Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай»

Валдай | Международный дискуссионный клуб

Железный каркас Евразии: достижения, проблемы и перспективы континентальной связанности

Джоомарт Оторбаев

Тимофей Бордачёв, Юлия Белоус,
Мирас Жиенбаев, Александр Королёв

ru.valdaiclub.com
#valdaiclub

Сентябрь 2021

Данный текст отражает личное мнение автора или группы авторов, которое может не совпадать с позицией Клуба, если явно не указано иное.

ISBN 978-5-907318-45-8



© Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2021

Российская Федерация, 127051, Москва,
улица Цветной бульвар, дом 16/1

Об авторах

Основной автор:

Джоомарт Оторбаев

Премьер-министр Киргизской Республики (2014–2015),
доктор физико-математических наук, профессор

Авторский коллектив:

Тимофей Бордачёв

Программный директор Международного дискуссионного клуба «Валдай» (руководитель авторского коллектива)

Юлия Белоус

Научный сотрудник Центра комплексных европейских и международных исследований (ЦКЕМИ) НИУ «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)

Мирас Жиенбаев

Научный сотрудник ЦКЕМИ НИУ ВШЭ

Александр Королёв

Научный сотрудник ЦКЕМИ НИУ ВШЭ

Авторы благодарят за помощь первого заместителя директора Института стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан А.И. Неъматова; генерального директора агентства «Инфраньюс» А.А. Безбородова и начальника департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД» А.С. Козлова.

Содержание

3 Введение

4 Центральная Азия на логистической карте Евразии

6 Драйверы бума железнодорожных перевозок в Евразии

10 Развитие новых транспортных путей

- Восток – Северо-Запад
- Восток – Юго-Запад
- Север – Юг

18 Роль крупных региональных институтов и игроков

- Россия и ЕАЭС
- Китай
- Европа
- Высокоскоростные железные дороги
- Проблемы трансъевразийской связанности

31 Заключение

Введение

Исторически коммуникации играли роль наиболее важного фактора единства геополитических пространств – вне зависимости от того, идёт речь об одном государстве или их сообществе. Самые древние примеры государственности возникали вдоль рек, поэтому реки почти никогда не выполняли функцию естественных границ. По мере своего развития человечество усиливало естественные возможности взаимосвязанности между регионами, создавая дороги, которые в XIX веке были дополнены железнодорожным сообщением, а в XX столетии – воздушными маршрутами.

Упадок отдельных больших государств и более широких сообществ сопровождался деградацией системы внутреннего сообщения. Наиболее известный пример – исчезновение на несколько столетий Великого шёлкового пути, который связывал евразийское пространство и иссяк в условиях конфликтов между государствами и развития альтернативных возможностей глобальной коммерции. На несколько столетий наземная коммуникация в Евразии сменилась морскими торговыми путями, которые поддерживало подавляющее военное господство Европы, а затем и Америки.

Именно поэтому миф о «континентальном проклятии» Центральной Евразии (ЦА) является одним из самых устоявшихся, а поиск выхода к морю стал наиболее важной задачей для государств, так или иначе нуждающихся в подключении к глобализации. Россия как самая крупная евразийская держава потратила на борьбу за моря значительную часть своей имперской энергии, часто во вред развитию других направлений. Сформировавшийся за несколько столетий канон внушает сухопутным государствам идею об их неполноценности и неизбежной зависимости от стран, обладающих доступом к морским торговым путям. Выход к морским торговым путям часто рассматривается в качестве панацеи и гарантии вовлечения в международные экономические связи, получения связанных с этим благ.

Однако в действительности условием участия или неучастия в международной экономической жизни является не наличие доступа к морю как таковое. Морские торговые пути свободны не для всех и часто небезопасны. Они ставят пользователей в зависимость от держав, располагающих военными возможностями для контроля морских пространств. И поскольку такие державы больше зависят от способности контролировать море, чем создавать условия для мира на суше, они гораздо менее склонны к тому, чтобы принимать в расчёт интересы остальных. Задача лишь в том, чтобы обладать максимально широкими возможностями коммуникации и доступа к потенциальным торговым партнёрам.

Развитие сухопутных торговых путей – дело стран, являющихся соседями друг друга и потому имеющих больше оснований договориться. Главное условие для этого – объективные экономические возможности, политические обстоятельства и воля правительств, которые стремились бы реализовать потенциал своих экономик с опорой на сотрудничество с соседями. Сейчас в Евразии нет государства, которое могло и стремилось бы установить на этом пространстве единый порядок под своим управлением. А это значит, что нужно договариваться, учитывая всё более очевидную выгоду наземной торговли между Азией, Центральной Азией, Россией и Европой. И эти договорённости не могут быть изолированными от более глобальной системы экономических связей.

В последние несколько лет экономическая целесообразность такого сотрудничества проявляется в последовательном росте транзита, ведущего к развитию связанных с ним инфраструктуры и производств. Пока основные выгоды от многократного роста наземных перевозок получает Россия как самый крупный в геополитическом отношении и обладающий технологическими возможностями игрок. Однако один из наиболее важных интересов России – это укрепление суверенитета и экономической состоятельности своих соседей. Сами страны Центральной Азии, будучи малыми и средними государствами, испытывают страх оказаться в периферийной тени России, которая обладает объективными преимуществами, и стремятся хотя бы символически диверсифицировать свои внешнеэкономические связи и транспортно-логистические возможности их реализации. Поэтому именно Россия заинтересована в развитии экономик своих соседей и должна не только содействовать подключению стран Центральной Азии к собственным железнодорожным коридорам, но и развивать их собственные, делая сеть железных дорог важнейшим фактором связанности Большой Евразии и её устойчивости к глобальным вызовам.

Вот несколько важнейших факторов, доказывающих целесообразность развития транспортно-логистической системы Евразии на основе железнодорожного сообщения. **Во-первых**, это длительная международно-политическая стабильность в этом регионе. Конфликтные зоны есть только в периферийной его части – на Украине, Ближнем Востоке, Южной Азии и Афганистане. **Во-вторых**, продолжение Китаем ориентированной на экспорт товаров и импорт ресурсов внешней политики, которая легла в основу концепции «Пояса и пути», выдвинутой Пекином в 2013 году. **В-третьих**, создание евразийской экономической интеграции, существенно упростившей регулятивную часть наземной торговли в Евразии. **В-четвёртых**, появление новых технологических возможностей для наземной торговли с опорой на железнодорожный транспорт.

Центральная Азия на логистической карте Евразии

Длительный период сравнительной международно-политической стабильности в центральной части Евразии (за тридцать лет после завершения холодной войны и распада СССР между её государствами не произошло ни одного серьёзного военного столкновения) и смещение путей международной торговли способствуют интеграции стран региона в глобальную и макрорегиональную транспортно-логистическую систему. Это пока относительно новый опыт. Относительно – потому что в Центральной Азии железнодорожные транспортные коридоры начали развиваться и даже эффективно работать ещё в период вхождения стран региона в состав СССР. До сих пор действует общее советское наследие – транспортная система, начавшая свою историю со строительства Туркестано-Сибирской магистрали. Построенная

в 1927–1930 годах, Туркестано-Сибирская железная дорога (Турксиб) стала одной из главных строек первой пятилетки в СССР и должна была связать общее пространство Союза точно так же, как Транссибирская железная дорога в конце XIX века связала воедино Россию. Однако до недавнего времени у Центральной Азии отсутствовали и возможность, и необходимость использования своего транзитного потенциала за пределами региона и его связей с Россией. После распада СССР транспортно-логистический потенциал ЦА был ограничен трудностями переходного периода и невозможностью полноценной интеграции в мировую экономику, где доминировали морские торговые пути и рынки крупных прибрежных игроков – США, Европы, а затем и Китая. Естественно, сразу после обретения независимости, страны региона начали изыскивать возможности выхода из этой неестественной «застойной» ситуации, в которую их поставили географические и исторические реалии. Но только недавно процессы, происходящие в мировой транспортной логистике, дали надежду на реализацию этих устремлений.

Как бы громко это ни звучало, но в последние годы мы можем говорить о начале евразийской железнодорожной революции. Объективные тенденции развития глобальных рынков способствуют тому, что в ближайшие годы Центральная Азия не только усилит взаимосвязанность между Востоком и Западом через высокоэффективный железнодорожный маршрут Китай – Центральная Азия – Россия – Европа, но и станет транзитным узлом для новых транспортных магистралей, соединяющих все четыре стороны горизонта.

Заметно активизируются усилия правительств стран региона, направленные на превращение Центральной Азии в перекрёсток транспортных коридоров, которые соединяют Восток с Западом, Север с Югом, и на сопряжение своего стратегического будущего с общими совместными региональными усилиями и действиями, в связи с чем наращиваются транспортные возможности международного значения. Сейчас протяжённость системы железнодорожного сообщения стран Центральной Азии составляет более 22 тысяч километров. Казахстан обладает самой крупной и самой эксплуатируемой железной дорогой, которая составляет 66 процентов от общей протяжённости железнодорожных путей региона и выполняет 84 процента всех грузовых перевозок. По территории Узбекистана проходит около 18 процентов региональных железнодорожных путей, на долю которых приходится около 11 процентов всех перевозок. Туркменистан располагает приблизительно 12 процентами региональных железнодорожных путей и 4 процентами от всех перевозок[1].

Если задуманные амбициозные проекты будут успешно реализованы, то более реальной станет перспектива превращения ЦА в динамично развивающийся регион. Это выгодно и России, контролирующей основные наземные

[1] Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: взгляд из Узбекистана // Интернет-портал СНГ. 11.08.2018. URL: https://e-cis.info/news/566/62962/?sphrase_id=22646

торговые пути в Евразии. Поскольку Москва не стремится к увеличению своей ответственности за выживание соседей, в её интересах содействовать их самостоятельным возможностям развиваться.

Драйверы бума железнодорожных перевозок в Евразии

Начало взрывному развитию грузовых железнодорожных перевозок из Китая в Европу положено в 2011 году, когда в рамках Таможенного союза между Россией, Казахстаном и Белоруссией были отменены таможенные процедуры на границах этих государств. Это привело к резкому снижению затрат на документооборот и логистику, существенному увеличению скорости доставки товаров между Китаем и Европой. В результате в 2020 году был побит очередной рекорд по объёму железнодорожных перевозок между Китаем и Европой через Казахстан и Россию[2].

По данным китайского государственного железнодорожного оператора *China Railway Express*, в прошлом году по этому маршруту было отправлено 12 400 поездов, что на 50 процентов больше, чем годом ранее[3]. Они перевезли 1,13 миллиона единиц двадцатифутового контейнерного эквивалента *(TEU)*, что на 56 процентов больше, чем годом ранее. Из них 800 000 *TEU* было направлено непосредственно на европейский рынок, а остальные 313 000 – на рынки стран Среднего и Ближнего Востока, включая Афганистан и Пакистан. Трансконтинентальные поезда, следующие на запад, отправляются в пункты назначения практически каждый час, а поезда на восток в Китай – каждые два часа.

В условиях пандемии коронавируса объёмы контейнерных перевозок железнодорожным транспортом по маршруту Китай – Россия – Центральная Азия – Европа не пострадали. По данным китайских СМИ, за десять лет из Китая в Европу и обратно проследовало свыше 33 тысяч контейнерных поездов, из них 53 процента через пограничные переходы Достык – Алашанькоу и Алтынколь – Хоргос[4].

[2] В ОАО «РЖД» фиксируют рост объёмов перевозок по Новому шёлковому пути // Официальный портал ОТЛК «Евразийский железнодорожный альянс». 29.03.2021. URL: https://utlc.com/smi/rekordnyy-tranzit/?PAGEN_2=5

[3] 中欧班列 [Чжун'оу бань ле; Китайский железнодорожный экспресс] // Чжуаньлань. 03.03.2021. URL: https://zhuanlan.zhihu.com/p/354338082

[4] Железнодорожные перевозки Китай – Европа // Информационно-аналитическое агентство SeaNews. 07.07.2021. URL: https://seanews.ru/2021/07/07/zheleznodorozhnye-perevozki-kitaj-evropa/

ОБЪЁМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МАРШРУТУ КИТАЙ–ЕВРОПА–КИТАЙ, 2016–2020 ГОДЫ

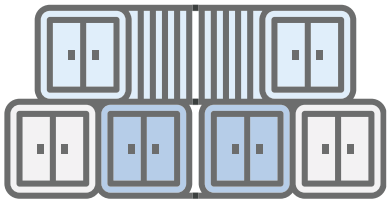
≈7,9 раза

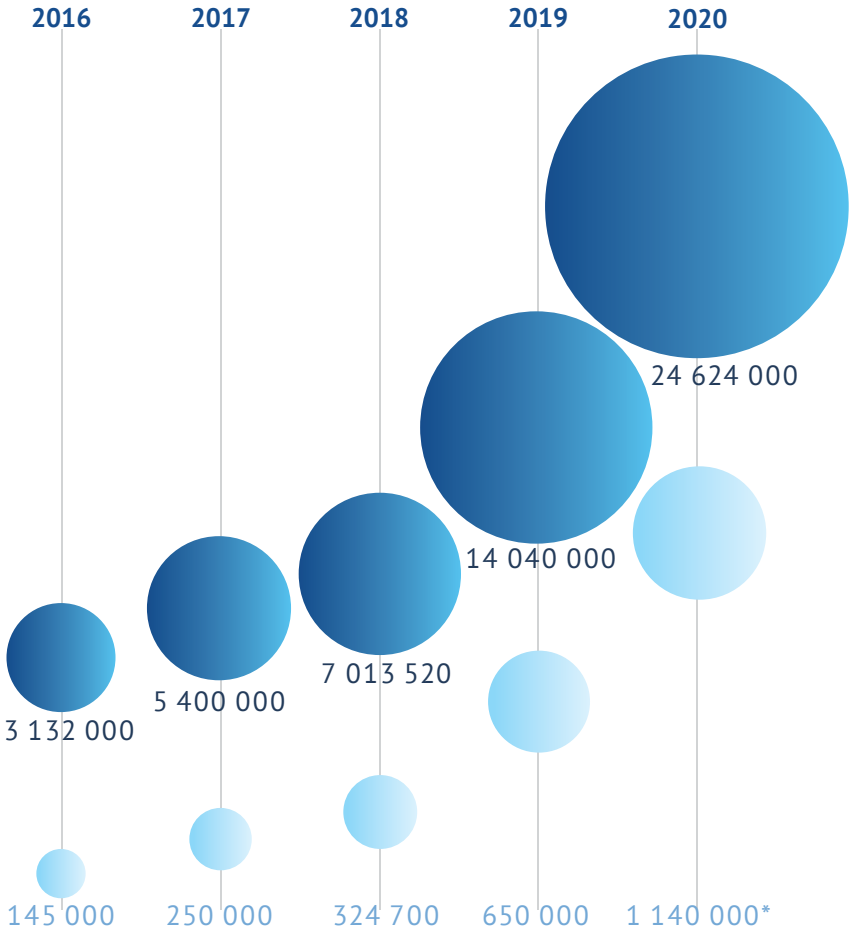
РОСТ ОБЪЕМОВ

контейнерных перевозок по маршруту Китай–Европа–Китай за 2016–2020 гг. (в тоннах)

ТОННЫ
(из расчета 1 ДФЭ = 21,6 тонны)

ДФЭ





Источник: scio.gov.cn

*Эта цифра включает все отправки Китая через западные и северные границы, включая торговлю КНР с центральноазиатскими странами, Ираном и Афганистаном.

В мае 2021 года перевозки контейнеров по маршруту Китай – Россия – Центральная Азия – Европа составили 131 тысячу единиц (рост на 40 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2020 года). По направлению Европа – Китай действует 61 железнодорожный маршрут, а из Китая в Европу – 84[5]. Товары, идущие из Китая в Европу по железной дороге, поставляются в более 160 городов в 22 странах.

Рекордные объёмы железнодорожных перевозок объясняются тем, что они стали гораздо дешевле авиаперевозок и намного быстрее морского транспорта. Стоимость железнодорожных перевозок из Китая в Европу примерно в пять раз дешевле авиаперевозок и в четыре раза быстрее морских перевозок. Особенно привлекательным выглядит использование железнодорожного транспорта для перевозок дорогостоящих товаров, которые не требуют сверхбыстрой доставки. Их основная специфика – они имеют высокую

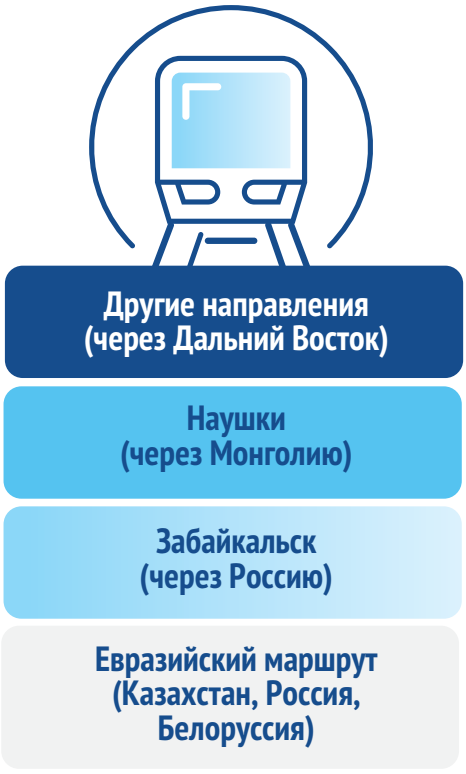
[5] Проблемы и перспективы контейнерных перевозок // Морские вести России. 02.11.2020. URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1685/86587/

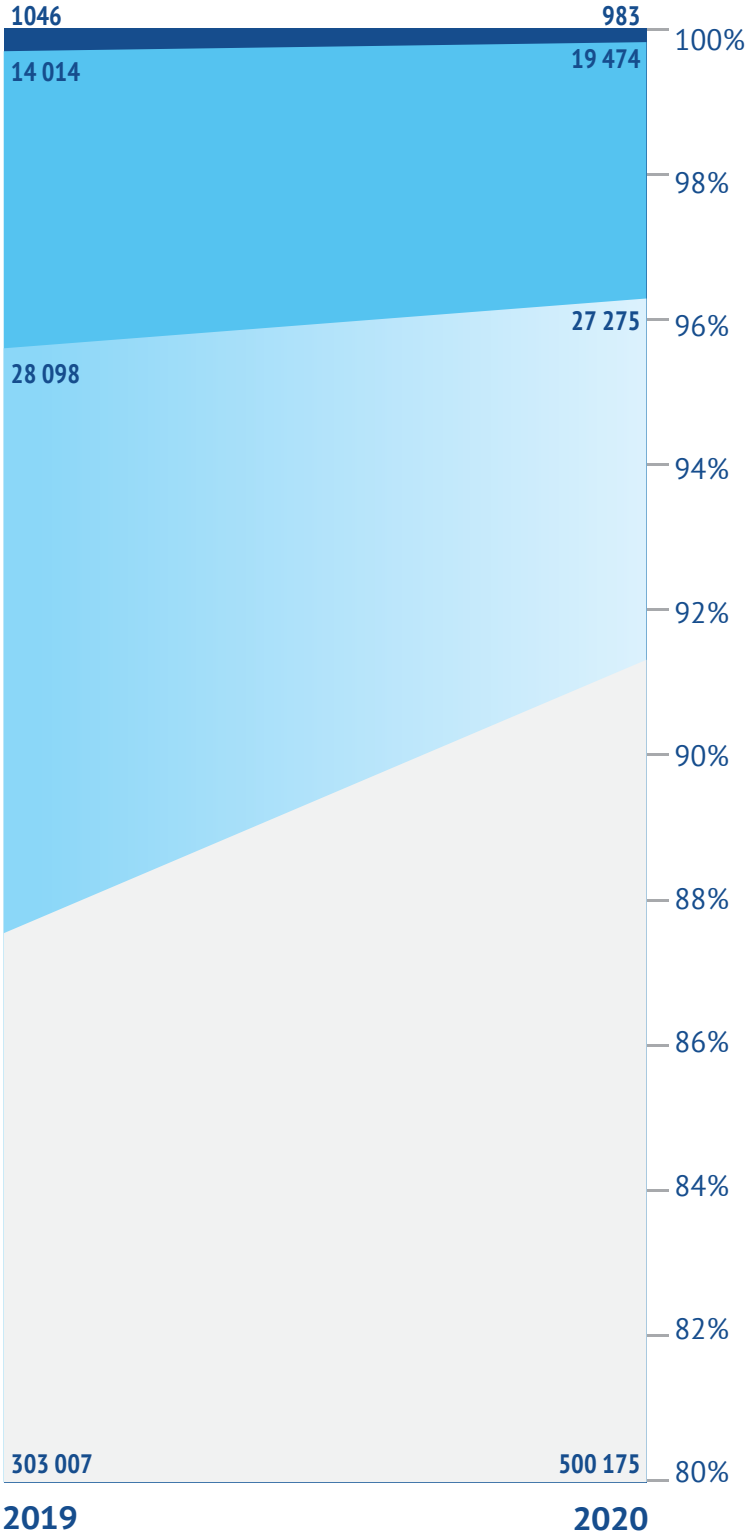
РОСТ ПОПУЛЯРНОСТИ ЕВРАЗИЙСКОГО МАРШРУТА, 2019–2020 ГОДЫ

рост популярности
ЕВРАЗИЙСКОГО маршрута

более, чем
1,5 раза

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС
основных маршрутов
транзитных железнодорожных
перевозок
Китай–Европа–Китай





Источник: https://index1520.com/upload/medialibrary/04f/ERAI-Jan-ru-2.pdf

СУММАРНЫЙ ОБЪЕМ ОТПРАВЛЕННЫХ И ВВЕЗЕННЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО МАРШРУТУ КИТАЙ–ЕВРОПА–КИТАЙ (ОСНОВНЫЕ ПУНКТЫ)

Январь–декабрь 2020 г.



Источник: https://index1520.com/upload/medialibrary/04f/ERAI-Jan-ru-2.pdf

страховку и требуют определённого качества перевозки, в то время как морские перевозки требуют длительной заморозки оборотных капиталов, а это дополнительные расходы для клиентов.

Помимо ценового фактора важнейшим преимуществом сухопутных, в частности железнодорожных, маршрутов перед морем является природный фактор. Морской воздух и высокая океаническая влажность оказывают негативное влияние на большинство дорогостоящих товаров (например, электронику и пищевую промышленность) в отличие от транспортировки сухопутным транспортом из Китая в Европу через Казахстан и Россию. Наряду с этим поезда выделяют значительно меньше углеродосодержащих выбросов по сравнению с воздушным транспортом. К примеру, как утверждают представители компаний *Fujitsu* и *Siemens*, их «зелёные поезда» производят на 95 процентов меньше выбросов углекислого газа, неметановых углеводородов и оксидов азота в атмосферу, чем воздушный транспорт. А значит, с учётом введения Европейским союзом в недалёком будущем углеродного налога стоимость воздушных перевозок возрастёт ещё более.

Около 98 процентов взаимных поставок КНР и ЕС осуществлялось морским транспортом, причём на авиационный и железнодорожный транспорт приходилось всего по 1,5–2 процента и 0,5–1 процента соответственно[6]. Однако экспоненциальный рост объёма железнодорожных перевозок за последнее время, когда они удваивались каждые два года,

[6] Объём перевозок ОТЛК ERA в I квартале 2021 года вырос более чем в 2 раза // Официальный портал ОТЛК «Евразийский железнодорожный альянс». 05.04.2021. URL: https://www.utlc.com/news/obem-perevozok-otlk-era-v-i-kvartale-2021-goda-vyros-bolee-chem-v-2-raza-/

полностью переписал общепринятые стандарты. Если учесть, что ежегодный оборот между КНР и Европой составляет порядка 20 миллионов *TEU*, то текущая доля железнодорожных перевозок составляет уже 6–8 процентов от всего объёма[7]. Эти цифры казались невероятными ещё в середине 2010-х годов, когда страны Евразийского экономического союза приняли решение о сопряжении Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Пояс и путь».

Анализ наиболее загруженных маршрутов в Евразии подготовлен научным коллективом ЦКЕМИ НИУ ВШЭ на агрегированных расчетах агентства Infranews на основе статистических данных РЖД и КТЖ.

Развитие новых транспортных путей

Восток – Северо-Запад

Около половины огромного грузопотока по маршруту Китай – Центральная Азия – Россия – Европа прошло по относительно недавно построенным железнодорожным маршрутам в Казахстане в силу их высокой связанности с российской железной дорогой. По данным национальной железнодорожной компании «Казахстан темір жолы» (КТЖ), объём грузоперевозок через пограничные переходы между Китаем и Казахстаном увеличился почти на 50 процентов и превысил в прошлом году 20 миллионов тонн[8]. Объём перевезённых грузов достиг почти полмиллиона *TEU*. В среднем ежедневно через пограничные станции на казахстанско-китайской границе проходит 30 поездов и примерно 2000 вагонов.

Весьма вероятно, что в 2021 году мы можем ожидать не только сохранения достигнутых объёмов, но и их увеличения. По данным китайской таможни, через перевал Алатау, крупный железнодорожный порт в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на северо-западе Китая, по состоянию на 29 мая в этом году было зарегистрировано 2388 рейсов грузовых поездов, что на 46,9 процента больше, чем в прошлом году[9]. Поезда Китай – Европа уже перевезли

[7] График «Объём перевозок, тыс. ДФЭ» // Официальный портал ОТЛК «Евразийский железнодорожный альянс». 01.08.2021. URL: https://www.utlc.com

[8] Между Казахстаном и Китаем за 11 месяцев почти вдвое вырос объём грузовых ж/д-перевозок // Центр транспортных стратегий. 11.12.2020. URL: https://cfts.org.ua/news/2020/12/11/mezhdu_kazakhstanom_i_kitaem_za_11_mesyatsev_pochti_vdvoe_vyros_obyem_gruzovykh_zh_d_perevozok_62372

[9] Перевал Алатау в Синьцзяне пропустил на 47% больше поездов Китай – Европа // Regnum. 31.05.2021. URL: https://regnum.ru/news/3283359.html

более 1 миллиона тонн товаров, что на 67,3 процента больше по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Через Казахстан проходит уже 22 маршрута, соединяющих тринадцать стран, включая Германию, Польшу, Бельгию и Россию. Транспортные средства и автозапчасти, бытовая техника и продукция повседневного спроса входят в число основных товаров, экспортируемых через казахстанские территории, в то время как импорт включает автомобили и автозапчасти, хлопчатобумажную пряжу и древесину.

Такой масштабный рост перевозок привёл к исчерпанию пропускной способности пограничных переходов между Китаем и Казахстаном Достык – Алашанькоу и Алтынколь – Хоргос. 1 марта 2021 года Казахстан даже был вынужден приостановить движение своих товаров на границе с Китаем, чтобы освободить дорогу для транзитных поездов, следующих по маршруту Китай – Европа. КТЖ сделала специальное заявление: «Количество неразгруженных поездов в портах увеличивается и отрицательно сказывается на пропускной способности магистральной сети Казахстана» [10].

Узбекистан также всё более явно демонстрирует желание стать эффективным транзитным центром региона. В феврале 2021 года было подписано соглашение о строительстве железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар. Ожидается, что новый маршрут, который на 295 километров короче альтернативных маршрутов через пограничные пункты Хоргос и Достык в Казахстане, позволит существенно сократить сроки доставки грузов. При оценочной стоимости в 5 миллиардов долларов успех реализации подобных проектов целиком зависит от интереса источников внешнего финансирования.

То, что количество поездов между Китаем и Европой начало превышать пропускную способность казахстанских железных дорог и может теоретически поставить такую же проблему перед железнодорожными перевозками по территории России, требует от заинтересованных государств новых усилий в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, связывающей Китай и Европу и проходящей как через Центральную Азию, так и через Россию.

Восток – Юго-Запад

Благодаря особому вниманию и значительным инвестициям из Казахстана и Туркмении развитие получили новые железнодорожные маршруты из Центральной Азии, пролегающие через Иран и Каспийское море к Южному Кавказу и далее к Чёрному и Средиземному морям, Турции и Европе.

[10] Казахстан снял запрет на экспорт грузов в Китай // Капитал: центр деловой информации. 15.03.2021. URL: https://kapital.kz/economic/94081/kazakhstan-snyal-zapret-na-eksport-gruzov-v-kitay.html

Функционируют, хоть и с ограничениями, два новых маршрута из Центральной Азии в западные морские порты – через Азербайджан и Грузию с выходом к Чёрному морю, а также через Иран и Турцию с выходом к Средиземному и Чёрному морям. Но там объёмы перевозок пока не могут сравниться с основным «северным» маршрутом.

В конце 1990-х годов были соединены туркменский и иранский участки железных дорог, что позволило странам Центральной Азии доставлять и получать грузы через иранский порт Бендер-Аббас. Кроме того, в 2014 году было завершено строительство и введено в эксплуатацию современное железнодорожное сообщение по маршруту Центральная Азия – Иран. Известная как транснациональный коридор «Север – Юг», эта железнодорожная линия протяжённостью 677 километров соединила Казахстан и Туркмению с Ираном (кроме южной части страны, через которую до сих пор не проходит железная дорога). Стоимость проекта оценивается в 620 миллионов долларов, он должен быть профинансирован совместно Казахстаном, Туркменией и Ираном.

Одновременно страны Центральной Азии инвестировали в развитие Южно-Кавказского транспортного коридора. Совершенно новая железная дорога Баку – Тбилиси – Карс (БТК) была официально открыта в октябре 2017 года. Её общая протяжённость составляет 826 километров. Линия будет способна ежегодно перевозить 1 миллион пассажиров и более 15 миллионов тонн грузов. С момента запуска этой железной дороги объёмы грузоперевозок по ней постоянно растут. На начало 2021 года по этой линии уже было перевезено 21 260 *TEU* контейнеров[11]. В 2020 году этот показатель достиг 10 779 *TEU*. Проект является частью более широкого плана по соединению железных дорог Центральной Азии с Южным Кавказом и Европой через Турцию. Доступ к иранской железнодорожной инфраструктуре позволил соединить её с турецкой железнодорожной сетью с дальнейшим выходом к Средиземному и Чёрному морям.

Помимо этого, транспортно-транзитный маршрут Узбекистан – Туркмения – Иран – Оман мог бы предоставить странам Центральной Азии ещё одну возможность для доступа к Индийскому океану. Коридор может соединить Центральную Азию с иранскими портами в Персидском и Оманском заливах. Впоследствии данный транспортный коридор расширился за счёт присоединения к нему Казахстана и Индии.

В свою очередь Узбекистан заинтересован в запуске железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан, которая может стать одним из важных звеньев коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг», поскольку позволит

[11] По железной дороге Баку – Тбилиси – Карс перевезён 15-тысячный контейнер // Азербайджанское Государственное информационное агентство. 14.12.2020. URL: https://azertag.az/ru/xeber/Po_zheleznoi_doroge_Baku_Tbilisi_Kars_perevezen_15_tysyachnyi_konteiner-1665537

открыть новые рынки сбыта для производителей трёх стран, осуществлять перевозку грузов из Китая через Киргизию и Узбекистан в страны Восточной Европы и Ближнего Востока, обеспечить выход к международным морским портам для географически замкнутых государств Центральной Азии.

Узбекистан рассматривает сотрудничество с прикаспийскими государствами в качестве одного из приоритетных направлений своей стратегии и заинтересован в придании новой динамики многосторонним связям. Ташкент включил присоединение к БТК в комплексную программу совершенствования инфраструктуры страны и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 годы. Железнодорожный коридор Навои – Туркменбаши – Баку – Тбилиси – Карс, который соединит железные дороги Узбекистана, Туркмении, Азербайджана и Грузии с транспортной сетью Турции, позволит узбекским товарам выйти на побережье Средиземного моря. Также благодаря этому маршруту появится возможность доставлять товары между Китаем и Европой. Поскольку он короче «северных», время доставки из КНР в Южную Европу, по оценкам экспертов, может сократиться до двенадцати – пятнадцати дней[12].

Учитывая возможность выхода на Центральную Азию и Китай, большой интерес к использованию этого маршрута проявила Турция. Необходимый для соединения с Европой железнодорожный туннель «Мармарай» под проливом Босфор в Стамбуле уже построен и действует. Он обеспечивает прямую связь между азиатской частью страны и европейской железнодорожной сетью.

Первый грузовой поезд, следовавший из китайского Сианя в Прагу по линии БТК и стамбульскому туннелю «Мармарай», прибыл в Прагу 6 ноября 2019 года. Его средняя скорость составила 40 км/ч. По данным *China Railway Express*, поезд достиг европейского города из центрального Китая за восемнадцать дней[13]. За январь – октябрь 2020 года количество контейнеров, отправленных из Китая по этому коридору, уже составило 2343 *TEU*, что на 35 процентов больше, чем в 2019 году. При этом практически все грузы двигались в одном направлении – из Китая в Европу. Однако 4 декабря 2020 года по этой дороге в обратном направлении из Стамбула

[12] До завершения работ в рамках БТК осталось 2 месяца – министр // Anadolu Agency. 22.01.2017. URL: https://www.aa.com.tr/ru/%D0%B7%D0%B0%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B8-%D0%B4%D0%BD%D1%8F/%D0%B4%D0%BE-%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%B5%D1%80%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82-%D0%B2-%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BA%D0%B0%D1%85-%D0%B1%D1%82%D0%BA-%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D1%81%D1%8C-2-%D0%BC%D0%B5%D1%81%D1%8F%D1%86%D0%B0-%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80/732303

[13] Первый грузовой поезд из Китая в Европу уже преодолел Босфор // Первый канал. 07.11.2019. URL: https://1tv.ge/ru/news/pervyj-gruzovoj-poezd-iz-kitaja-v-evropu-uzhe-preodolel-bosfor/

в КНР впервые отправился первый грузовой поезд[14]. Общая протяжённость данного маршрута составляет 8 693 километра, и поезд прошёл его всего за двенадцать дней.

Основная проблема обсуждаемого маршрута – стоимость перевозок. Сегодня транспортировка одного контейнера через Каспийское море стоит не менее 2 тысяч долларов. Однако логистические компании считают, что с увеличением объёмов перевозимых грузов снизится и стоимость паромных перевозок по Каспийскому морю. В целом наращивание транспортно-транзитных возможностей коридора БТК, с одной стороны, поможет развивать торгово-экономическое сотрудничество между странами Центральной Азии и Каспийского региона, с другой – активизирует интеграцию государств Центральной Азии в международные транспортные коридоры.

Север – Юг

Одной из самых проблемных зон для реализации крупных инфраструктурных проектов в коридоре «Север – Юг» с точки зрения географии и политической обстановки является Афганистан. Вместе с тем нельзя не отметить, что отдельные страны уже выступали с инициативами по развитию транспортно-логистических маршрутов в регионе. К таким проектам относится инициированное правительством Узбекистана строительство уже упомянутого так называемого Кабульского коридора по маршруту Термез (Узбекистан) – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар (Пакистан), который имеет годовой транзитный потенциал до 20 миллионов тонн грузов. Строительство дороги предполагалось начать уже в сентябре этого года.

Построенный Узбекистаном участок Термез – Мазари-Шариф уже введён в эксплуатацию несколько лет тому назад. Дальнейший путь в Пешавар протяжённостью 573 километра должен будет пролегать через горы Гиндукуш, где высоты перевалов превышают 3,5 тысячи метров. Реализация первой фазы проекта Мазари-Шариф – Кабул стоимостью порядка 5 миллиардов долларов потребует привлечения ресурсов международных финансовых институтов. В конце прошлого года лидеры Узбекистана, Афганистана и Пакистана направили в донорские агентства совместное письмо с предложением поддержать этот проект. Готовность выразили Россия, Китай, США и ряд международных организаций, в частности Всемирный банк, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, Исламский банк развития и Азиатский банк инфраструктурных

[14] Железная дорога Баку – Тбилиси – Карс начала работать в двустороннем режиме // Интерфакс-Азербайджан. 09.12.2020. URL: http://interfax.az/view/821745

инвестиций. Однако на сегодня не до конца ясно, как изменение военно-политической ситуации в Афганистане в августе 2021 года отразится на будущем данной инициативы и какие страны и международные институты развития в конечном счёте примут участие в её реализации.

По предварительным расчётам, прокладка маршрута позволит снизить стоимость перевозки одного двадцатифунтового контейнера почти в 3 раза. В случае реализации, уже в первые годы с момента начала эксплуатации железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар объём грузоперевозок по этому маршруту может составить 10 миллионов тонн.

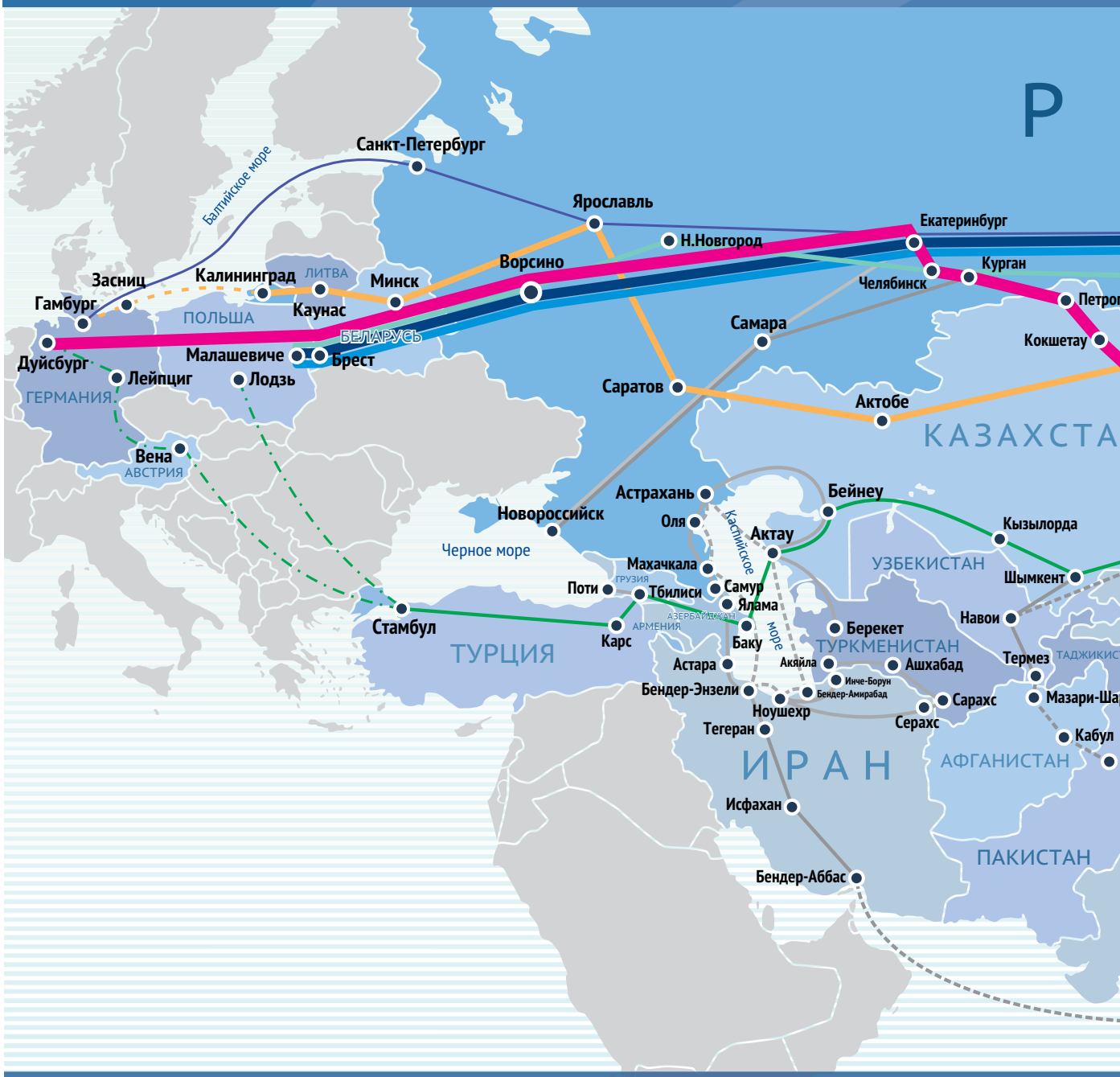
Ожидания были связаны с тем, что в случае стабилизации ситуации в Афганистане и готовности его властей к сотрудничеству древний город Мазари-Шариф может стать полноценным транспортным хабом региона[15]. Прежде всего за счёт возможности продолжения строительства железной дороги и до Герата, расположенного на границе с Ираном. Иранская сторона уже построила и ввела в эксплуатацию железную дорогу от пограничного пункта Хаф до Герата. Конечно, воплощение всех этих планов возможно только после того, как в Кабуле появится устойчивое и самостоятельное в своих решениях правительство. В данном случае именно стабилизация обстановки в Афганистане будет обуславливать реальные перспективы реализации инфраструктурных проектов и обеспечения инфраструктурной взаимосвязанности южного ответвления евразийской железнодорожной системы.

Иранское правительство, понимая широкие перспективы развития транзитного потенциала страны, начало строительство двухколейной железной дороги от Хафа до порта Чабахар, который является перспективной точкой доступа Ирана к Индийскому океану. Интерес к развитию этого порта проявляет Индия. Индийский бизнес считает его оптимальным плацдармом для сухопутного транзита товаров из Индии в страны Центральной Азии, в Россию и далее в Европу. Ещё в 2002 году Индия и Иран подписали соглашение о комплексном использовании порта Чабахар в качестве совместного глубоководного морского порта.

Порт Чабахар привлекателен ещё и тем, что суда получают возможность не проходить через опасный Ормузский пролив, а это резко снижает транспортные расходы. Из-за опасности текущих перевозок на мировые рынки из порта Бендер-Аббас, на который сейчас приходится 85 процентов морской торговли Ирана, требуются значительные страховые

[15] Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект инициативы «Пояс и путь» // Peace Nexus Foundation. URL: https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf

КАРТА КЛЮЧЕВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ



Маршрут через Достык на Дуйсбург
(350 тыс. TEU за 2020 год)*

Маршрут через Забайкальск на Польшу
(150 тыс. TEU за 2020 год)*

Маршрут через Наушки на Польшу
(100 тыс. TEU за 2020 год)*

Маршрут через Достык на Калининград
(50 тыс. TEU за 2020 год)*

В ЕВРАЗИИ



Маршрут через Приморский край на Польшу
(30 тыс. TEU за 2020 год)*

Маршрут через Алтынколь на Каспий и далее на Турцию
(20 тыс. TEU за 2020 год)*

Маршрут через Приморский край на Гамбург
(10 тыс. TEU за 2020 год)*

Автомобильные маршруты

Маршруты ж/д-перевозок

Планируемые маршруты

* Указаны округленные данные

Источник: ЦКЕМИ НИУ ВШЭ, Infranews, РЖД, КТЖ

платежи. Для завершения пути из Центральной Азии в порт Чабахар осталось построить около 730 километров железной дороги между Мазари-Шарифом и Гератом.

Китайско-пакистанский экономический коридор *(CPEC)* простирается от Синьцзяна до пакистанского порта Гвадар и представляет собой несколько крупнейших инфраструктурных проектов, реализуемых правительством КНР. Пакистанские официальные лица прогнозируют, что *CPEC* создаст более 2,3 миллиона рабочих мест в период с 2015 по 2030 год, добавив от 2 до 2,5 процента к годовому экономическому росту страны. Страны Центральной Азии также могут получить доступ к портам Пакистана через этот коридор. Кратчайшим выходом к этой транспортной инфраструктуре будет строительство дополнительного участка железной дороги между Узбекистаном и Китаем через территорию Киргизии. Перспективность данного проекта демонстрирует уже налаженный автокоридор Кашгар – Иркештам – Ош – Андижан – Ташкент, который впервые позволил автоперевозчикам из Центральной Азии напрямую выходить на Китай.

Роль крупных региональных институтов и игроков

Россия и ЕАЭС

Страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Россия и Китай активно поддерживают существующие транзитные возможности, инвестируют в модернизацию действующих и строительство новых железных дорог как на своей территории, так и в приграничных государствах. В ЕАЭС принимаются системные меры для создания единого транспортного пространства. В рамках этой работы в Союзе проводится скоординированная транспортная политика, которая направлена на обеспечение экономической интеграции на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надёжности и доступности. Предполагается, что процесс формирования Единого транспортного пространства в ЕАЭС завершится к 2025 году, когда будут устранены все препятствия для перевозок любыми видами транспорта.

Стоит отметить наличие в ЕАЭС разветвлённой транспортной сети, способной обеспечить кратчайшие трансконтинентальные связи. Взаимодействие с ней не только приведёт к увеличению объёмов транзитных перевозок, но и будет содействовать развитию торговли между всеми странами

ПЛАНЫ ЕАЭС ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА И ИНФРАСТРУКТУРЫ К 2025 ГОДУ



Источник: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/finpol/dobd/strategy-2025/Pages/default.aspx

Евразийского континента. 80 процентов внешнеторговых грузов, например, Узбекистана перевозятся через страны – члены ЕАЭС – Россию, Казахстан и Киргизию[16]. На сегодняшний день огромная доля в стоимости узбекских экспортных товаров приходится на транспортные расходы.

В случае налаживания эффективного сотрудничества, расходы Узбекистана при транзите грузов через железнодорожные пути стран ЕАЭС могут сократиться до 220 миллионов долларов. Более того, за счёт упрощения таможенных процедур, формирования прозрачных тарифов и открытия новых маршрутов транзитный потенциал Узбекистана можно увеличить с нынешних 7 до 16 миллионов тонн[17].

Однако сейчас международное сотрудничество и транспортные связи в Большой Евразии не только активно развиваются, но и сталкиваются

[16] Хасанов У. Узбекистан рассчитывает на углубление промкооперации в ЕАЭС – узбекский эксперт // Евразия Эксперт. 04.01.2021. URL: https://eurasia.expert/uzbekistan-rasschityvaet-na-uglublenie-promkooperatsii-v-eaes/

[17] Неъматов А. Детально изучить, прежде чем принять «правила игры» // Народное слово. 19.03.2020. URL: https://xs.uz/ru/post/detalno-izuchit-prezhde-chem-prinyat-pravila-igry

с различными вызовами. Выше мы уже отмечали, какую решающую роль сыграла в развитии евразийской транспортно-логистической системы интеграция в рамках ЕАЭС. Вместе с тем сейчас Союз столкнулся с проблемами роста, решение которых является условием укрепления региональной связанности.

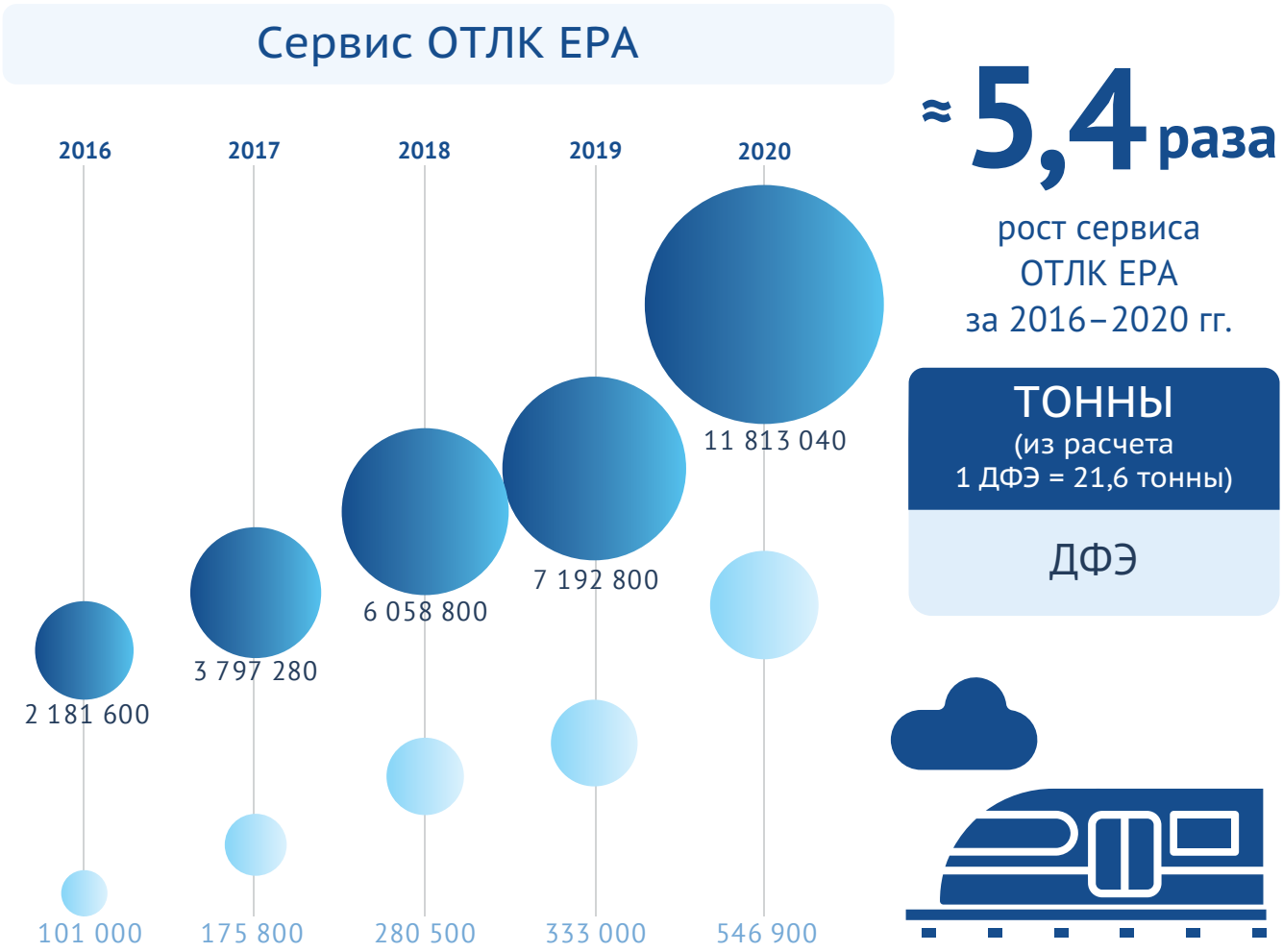
Стратегическая задача – превратить пространство ЕАЭС в ближайшие пять – десять лет не столько в транзитный коридор, сколько в зону совместного развития. Это возможно лишь при реализации масштабных инфраструктурных проектов, которые соединят макрорегион, обеспечив связь между ресурсами, производствами и рынками сбыта. Важнейший экономический стимул для комплексного развития инфраструктуры ЕАЭС – это реализация дорожной карты сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы «Пояс и путь». Помимо этого, раскрытию транспортно-инфраструктурного потенциала объединения будут способствовать модернизация железнодорожной сети в ЕАЭС, повышение контейнеризации перевозок на евразийском пространстве, создание стимулов для инвестирования в инфраструктурные проекты в Центральной Азии.

При выстраивании долгосрочной стратегии сотрудничества с внешними партнёрами принципиально важным представляется продвижение трансъевразийских сухопутных транспортных коридоров. Ключ к развитию данных маршрутов – модернизация межрегиональной сети железных дорог и максимальное взаимодополнение и развитие российской и казахстанской инфраструктур. В первую очередь, речь идёт о программе развития БАМа и Транссиба, направленной на устранение узких мест и реконструкцию железнодорожных участков путей. Кроме того, конкурентоспособным действующим маршрутом является железнодорожное сообщение через территорию Казахстана с выходом на Оренбург (маршрут Западная Европа – Западный Китай).

Роль Евразийской экономической комиссии заключается в том, чтобы аккумулировать все идеи и предложить их для обсуждения и утверждения на Высшем евразийском экономическом совете, где непосредственно главы государств смогут определить основные направления и приоритеты общего подхода стран ЕАЭС к вопросу о сопряжении интеграции и «Пояса и пути», а также потенциального сотрудничества с Китаем.

Наряду с этим важным элементом наращивания транспортно-инфраструктурного потенциала ЕАЭС является увеличение объёмов контейнерных грузоперевозок с упором на железнодорожный транспорт. Рост контейнерного оборота в первую очередь зависит от увеличения транзита и контейнеризации экспорта и внутреннего оборота. Крупный игрок на этом рынке – Объединённая транспортно-логистическая компания «Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) – уже успешно предоставляет услуги в области организации транзитных контейнерных перевозок в составе регулярных контейнерных поездов по направлению Китай – Европа по территории России, Казахстана и Белоруссии.

ОБЪЁМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МАРШРУТУ КИТАЙ–ЕВРОПА–КИТАЙ ОТЛК ЕРА, 2016–2020 ГОДЫ



Источник: www.utlc.com

Тем не менее между странами ЕАЭС практически отсутствует контейнеризированная торговля. Для обеспечения роста транзитных поставок необходимо, по различным оценкам, привлечь более 1,5 миллиона условных контейнеров *(TEU)*, для контейнеризации внутреннего оборота и экспорта – порядка 60 миллионов тонн, или 4 миллиона *TEU*[18]. Для устранения существующих проблем представляется важным внедрение технологий контейнеризации в регионы России и страны ЕАЭС. Это позволит в течение десяти лет перевести в контейнеры до 3–4 миллионов *TEU*.

Для достижения роста контейнерных перевозок также важно увеличить использование специализированных контейнеров (например, рефрижераторных), развивать инфраструктуру для переработки контейнеров,

[18] Официальный портал ОТЛК «Евразийский железнодорожный альянс». 01.08.2021. URL: https://www.utlc.com

в том числе внедряя цифровые инструменты, модернизировать систему тарификации контейнерных перевозок.

Приоритетное значение для создания единого транспортного пространства Союза имеет также упрощение и гармонизация так называемой «мягкой инфраструктуры», то есть создание единого унифицированного перевозочного документа и подписание соглашений о единых технических требованиях на железнодорожном транспорте. Аспект, на который стоит обратить внимание, – это унификация требований к железнодорожным перевозкам согласно требованиям положений Конвенции о международном железнодорожном транспорте *(COTIF)*. Государства – члены ЕАЭС осознают необходимость данных изменений, поскольку в феврале 2021 года была принята «дорожная карта» по реализации транспортной политики ЕАЭС на 2021–2023 годы[19], которая предусматривает работу по гармонизации законодательства государств Союза, развитию смешанных и контейнерных перевозок, а также комплексному развитию евразийских транспортных коридоров, в том числе транспортно-логистических центров.

Наконец, в условиях пандемии, спада мировой экономики и одновременного повышения ценности транзитных путей через Центральную Азию задачей ЕАЭС является создание стимулов для совместного инвестирования в инфраструктурные проекты. С точки зрения развития региона крайне важно обеспечить реализацию тех проектов, которые будут способствовать повышению транспортной ценности региона. Именно поэтому одним из ключевых факторов в 2021–2022 годах станет динамика взаимоотношений между ЕАЭС и Узбекистаном. Выступая на заседании Высшего евразийского экономического совета, президент республики Шавкат Мирзиёев подчеркнул, что Узбекистан должен получить «все выгоды» членства в ЕАЭС, имея статус наблюдателя[20]. Акцент на транспортной составляющей может быть сигналом того, что Ташкент готов пойти на дальнейшее сближение с ЕАЭС в случае удовлетворения его запросов по инвестициям в проекты, которые он не в состоянии реализовать самостоятельно.

Для ЕАЭС важно выступать консолидировано при рассмотрении перспективных инфраструктурных проектов и инвестиций со стороны Китая или ЕС. Поэтому дальнейшая унификация требований и условий транспортных железнодорожных перевозок имеет долгосрочные позитивные последствия, если возможности «внутри» ЕАЭС будут отличаться от существующих «вне» Союза. Продвижение всех перечисленных мер в их увязке друг с другом способно повысить интеграционную ценность ЕАЭС и её роль в транспортно-инфраструктурном пространстве Евразии.

---

[19] Согласована «дорожная карта» по реализации транспортной политики на 2021–2023 годы // Евразийская экономическая комиссия. 19.02.2021. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/19-02-2021-4.aspx

[20] Hashimova U. Mirziyoyev Asks EAEU for Benefits Up Front // Diplomat Media Inc. 07.06.2021. URL: https://thediplomat.com/2021/06/mirziyoyev-asks-eaeu-for-benefits-up-front/

Наиболее сложным вызовом стало совмещение борьбы с последствиями пандемии коронавируса с запуском реализации «Стратегии развития ЕАЭС – 2025». Какая связь между ними? Стратегия – это новый документ, который должен превратить Союз из подающего надежды интеграционного блока с набором тактических и зачастую хаотичных манёвров в зрелое объединение с чётким планом действий и пониманием, как их реализовать. Глобальная пандемия – мощнейший за всю историю евразийской интеграции социально-экономический кризис, который застал врасплох национальные экономики.

Схожей чертой поведения стран ЕАЭС в отношении обоих сюжетов является проблема синхронизации действий национальных правительств. Ярким подтверждением служит срыв сроков в продвижении стратегии, де-факто провал в принятии документа в мае 2020 года с формулировкой «в целом одобрили» и итоговое утверждение стратегии в урезанном формате в декабре 2020 года. Более того, принятая стратегия в основном разрабатывалась до начала жёстких локдаунов и не в полной мере отражает реалии коронакризиса. Это касается и рынка труда и услуг, и развития транспортно-логистической инфраструктуры, и других важных направлений интеграции.

Коронакризис также обнажил ряд новых практических проблем во взаимодействии стран – членов ЕАЭС. Так, «Евразийская пятёрка» не сумела договориться о создании общего «зелёного коридора» для прохождения товаров на наднациональном уровне, а рассогласованность действий участников Союза привела к появлению новых барьеров в торговле. При этом именно качество межправительственного диалога до сих пор является главным активом евразийской интеграции, а её базовые ресурсы – четыре свободы, наднациональные органы, флагманские инициативы – лишь производным этого диалога.

Другой тревожной тенденцией для ЕАЭС в коронакризисную эпоху стали потрясения внутри стран – членов Союза. В России и Казахстане – тяжёлые последствия от коронавируса и удар по реальному сектору экономики. В Киргизии – революция и смена власти, в Белоруссии – внутриполитический кризис, в Армении – последствия болезненного поражения в вооружённом конфликте с Азербайджаном осенью 2020 года.

Это не связанные между собой сюжеты, но все они отвлекали и продолжают отвлекать внимание и ресурсы Союза от решения насущных проблем интеграции. А планы ЕАЭС на ближайшее будущее весьма амбициозные. Характерно, что именно во время пандемии зазвучали призывы со стороны официальных лиц Союза о запуске евразийской политики импортозамещения во всех ключевых секторах, продвижении цифровой повестки, достижении большей финансовой самостоятельности, укреплении антикризисных механизмов на уровне ЕАЭС и в целом – о повышении стрессоустойчивости объединения.

Внутриполитические потрясения не добавляют очков в копилку евразийской интеграции и не способствуют повышению привлекательности Союза, особенно в глазах западных партнёров. В итоге ЕАЭС с первых дней принятия стратегии вынужден воплощать в жизнь новую модель развития интеграции в заведомо неблагоприятных для себя условиях – роста дефицита доверия между странами-членами, долгоиграющих внутриполитических шоков и затяжного социально-экономического кризиса в мире.

Очевидно, что эти проблемы и вызовы попросту не дадут ЕАЭС реализовать все изначально намеченные планы. В связи с этим повышается спрос на более чёткую расстановку приоритетов в продвижении интеграции и понимание существующих возможностей и ограничений. Это относится и к транспортно-инфраструктурному строительству в Евразии как одному из ключевых направлений для развития ЕАЭС и государств евразийского пространства в целом в перспективе ближайших пяти – десяти лет.

Китай

В приоритете китайской политики «продвижения на северо-запад» – перемещение производственных мощностей вглубь материка. По сравнению с прибрежными районами во внутренних провинциях ниже затраты на рабочую силу и материалы, и всё больше предприятий перемещаются во внутренние провинции страны, не имеющие выхода к морю. Именно в организации прямых железнодорожных перевозок в Европу такие предприятия разглядели дополнительные возможности по ускорению доставки грузов и сокращению своих логистических затрат. Ведь для транспортировки морем им надо сначала доставить товары в порты, затем осуществить перегрузку товаров на морские суда, и только после этого следует их доставка по морю в европейские порты. При получении грузов предстоит осуществить аналогичные процедуры, прежде чем товар окажется у конечного получателя. Всё это приводит к удорожанию и увеличению сроков доставки грузов.

Возникшие в связи с пандемией серьёзные перебои в работе воздушного и морского транспорта придали железнодорожным перевозкам дополнительный импульс для увеличения доли рынка. Этот процесс происходит сейчас, на наших глазах.

С целью стимулирования перевозок в Европу большинство китайских провинций, не имеющих выхода к морю, субсидируют внутренние железнодорожные тарифы. Китайские власти понимают, что так долго продолжаться не может. Устойчивое развитие связей с Европой должно базироваться исключительно на рыночных механизмах, и постепенно субсидии должны прекратиться. Китайские СМИ сообщают, что размеры государственных субсидий на железнодорожные перевозки в Европу составляли порядка 50 процентов в 2018 году, были снижены до 40 процентов в 2019 году и составили около

30 процентов в 2020 году[21]. Текущие ожидания заключаются в том, что все субсидии должны быть полностью отменены к 2022 году. По оценкам экспертов, это произойдёт, когда объёмы железнодорожных грузовых перевозок достигнут примерно 1,5 миллиона *TEU* в год.

Такая стратегия выглядит вполне реализуемой в связи с падением стоимости перевозок, связанным со значительным увеличением трафика. Большинство логистических управляющих компаний свидетельствуют, что если стоимость перевозок от терминала к терминалу сорокафутового контейнера *(TEU)* по железной дороге из Китая в Европу в 2018 году составляла около 9–10 тысяч долларов, то уже в 2021 году стоимость перевозки аналогичного контейнера упала практически вдвое – примерно до 4500–5500 долларов[22].

Официальные данные о количестве и размере субсидий не публикуются. По нашим оценкам, общий объём железнодорожных субсидий, предоставленных в этом году правительствами различных провинций КНР, составит около 0,8 миллиарда долларов. Достаточно серьёзная сумма, но в то же время она ничтожна по сравнению с более чем 100 миллиардами долларов, которые Китай ежегодно тратит на развитие своих железных дорог.

Что касается развития железнодорожного транспорта по транзитным маршрутам, то Китай уже начал строить долгосрочные и амбициозные проекты.

Особого внимания заслуживают новейшие приоритеты, установленные КНР в развитии международных железных дорог в рамках инициативы «Пояс и путь». Китайские инженеры разработали специальные поезда с колёсными парами переменной ширины. Они уже используются, что позволяет им путешествовать без остановок в такие страны, как Россия, Монголия или Казахстан, которые используют более широкую колею, чем стандартные 1435 мм в Китае. Также важно, чтобы появилась возможность автоматической смены колеи для поездов, следующих в Индию и Пакистан через Мьянму и Бангладеш и способных работать в экстремальных климатических условиях и в уникальном температурном диапазоне – от –50 до +50 градусов Цельсия.

Европа

Несмотря на то, что объёмы торговли между Китаем и странами Центральной Евразии, а также Россией растут, основным получателем транзитных грузов из КНР остаётся рынок Европейского союза. Основной вклад Европы

[21] Федоренко Р.В. Проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры международного транспортного коридора «Восток – Запад» // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 3. С. 499.

[22] Евразийский железнодорожный прорыв // Международный дискуссионный клуб «Валдай». 05.11.2020. URL: https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/evraziyskiy-zheleznodorozhnyy-proryv/

в развитие транспортно-логистической системы Евразии – это не экспортные возможности, как в случае Китая, и не создание удобной регулятивной базы, как в случае ЕАЭС, а огромный потребительский рынок. Страны Европейского союза являются вторыми после США импортёрами товаров из Китая и обладают наибольшей привлекательностью в этом отношении согласно всем прогнозам.

Однако пока Европа не может внести вклад в развитие транспортно-логистической системы как таковой. В настоящее время практически все транспортно-логистические потоки в этом направлении должны проходить через пограничный пункт пропуска Брест (Белоруссия) – Малашевичи (Польша). Основная причина – это отсутствие надёжного железнодорожного сообщения между Россией и Украиной в связи с политическими обстоятельствами, сформировавшимися после 2014 года. И с учётом динамики ситуации мы не можем рассчитывать на скорое расширение количества пунктов «входа» товаров в Европейский союз. Альтернативой является использование российских морских портов для перевалки грузов с железной дороги в направлении крупных портов Западной Европы.

С самого начала роста перевозок в середине 2010-х годов наибольшие проблемы как с обработкой грузов, так и с пропускной способностью железнодорожных сетей обнаружились именно в странах ЕС. Как оказалось, европейская железнодорожная сеть серьёзно устарела, а также имеет принципиальные ограничения по своей пропускной способности. Это связано с периферийным положением Польши, да и всех стран Восточной Европы, по отношению к основным центрам международной торговли Европейского союза – крупным портам Германии, Нидерландов и Франции на атлантическом побережье. Традиционно именно Гамбург и Роттердам являлись точками «входа» на европейский рынок для товаров из Азии, и «старые» страны Евросоюза не заинтересованы в поощрении конкуренции со стороны бывших государств социалистического лагеря.

Поэтому наиболее узким местом на всём пути из КНР в Европу остаются логистические ограничения в польской приграничной зоне Малашевичи на белорусско-польской границе. Сейчас при поддержке Европейского союза реализуется проект модернизации этого пропускного пункта, который должен существенно увеличить пропускную способность – с обработки нынешних 14 пар поездов в день до 55 пар поездов в день. Расходы, которые будут финансироваться из бюджетов Польши и ЕС, оцениваются примерно в 700 миллионов евро. Когда работы будут завершены, новый транспортный хаб «Малашевичи» на площади 30 квадратных километров должен быть полностью модернизирован. Проект будет включать в себя обновление железнодорожной инфраструктуры хаба, что приведёт к серьёзному увеличению скорости поездов и возможностям увеличения осевых нагрузок на рельсы.

Требования к максимальной длине контейнерных поездов на европейских железных дорогах накладывают ещё одно ограничение на объём и скорость перевозимых грузов, что приводит к высоким операционным затратам. Если в России средний поезд может состоять из 71 стандартного вагона, в Белоруссии – 57–65 вагонов, то в ЕС технические регламенты ограничивают длину поездов 43 вагонами. Соответственно, составы, отправляющиеся из Малашевичей в Европу, могут иметь всего 43 вагона с 86 *TEU*. В результате, если контейнерный поезд прибывает на границу с Польшей, вагоны должны разделяться: состав из 43 вагонов формируется по мере перегрузки контейнеров в Бресте, оставшиеся вагоны должны ожидать у границы следующего поезда.

С точки зрения скорости перевозок большое значение имеют бюрократические факторы – унификация таможенных стандартов, минимизация и упрощение административных процессов оформления грузов на границах и другие, в том числе пограничные процедуры, оптимизация которых требует заключения международных соглашений. Отсутствие диалога между Европейским союзом и ЕАЭС по данным вопросам также является препятствием для расширения транзита. Ведущие державы ЕС рассчитывают, что конкуренция со стороны сухопутных путей доставки грузов окажется непродолжительной и потому инвестировать в развитие железной дороги на востоке ЕС не имеет большого смысла.

Высокоскоростные железные дороги

Дополнительный вклад в развитие железнодорожной системы Евразии может внести активизация внимания властей Китая к развитию высокоскоростных железных дорог – это новый технологический фактор, который в будущем может играть большую роль. Это связано с нарастанием соперничества между КНР и США, принявшего в последние годы необратимый характер. Так, 27 мая 2021 года Сенат США одобрил обширный пакет законопроектов, направленных на повышение конкурентоспособности страны в соревновании с китайскими высокотехнологичными компаниями[23]. По мере углубления глобальной экономической конкуренции между двумя крупнейшими странами мира инвестиции в транспортную инфраструктуру становятся той областью, в которой Вашингтон стремится догнать Пекин. Выделение таких средств является наиболее значительным государственным вложением в национальные железные дороги и ж/д транспорт за последние несколько десятилетий.

[23] Сенат США одобрил законопроект по повышению конкурентоспособности с Китаем // Deutsche Welle. 09.06.2021. URL: https://www.dw.com/ru/senat-ssha-odobril-zakonoproekt-po-povysheniju-konkurentosposobnosti-s-kitaem/a-57821514

ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КИТАЕ И ЕС, тыс. км



Источник: ec.europa.eu, www.stats.gov.cn

Что касается Китая, то всего двадцать лет назад в КНР вообще не было высокоскоростных железных дорог. Первая такая пассажирская железная дорога между городами Циньхуандао и Шэньян была построена в 1999 году и открыта для коммерческой эксплуатации в 2003 году. В 2008 году Пекин принял решение о беспрецедентном инвестиционном пакете в развитие таких высокоскоростных сетей в размере 4 триллионов юаней. Эти инвестиции стали одними из решающих в преодолении последствий глобального финансового кризиса, а затем в достижении быстрого экономического роста и ускорении процесса урбанизации в стране.

К концу 2020 года сотрудники китайских железных дорог ежедневно обслуживали более 9600 высокоскоростных поездов, в том числе первые в истории скоростные спальные поезда на отдельных маршрутах дальнего следования. 75 процентов китайских городов с населением 500 тысяч и более имели прямой доступ к высокоскоростным железным дорогам. Были разработаны и используются новые технологические решения, в частности автономное управление поездом (без водителя), новые и современные технологии сигнализации и управления.

Проблемы трансъевразийской связанности

В настоящее время развитие железнодорожной транспортно-логистической системы Евразии сталкивается с целым рядом технических ограничителей. Так, например, в связи с разницей между шириной колеи, используемой Россией, Казахстаном, Белоруссией и Монголией (1520 мм), с одной стороны, и европейскими странами и КНР (1435 мм) с другой, использование железнодорожных маршрутов между Китаем и Европой требует либо двойной перестановки контейнеров на иные колёсные пары, либо использования специальных технологий изменения их размеров. Считается, что разница в ширине колеи служит главным препятствием для увеличения скорости и объёмов грузопотоков. На наш взгляд, этот барьер не так критичен. Например, после запуска новой технологии в Хоргосе время перегрузки поезда с одного типа колёс на другой сократилось с нескольких часов до нынешних – в среднем – 47 минут. И, как уже говорилось, китайские специалисты уже разработали и начали использование специальных поездов с колёсными парами переменной ширины.

При таком впечатляющем росте объёма железнодорожных перевозок по евразийскому маршруту между Китаем и Европой было бы важно изучить его перспективы. Важно понять, где находятся узкие места этого маршрута и что потенциально может воспрепятствовать дальнейшему росту трафика. Большинство экспертов сходятся во мнении, что есть два наиболее важных среднесрочных вызова. **Во-первых**, как сбалансировать трафик, идущий из Китая в Европу и обратно. **Во-вторых**, как решить проблему слабой пропускной способности пункта пропуска на белорусско-польской границе.

В наши дни примерно две трети железнодорожных перевозок идут на запад и только одна треть – в обратном направлении. Маловероятно, что эта ситуация изменится в ближайшее время. Самым позитивным событием мог бы стать ускоренный рост внутреннего потребления населением Китая, что создаст повышенный спрос на качественный европейский импорт. Также важную роль сыграло бы дальнейшее открытие китайского рынка для товаров из стран ЕАЭС и Узбекистана, снятие свойственных КНР многочисленных нетарифных ограничителей торговли.

Ещё одна важная проблема – кризис нехватки контейнеров, связанный с пандемией коронавируса. Отсутствие контейнеров имеет каскадный эффект по всем цепочкам поставок, коренным образом нарушая всю международную торговлю. Отсутствие контейнеров в нужных местах на этапе восстановления оказало огромное влияние на ставки. Участники рынка заявляют, что в феврале 2021 года стоимость перевозки выросла примерно с 1,5 тысячи долларов до 6–9 тысяч долларов за контейнер. Нехватка контейнеров также приводит

к росту цен на новые контейнеры. Китайские производители контейнеров, которые доминируют на рынке, теперь взимают 2500 долларов за новый контейнер по сравнению с 1600 долларами в прошлом году. Только за последние шесть месяцев ставки аренды контейнеров выросли примерно на 50 процентов.

Однако, даже несмотря на это, большинство экспертов полагает, что устойчивый рост контейнерных перевозок в ближайшее время будет продолжен. Эксперты ЕАБР подсчитали, что при существующей инфраструктуре верхний предел железнодорожных грузоперевозок между КНР и Европой составит около 2 миллионов *TEU* в год. Для обеспечения дальнейшего роста объёмов перевозок потребуются более низкие тарифы. Это должно поддерживаться инвестициями в физическую инфраструктуру, в развитие транспортных и логистических центров, в повышение эффективности локомотивов, в автоматизацию процессов пересечения границ, в цифровизацию процедур с помощью блокчейнов и смарт-контрактов, в унификацию нормативно-правовой базы, в лучшую координацию политики ставок фрахта между партнёрами.

Отдельный сюжет, тесно связанный с военно-политической обстановкой в Афганистане и вокруг него, – это развитие южного ответвления евразийской железнодорожной системы. Сейчас важнейшим адвокатом этого направления выступает правительство Узбекистана. Считается, что увеличение пропускной способности существующих маршрутов и прокладка новых железных дорог, например строительство более короткого «южного» маршрута из Китая через территории Киргизии, Узбекистана, Туркмении, Ирана и Турции в Европу, может не только внести вклад в укрепление евразийской железнодорожной «сетки», но и повысить заинтересованность таких крупных игроков, как Россия или Китай в развитии Центральной Азии. Для открытия нового транспортного коридора потребуется построить порядка 268 километров новых железных дорог из Китая через территорию Киргизии в Узбекистан.

Через этот новый коридор Россия и Китай могли бы более активно подключиться к существующим и планируемым железнодорожным сетям в Узбекистане, Туркмении и Афганистане. Перспективная и наиболее короткая ветка через территорию Киргизии может вывести Китай и Россию на три перспективных направления: 1) в Индию и Пакистан с выходом к Индийскому океану, 2) в Азербайджан и Грузию с выходом к Чёрному морю, 3) в Иран и Турцию, Средиземное и Чёрное моря и за пределы Европы. Расчёты показывают, что по сравнению с существующими морскими маршрутами сокращение пути из Китая в Южную Европу составит около 900 километров, а время доставки сократится на семь-восемь дней. По оценкам экспертов правительства Узбекистана, перевозка грузов в объёме не менее 5 миллионов тонн в год может полностью покрыть расходы на строительство дороги[24].

[24] Китай предложил несколько вариантов маршрута новой железной дороги Узбекистан – Кыргызстан – Китай // Подробно Узбекистан. 14.10.2019. URL: https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/kitay-predlozhil-neskolko-variantov-marshruta-novoy/

На сегодня любые транспортно-инфраструктурные проекты, проходящие через территорию Афганистана, являются скорее долгосрочными стратегическими перспективами. Реалистичность и осуществимость этих перспектив, несмотря на различные амбиции и интересы различных региональных и евразийских акторов, напрямую зависят лишь от политической воли и готовности полноценно функционирующего стабильного правительства Афганистана в будущем.

Заключение

Итак, стремительный рост объёма железнодорожных перевозок по маршруту Китай – Европа обусловлен несколькими причинами.

Во-первых, усиление конкурентоспособности китайской экономики и связанный с этим взрывной рост её экспорта на европейские рынки. Китай к середине 2010-х годов вышел на такие объёмы производства и темпы роста, которые позволяют серьёзно инвестировать в расширение транспортно-логистических связей и сокращение зависимости от морских торговых путей. Однако в целом важнейшую роль сыграло просто физическое увеличение китайского экономического присутствия за рубежом и торговых связей.

Во-вторых, растёт экспорт из КНР дорогостоящих товаров, которые требуют быстрейшей их доставки до потребителей по сравнению с классическими морскими перевозками. Это повышает значимость и загруженность сухопутных торговых путей, развития сети железных дорог на евразийском пространстве.

В-третьих, политика китайского правительства по перемещению производств вглубь страны, которая ставит во главу угла развитие центральных и западных провинций, не имеющих выхода к морю, и откуда железнодорожные перевозки в Европу и дешевле и быстрее.

В-четвёртых, в связи с растущим благосостоянием населения всё большее число китайцев хотят потреблять качественные и дорогостоящие европейские товары – от вина и продуктов питания до автомобилей, что снова вызывает спрос на максимально быструю, но не слишком дорогую доставку этих товаров на китайский рынок.

В-пятых, стабилизация экономики России и развитие на российской территории железнодорожных перевозок и системы морских портов. Этот фактор дополняется многолетней политической устойчивостью важнейших стран Центральной Азии, стабильностью и развитием их межгосударственных отношений.

В-шестых, создание Таможенного союза на евразийском пространстве позволило товарам свободно перемещаться и логистическим компаниям было предоставлено надёжное, быстрое и экономичное железнодорожное сообщение. В случае подключения к этому регулятивному пространству других государств общие затраты на перевозки ещё более существенно сократятся.

Главный результат десятилетней эксплуатации Евразийского железнодорожного моста, соединяющего центры экономической мощи крупнейшего континента, подтвердил высокую прибыльность и перспективность этого проекта. Помимо глобальных игроков – России, КНР и Европы, основными бенефициарами этого торгового маршрута станут внутренние провинции Китая и страны Центральной Азии, которые веками страдали от отсутствия выхода к морю, а сейчас получают новые возможности через сухопутные транспортно-логистические коридоры. Развивая свой транзитный потенциал, Центральная Азия имеет все шансы стать частью макрорегиональной транспортно-логистической системы, опирающейся на ведущие центры мировой экономики. Формирование здесь разветвлённой транспортно-коммуникационной системы позволит в полной мере реализовать транспортно-транзитный потенциал и будет иметь мультипликативный эффект для устойчивого развития наиболее динамичного и стабильного в военно-политическом отношении региона мира, превратив его в центр логистики.

ValdaiClubRu
valdaiclub
ValdaiClub
valdaiclubcom
@RuValdaitweets
valdai@valdaiclub.com

СОВЕТ ПО ВНЕШНЕЙ И ОБОРОННОЙ ПОЛИТИКЕ

РСМД
Российский совет
по международным
делам

МГИМО
УНИВЕРСИТЕТ

ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ