аристова Л. Б., Семенова Н. К.* Новые приоритеты транспортной политики в формате РФ – ЦА – КНР // Вестник НГУ. Серия: История, филология. – 2016. – Т. 15. – № 10: Востоковедение. – С. 167–176.
2. *Казанцев А. А., Звягельская И. Д., Кузьмина Е. М., Лузянин С. Г.* Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. – М.: РСМД, 2016. – 52 с.
3. *Ларин О. Н.* Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. – 2017. – № 4. – С. 152–170.
4. *Подберёзкина О. А.* Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО-Университета. – 2015. – № 1. – С. 57–65.

ELNUR MEKHDIEV

Euro-Asian Transport Corridors and the Eurasian Economic Union

Elnur T. Mekhdiev, Ph.D. in History,
Center for Post-Soviet Studies, Institute for International Studies,
MGIMO University. E-mail: e.mekhdiev@gmail.com

Summary. The article deals with international transport corridors linking Asia and Europe both through the territory of the EEU, and bypassing the Union. The author analyzes the advantages and disadvantages of existing and emerging routes, taking into account the interests of Russia. A special attention is paid to China and its initiatives in the transport and logistics sphere. In conclusion, the author notes that ensuring the attractiveness of the Euro-Asian transport corridors passing through the territory of the EEU requires a set of measures aimed at creating favorable conditions for transit.

Keywords: EEU, China, Central Asia, South Caucasus, international transport corridors.

REFERENCES

- Aristova L. B., Semenova N. K. Novye priorityety transportnoj politiki v formate RF – CA – KNR [New Priorities of Transport Policy in the Format Russia – Central Asia – China]. *Vestnik NGU. Serija: Istorija, filologija*. 2016. Vol. 15. No. 10: Vostokovedenie. P. 167–176.

- Kazancev A. A., Zvyagelskaja I. D., Kuzmina E. M., Luzyanin S. G. *Perspektivy sotrudnichestva Rossii i Kitaja v Central'noj Azii* [Prospects for Russia-China Cooperation in Central Asia]. Moscow: RSMD, 2016. 52 p.
- Larin O. N. Perspektivy integracii transportnyh sistem Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza [Prospects for the Integration of Transport Systems of the Eurasian Economic Union]. *Problemy nacional'noj strategii*. 2017. No. 4. P. 152–170.
- Podberyožkina O. A. Transportnye koridory v rossijskih integracionnyh proektah (na primere EAJeS) [Transport Corridors in the Russian Integration Projects, the Case of the Eurasian Economic Union]. *Vestnik MGIMO-Universiteta*. 2015. No. 1. P. 57–65.