

УДК 339.923

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАК ОСНОВА РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Комов М.С.

Российский университет транспорта, Москва, e-mail: komovms@mail.ru

Международные транспортные коридоры (МТК) представляют особый интерес как для стран – участниц ЕАЭС, так и для государств других регионов. Это важно как в целях снижения транспортных издержек и рационального обслуживания грузопотоков, так и для реализации транспортно-транзитного потенциала стран союза. В статье проведена идентификация перспективных международных транспортных коридоров, которые проходят/могут пройти через ЕАЭС. Дано описание алгоритмов развития международных транспортных коридоров ЕАЭС (на основе транспортной кооперации стран-участниц). Рассмотрены такие международные транспортные коридоры, как МТК «Европа – Кавказ – Азия», МТК «Шелковый путь», МТК «Северная и Западная Европа – Китай», мультимодальный МТК «Север – Юг» (а также дополнительно панъевропейский МТК № 9), Евразийские транспортные коридоры Транссиб и Байкало-Амурская магистраль (ЕТК) и МТК «Восток – Запад» (на основе ЕТК), МТК Северный морской путь. Доказано, что развитие транспортных коридоров через ЕАЭС и их транзитного потенциала определяет место союза в международном пространстве, а зачастую и контроль над таким пространством. Обоснована реализация транспортно-транзитного потенциала Евразийского экономического союза (ЕАЭС) на основе развития международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транспортно-транзитный потенциал ЕАЭС, Евразийский экономический союз

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AS A BASIS FOR REALIZATION OF TRANSPORT AND TRANSIT POTENTIAL OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION

Komov M.S.

Russian University of Transport, Moscow, e-mail: komovms@mail.ru

International transport corridors (ITC) are of particular interest both for the EAEU member States and for the States of other regions. This is important, both in order to reduce transport costs and rational maintenance of cargo flows, and to realize the transport and transit potential of the Union countries. The article identifies promising international transport corridors that pass/can pass through the EAEU. The description of algorithms for the development of international transport corridors of the EAEU (based on transport cooperation of the participating countries) is given. Considered such international transport corridors as ITC «Europe – Caucasus – Asia» MTK «silk road» MTK «Northern and Western Europe – China» multimodal ITC «North – South» (and also pan-European corridor No. 9), the Euro-Asian transport corridors the TRANS-Siberian railway and the Baikal-Amur mainline (UCC) and ITC «East – West» (based on UTC), MTK Northern sea route. It is proved that the development of transport corridors through the EAEU and their transit potential determines the place of the Union in the international space, and often control over such space. The implementation of the transport and transit potential of the Eurasian economic Union (EAEU) on the basis of the development of international transport corridors is justified.

Keywords: International transport corridors, transport and transit potential of the EAEU, Eurasian economic Union

Интеграционные процессы приводят к тому, что появляются возможности удаленного размещения производств (в странах с более дешёвой рабочей силой и меньшими ставками налогов), развивается международная торговля, обеспечивается интеграция национальных транспортных коридоров в глобальную сеть международных транспортных коридоров (МТК). При этом, для стран – участниц ЕАЭС, как интеграционной группировки, обладающей экономически выгодным географическим положением, существует возможность не только пропускать транзитные транспортные потоки по МТК и их ответвлениям, но и зарабатывать на этом в том числе за счет: предоставления ЛЦ транспортно-транзитных услуг логистики и использования местной инфраструктуры (например,

хранения товаров на таможенных складах перед их отправлением); взимания транзитных тарифов; продажи бензина и дизельного топлива транзитникам и др.

Цель исследования: идентифицировать перспективные международные транспортные коридоры, которые проходят/могут пройти через ЕАЭС, обосновать их ключевое значение для реализации транспортно-транзитного потенциала стран-участниц союза и евразийского региона в целом.

Материалы и методы исследования

Статья написана на основании изучения научной экономической литературы, посвященной проблемам реализации транзитного потенциала государств и вопросам развития международных транспортных коридоров. Рассмотрены международные транспорт-

ные коридоры, проходящие по территории ЕАЭС. При написании статьи использованы сравнительно-аналитический и монографический методы.

Результаты исследования и их обсуждение

В современных условиях реализацию транзитных возможностей стран – участниц Евразийского экономического союза необходимо и целесообразно рассматривать с позиции экономического ресурса. Так, транспортный транзит приносит Беларуси около 2,78 млрд евро в год, Казахстану порядка 0,89 млрд евро в год, Кыргызстану 0,46 млрд евро в год, в отношении России одни только доходы от транзитных перевозок ОАО «РЖД» в 2017 г. составляют 0,58 млрд евро (что на 26% превышает транзитные доходы Кыргызстана). Следует отметить, что в случае развития МТК, данные доходы могут быть увеличены [1, с. 318].

В качестве элементов реализации транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС нами выделены:

- 1) развитие мультимодального МТК «Европа – Кавказ – Азия»;
- 2) развитие МТК «Шелковый путь»;
- 3) развитие МТК «Северная и Западная Европа – Китай»;
- 4) развитие мультимодального МТК «Север – Юг» (а также дополнительно панъевропейского МТК № 9);
- 5) развитие Евроазиатских транспортных коридоров Транссиб и Байкало-Амурской магистрали (ЕТК) и МТК «Восток – Запад» (на основе ЕТК);
- 6) развитие МТК Северный морской путь [2; 3, с. 227; 4].

Развитие мультимодального МТК «Европа – Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА) формирует возможности для Казахстана, Кыргызстана, Армении пропускать транзитные транспортные потоки из Европы в страны Центральной Азии через Чёрное море, Кавказ и Каспийское море (на основе основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора) [5, с. 11].

Так, характеристика МТК ТРАСЕКА позволяет констатировать, что этот МТК нацелен на осуществление международных перевозок грузов, минуя территорию России, его следует рассматривать как один из перспективных транзитных мостов ЕАЭС (табл. 1):

- между ЕС и КНР, учитывая, что товарооборот этих стран превышает 22 млрд евро;
- ТРАСЕКА и КНР, учитывая, что товарооборот стран Центральной Азии с Китаем – 7,1 млрд евро) в том числе: между Тур-

кменистаном и КНР – 10 млрд евро; между Таджикистаном и Китаем – 1,45 млрд евро;

- ТРАСЕКА и ЕС, поскольку товарооборот стран Центральной Азии со странами ЕС – 10,5 млрд евро;

- Центральной Азией – Индией, Ираном, Пакистаном (товарооборот этих стран и стран Центральной Азии 1,76 млрд евро).

Такие выводы подтверждают результаты, достигнутые от реализации проектов технического содействия, инвестиционных и ТАСИС-ТРАСЕКА. В частности, с 2001 по 2018 г. [1, с. 322, 7]:

- 1) введение в эксплуатацию железнодорожно-паромных сообщений на Черном и Каспийском морях позволило увеличить объемы транзитных транспортных перевозок по странам ЕАЭС, входящим в МТК ТРАСЕКА, на 6 млн;

- 2) развитие железнодорожной инфраструктуры обеспечило увеличение объемов транзитных транспортных перевозок по странам ЕАЭС на 14–15 тыс. т.

Развитие МТК «Шелковый путь» и МТК «Северная и Западная Европа – Китай» в перспективе позволят перенаправить через страны ЕАЭС (в частности, через Россию, Казахстан и Кыргызстан) транзитные транспортные (табл. 2): 1) между КНР и странами Африки и Центральной Азии (с которыми Китай начал развивать сотрудничество в последнее десятилетие). По инициативам главы Китая Си Цзиньпина МТК предполагается нацелить на осуществление международных перевозок грузов через наземную и морскую составляющие; 2) между КНР и странами Северной и Западной Европы. По инициативам РФ, Казахстана и Кыргызстана, МТК предполагается нацелить на осуществление международных перевозок грузов через наземную составляющую ЕАЭС.

Перспективность развития МТК «Шелковый путь» через страны ЕАЭС выделена, учитывая, что [1, с. 328]:

- 1) к 2014 г. товарооборот КНР со странами Африки достиг 208 млрд евро. Хотя в 2017 г. этот показатель и снизился до 153 млрд евро, однако в сфере торгового сотрудничества с Африкой, Китай остается лидером;

- 2) к 2017 г. товарооборот Китая с государствами Центральной Азии составлял 302,6 млн долл.

Перспективность развития МТК «Северная и Западная Европа – Китай» выделена, учитывая, что объем товарооборота между странами региона и Китаем в 2017 г. составил 57,8 млрд евро [1, с. 329]. Несмотря на выделенные положения, МТК «Шелковый путь» в данный момент остается проектом.

Таблица 1

Характеристика МТК ТРАСЕКА как элемента транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС

Государства-участники	Характеристика МТК	Инфраструктурная основа развития транзитных транспортных потоков через страны ЕАЭС		Факторы развития транспортных потоков через страны ЕАЭС	Направление транзита через страны ЕАЭС	
		проекты технического содействия	инвестиционные проекты			Проекты ТАСИС-ТРАСЕКА
Внешние: Азербайджан, Болгария, Грузия, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Украина и Иран ЕАЭС: Казахстан, Кыргызстан, Армения	МТК берет начало в странах Восточной Европы	Упрощение процедур пересечения границ	общие ¹ железнодорожные перевозки ²	геостратегическое положение стран	между ЕС и КНР ТРАСЕКА и КНР	
	МТК следует к портам Поти и Батуми в Грузии;					железнодорожно-паромное сообщение на Черном и Каспийском морях ³
	МТК задействует транзитную сеть стран Южного Кавказа, а также Исламской Республики Иран	Развитие транспортной-логистической инфраструктуры	Сообщение на Черном и Каспийском морях ³	Совершенствование тарифной политики	Межрегиональный транспортный диалог, Совершенствование морского сообщения ТРАСЕКА и странами-партнерами	ТРАСЕКА и ЕС
	МТК из Азербайджана посредством каспийских паромных перевозок (Баку – Туркменбаши, Баку – Актау) маршрут выходит на железнодорожные сети государств Центральной Азии	Институциональное укрепление	автомобильные перевозки ⁴	Надзор за реконструкцией автомобильной дороги Гази-Магомед	Развитие маршрутов ТРАСЕКА с продлением в сторону КНР	
МТК с Ираном через Центральную Азию имеет сухопутное, и морское сообщения	Институциональное укрепление	перевозки ⁴	Институциональное укрепление	Регулирование перевозок опасных грузов по коридору ТРАСЕКА	ТРАСЕКА и ЕС	

Примечание. ¹Общие: Центр экспортного распределения хлопка в Бухаре (Бухарской области Республики Узбекистан), Контейнерные перевозки Баку – Туркменбаши, Интермодальное/Терминальное оборудование (Кармир, Белур, Чимкент и Актау (Казахстан), Бишкек (Кыргызстан)).

²Железнодорожные перевозки: реабилитация железных дорог Закавказья, Закупка оптико-волоконного кабеля для системы коммуникации ж/д Армении, Азербайджана и Грузии, Пункт промывки ж/д цистерн в Баку, Поставка ж/д цистерн для Азербайджанской железной дороги.

³Железнодорожно-паромное сообщение: проектирование и сооружение ж/д в п. Поти (на западе Грузии); оборудование для обработки грузов и контейнеров для портов Баку, Туркменбаши, Поти, Ильичевск, Поставка навигационного оборудования в порты Баку, Актау, Туркменбаши; реконструкция железной дороги Галаба – Термез.

⁴Автомобильные перевозки: реконструкция Красного моста и Сооружение нового моста ТРАСЕКА.

Источник: сформировано автором на основе [5; с. 12; 6].

Таблица 2
Характеристика проекта МТК «Шелковый путь» и МТК «Северная и Западная Европа – Китай» как элемента транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС

Государства-участники	Характеристика МТК	Основа реализации транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС	Инфраструктурная основа развития транзита через страны ЕАЭС	Факторы развития транспортных потоков через страны ЕАЭС	Направление транзита через страны ЕАЭС
Внешние: Китай, Иран, Ирак, Турция, Украина, Италия, Нидерланды Египет, страны Африки и ряд стран Центральной Азии ЕАЭС: Казахстан, Россия	наземный МТК начнется в Сиане (провинция Шэньси), пройдет через Китай пересечет	МТК «Шелковый путь» (инициатива Китая)	в данный момент не сформирована	– геостратегическое положение стран; – стремление Китая снизить логистические издержки при помощи развития МТК; – стремление Китая обеспечить безопасность Восточной, Центральной и Юго-Восточной Азии от политической и экономической стабильности этих стран зависит благополучие ряда приграничных регионов КНР, а также стабильность ее торговли*	между КНР и странами Африки и Центральной Азии
	Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию, Турцию Наземный МТК пройдет через Босфорский пролив и закончится в Венеции (Италия), где встретится с морской составляющей Морской МТК начнется в г. Цюаньчжоу (провинция Фузянь), пересечет Индийский океан с заходами в Калькутту (Индия), Коломбо (Шри-Ланка) до Мальдив Морской МТК дойдет до Найроби в Кении. Затем через Джибути, пройдет в Афины (Греция) и далее в Венецию (Италия)	МТК «Северная и Западная Европа – Китай» Следует через крупнейшие города Санкт-Петербург-Москва – Оренбург – Алматы – Хоргос	Российская часть – несколько участков: от Санкт-Петербурга до Москвы ¹ , ЦКАД, магистраль «Евразия» ³ , автодорога М-1 «Беларусь» ⁴ , Казахстанская часть: трасса север – юг – восток ⁵	формироваия по МТК промышленных, логистических, рекреационных объектов	между КНР и странами Северной и Западной Европы

Примечание. ¹ Участок от Санкт-Петербурга до Москвы (платная дорога М-11), две из семи секций уже построены; участок на выходе из Москвы через аэропорт Шереметьево до Солнечногорска и обход Вышнего Волочка; ² Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) по которой ведется строительство двух участков (1-го и 5-го); ³ проект скоростной магистрали «Евразия», между федеральными дорогами М-7 и М-5 через Гусь-Хрустальный, Муром, Ардагов, южнее Нижнего Новгорода; ⁴ реконструкция автодороги М-1 «Беларусь», которая обеспечит прямой выход грузов в Белоруссию и страны Западной Европы; ⁵ проект трассы север – юг – восток с севера на юг до крупного промышленного центра Шымкент и на восток вдоль южной границы до Китая. Участки между городом Актобе и селом Игрис и между Алма-Атой и Бишкеком уже построены; ⁶ дорога от границы с Казахстаном через г. Урумчи, Ланьчжоу, Чжэнчжоу в порт Ляньюньган на восточном побережье Китая практически построена. Источник: сформировано на основе [5, с. 14].

В отношении МТК «Северная и Западная Европа – Китай» в странах ЕАЭС ведутся работы по пропуску транзитных транспортных потоков. Например, в России:

1) построены две из семи секций участка Санкт-Петербург – Москва (а именно: головной участок Москва (через аэропорт Шереметьево) – Солнечногорск – объездная Вышнего Волочка);

2) ведется реконструкция автодороги М-1 «Беларусь» и строительство двух участков ЦКАД;

3) осуществляется проектирование новой магистрали «Евразия», с целью обеспечения скоростного режима движения между дорогами М-7 «Волга» и М-5 «Урал».

По Казахстану:

1) построены два участка трассы север-юг-восток, между г. Актобе и с. Игриз, а также между Алма-Атой и Бишкеком уже построены;

2) в стадии проектирования остальные участки трассы север – юг – восток (Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской, промышленного центра Шымкент), необходимые для обеспечения выхода на восток вдоль южной границы до Китая.

Развитие мультимодального МТК «Север – Юг» (а также дополнительно панъевропейского МТК № 9) формирует возможности для ЕАЭС (в частности, через Россию, Казахстан, Армению) пропускать транзитные транспортные потоки из стран Скандинавии, Центральной и Северной Европы (через Иран) в Индию, Пакистан и страны Персидского залива. В рамках развития транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС подписано:

1) соглашение о МТК «Север – Юг» между Россией, Индией и Ираном (2000 г.);

2) расширено действие соглашения от 2000 г. Так, в 2005 г., к соглашению присоединился Азербайджан. Позже, к соглашению присоединились: Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция и Украина.

В результате транзитные потоки могут направляться морем, по восточному и по западному маршрутам МТК «Север – Юг».

Закономерно, что проект МТК обладает сложной логистикой (предполагается многоступенчатая перевалка грузов с морского на автомобильный и железнодорожный транспорт и наоборот). Особенно сложны эти процессы в связи с использованием разрозненных веток железнодорожного и автомобильного транспорта на территории Ирана (по причине отсутствия прямого железнодорожного сообщения с Азербайджаном). Однако про-

цессы перевалки грузов несколько упрощаются, когда основной транзит пройдет из Индии через Иран в Астрахань, после чего по железной дороге в Европу (после ввода в эксплуатацию новой железнодорожной линии Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан), являющегося последним недостающим звеном такого сообщения) [8].

В настоящее время по МТК «Север – Юг» следуют преимущественно экспортные грузы России, назначением в Азербайджан и Иран. Однако перспективность развития МТК, через страны ЕАЭС выделена, учитывая высокий транзитный потенциал направлений:

1) Центральная и Северная Европа, и Иран (так, в январе – октябре 2018 г. товарооборот стран оценивался в 16 млрд евро);

2) Индия – Центральная Европа (учитывая, что Индия является крупнейшей экспортной экономикой в мире, и направление экспорта, в том числе Швейцария и Германия).

Евразийские транспортные коридоры Транссиб и Байкало-Амурская магистраль (ЕТК) и МТК «Восток – Запад» (на основе ЕТК) формируют возможности для стран-членов ЕАЭС (через Россию и ответвления на Казахстан и Белоруссию) пропускать транзитные транспортные потоки на Китай и Корейский полуостров на Востоке и на Северную и Западную Европу на Западе. В рамках сотрудничества ОАО РЖД уже предоставляет для китайского транзита по Транссибирской магистрали льготные тарифы, что делает МТК «Восток – Запад» выгодным и по ценам за перевозку (по сравнению с морскими) [9].

В процессе формирования морских МТК, страны – участницы ЕАЭС пока не выступают в качестве удобной транзитной территории Азиатско-Тихоокеанского региона, стран Каспия и Балтики. Южный морской МТК, более удобен, чем МТК Северный морской путь, а также внутренний водный маршрут Север – Юг. Это обусловлено не только открытием нового Суэцкого канала (2015 г.), но ограничивающими факторами развития транзитных потоков через морские пути ЕАЭС [5, с. 15].

Выводы

В случае развития выделенных выше МТК страны – участницы ЕАЭС трансформируются в транзитные центры не только европейско-азиатских, но и многих других важнейших торговых путей, а именно следующих их направлений:

1) от береговой зоны и шельфа арктических морей к Северо-Западной Европе

и Тихоокеанскому региону (МТК Северный морской путь);

2) между странами Китай, Монголия и Корейский полуостров на Востоке и на Северную и Западную Европу на Западе (МТК «Восток – Запад» (на основе ЕТК));

3) между странами Скандинавии, Центральной и Северной Европы, Индией, Пакистаном и странами Персидского залива (МТК «Север – Юг»);

4) между КНР и странами Африки и Центральной Азии (МТК «Шелковый путь»);

5) между КНР и странами Северной и Западной Европы (МТК «Северная и Западная Европа – Китай»);

6) между ЕС и КНР, ТРАСЕКА и КНР и ТРАСЕКА и ЕС, Центральной Азией – Индией, Ираном, Пакистаном (МТК ТРАСЕКА).

Список литературы

1. Putt C. The effectiveness of institutional economic mechanism for establishing a single transport space of the Eurasian Economic Union. The research material Ernst & Young Global Lim., London, 2018. V. 16 (8). 324 p.
2. Создание международных транспортных коридоров как ключевой фактор развития внутренних районов Евразии, 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://cont.ws/@olegaaa/501138> (дата обращения: 15.11.2019).
3. Каратаева К.Е. Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 4. С. 218–237.
4. Гончаренко С. Транспортный коридор «Восток – Запад» миф или реальность [Электронный ресурс]. URL: <https://ruskontest.ru/archive-2/transportnyj-koridor-vostok-zapad-mif-ili-realnost> (дата обращения: 15.11.2019).
5. Чижков Ю.В. Международные транспортные коридоры коммуникационный каркас экономики // Государство и транспорт. 2016. № 5 (60). С. 9–15.
6. Международные транспортные коридоры и транспортные маршруты // ЗАО «Центр управления экономических и правовых инициатив» Стратегия». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.strategy-center.ru/page.php?vid=1123&vrub=inf> (дата обращения: 15.11.2019).
7. Трасека Восстановление исторического Шелкового пути // TRACECA: интернет-сайт. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/strany/azerbaidzhan/azerbaidzhanv-traseka/> (дата обращения: 15.11.2019).
8. Соков К. Станет ли коридор «Север – Юг» конкурентом Суэцкому каналу? // Евразийская интеграция, 2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rimneurasia.org/news--2018-11-06--686322-39416> (дата обращения: 15.11.2019).
9. Китайский грузооборот по Транссибирской магистрали растет и заставляет искать новые логистические решения [Электронный ресурс]. URL: <https://ee.sputniknews.ru/economy/20171007/7439688/Tranzit-Transsib-podaril-Jestoni-nadezhdu.html> (дата обращения: 15.11.2019).