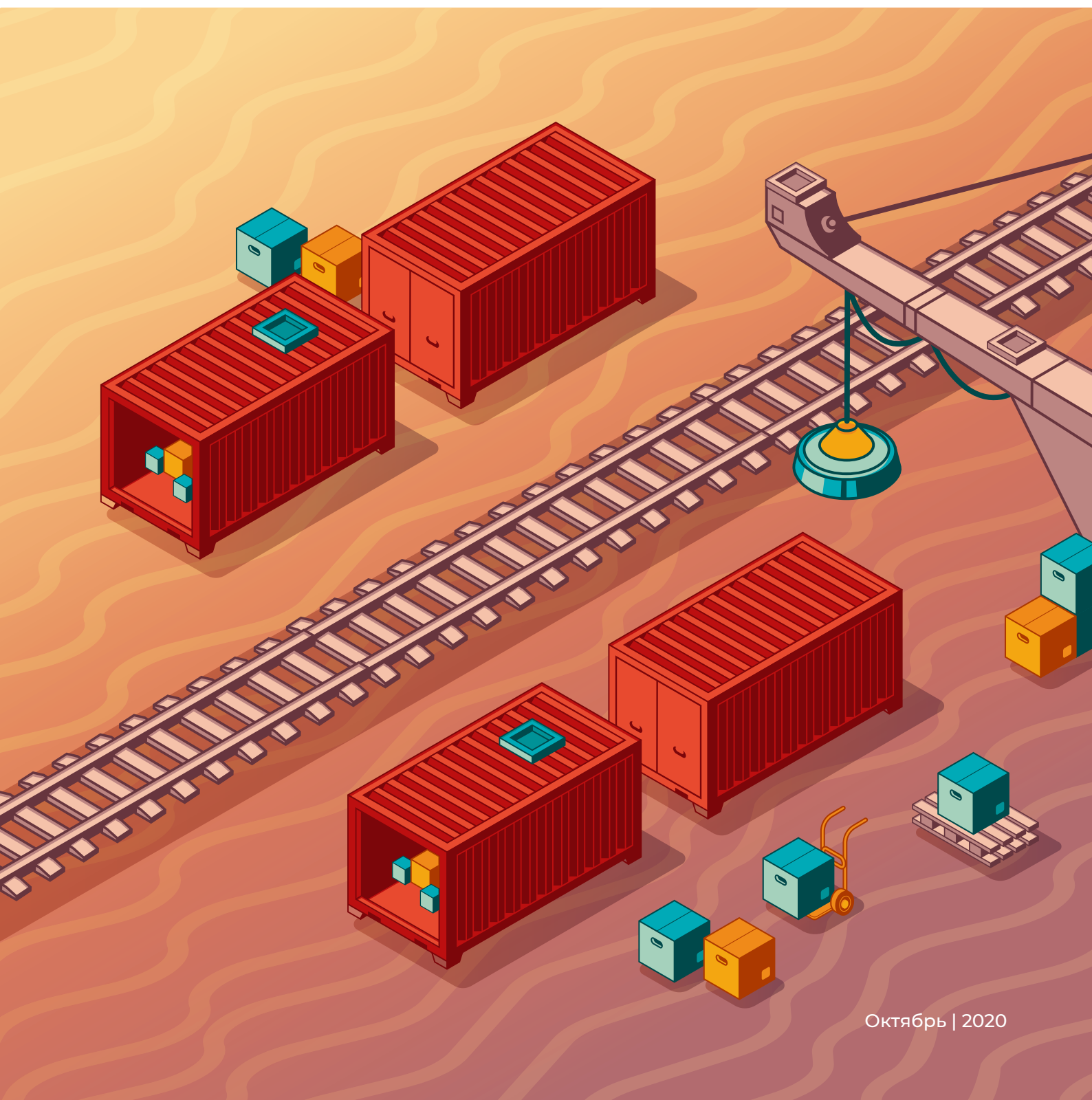


## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ: РАЗВИТИЕ ШИРОТНЫХ МАРШРУТОВ



---

# Оглавление

Введение.....	2
Международные транспортные коридоры: преимущества и недостатки.....	3
Евразийский маршрут как магистральное направление транзита Восток — Запад.....	6
Альтернативные маршруты на западном участке коридора Восток – Запад.....	9
Альтернативные маршруты на центральном участке коридора Восток – Запад.....	13
Заключение .....	17

# ВВЕДЕНИЕ

Международные транспортные коридоры (МТК) стали приметой современности и расхожей фразой как в среде теоретиков, так и в среде практиков целого ряда сфер — от логистов до политологов. Хотя сама концепция повышения транспортной связности для решения экономических и политических проблем не является новой, именно в 2010-х гг. МТК попали в фокус повышенного внимания как академического сообщества, так и лиц, принимающих решения.

Особую важность МТК приобрели в Евразии. Учитывая континентальность, присущую многим странам региона, развитие МТК стало важнейшим драйвером развития, способом эффективного встраивания в мирохозяйственные связи и цепочки добавленной стоимости. Важнейший импульс выстраиванию и практическому наполнению МТК в Евразии дали ЕАЭС и Китай, подтвердившие в 2015 г. стремление к сопряжению Евразийской интеграции и Экономического пояса шелкового пути. Поэтому именно МТК становятся флагманами повышения связности евразийского пространства, точками экономического роста и «сборки» самого пространства в единое целое.

Ключевая роль в евразийских МТК принадлежит железным дорогам. Благодаря скорости и надежности доставок, железнодорожные перевозки становятся конкурентом как для морских перевозок (преимущество скорости), так и для воздушных (преимущество стоимости), перетягивая грузопотоки на континентальные маршруты. Дополнительными стимулами к этому становятся приверженность долгосрочному развитию МТК со стороны государств Евразии и бизнес-кооперация.

Несмотря на неожиданный для многих экспертов и бурный рост транзитных перевозок по направлению Китай — Европа — Китай в последние годы, сохранение подобной динамики потребует ряда шагов. Во-первых, стабильность коридоров и выгоды, извлекаемые национальными экономиками, зависят от степени сопряжения МТК с региональной (национальной) транспортно-логистической инфраструктурой. Во-вторых, необходимо взаимодополнение широтных (Восток — Запад) и меридиональных (Север — Юг) коридоров. В-третьих, увеличение грузопотока будет обострять конкуренцию различных маршрутов, прежде всего на западном и центральном сегментах коридора Восток — Запад.

Стратегическое выстраивание транспортной логистики на евразийском пространстве вкупе с тактическими решениями по снижению институциональных и транзакционных барьеров, использованием потенциала цифровых технологий будут способствовать дальнейшему стабильному развитию грузоперевозок по направлению восток — запад. Однако необходимо принимать во внимание конкуренцию со стороны альтернативных маршрутов, выстраивая стратегию вокруг как уже выработанных преимуществ устоявшихся маршрутов, так и взаимодополняющего характера некоторых альтернативных маршрутов.

Данная работа является первой частью исследования МТК Евразии и посвящена широтным маршрутам по направлению восток — запад, их конкурентному положению.

# МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ

Ключевыми понятиями в дискурсе о международных транспортных коридорах (МТК) являются время и пространство. Создание транспортно-логистических коридоров является одним из немногих способов преодолеть объективные физические, политические и экономические ограничители, особенно присущие евразийскому пространству. Инструментами преодоления пространства и сжатия времени являются снижение институциональных и транзакционных барьеров, использование современных цифровых технологий и кооперация международных и национальных институтов и бизнес-сообщества.

В практическом смысле суть МТК заключается в создании предсказуемой среды, что описывается словом прозрачность. Согласно одному из [определений](#), транспортный коридор — это набор договоренностей, нацеленных на изменение скорости и направления движения потоков на определенном пространстве. По [определению ООН](#), транспортный коридор — это также набор правил, регулирующих аспекты транспортировки и транзита товаров по определенному маршруту, которые подкреплены договором, подписанным странами-участниками. Инвестиции в транспортную связность уменьшают издержки предприятий, обеспечивают синергетический эффект, становятся драйвером развития территорий. Прозрачность и предсказуемость — ключевые факторы в наполнении МТК практическим содержанием.

Особое значение МТК приобретают в Евразии, где многие государства сталкиваются с «континентальным проклятием». Так, из всех стран ЕАЭС только Россия обладает выходом к морю (Каспийское море таковым не считается), а все столицы государств Средней Азии удалены от моря более чем на 1300 км. Экономико-географическое положение представляет уникальный вызов развитию стран Евразии в силу низкой плотности населения, низкой мобильности факторов производства, ограниченности эффекта концентрации и экономии от масштаба. По некоторым расчетам, континентальность снижает темпы роста страны на **1,5%**. Таким образом, **создание и расширение МТК — естественный и неизбежный ответ стран Евразии на вызов континентального положения.**

Вместе с тем, континентальность ведет к выстраиванию более прочных и долгосрочных договоренностей между государствами. Переориентация сухопутных транспортно-логистических цепочек требует значительного времени, инвестиций. Это ставит на первое место вопрос организации понятных и долгосрочных правил регулирования странами — участниками МТК. При этом чем дольше функционирует транспортный коридор, тем стабильнее и прочнее становятся хозяйственные связи, выстроенные вокруг него. Примером здесь может выступить исторический Шелковый путь, вокруг которого образовывались не только производственные центры, но и государства.

Для государств и объединений МТК — способ включения в мирохозяйственные и транспортно-логистические связи, объединения рынков. По данным [обзора Всемирного банка](#), посвященного литературе на тему выгод от транспортных коридоров, 61% публикаций по теме ставят во главу угла именно рост благосостояния как конечный результат действия транспортного коридора. Однако **упрочнение транспортных коридоров и повышение их конкурентоспособности требуют диверсификации направлений и видимого эффекта в пользу реальной экономики государств**, по которым пролегает коридор.

Среди основных проблем, связанных с транспортными коридорами, в [литературе](#) называют ухудшение экологии и асимметрия развития территорий. В первом случае создание транспортного коридора, как отмечается, приводит к увеличению выбросов парниковых газов и уничтожению лесов. Второй фактор, асимметрия развития, возникает вследствие перетягивания транспортных потоков избранным направлением в ущерб другим, а также из-за естественной борьбы государств и их административных единиц за право прохождения грузов по их территории и, соответственно, получение масштабных инвестиций и создание точек роста.

В особой связи с проектами на евразийском пространстве часто выступают политические аспекты и вопросы построения геополитических конструкторов. Первенство политических или экономических вопросов в создании МТК является давним объектом споров политологов и практиков транспортно-логистической сферы. Политический компонент китайской инициативы «Один пояс, один путь», равно как и коридора Север — Юг, вызывает частые дебаты в среде экспертов. Однако именно политические договоренности придают необходимую стабильность и предсказуемость правил, как в случае евразийского транзитного маршрута Китай — Европа — Китай.

Переориентация и канализация грузопотоков призвана решать задачи развития государств и территорий. Важнейшим мотивом Китая при наращивании потоков товаров, перевозящихся континентальным путем, и предоставлении субсидий на перевозку товаров было и есть развитие отстающих в экономическом отношении западных и северо-восточных провинций, гармонизация внутреннего развития. Для России перетягивание товарных потоков на континентальные широтные маршруты — это возможность диверсификации экономических связей, привлечения инвестиций на Дальний Восток и часть стратегии [поворота на Восток](#). Для Казахстана и Белоруссии это использование уникального географического положения и иностранные инвестиции.

**Поэтому транзитные маршруты для поддержания к ним долгосрочного интереса государств должны помогать решать внутренние проблемы транспортно-логистической инфраструктуры, контейнеризации экономики, администрирования, налаживания межрегиональных связей**, в том числе на пространстве ЕАЭС. Таким образом, вопросы транзитной логистики следует увязывать с вопросами межрегионального взаимодействия, созданием локальных точек экономического роста, а также с совершенствованием регулирования и модернизацией инфраструктуры.

Транзит является экспортом транспортных услуг. То есть переориентация товарных потоков ведет к ситуации, когда одни направления приобретают абсолютные выгоды, а другие при этом зачастую приходят в упадок. Целый ряд государств с развитым набором транспортных коридоров приобретают значительное благосостояние от транзитных потоков. В Нидерландах эта доля составляет около 40% от общего экспорта услуг. Помимо благосостояния, транспортные коридоры стимулируют обновление инфраструктуры, которой пользуются и другие операторы.

Еще одним **важным шагом для развития МТК является сопряжение широтных и меридиональных коридоров**. Точкой пересечения здесь является Иран, через который проходит МТК Север — Юг. Такое сопряжение позволило бы объединить китайский грузопоток с потенциальным индийским, стимулировало бы дополнительные инвестиции и способствовало налаживанию межрегиональных связей.

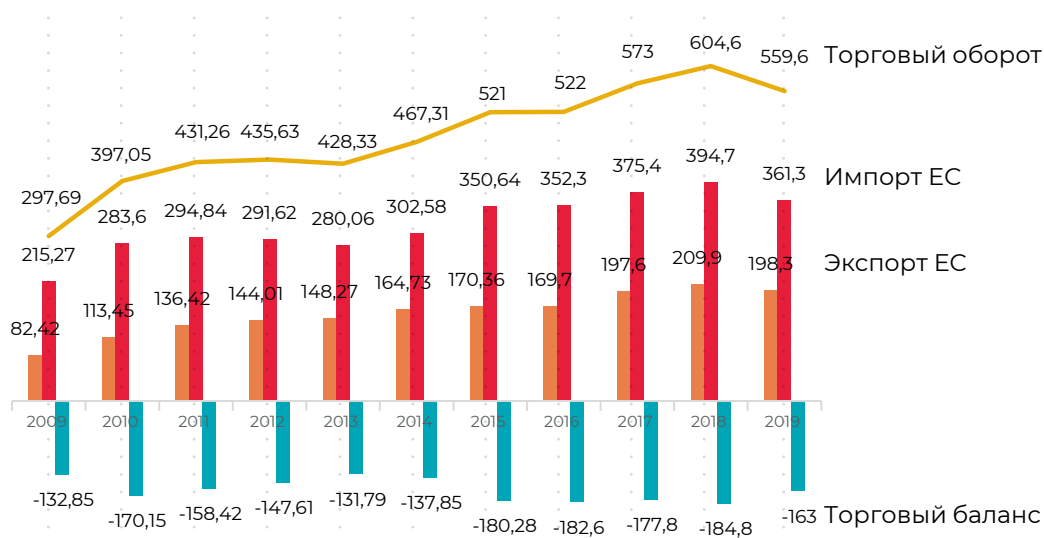
Таким образом, для успеха транспортного коридора недостаточно простого привлечения грузопотоков. Необходима горизонтальная и вертикальная интеграция МТК: с другими широтными и меридиональными маршрутами, а также с хозяйственным комплексом государств и регионов, примыкающих к маршруту. Необходимо подчеркивать не только выгоду от транзита товаров, но и связанные с этим конкурентные преимущества для стран региона, связности пространства Евразии, внутреннего развития и экономического роста. Для преодоления негативных сторон МТК следует увязывать создание и развитие коридора с выгодами для развития и вкладом МТК в решение социальных и экологических проблем.

# ЕВРАЗИЙСКИЙ МАРШРУТ КАК МАГИСТРАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ТРАНЗИТА ВОСТОК — ЗАПАД

Перевозка товаров между западом и востоком Евразии исторически была затруднена в силу особенностей географии региона. При этом основным маршрутом в течение долгого периода времени был исторический континентальный Шелковый путь, потерявший свое значение в результате колониальной экспансии европейских государств в Новое время. После завершения в 1916 г. строительства Транссибирской магистрали с конечным пунктом во Владивостоке именно она стала главным широтным направлением перевозки грузов на долгие десятилетия. Однако магистраль была нацелена прежде всего на национальные перевозки, а также связь с товарными потоками из Тихоокеанского региона.

## ТОРГОВЫЙ БАЛАНС ЕС В ТОРГОВЛЕ С КИТАЕМ

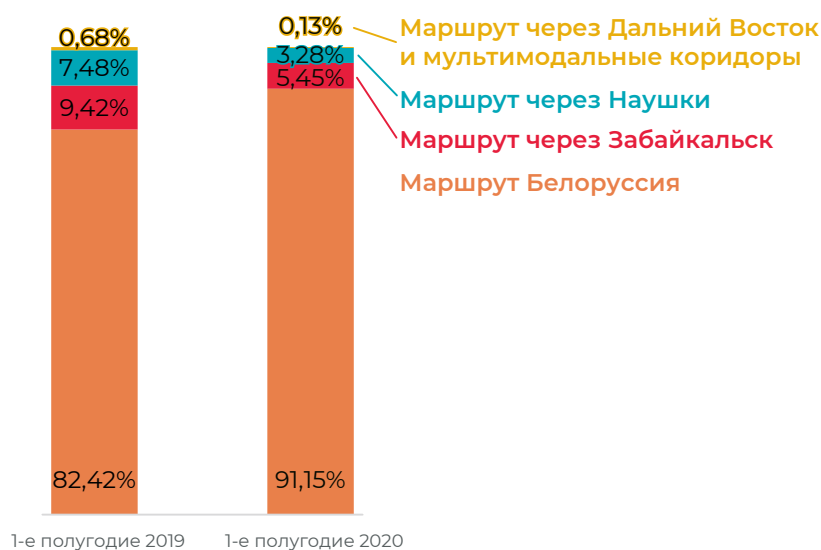
млрд евро



Бурный рост экономики Китая, активный товарообмен между ЕС и КНР, а также курс Китая на развитие западных территорий вкупе с активизацией евразийской интеграции, начало которой было положено подписанием договора о ЕАЭС 29 мая 2014 г., создали условия для ускоренного развития коридора Восток — Запад. Вместе с преимуществами железнодорожного транспорта перед воздушным (преимущество стоимости) и морским (преимущество скорости) это не только заложило основу для постепенного наращивания доли ж/д перевозок против других видов транспорта, но и поставило вопрос о конкурентном, но гармоничном развитии всех маршрутов по направлению восток — запад.

На данный момент на направлении Китай — Европа — Китай, на его восточном сегменте, существуют четыре основных маршрута, из которых три проходят по Транссибу с различными точками входа (Наушки, Забайкальск, Владивосток), а один, евразийский, — по территории Казахстана, России и Белоруссии. **Евразийский маршрут является основным для транзита товаров железной дорогой между Китаем и ЕС** с долей 91,15% по результатам первого полугодия 2020 г., что на 8,73% больше, чем в аналогичном периоде 2019 г. Данный маршрут, единственный на фоне остальных, продемонстрировал в первой половине 2020 г. прирост объема грузоперевозок в направлении Китай — Европа — Китай, а именно на 57,15%.

### РОСТ УДЕЛЬНОГО ВЕСА МАРШРУТА КАЗАХСТАН — РОССИЯ — БЕЛОРУССИЯ



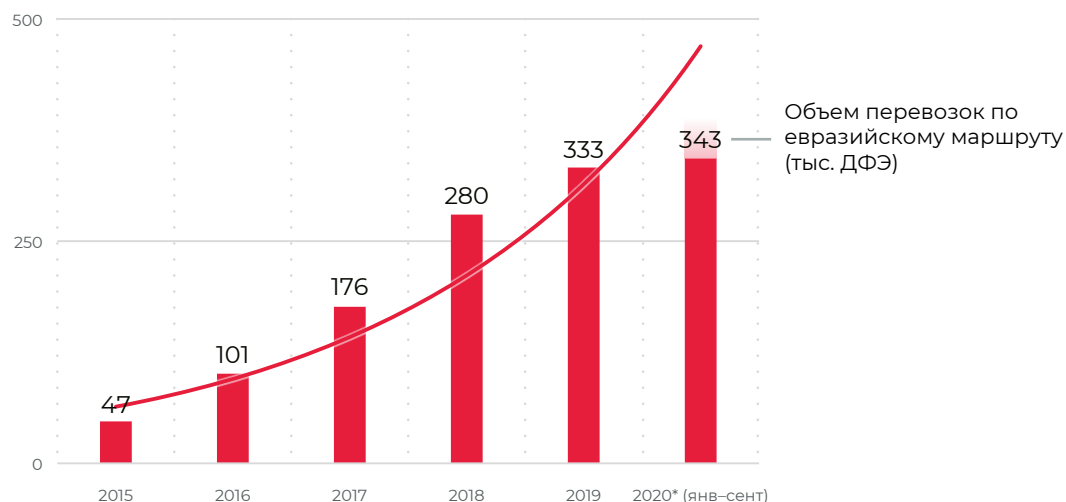
Значительный и стабильный рост объемов трансконтинентального транзита стал точкой притяжения интересов как государств, так и компаний, желающих приобрести выгоды от стремительного развития коридора. Стратегическая приверженность железнодорожных компаний из России, Казахстана и Белоруссии развитию евразийского маршрута привела к двузачным числам прироста грузооборота, который преодолел в 2020 г. отметку в 1 млн ДФЭ за пять лет работы. При реализации сценария опережающего развития грузооборот к концу 2025 г. может достичь отметки в 2 млн ДФЭ. Таким образом, создание специальной экспедиторской компании для маршрута как партнерства железнодорожных компаний трех стран ЕАЭС сделало его наиболее перспективным и быстрорастущим в коридоре Восток — Запад.

Несмотря на предполагающуюся конкуренцию, **каждый из маршрутов восточного сегмента имеет собственную грузовую базу**. Так, евразийский маршрут получает грузы из западных и южных регионов Китая (Чунцин, Чэнду, Сычуань, Шэньси, Хэнань). Через Наушки идут грузы из Монголии и ряда северных провинций Китая. Через Забайкальск — грузы с происхождением в Северо-Восточном Китае (Хэйлунцзян, Гирин, Ляонин). Маршрут через Дальний Восток и мультимодальные коридоры во многом нацелен на грузы из Южной Кореи и Японии. Таким образом, каждый из маршрутов географически и экономически имеет свою собственную нишу. Имеет место ситуация относительных выгод, то есть успех одного маршрута не ведет к равнозначному падению грузопотока другого маршрута.



## ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ МАРШРУТУ

тыс. ДФЭ



Среди долгосрочных факторов риска для евразийского коридора можно отметить, во-первых, слабый эффект перелива от роста транзита к росту товарооборота как между странами, по территории которых идет транзит, так и между этими странами, с одной стороны, и ЕС и КНР — с другой. Например, почти весь объем экспорта стран ЕАЭС в КНР составляют сырьевые товары (топливо (65%), лесоматериалы (15%), минеральное сырье и др.). Эффект перелива в данном случае ограничен доминированием навалочных и наливных грузов, а не технологически более сложных контейнеров с соответствующей инфраструктурой.

Во-вторых, несмотря на колоссальную работу по развитию линейной и контейнерной инфраструктуры, сделанную Китаем, Казахстаном и другими странами, по-прежнему сохраняются «бутылочные горлышки». Тем не менее, это можно отнести к «болезням роста», поскольку наиболее остро эта проблема встает в период скачкообразного прироста перевозок, как, например, во время пандемии.

В-третьих, перетягиванию грузов на континентальные маршруты будет способствовать приверженность развитию коридора Восток – Запад со стороны КНР и стран ЕАЭС. Это относится как к субсидированию перевозок, так и к следованию достигнутым политическим договоренностям.

Поддержание динамики развития маршрута потребует дополнительных усилий для сохранения конкурентных позиций в сравнении с альтернативными маршрутами на восточном, центральном и западном сегментах коридора Восток — Запад. Возникающая асимметрия в перетягивании транзитных потоков увеличивает конкурентность, а ограниченный рост торговли ЕАЭС с КНР и ЕС представляется сдерживающим фактором для развития транзита в долгосрочной перспективе.

# АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ НА ЗАПАДНОМ УЧАСТКЕ КОРИДОРА ВОСТОК – ЗАПАД

Что касается центрального и западного отрезков коридора Восток — Запад, то здесь заметно нарастание конкуренции за растущие грузопотоки между Китаем и Европой. Во-первых, все более активную позицию по перехвату части трафика через Белоруссию занимает Украина. В 2013 г. объем транзитных контейнерных перевозок через страну достиг пика в 32 000 ДФЭ, после чего в силу политических причин и конфликта с Россией объемы стали падать. Если в 2004 г. транзит всеми видами транспорта составлял до 50% всех грузов страны, то в 2014 г. эта доля опустилась до 13% вследствие переориентации Россией своих транспортных потоков. Общий ущерб для Украины составил 1,3 млрд долл.

Украина заинтересована в том, чтобы продолжить пользоваться преимуществами географического положения и неплохой, хотя и требующей обновления, инфраструктуры — на этот раз в части получения доли транзита по маршруту Восток — Запад. С точки зрения наличествующих преимуществ, **Украина является естественной континентальной точкой транзита грузов в направлении некоторых стран Центральной и Южной Европы** (Словакия, Венгрия, Австрия, Италия). Если для Германии и Польши маршрут через Белоруссию при прочих равных условиях предпочтительнее других, то при выборе маршрута через Украину грузополучатели, например, в Словакии (пункт Дунайска-Стреда) уменьшают путь на 520 км.

В сентябре 2020 г. METRANS (Чехия) и DBO/Beijing TransEurasia запустили регулярное движение по маршруту через Украину: Сиань — Дунайска-Стреда (Братислава), откуда грузы далее распределяются в Чехию, Австрию и Венгрию. Данный путь занимает 11 дней, однако планируется сокращение времени транзита по мере его развития.

Помимо стратегической ориентированности на страны, для которых маршрут через Украину несет некоторое преимущество более короткого расстояния, необходимо учитывать и фактор интеграции – ассоциацию ЕС и Украины (2014 г.). Несмотря на все издержки, Украина продолжает следовать по пути углубления связей с ЕС и участия, пусть пока ограниченного, в интеграционных механизмах Союза. Таким образом, **стремление Украины к возвращению статуса страны-транзитера и ориентация на тесную интеграцию с ЕС накладывается на желание ЕС диверсифицировать грузопотоки** как на уровне объединения, так и на уровне конкретных стран, которые могут извлечь дополнительные выгоды.

Одним из интеграционных механизмов является принятие Украиной **Процедуры общего транзита ЕС**, значительно облегчающей таможенные процедуры на границе с ЕС. В ходе процедуры внутреннего транзита ЕС можно перевозить европейские товары из одного места таможенной территории ЕС в другое через государство или территорию, расположенную за пределами ЕС, без изменения таможенного статуса товаров. При этом данное решение, как и гармонизация правил торговли и таможенных процедур, могут быть приняты ЕС без изменения интеграционного статуса страны в рамках интеграции с ЕС (перспектив вступления Украины в ЕС).

В 2019 г. для реализации Процедуры общего транзита парламентом Украины было принято решение о **запуске** в тестовом режиме Новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS) Европейского союза, уже действующей в 35 странах Европы. Система подразумевает создание единого безбумажного документооборота и упрощение таможенных процедур. В дополнение к этому в 2018 г. была принята **дорожная карта** сближения транспортных и торговых правил Украины и ЕС, определяющая долгосрочную стратегию партнеров по этому вопросу.

Учитывая стратегическое положение обсуждаемого маршрута, в его развитии заинтересована Австрия, являющаяся важным игроком в железнодорожной сети Центральной Европы. Австрийские федеральные железные дороги (ÖBB) изъявили желание **модернизировать 450 км** существующего с советских времен ширококолейного участка от Чопа (Закарпатье, Украина) до Кошице (Словакия). В перспективе — создать полноценный коридор Владивосток — Вена, позволяющий доставить грузы в срок до 15 дней с одной сменой колеи на границе с Китаем. Согласно предварительному плану, создание магистрали **должно завершиться** к началу 2030-х гг.

Определенным препятствием на пути инфраструктурных планов Австрии является угроза безопасности. Само различие между узкой и широкой колеёй было изначально продиктовано соображениями безопасности — усложнить перевозку грузов потенциальным противником. Во многом руководствуясь соображениями безопасности Европейский союз отказался финансировать проект по развитию коридора через Украину с русской колеёй. Кроме того, **изначально благоприятное отношение** к этому проекту со стороны Минтранса России и РЖД в текущих политических условиях будет поддерживать страхи в отношении безопасности у европейцев.

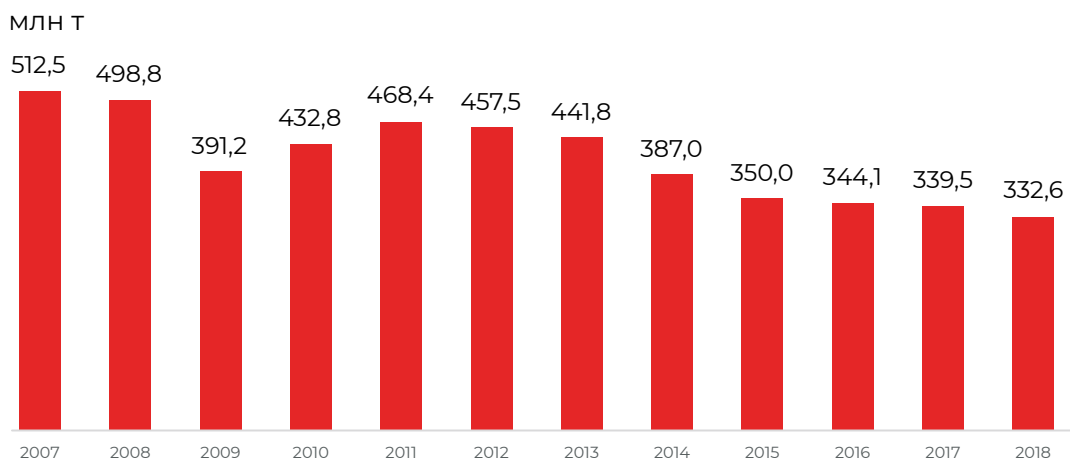
**Помимо Европы и Украины в развитии маршрута через Украину в качестве дополняющего действующий заинтересован Китай.** В июле 2020 г. посол КНР в Киеве **приветствовал** первый поезд Ухань – Киев, который, однако, имел конечной точкой территорию Украины. Ранее, до обострения отношений России и Украины в 2014 г., и после, в 2016 г., Китай **заявлял о заинтересованности** в транзите через Украину, в том числе в маршруте в обход России через Черное и Каспийское моря. Китай будет и дальше стремиться к диверсификации путей. Однако целесообразно подчеркивать преимущества евразийского коридора с ответвлением на Украину в противовес центральному, транскаспийскому, маршруту.

Важным является тот факт, что Украина, в силу своего размера и количества населения, не только имеет транзитный потенциал, но и может быть конечной точкой доставки и точкой отправки товаров для Китая. В этом случае налаженный евразийский маршрут представляется более очевидным выбором для Китая, особенно для приоритетных для руководства страны западных и центральных регионов. Дополнительным фактором являются налаженные со времен СССР торговые связи между Россией и Украиной и общий инфраструктурный комплекс, даже несмотря на двузначные цифры падения взаимной торговли после 2014 г.

Дополнительный импульс европейским интересам на Украине может придать переход Украинских железных дорог под операционный контроль Германских железных дорог (Deutsche Bahn). Такое развитие событий по-прежнему находится на повестке дня и в случае реализации приведет к переориентации стратегического развития железнодорожной сети и транзитных потоков в пользу интересов германской монополии. Вместе с тем, по некоторым оценкам, такой поворот может вновь открыть доступ Украине на транзит грузов через Россию в Среднюю Азию.

Даже с учетом всех планов Украинские железные дороги пребывают в кризисе. Объем транзитных контейнерных перевозок в 2017 г. составил лишь 73,7 тыс. ДФЭ. Стабильно сокращается объем грузоперевозок по железной дороге (с 512 млн т в 2007 г. до 322,6 млн т в 2018 г.), при том что на железные дороги приходится порядка 55% грузовых перевозок в стране. При этом доля железнодорожного транзита также упала с 14% до около 6% за тот же период. Высока изношенность вагонного парка – около 90%. Таким образом, превращение Украины в развитый транзитный хаб потребует значительных инвестиций в обновление парка, линейной инфраструктуры, повышение операционной эффективности.

### ОБЪЕМ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО УКРАИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 2007–2018 ГГ.



Даже несмотря на подобное положение дел, стратегическое положение страны будет диктовать поиск альтернатив и выхода из сложившейся ситуации. В этом случае будет **необходимо поддерживать развитие именно прямых железнодорожных путей через Украину — взамен также рассматриваемо** в качестве альтернативы пути через Черное и Каспийские моря, а также через северную часть Украины в обход Белоруссии. При этом некоторые поезда могут даже идти в Украину как точку назначения, а не дальнейшего транзита, что также важно для развития трансконтинентальных перевозок по евразийскому маршруту в противовес транскаспийскому.

В январе и феврале 2020 г. польской РКР Group **были запущены** два первых пробных транзитных поезда по направлению Сиань — Славкув (Польша), использующих ширококолейную дорогу, изначально построенную для перевозки сырья из Украины для сталелитейных заводов в Польше. Перевозка заняла 11 дней, при этом было преодолено расстояние в 9 500 км. Дорога использует те же преимущества одной смены колеи, но немного короче белорусского маршрута и целиком отведена для грузового сообщения. В перспективе планируется расширение географии точек сообщения на провинцию Сычуань (Чэнду). Хотя данный маршрут только начинает свое развитие, его прямая конкуренция с более успешным и установившимся маршрутом через Белоруссию потребует значительных инвестиций и времени при достаточно узко сегментированных выгодах для грузоотправителей и грузополучателей.

**Определенные перспективы развития Украины в качестве транзитера связаны с сопряжением широтных и меридиональных маршрутов**, например с **маршрутом из Турции**, чей экспорт в данном случае идет в Северную Европу через Украину морским путем и состоит из продукции машиностроения, транспортного оборудования. На этом направлении уже работает маршрут **«Викинг»**, проект литовских, белорусских и украинских железных дорог, сообщением Клайпеда – Минск – Киев – Одесса – Стамбул, а также чисто железнодорожным ответвлением через Румынию и Болгарию. Транзитное время по маршруту составляет 8–10 дней, грузопоток в 2019 г. – около **50 тыс. ДФЭ**. «Викинг» позиционируется в качестве альтернативы морскому пути вокруг Европы и автомобильному через Польшу. Важно отметить, что развитие меридиональных коридоров может быть подвержено политической конъюнктуре, как показал недавний **дипломатический конфликт** Белоруссии и Литвы.

Наконец, еще один альтернативный маршрут через Украину использует выход страны к Черному морю и развитый порт Одессы. Главными **выгодоприобретателями** от развития данного пути являются украинские компании, например Global Ocean Link, базирующаяся в Одессе и занимающаяся доставкой грузов из Одессы в Польшу и Германию.

Морской маршрут через Украину является частью Транскаспийского коридора, о котором пойдет речь ниже. Впервые этот маршрут, проходящий от Одессы через Черное море в Грузию, далее через Азербайджан и Каспийское море в Казахстан, был протестирован в 2016 г. после введенных со стороны России ограничений на транзит украинских товаров. По подсчетам Киева, запрет России обернулся для Украины потерей прибыли в размере **297,7 млн долл.**

**Предварительный анализ показывает, что наиболее выгодным вариантом для Украины было бы подключение к северному, а не центральному (Транскаспийскому) маршруту коридора Восток — Запад.** Такое подключение носит дополняющий характер для действующего маршрута и способствует реализации конкурентных преимуществ Украины в транзите в Южную Европу и часть стран Центральной Европы. Существующий морской путь, перетекающий в Транскаспийский коридор, требует пересечения двух морей и лишает Украину ряда преимуществ, поскольку из Грузии грузы могут напрямую идти в порты ЕС (Болгария, Румыния) или стран Южной Европы. Развитие морского направления логично требует и развития континентальных путей и не может быть единственным приоритетом страны, несмотря на политическую конъюнктуру.

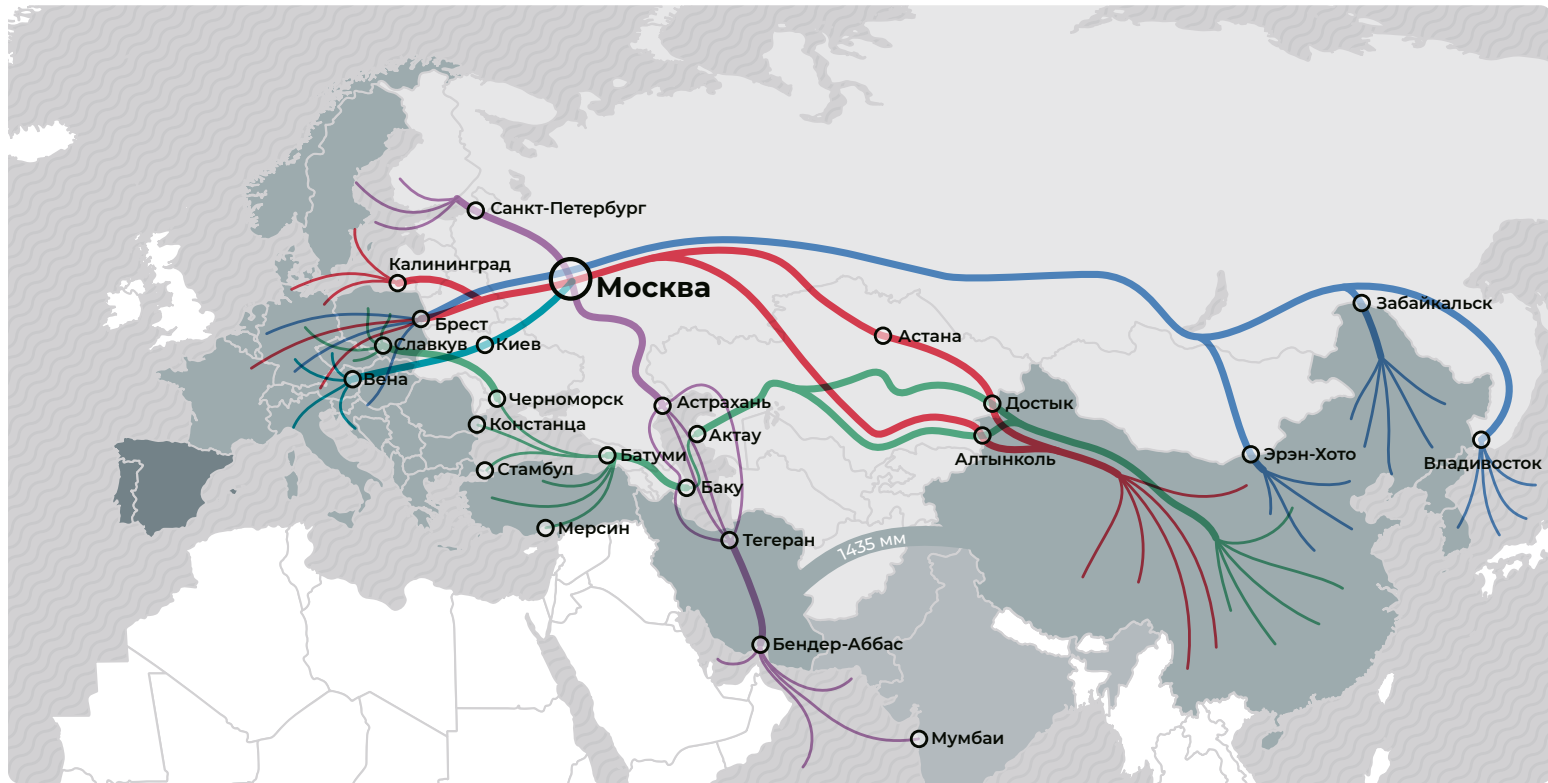
# АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ УЧАСТКЕ КОРИДОРА ВОСТОК – ЗАПАД

Определенную конкуренцию уже налаженному евразийскому железнодорожному маршруту стремится составить Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), также называемый центральным. Основа маршрута была положена в 2013 г. инициативой железных дорог Азербайджана, Грузии и Казахстана по учреждению Совместного координационного комитета по развитию ТМТМ. В 2017 г. инициатива была расширена: была основана Международная ассоциация [«Транскаспийский международный транспортный маршрут»](#), куда вошли Каспийское морское пароходство (Азербайджан), а также Бакинский и Батумский торговые порты. Таким образом, был сформирован контур заинтересованных сторон проекта и установлена связь между железнодорожными и морскими грузоперевозчиками.

В отличие от альтернативных маршрутов ТМТМ изначально представлял собой проект по реализации транспортно-логистического потенциала Каспийского региона и повышения транспортной связности стран между собой и с остальным миром. Поэтому направление транзита и подключение к грузообороту между ЕС и КНР получили развитие позднее, начиная с 2017 г. Для установления широкого контура партнеров в дополнение к числу учредителей Ассоциации были добавлены [постоянные и ассоциированные члены](#), в число которых входят Турецкие железные дороги (TCDD Transportation), Украинские железные дороги («Укрзалізниця»), а также ряд компаний из Китая, Румынии и стран-учредителей.

Таким образом, создание коридора изначально основывалось не только на возможностях транзита и получения выгод от него, но и на «сборке» региона, повышении связности и привлечении инвестиций в инфраструктуру. Сформированный корпус партнеров был призван увеличить приверженность развитию маршрута и создать «правила игры» на долгосрочную перспективу, что отвечает основной идее, стоящей за образованием МТК, — предсказуемости.

## ОСНОВНЫЕ КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРАЗИИ



Широтные  
коридоры  
**Восток-Запад**

- Северный маршрут
- МТК №5 Украина
- Евразийский маршрут
- Транскаспийский маршрут



Меридиональные  
коридоры  
**Север-Юг**

- Север-Юг



Колея

- Русская колея (1520 мм)
- Индийская колея (1676 мм)
- Европейская колея (1435 мм)
- Иберийская колея (1668 мм)

Важным отличием ТМТМ от евразийского маршрута является значительная нацеленность грузовых потоков коридора не только на ЕС, но и на Турцию: как морем в Стамбул, так и железной дорогой в Малую Азию. Кроме того, учитывая специфическую нишу Казахстана и Азербайджана в мировой торговле как поставщиков прежде всего сырья, в первую очередь углеводородов, маршрут, помимо транзитной составляющей, важной для среднеазиатских государств вдоль маршрута, имел задачей развитие экспортного потенциала стран, особенно в случае Азербайджана.

Транскаспийский коридор во многом совпадает с маршрутом ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия), который был инициирован Европейским союзом в качестве межправительственной площадки по налаживанию сотрудничества в транспортной сфере. Официальной целью ТРАСЕКА было создание альтернативного, российскому, транспортного пути, связывающего ЕС со странами Кавказского региона и Средней Азии. Хотя инициатива ТРАСЕКА продолжает функционировать и ставит до 2026 г. задачи по координации усилий по развитию инфраструктуры, снижению барьеров взаимодействия, гармонизации подходов государств к регулированию транспортной сферы и транзита, ТМТМ дистанцирует себя от европейской инициативы. Тем не менее зона действия двух инициатив и пути развития весьма схожи.

Из приведенного выше анализа маршрута могут следовать два вывода. Во-первых, ТМТМ имеет очевидные преимущества перед другими маршрутами именно в транзите между КНР и Турцией (с дальнейшим распылением грузов в Восточном Средиземноморье). Во-вторых, в случае избрания этого вектора основным потенциальный грузооборот маршрута будет очевидно ниже в сравнении с северными маршрутами, ориентированными в первую очередь на индустриальный центр ЕС – Германию. Таким образом, в некоторой степени Транскаспийский коридор занимает иную нишу в сравнении с альтернативными маршрутами.

Тем не менее, несмотря на значительные инвестиции, создание кооперационных структур, так и не реализованы планы по созданию единого оператора наподобие тех, что есть на евразийском и северном маршрутах. В отличие от северных маршрутов, транскаспийский маршрут объединяет страны, не входящие в разные интеграционные объединения. **Евразийский маршрут имеет поддержку Евразийского экономического союза, который стремится связать страны воедино и поэтапно снижает транзакционные и иные издержки** для оператора, например путем введения безбумажных технологий, снижения тарифных и нетарифных торговых барьеров. Российский маршрут поддерживается Россией в целях сохранения уникальных позиций страны в транзите Восток — Запад. В то же время ТМТМ не имеет подобных преимуществ, что увеличивает транзакционные издержки взаимодействия и развития интеграции на транскаспийском пространстве.

На фоне успешного развития евразийского железнодорожного маршрута, который, по некоторым оценкам, уже сумел перетянуть на себя более 4% грузопотока между КНР и ЕС, и ТМТМ, и ТРАСЕКА ставят цель по перетягиванию части грузов на маршрут через Каспийское море и Грузию. Согласно имеющимся данным, в 2019 г. объем контейнерных перевозок по маршруту ТМТМ составил 26 тыс. ДФЭ, что в 13 раз меньше результатов евразийского маршрута (333 тыс. ДФЭ). Цель по итогам 2020 г. — 35 тыс. ДФЭ. Для качественного рывка на этом направлении Ассоциацией ТМТМ были организованы контейнерные поезда Nomad Express:

- Шихэцзы (Китай) — Кишлы (Азербайджан) — 6 суток;
- два поезда Ляньюньган (Китай) — Стамбул (Турция) — 18–19 суток;
- три поезда Чэнду (Китай) — Стамбул (Турция) — 17 суток;
- Черноморск (Украина) — Достык (Казахстан) — 16 суток.

Основным препятствием для перетягивания транзитных потоков от северных маршрутов являются объективные обстоятельства, связанные с экономико-географическим положением. Для доставки грузов в Европу маршрутом ТМТМ требуется пересечь Каспийское море с использованием казахстанских портов Актау и Курык и азербайджанского порта Алят, что приводит к дополнительным временным и стоимостным издержкам. Далее груз следует через Грузию железной дорогой в Турцию или морским путем в страны Черного моря с последующей новой сменой вида транспорта.



Таким образом, маршрут пересекает пять границ, как минимум одно море — а при движении напрямую в ЕС также и второе, Черное, — и Кавказские горы. Если среднее транзитное время евразийского маршрута (от пограничных переходов Алтынколь или Достык до границы Белоруссии с ЕС) составляет менее **6 дней**, то **гарантированное время в пути коридором ТМТМ** от станции Алтынколь до Батуми/Поти составляет 7 дней, до Стамбула — 10 дней, до румынского порта Констанца — 9 дней, а до польского города Славкув через Украину — 15 дней. Учитывая вышесказанное, на данном этапе развития можно сказать, что **транскаспийская альтернатива северным маршрутам коридора Восток — Запад не представляется конкурентной, если конечные грузополучатели находятся в странах Центральной Европы.**

Дальнейшее развитие коридора требует инвестиций в обновление инфраструктуры, даже несмотря на ряд уже реализованных проектов. В 2019 г. было установлено регулярное **фидерное сообщение** между Казахстаном и Азербайджаном. В 2018 г. Азербайджан открыл Бакинский международный морской порт в Аляте, проведя радикальное обновление инфраструктуры, и перенес туда центр всех морских операций страны. В перспективе грузоперевалочный потенциал порта должен быть доведен до **25 млн т в год**. Значительные инвестиции идут из Турции, которая стремится стать крупным транспортным хабом, вкладывая средства в развитие и расширение железной дороги **Баку — Тбилиси — Карс**. Со стороны европейского бизнеса интерес к транскаспийскому маршруту проявляли Австрийские железные дороги (ÖBB Rail Cargo Group), заключившие **меморандум** о расширении транзитных перевозок в Европу.

Следует также отметить, что если в случае евразийского маршрута важную роль играет развитие интеграционных процессов в рамках ЕАЭС, то на пространстве ТМТМ стимулом развития, наряду с прагматичным интересом, выступает пантюркизм со стороны Турции и Азербайджана. Будучи политическими союзниками и в силу наличествующих ресурсов, обе страны стремятся извлечь максимальную выгоду от своего положения. При этом **политический подтекст** наглядно проявляется, например, в стремлении «выключить» Армению из региональных транспортных маршрутов или включить туда анклав Азербайджана — Нахичевань. С одной стороны, политический мотив является важным фактором приверженности стран развитию ТМТМ, но с другой — построение коридоров «вопреки» другим путям делает их подверженными меняющейся политической конъюнктуре.

В заключение сказанного следует отметить большие надежды, которые Азербайджан связывает не только с транзитом из Китая и ЕС, но и с развитием коридора Север — Юг. В условиях слабой грузовой базы стран региона, особенно с позиций контейнеризации (сырьевой характер экспорта, мало промышленных товаров, которые перевозятся контейнерами), перетягивание транзитных потоков приобретает ключевое значение. Однако прочность положения и конкурентные преимущества северных маршрутов — евразийского и через Россию — стимулируют государства вдоль ТМТМ к развитию меридиональных направлений.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Международные транспортные коридоры являются важнейшим экономическим и политическим инструментом объединения пространства. При этом цель МТК — не только развитие транзитного или транспортно-логистического потенциала, но и синергия и мультипликативный эффект, достигаемый посредством развития транзита, эффект перелива в пользу достижения целей экономического развития, повышения связности территорий и регионов или политической целесообразности.

Для евразийского пространства МТК имеют ключевое значение в силу вызова континентального положения. Также континентальность обуславливает ключевую роль железнодорожного транспорта в «сборке воедино» евразийского пространства. При этом, с теоретической точки зрения, значительный потенциал связан с сопряжением широтных и меридиональных МТК, а также с корреляцией между развитием транспортных коридоров и национальных планов развития. Для устойчивости и приверженности развитию МТК важно увязывать цели транзита с планами ЕАЭС и национальными приоритетами развития стран вдоль пути.

Целью данной работы было изучение широтных маршрутов в рамках коридора Восток — Запад с ЕС и КНР в качестве конечных грузополучателей. Как показал анализ, на восточном, западном и центральном участках коридор распадается на маршруты различной степени институционализации. При этом ключевая роль в развитии континентального транзита Китай — ЕС — Китай принадлежит евразийскому маршруту через Казахстан, Россию и Белоруссию.

Если на восточном участке оба северных маршрута, евразийский и через Россию, имеют отличные друг от друга грузовые базы и сосуществуют, то на центральном и западном участке они сталкиваются с давлением со стороны альтернативных путей. При этом развитие альтернативных маршрутов стимулируется как конечными грузополучателями, стремящимися к диверсификации, так и региональными игроками, нацеленными на получение своей части быстроразвивающегося евразийского транзита.

Несмотря на наличествующий вызов, евразийский маршрут имеет объективные преимущества перед конкурентами. Транскаспийский маршрут в силу своей географии, ограничений грузовой базы и «узких мест» в инфраструктуре может принять на себя лишь некоторую часть евразийских транзитных потоков — которые ориентированы прежде всего на страны Средиземноморья и Черноморского региона.

На западном сегменте определенный потенциал в качестве транзитера имеет Украина, особенно в силу заинтересованности стран ЕС в диверсификации маршрутов. Тем не менее, в силу низкой контейнеризации и инфраструктурных ограничений транзит через Украину имеет потенциал только в связке с российскими железными дорогами и последующим подключением к одному из северных евразийских маршрутов.