

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В РОССИЙСКИХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЕКТАХ (НА ПРИМЕРЕ ЕАЭС)

О.А. Подберёзкина

Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России. Россия, 119454, Москва, пр. Вернадского, 76.

В статье рассматривается политическое значение транспортных коридоров с точки зрения развития интеграционных проектов на постсоветском пространстве. В мире происходит формирование единой рыночной и транспортно-коммуникационной инфраструктуры, что обостряет конкуренцию среди региональных и мировых лидеров, как государств, так и негосударственных акторов, за рынки и пути транспортировки товаров. В среднесрочной и долгосрочной перспективе значение контроля над транспортными путями будет только увеличиваться из-за динамики экономического развития стран АТР. Конкуренция за развитие проектов международных транспортных коридоров (МТК) будет возрастать, потому что МТК влекут за собой образование общего политического пространства, снижение тарифных и таможенных барьеров, что обеспечивает облегчённый выход на рынки сбыта и создаёт предпосылки для экономической интеграции.

О растущем политическом значении МТК говорит и тот факт, что такие мировые лидеры, как Китай, США, ЕС пытаются создать свои варианты сухопутных международных транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию. Китай пытается продвигать свой проект «Экономический пояс Шёлкового пути». Европейские страны развивают сотрудничество по МТК ТРАСЕКА с другими странами Евразии. США воплощают свои интересы через реализацию проекта МТК по территории Афганистана. Транспортные коридоры в России рассматриваются как способ включения в мировую транспортную систему и мировое логистическое пространство. Для этого России необходимо развивать проходящие по её территории евразийские транспортные коридоры в условиях жёсткой конкурентной борьбы. В результате реализации транспортных проектов Россия сможет обеспечивать транзит грузов из стран АТР в Европу, что позитивно скажется на экономическом развитии российских регионов, по которым они будут проходить.

Также осуществление международных перевозок через территорию России объединит многих игроков на мировой арене: интеграционные объединения, государства, ТНК, бизнес-структуры, региональные органы власти, которым будет выгодно сотрудничать с Россией в транспортно-логистическом направлении.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, ЕАЭС, интеграция, национальная безопасность, международная конкуренция.

В 2010–2011 гг. российские власти начали корректировку своей стратегии на постсоветском пространстве. Окончательный вариант такой стратегии нашёл своё отражение в новой программе внешней политики России, сформулированной в одном из первых указов вновь избранного президента России В.В. Путина «О мерах по реализации внешнеполитического курса Российской Федерации». В документе приоритетом названа политика в отношении стран СНГ. В качестве главной задачи России на постсоветском пространстве выдвигается реализация Договора о зоне свободной торговли от 18 октября 2011 г. В Указе также подтверждён стратегический курс на евразийскую интеграцию в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана.

29 мая 2014 г. Договор о создании ЕАЭС был подписан, он вступил в силу 1 января 2015 г. 10 октября 2014 г. к Договору присоединилась Армения. В ноябре 2014 г. о своём желании присоединиться к ЕАЭС заявил парламент Киргизии. Транзитный потенциал будущего ЕАЭС сегодня, по оценкам экспертов, составляет порядка 220 млн т грузооборота в год. К 2020 г. возможно достижение показателя в 400 млн т, в том числе примерно 290 млн т грузов «тяготеют» к транзиту из стран ЕАЭС в третьи страны. Очевидно, что для перевоспитания таких колоссальных объёмов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры региона.

Транспортное измерение ЕАЭС

Государства ЕАЭС, находясь в составе Советского Союза, имели единую транспортную систему и инфраструктуру. Однако после распада СССР процессы дезинтеграции на постсоветском пространстве нарушили её функционирование. В настоящее время страны ЕАЭС решают задачу восстановления общего транспортного пространства. Были учреждены межгосударственные координирующие органы: Координирующее транспортное совещание (КТС), Совет по железнодорожному транспорту, Межгосударственный авиационный комитет.

Формирование общего рынка транспортных услуг и создание единой транспортной системы входит в число основных задач ЕАЭС, поскольку развитие транспорта способствует ускорению экономического роста и социальной стабильности, повышению занятости и мобильности населения. Для решения поставленных задач была создана институциональная и законодательная база сотрудничества в области транспорта в рамках ЕАЭС. Предполагается, что к 2020 г. годовой объём перевозок составит 800–820 млн т. По расчётам специалистов, при таких объёмах перевозок не хватает порядка 330 логистических центров с производительностью в 2–2,5 млн т груза в год [4]. В 2015–2020 гг. предполагается

завершение формирования ЕТП и создание общего рынка транспортных услуг.

22 января 1998 г. пять государств – Россия, Белоруссия, Казахстан, Киргизия и Таджикистан – подписали Соглашение о формировании Транспортного союза. Соглашение вступило в силу в 2001 г., после учреждения в 2000 г. Евразийского экономического сообщества. Транспортный союз регулировал совместное использование транспорта государствами-участниками Соглашения, а также обязывал их согласовывать свои позиции и координировать действия при работе в международных транспортных организациях. С этой целью был создан Совет по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС. Совет является органом сотрудничества государств ЕАЭС в сфере транспорта.

Этим были созданы реальные предпосылки для реализации главной задачи сотрудничества в области транспорта – формирования единого транспортного пространства (ЕТП). Под ЕТП понимается совокупность транспортных систем государств-членов ЕАЭС, обеспечивающая:

- беспрепятственное перемещение пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств;
- техническую и технологическую совместимость транспортных процессов;
- гармонизацию законодательства;
- единые правила конкуренции.

Реализация концепции создания Единого транспортного пространства осложняется рядом проблем. В первую очередь, это состояние транспортных систем государств-членов ЕАЭС. Износ основных транспортных фондов составляет более 70%. Серьёзной проблемой оказалась и недостаточность бюджетного финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры. В последние годы фактический объём их финансирования не превышал 2–2,5% ВВП, в то время как для обеспечения устойчивого развития транспортной инфраструктуры требовались отчисления не менее 4,5% ВВП [8]. Частично проблемы развития транспортной инфраструктуры предполагается решать в рамках ЕТП. Межгосударственный совет ЕАЭС утвердил инвестиционную программу, которая предусматривала 52 совместных проекта по строительству дорог, мостов и логистических центров до 2020 г.

В свою очередь, Транспортный союз ЕАЭС считал главной своей задачей создание такого транзитного потенциала стран-участниц, который позволял бы осуществлять грузоперевозки между Европой и Азией по кратчайшим маршрутам и с минимальными транспортными издержками. По территории стран ЕАЭС проходит несколько евразийских транспортных маршрутов, однако не все из них соответствуют понятию МТК, которое было сформулировано в ходе работы первой и второй Общевропейских конференций по транспорту 1993 и 1994 гг. [3]. Существующие транспортные маршруты ЕАЭС могут стать основой для развития евра-

зийских транспортных коридоров в направлениях «Запад-Восток» и «Север-Юг». Для этого необходимо их обустройство в соответствии с требованиями международных конвенций и стандартов, увеличение пропускной способности. В силу существующих обстоятельств, практическое значение для транзита через страны ЕАЭС имеют в первую очередь железнодорожные пути сообщения.

Транзитный потенциал стран ЕАЭС в настоящее время востребован далеко не полностью. Во-первых, транспортировка грузов по направлению «Север-Юг» очень мала, поскольку грузопоток из Индии идёт в основном по традиционному морскому пути. Поэтому, когда речь идёт о транзитном потенциале ЕАЭС, то подразумевается, как правило, направление «Запад-Восток». Во-вторых, объём транзитных перевозок по суше с востока на запад Евразии невелик. В настоящее время грузопотоки из стран АТР в Европу фактически идут мимо стран ЕАЭС. Доходы от морского фрахта в обход стран ЕАЭС составляют 23 млрд долл. в год, а доходы от транзита через страны ЕАЭС – всего 0,02 млрд [4]. В целом только 1% от общего объёма грузоперевозок между ЕС и АТР в настоящее время проходит по транспортным коридорам ЕАЭС [3].

Основная проблема низкой востребованности транзитного потенциала ЕАЭС состоит в неспособности сделать привлекательными транзитные перевозки грузов по суше между двумя экономическими центрами – странами ЕС и АТР. Основная причина заключается в том, что стоимость перевозок по Транссибу из портов Японии, Южной Кореи и Юго-Восточного Китая сделала их экономически бесперспективными [2]. Себестоимость движения грузов по Транссибу намного превышает расходы на доставку грузов из стран Дальнего Востока в ЕС морем, даже с учётом затрат на прохождение Суэцкого канала [6]. В среднем транспортировка грузов морским путём обходится в два раза дешевле, чем по Транссибу [3]. В то же время мало востребованные перевозки в настоящее время перевозки по направлению «Север-Юг» могут быть вполне конкурентоспособными. Они, как правило, оказываются дешевле транспортировки морем через Суэцкий канал и осуществляются быстрее.

Железнодорожный транзит из Китая в Европу через страны ЕАЭС осложняется из-за различий в ширине колеи. Также весомыми остаются внутренние проблемы стран ЕАЭС, которые сдерживают развитие транспортных коридоров через территорию стран ЕАЭС.

Другим фактором, осложняющим реализацию транзитного потенциала ЕАЭС, являются национальные интересы государств-участников транзита, которые часто вступают в противоречие с нуждами интеграции. Так, очевидное соперничество за приоритетные транзитные пути складывается между Россией и Казахстаном. В частности, Казахстан лоббирует строительство железной дороги от границы с Китаем, через

Туркмению, Иран и Турцию до Босфора, далее в Болгарию и Западную Европу. Такой путь короче, чем через территорию России. Казахские дипломаты даже пытались получить поддержку данного проекта со стороны ЕС, но без особого успеха [10].

Россия, со своей стороны, предлагает транссибирские маршруты, связанные с Транссибом и БАМом, то есть не пересекающие территории других государств. Кроме того, у России есть планы существенного увеличения объёма грузовых перевозок по арктическим морским путям. Планируется также создать зону свободной торговли и крупный транспортный узел (хаб) в районе порта Ванино на Дальнем Востоке, который будет связан через арктические морские пути с Мурманском и портами Баренцева моря.

Для государств-членов ЕАЭС развитие транспортной инфраструктуры является ключевым элементом. Объёмы взаимного торгового оборота между странами ЕАЭС и, следовательно, грузовых перевозок, последние несколько лет характеризуются быстрыми темпами роста. Без развитой инфраструктуры невозможен дальнейший существенный рост объёмов взаимной торговли и, как следствие, углубление экономической интеграции. Евразийскую экономическую интеграцию можно сравнить с возрождением «Великого шелкового пути». Существует проект Интегральной евразийской транспортной системы, который носит не только технический, но также ярко выраженный комплексный социальный и геополитический характер. Данный проект предусматривает создание мультимодальной транспортной сети, с одной стороны соединяющей Дальний Восток с Западной Европой, а с другой – с американским континентом.

Главным транспортным проектом в рамках ЕАЭС стало создание Объединённой транспортной-логистической компании (ОТЛК), которая должна стать глобальным железнодорожным оператором. ОТЛК – международный интермодальный логистический оператор между тремя железнодорожными компаниями России, Казахстана и Беларуси: ОАО «Российские железные дороги», АО «Национальная компания «Казакстан темир жолы» и Государственным объединением «Белорусская железная дорога». Правительство Белоруссии в мае 2014 г. заявило, что ОТЛК может заработать в ближайшие месяцы. Участники одобрили проекты устава и внутренних документов ОТЛК, также согласовали проект бизнес-плана. Ранее начало работы ОТЛК было запланировано на первое полугодие 2014 г.

ОТЛК позволяет одновременно решать несколько стратегических задач: создания мощной транспортной платформы для реализации масштабных проектов на территории стран Единого экономического пространства через стратегическое объединение ведущих железнодорожных контейнерных операторов, логистической инфраструктуры, грузовых терминалов

■ Международные отношения и мировая политика

и предложение комплексной транспортно-логистической услуги по принципу «одного окна»; образования конкурентной цены за услуги перевозки; развитие железнодорожных контейнерных перевозок как одного из наиболее доходных и перспективных сегментов рынка.

Сегодня на долю стран Единого экономического пространства приходится всего 0,2% контейнерного грузооборота между Китаем и странами Европы, неосвоенный потенциал оценивается в 285 тыс. контейнеров ДФЭ, это больше миллиарда долларов потенциального дохода. Кроме того, создание ОТЛК будет иметь и позитивный макроэкономический эффект. К 2020 г. партнёры по ЕАЭС рассчитывают переориентировать на ОТЛК значительную часть евроазиатского контейнерного транзита, инвестировать в подвижной состав, контейнеры, инфраструктуру более 6 млрд долл. ОТЛК будет построена по принципу сетевой компании с точками продаж в основных промышленных центрах и ориентирована на предоставление современных сервисов для крупных клиентов – товаропроизводителей и грузоотправителей. Обеспечение конкурентоспособности компании произойдет за счёт сокращения сроков доставки грузов и оптимизации стоимости перевозок. В результате каждая из сторон получит очевидные выгоды.

Согласно бизнес-плану, общий грузопоток ОТЛК к 2020 г. превысит 4 млн ДФЭ. Дополнительный доход национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры к 2020 г. составит около 1,6 млрд долл. США. Кумулятивный вклад в ВВП стран ЕАЭС к 2020 г., согласно расчётам, составит 11,3 млрд долл., в том числе России – почти 5 млрд долл., Казахстана – 5,3 млрд долл., Белоруссии – около одного млрд долл. [1]. По самым скромным оценкам, товарооборот между государствами Азии и Европы в ближайшие несколько лет будет расти ежегодно в среднем на 2–3%. К 2020 г. он будет равняться 240 млн т в физическом исчислении, что составит в денежном выражении 1,8 трлн долл. США.

Транспортные ведомства ЕАЭС намерены пойти и дальше, планируя создать «Единое евразийское небо». Создание общего рынка авиационных услуг и единой зоны транспортировки воздушным транспортом будет способствовать превращению воздушного пространства ЕЭП в востребованный транзитный мост между Европой и Юго-Восточной Азией и другими континентами.

Вклад в ВВП стран ЕАЭС к 2020 г. может составить 11,3 млрд долл., причём для России – почти 5 млрд долл., для Казахстана – 5,3 млрд долл., для Беларуси – около 1 млрд долл.

Деятельность ЕАЭС направлена прежде всего на дальнейшее формирование Единого транспортного пространства и Транспортного союза государств-членов ЕАЭС. Межгосударственным советом на уровне глав правительств

принята Концепция формирования приоритетных МТК для государств-членов ЕАЭС.

Наиболее приоритетными для скорейшего развития международными транзитными коридорами являются Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали с дальнейшим выходом на Транссиб и автомагистраль Западная Европа – Западный Китай протяжённостью почти 10 000 км. Приоритетным является дальнейшее развитие МТК «Север–Юг» в качестве наиболее перспективного для ЕАЭС маршрута в Южную Азию.

В 2008 г. была утверждена Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества. В качестве приоритетных в формировании ЕТП определены следующие ориентиры:

- создание общего рынка транспортных услуг;
- создание единой транспортной системы;
- реализация транзитного потенциала стран-членов ЕАЭС;
- развитие системы логистических центров Сообщества.

В 2015–2020 гг. созданием общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы планируется завершить формирование Единого транспортного пространства ЕАЭС [5]. От формирования ЕТП ожидается значительный социально-экономический эффект:

- повышение уровня интеграции транспортных комплексов государств-членов ЕАЭС в мировую транспортную систему, а также создание предпосылок для устойчивого обеспечения евроазиатских транспортных связей и роста экспорта транспортных услуг государствами сообщества не менее 15%;

- увеличение транспортной доступности для развития регионов, в связи с чем ожидается повышение не менее чем на 20% круглогодичной обеспеченности населения, территорий, хозяйствующих субъектов различными видами сообщения и транспортных услуг мирового уровня;

- общеэкономический эффект от улучшения транспортных связей, снижения стоимости транспортных услуг и повышения их качества не менее 10% для каждого государства-члена общества;

- повышение конкурентоспособности транспортных систем государств ЕАЭС в среднем на 25% за счёт координации их усилий по защите интересов и проведения согласованной внешнеэкономической политики в области транспорта.

Реализация инвестиционных проектов позволит создать не менее 100 тысяч новых рабочих мест, в том числе более 20 тысяч – высококвалифицированных. При этом подвижность населения вырастет не менее чем на 30%, скорость грузового сообщения возрастёт на 10–15%, а по международным транспортным коридорам – на 25%.

Повышение эффективности в использовании транзитного потенциала государств-членов

Сообщества в условиях ЕТП станет существенным стимулом для интеграции, развития экономики и социальной сферы государств-членов ЕАЭС. Наибольший эффект получают регионы ЕАЭС, по территориям которых проходят основные транспортные маршруты, обеспечивающие транзитные перевозки пассажиров и грузов.

Транзитный потенциал ЕАЭС

Существует объективная необходимость в транспортных коридорах, соединяющих Азию и Европу. Уже разработаны проекты, которые нацелены на наращивание потенциала межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений, как, например, созданный в 2002 г. проект ООН – ЭСКАТО (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана). В проекте участвуют 19 государств, девять из них не имеют выхода к морю. По итогам реализации проекта в 2003–2007 гг. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК), ООН и ЭСКАТО ООН подготовили «Совместное исследование по развитию евроазиатских транспортных связей». В конце 2008 г. правительство РФ приняло решение о внесении добровольного взноса в ЭСКАТО в размере 1,2 млн долл. ежегодно. Перечисленные средства направлены на осуществление многосторонних проектов в области развития региональных транспортных связей, энергетического взаимодействия, экологического сотрудничества, решения социальных вопросов. Для выполнения работы по обозначенным направлениям ЭСКАТО по согласованию с российской стороной с 2009 г. осуществляет ряд проектов, в том числе важнейшие проекты в области транспорта.

Это, например, развитие «сухих портов», расположенных вдоль маршрутов сети азиатских автомобильных дорог и трансасиатских железных дорог, что будет способствовать развитию интегрированной интермодальной транспортной системы в АТР, а также наращиванию объёмов товарооборота в регионе, особенно в странах, не имеющих выхода к морю (включая государства Центральной Азии). Соответственно, будут задействованы российские инфраструктурные объекты, находящиеся в указанной области.

Другой проект ЭСКАТО ООН – «Расширение использования Трансасиатских железных дорог на основе изучения торговых потребностей». Основная задача проекта – исследование грузопотоков и требований, предъявляемых к грузоперевозкам в Северо-Восточной и Центральной Азии, для максимально эффективного использования возможностей сети трансасиатских железных дорог, прежде всего, Транссибирской магистрали, и увеличения числа контейнерных перевозок.

Южный трансасиатский коридор из всех государств-членов ЕАЭС затрагивает только Казахстан. Однако эта магистраль интересна с точки зрения возможного конкурентного

маршрута. Направление берёт своё начало в Ляньюньгане и затем через Достык направляется в Алма-Ату, Ташкент и далее – в Иран и Турцию, после чего следует в порты Чёрного и Средиземного морей. На данном маршруте также имеются определённые сложности, связанные с шириной колеи. Перевалку приходится проводить два раза, а это существенно отражается на стоимости и скорости транспортировки грузов. При этом теряется главное преимущество сухопутных трансевразийских перевозок перед морскими – быстрота доставки грузов. Иранский участок коридора протяжённостью 2010 км является однопутным с дизельной тягой. По турецкой территории на пути следования состава по направлению к городу Стамбулу (то есть с выходом на Средиземное море) и к городу Самсун (то есть с выходом на Чёрное море), только 46% дорог электрифицированы и 10% – имеют вторые пути.

Несмотря на большие авансы, выданные в своё время проекту ТРАСЕКА со стороны ЕС, за прошедшие после подписания документов 14 лет он так и не заработал в полную силу. Основным достоинством данного коридора является то, что он начинается в портах Чёрного моря, где заканчиваются многие Критские коридоры, а страны, через которые они проходят, крайне заинтересованы провести транзитный груз по своей территории.

Географическое и геоэкономическое положение стран ЕАЭС обуславливает огромный транзитный потенциал Сообщества. По оценкам экспертов, на сегодняшний день он составляет около 220 млн т, а к 2020 г. достигнет показателя в 400 млн т, из которых порядка 290 млн т придётся на транзит из государств ЕАЭС в третьи страны через другие страны Сообщества.

На территории стран ЕАЭС расположен ряд существующих и создаваемых железнодорожных и автомобильных транспортных коридоров, позволяющих производить доставку грузов как в направлении Восток–Запад, так и в направлении Север–Юг. Однако для перевозки таких объёмов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры региона.

Транзитный потенциал ЕАЭС не используется полностью – на сегодняшний день лишь половина возможного объёма грузопотоков проходит через страны Сообщества. Основной причиной этого является неспособность привлечь транзитные перевозки между двумя макрорегионами континента – Европейским Союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего Китаем, объём торговли между которыми уже в ближайшие годы достигнет 1 трлн долл. США. Лишь 1% от общего объёма грузоперевозок между ЕС и АТР в настоящее время проходит по международным транспортным коридорам Сообщества. Миллиарды долларов прибыли от транзита товаров поглощаются морскими фрахтовыми компаниями. Согласно предоставленным данным, из 17,7 млн ДЭФ, перевезённых в

■ Международные отношения и мировая политика

2008 г. в сообщении Азия–Европа, через Достык было перевалено лишь 74 551 ДЭФ, или 0,42%, а в сообщении Европа–Азия – 0,35%.

Физические и нефизические барьеры можно преодолеть благодаря согласованной инвестиционной политике через согласованную инвестиционную политику по развитию приоритетных инвестиционных проектов для реализации транзитного потенциала и взаимной торговли между государствами-членами ЕАЭС.

Строительство и модернизация транспортной инфраструктуры чрезвычайно капиталоемкие. Возможности по объёму перевозок Трансазиатской железнодорожной магистрали ещё недостаточно использованы, а международный проект ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия) с его многочисленными переправами и паромными переправами (Туркменбашы – Баку через Каспийское море; Потти, Батуми – Варна, Одесса через Чёрное море) и очень высокой капиталоемкостью вряд ли станет конкурентом в этих перевозках.

Совокупность вышеупомянутых мер позволит значительно уменьшить физические и нефизические барьеры, а также проводить совместную инвестиционную деятельность, направленную на плановое обновление транспортной инфраструктуры и развитие сервисно-логистических центров. Общим итогом станет достижение и мультипликация положительного по сумме интеграционного эффекта.

Перспективные проекты международных транспортных коридоров в ЕАЭС

Договор о создании ЕАЭС был подписан президентами России, Казахстана и Белоруссии 29 мая 2014 г. 1 октября 2014 г. Совет Федерации РФ ратифицировал договор о Евразийском экономическом союзе. Отдельным пунктом в подписанном договоре стоит общая транспортная политика — создание в Евразии нового транспортного коридора. На данный момент предполагается, что международные перевозки грузов, куда включено также формирование общего рынка услуг воздушного транспорта, будут выполняться на безразрешительной основе. Согласно имеющимся экспертным оценкам, в результате уже к 2030 г. прирост совокупного ВВП стран-участниц составил 900 млрд долл. США.

Формирование нового транспортного коридора значительно сократит логистические расходы, а также расходы, связанные с таможенным оформлением. Система МТК России и стран ЕАЭС включает два евроазиатских коридора («Север – Юг» и «Транссиб»), с которыми частично совпадают панъевропейские (Критские) коридоры № 9 и № 2. Наибольший интерес в разрезе ЕАЭС представляет Второй критский коридор протяжённостью 1830 км, пролегающий от Берлина через Варшаву, Минск в Москву и Нижний Новгород. Этот коридор необходим не только странам, по территории которых он проходит, но и всем государствам-членам ЕАЭС,

обеспечивающим транзитные перевозки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также ввоз и вывоз товаров в Западную Европу.

Россия и Казахстан могут в этой связи предложить перевозки в направлении Китай – Западная Европа, а это, помимо китайских, японские, корейские, малазийские, индонезийские, сингапурские, тайландские и другие грузы. Кроме того, к данному маршруту также тяготеют грузоперевозки из Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в Москву и далее в Европу. В первую очередь, это традиционно экспортируемый товар этих стран – хлопок, а также нефтеналивные грузы из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана.

По данным Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), за двадцать лет объём торговли между Европой и Азией увеличился в 6 раз, причем 99% грузов транспортируется морем. В ЕКМТ считают, что водный путь останется доминирующим, а развитие альтернативных маршрутов в основном должно служить стимулированию конкуренции с трансокеанским путём и поощрять образование дополняющих его смешанных транспортных цепочек.

Сформированием Таможенного союза России, Казахстана, Белоруссии проблема обхода территории России с юга частично решалась, так как грузопоток всё равно следует по единой с Россией таможенной территории. Однако представляется вполне реализуемым «переключение» по крайней мере части грузопотока из Китая в Европу на МТК «Север–Юг». По разным оценкам, перспективный грузопоток по МТК «Север–Юг» оценивается от 25 до 35–40 млн т в год. Контейнерный грузопоток может составить около 1–1,5 млн ДЭФ в год. Ещё разноречивее оценки возможных российских доходов от использования МТК «Север–Юг» – в диапазоне от 1,5–2 до 5–6 млрд долл. в год. Так или иначе, но эксплуатация гигантского сухопутного моста от Балтики до Персидского залива протяжённостью 4,5 тыс. км будет выгодна всем участникам и прежде всего странам, формирующим Евразийский союз.

Перспективным является и строительство коридора «Европа–Западный Китай», который пройдет от порта Ляньюньгань через Казахстан и Россию и займет только 10 суток. Проект обеспечит грузоперевозки по трём основным направлениям Китай–Казахстан, Китай–Центральная Азия, Китай–Казахстан–Россия–Западная Европа. Проект чрезвычайно важен для российской экономики, ибо будут созданы новые рабочие места, дан импульс для развития малого и среднего бизнеса, улучшена инфраструктура. Создание данного международного транспортного маршрута (далее – МТМ) позволит существенно повысить социально-экономическое положение, примыкающих к нему регионов.

Реализация проекта предусмотрена Транспортной стратегией Российской Федерации

до 2030 г., Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» и Программой деятельности государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период 2010–2019 гг. Министерством транспорта РФ разработана Концепция комплексного развития МТМ «Европа–Западный Китай» на территории России, которая определила два оптимальных маршрута: Санкт-Петербург–Вологда–Йошкар-Ола–Казань–Оренбург–граница республики Казахстан, либо Санкт-Петербург–Ярославль–Йошкар-Ола–Казань–Оренбург–граница республики Казахстан. МТМ «Европа–Западный Китай» планируется запустить в 2015 г. из-за необходимости реконструкции части дорог. Создание МТМ, помимо реконструкции и строительства значительной части автомобильных дорог, также предусматривает строительство терминально-логистических комплексов. В 2010 г. начато строительство логистического центра проекта – Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра в Татарстане.

Запуск в эксплуатацию МТМ «Европа–Западный Китай» и ускорение процедур таможенного оформления на территории Таможенного союза приведут к значительным изменениям в экономической географии России. Логика развития транспорта России долгое время была ориентирована на западное направление. Развитие в южном и восточном направлениях может привлечь азиатские инвестиции и обеспечить России конкурентные преимущества. Казахстан принимает активное участие в строительстве международной транзитной магистрали «Западный Китай – Западная Европа». Новый маршрут берёт своё начало в синьцзянском городе Хоргос, идёт по северному направлению через Казахстан и Санкт-Петербург в Россию и страны Европы. К настоящему времени между Китаем и странами Центральной Азии уже созданы автодорожные, железнодорожные и трубопроводные сети, что можно рассматривать как первообраз экономического пояса. Проект «Западная Европа – Западный Китай» (с участием ЕБРР, АБР, ВБ, ИБР, ПРООН и других) имеет протяжённость 8455 км. Почти четверть его пройдет по территории Казахстана и позволит транзитному транспорту выходить не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан и Киргизию.

В октябре 2005 г. к президенту Казахстана Н.А. Назарбаеву обратился президент Татарстана М.Ш. Шаймиев с предложением по формированию нового автодорожного маршрута Санкт-Петербург–Вологда–Кострома–Киров–Казань–Оренбург–граница Казахстана. В 2007 г. в Оренбурге было принято решение о рассмотрении вопроса по включению маршрута «Запад-

ная Европа–Западный Китай» через Казахстан и Россию в перечень азиатских автомобильных дорог в рамках ЭСКАТО ООН для стран Азии и Тихоокеанского региона. Позднее были подписаны меморандумы о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по МТМ между Казахстаном, Россией, Китаем и Европейской комиссией.

По взаимному согласию российской, китайской и казахской сторонами было принято решение о том, что МТМ транзитом через Казахстан должен связать китайские порты Жёлтого моря с российскими портами Балтийского моря. Российские транспортные мегапроекты «Трансевразийский пояс развития» и «Интегральная евразийская транспортная система» (далее – ИЕТС), поддерживаемые в научном российском сообществе академиками В.А. Садовничим и Г.В. Осиповым а также президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным [7], тоже заслуживают пристального внимания. Мегапроект ИЕТС через скоростную железнодорожную магистраль – Транссибирскую железную дорогу – соединит порты Приморья и пограничные пункты Китая с западной границей Белоруссии. Оснащение системы телекоммуникационными магистралями позволит создать на транспортных терминалах логистические центры, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью, надёжностью и оптимальными ценами. Эти магистрали послужат для создания современного информационного пространства в азиатской части России.

Перевалочные узлы будут содержать все типы услуг и соединят все транспортные системы России. Таким образом, Россия сможет обеспечить транзитными перевозками примерно 15% общего грузопотока в сообщениях Европа–Азия.

Анализ опыта ЕАЭС позволяет провести комплексное осмысление роли транспортных коридоров для развития российских интеграционных проектов и приводит к выводу о необходимости скорейшего перехода от оценки транзитного потенциала существующих коммуникаций к развитию новых структурных объектов, способных обеспечить высокую конкурентоспособность путей международных товарных потоков, проходящих через российскую территорию. Однако нехватка инвестиционных ресурсов, а во многом и ресурсов квалифицированной рабочей силы остаётся серьёзным препятствием для практической реализации отечественной транспортной стратегии. Поэтому в ближайшем будущем российской дипломатии и российскому бизнесу предстоит сыграть ведущую роль в формировании экономических и политических условий продвижения транспортных проектов, проходящих через российскую территорию.

■ Международные отношения и мировая политика

Список литературы

1. Ахметов Д. Выступление на IX международной конференции по транспортно-транзитному потенциалу «Трансевразия-2014» 2014. май 22. URL: <http://seedvo.ru/news/24-05-2014/716/> (дата посещения 9 февраля 2015 г.)
2. Бабынина Л.О. Транспортные системы ЕС и ЕврАзЭС: перспективы интеграции // ЕврАзЭС и интеграционный опыт ЕС / Отв. ред. М.Г.Носов. Доклады Института Европы №242. Москва, 2009. С.123-144.
3. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. Март 2009.
4. Волчок Ю. Единое транспортное пространство ЕврАзЭС // Логинфо. 2008. №9. С. 6–10.
5. Ермаков И. Центральная Азия может достичь экономического прогресса // Регион.kg 2014. апрель Эл.ресурс: http://www.region.kg/index.php?option=com_content&view=article&id=1013:2014-04-03-18-27-14&catid=5:obshestvo&Itemid=6 (дата посещения 9 февраля 2015 г.)
6. Збарашенко В.С. Металогистическая интермодальная транспортно-технологическая система Германия-Россия-Центральная Азия-Афганистан-Китай // Евразийская экономическая интеграция. 2009. №1.
7. Осипов Г.В., Садовничий В.А., Якунин В.И. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны. М.: ИСПИ РАН, 2013.
8. Рахматуллина Г.Г. Основные проблемы и перспективы развития транспортного потенциала государств ЕврАзЭС. Алматы, 2005.
9. Europe at crossroads. The need for sustainable transport. European Commission, 2003.
10. Proposed EU-China railway to take exotic route. EUobserver.com 08.06.2006.

Об авторе

Подберёзкина Ольга Алексеевна – аспирант кафедры мировых политических процессов МГИМО(У) МИД России. E-mail: vestnik@mgimo.ru.

TRANSPORT CORRIDORS IN THE RUSSIAN INTEGRATION PROJECTS, THE CASE OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION

O.A. Podberezkina

Moscow State Institute of International Relations (University), 76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia.

Abstract: *The article discusses the political importance of transport corridors in terms of the development of integration projects in the post-Soviet space. The world is witnessing the formation of a single market and transport and communication infrastructure, which intensifies competition among regional and world leaders, both states and non-state actors, such as businesses, markets over the routes of transporting goods. In the medium and long term the value of the control over the transport routes will increase due to the dynamics of economic development in the Asia-Pacific region. Competition for the development of projects of international transport corridors (ITC) between the leading countries in the region will increase, because the ITC entail the formation of a common political space, the reduction of tariff and customs barriers, which provides easy access to the markets of countries linked by ITCs and creates the preconditions for economic integration. The growing political importance of ITC is reflected in the fact that global leaders such as China, the US, the EU, are trying to create their own versions of international land transport corridors connecting Europe and Asia. China is trying to promote their transport project "Economic Belt Silk Road." European countries develop cooperation on ITC TRACECA with other countries of Eurasia. US also embody their interests through the implementation of the project by the ITC in Afghanistan. Transport corridors in Russia are seen as a way to integrate it into the global transportation system and logistics space. To do this, Russia needs to develop Eurasian transport corridors through its territory. As a result of the implementation of transport projects Russia will be able to ensure the transit of goods from China to Europe, which has a positive impact on the economic development of the regions through which they pass. Development of international transportation through Russia will unite many of the players on the world stage: integration associations, state, transnational corporations, business entities, regional authorities.*

Key words: international transport corridors, ЕАЕС, integration, national security, international competition.

References

1. Akhmetov D. Vystuplenie na IX mezhdunarodnoi konferentsii po transportno-tranzitnomu potentsialu «Transevraziia-2014» [Speech at the IX International Conference on transport and transit potential "Transeurasia 2014"] 2014 May 22. URL: <http://seedvo.ru/news/24-05-2014/716/> (accessed on 9 February 2015)
2. Babynina L.O. Transportnye sistemy ES i EvrAzEs: perspektivy integratsii [Transport systems of the EU and the Eurasian Economic Community: Prospects for Integration]. EvrAzES i integratsionnyi opyt ES [EEC and EU integration experience]. Ed. by M.G.Nosov. Reports of the Institute of Europe №242. Moscow, 2009. Pp. 123–144.
3. Vinokurov E., Dzhadraliev M., Shcherbanin Iu. Mezhdunarodnye transportnye koridory EvrAzES: bystree, deshevle, bol'she [EurAsEC Transport Corridors: faster, cheaper, more]. Eurasian Development Bank. Industry Report. March 2009.
4. Volchok Iu. Edinoe transportnoe prostranstvo EvrAzES [EurAsEC Common Transport Space]. 2008. Loginfo №9. P. 6–10.
5. Ermakov I. Tsentral'naia Aziia mozhет dostich' ekonomicheskogo progressa [Central Asia can achieve economic progress]. Region.kg 2014. april' URL: http://www.region.kg/index.php?option=com_content&view=article&id=1013:2014-04-03-18-27-14&catid=5:obshchestvo&Itemid=6 (accessed on 9 February 2015)
6. Zbarashchenko V.S. Metalogisticheskaia intermodal'naia transportno-tekhnologicheskaiia sistema Germaniia-Rossiiia-Tsentral'naia Aziia-Afganistan-Kitai [Metalogistics intermodal transport technology system Germany-Russia-Central Asia-Afghanistan-China]. Evraziiskaia ekonomicheskaiia integratsiia [Eurasian Economic Integration]. 2009. №1.
7. Osipov G.V., Sadovnichii V.A., Iakunin V.I. Integral'naia evraziiskaia infrastrukturnaia sistema kak prioritет natsional'nogo razvitiia strany [Integral Eurasian infrastructural system as a priority of national development]. Moscow: ISPI RAN, 2013.
8. Rakhmatullina G.G. Osnovnye problemy i perspektivy razvitiia transportnogo potentsiala gosudarstv EvrAzES [The main problems and prospects of development of transport potential of EurAsEC member states]. KISI, Almaty, 2005.
9. Europe at crossroads. The need for sustainable transport. European Commission, 2003. P. 5.
10. Proposed EU-China railway to take exotic route. EUobserver.com 08.06.2006.

About the author

Olga A. Podberёzkiina –graduate student of the Department of World Politics (University) of the MFA of Russia.
E-mail: vestnik@mgimo.ru.