Международные транспортные коридоры ЕАЭС – КНР: формирование, развитие и вызовы

Цзюй Ин,
аспирант
Белорусского
государственного
экономического
университета;
juying@mail.ru

Аннотация. В статье анализируются процессы формирования международных транспортных коридоров (МТК) между странами – участницами ЕАЭС и КНР, конкурентные преимущества и проблемы железнодорожных перевозок в рамках инициативы «Один пояс – один путь», а также вызовы, которые ставит перед Республикой Беларусь реализация проекта Российской Федерации «Голубой экономический коридор».

Ключевые слова: ЕАЭС, «Один пояс – один путь», КНР, железнодорожная перевозка, Голубой экономический коридор, международная торговля.

Для цитирования: Цзюй Ин. Международные транспортные коридоры ЕАЭС – КНР: формирование, развитие и вызовы // Наука и инновации. 2020. №11. С. 47–53. <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2020-11-47-53>

Система транспортных коридоров (ТК) складывается из международных въездных и выездных таможенных транспортных коридоров, обслуживающих их региональных структур и охватывает все виды общественного транспорта – автодорожный, железнодорожный, морской и трубопроводный. Причем при наличии унифицированной инфраструктуры эффективность межгосударственных перевозок значительно увеличится, что будет способствовать сотрудничеству между государствами.

Поскольку страны СНГ в прошлом являлись частью СССР, в их железнодорожной сети не существует никаких различий, в политической и культурной сфере они тяготеют к России, что позволило ей заложить основу для создания единого транспортного коридора на территории СНГ.

Согласно официальным данным Евразийского экономического союза, в рамках объединения не существует барьеров в сфере перевозок. Однако все еще остаются четыре основных проблемы: отсутствует свободный доступ ко всем внутренним водным путям Союза; нет единых стандартов в отношении допустимых масс, осевых нагрузок

УДК: 339.9: 338.46: 640.4

и габаритов подвижных средств; отличается порядок оформления специальных разрешений на движение крупногабаритного и (или) тяжеловесного транспорта; разнятся подходы государственного регулирования авиационных услуг [1].

Президенты стран ЕАЭС в декабре 2016 г. утвердили основные направления скоординированной транспортной политики. Планируется определить мероприятия, выполнение которых позволит снять к 2025 г. все существующие ограничения в данной отрасли, включая подготовку документов, касающихся ее интеграции и привлечения инвестиций.

Формирование транспортного коридора в рамках ЕАЭС – постепенный процесс. В 2010 г. Республика Беларусь, Республика Казахстан и Российская Федерация заключили Соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий и Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включающее в себя основы тарифной политики. Полноценная работа Таможенного союза началась с 1 июля 2011 г. Главами упомянутых государств 29 мая 2014 г. был подписан Договор о Евразийском экономическом союзе, к которому 10 октября присоединилась Республика Армения, а 8 мая 2015 г. – Кыргызская Республика. Вопросы дальнейшей интеграции закреплены в разделах XIX «Естественные монополии» и XXI «Транспорт» Договора о ЕАЭС.

8 мая 2015 г. утверждена Программа поэтапной либерализации выполнения субъектами, зарегистрированными на территории одного из государств –

членов Союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена, на период с 2016 по 2025 г.

Цель ЕАЭС в данной области – осуществление постепенной экономической интеграции, создание и развитие евразийского транспортного пространства, под которым понимается совокупность транспортных систем, обеспечивающая беспрепятственное передвижение пассажиров, грузов и средств их перемещения, техническая и технологическая совместимость всех составляющих, основанная на гармонизированном законодательстве государств-членов в данной сфере.

ЕАЭС является важным связующим узлом на Евразийском континенте. Транспортные сети стран, входящих в Союз, часто включают множество отрезков, формирующих сегодняшний международный транспортный коридор между Европой и Азией. Он включает в себя Панъевропейский транспортный коридор (критские или хельсинские коридоры), евроазиатский «Север – Юг», МТК «Запад – Восток» («Транссиб»), коридор «Европа – Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА). Все они либо имеют много ответвлений, либо пересекают несколько стран, не всегда являющихся членами ЕАЭС, поэтому большая их часть должна рассматриваться в качестве международных (рис. 1).

Строительство международных транспортных путей, по сути, – соединение профильных инфраструктур разных государств для формирования особых маршрутов. Они крайне неоднородны, кроме того, в мировом сообществе до сих

пор не принято единое определение понятия «международный транспортный коридор». На основании научных исследований и докладов автором установлено, что все современные евразийские международные транспортные коридоры можно разделить на 3 вида: сеть азиатских автомобильных дорог и 4 железнодорожные ветви, утвержденные Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (UNESCAP); Панъевропейский транспортный коридор, определенный Европейским союзом; международные транспортные пути государственного и межгосударственного уровня.

Рис. 1. Схема международных транзитных транспортных коридоров стран – участниц ЕАЭС [2]

Название коридора	Охваченные страны – участницы ЕАЭС	Вид транспорта	Город следования	Протяженность маршрута
Панъевропейский транспортный коридор №2	Россия Беларусь	Железнодорожный и автомобильный	Берлин – Познань – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород	615 км
Панъевропейский транспортный коридор №9	Россия Беларусь (ответвления)	Железнодорожный и автомобильный	Граница Украины – Гомель – Могилев – Орша – Витебск – граница Российской Федерации №9В: Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда	372 км
Транссиб	Россия Казахстан	Железнодорожный и автомобильный	Центральная Европа – Беларусь – Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток/Находка	9288,2 км
Север – Юг	Россия Армения	Железнодорожный и морской (через Черное море)	Бусловская: –? – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань Транскаспийский (через порты Астрахань, Оля, Махачкала) Восточный (Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана – Теджен – Серахс) Западный (Астрахань – Махачкала – Самур – Астара)	7200 км (из Бусловская до Астрахани протяженностью 2513 км)
Северный морской путь	Россия	Морской	Западный сектор Арктики: от Мурманска до Дудинки Восточный сектор Арктики: от Дудинки до Чукотки	Отсутствие данных
Приморье-1 и Приморье-2	Россия	Железнодорожный и морской	Приморье-1: Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты АТР Приморье-2: Хунчунь – Краскино – Посыет/Зарубино – порты АТР	Отсутствие данных
ТРАСЕКА	Казахстан Кыргызстан	Железнодорожный и морской	Восточная Европа – Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море	1600 км
Западная Европа – Западный Китай	Россия Казахстан	Автомобильный	Москва – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжо	8445 км

Таблица. МТК, проходящие через территорию стран ЕАЭС

Через ЕАЭС проходит 7 международных транспортных коридоров (табл.).

Коридор «Север – Юг» призван обеспечить транспортную связь между странами Балтии и Индии через Иран. На территории России стержневым направлением развития транзитных и внешнеторговых грузопотоков в рамках данного МТК является железнодорожная магистраль Бусловская – Астрахань. Вместе с тем часть коридора (граница Финляндии – Санкт-Петербург – Москва) включается в Панъевропейский транспортный коридор №9, предусматривающий 3 основных маршрута: Транскаспийский, Восточный и Западный. В рамках МТК параллельно с водными путями будут развиваться железнодорожное и автомобильное сообщение, в перспективе планируется, что он будет пересекаться с Транссибом.

Вызывает интерес создание нового трансконтинентального коридора «Западная Европа – Западный Китай» – транснационального инфраструктурного проекта с транспортной автомагистралью от Северной Европы до Западного Китая, призванного укрепить экономические и культурные связи

между Европой и Азией. В его развитии заинтересованы главные торговые партнеры Казахстана. В настоящее время подписаны межправительственные меморандумы с Россией, Китаем и ЕС [4].

Следует отметить, что по мере непрерывного формирования и развития в границах государств – членов ЕАЭС некоторые участки транспортных коридоров постепенно становятся частью других, а некоторые, напротив, связываются между собой. Например, отрезок ТК «Север – Юг» входит в Панъевропейский транспортный коридор №9, а с его отрезком соединяется Транссибирская магистраль. В рамках ЕАЭС все они формируют обширную транспортную сеть, связанную с Восточной Европой, сообщаемую с Западной Азией и достигающую Средней Азии, Индии и других регионов на юге континента.

При ее исследовании с запада на восток можно отметить маршруты, начинающиеся в различных странах Европы, доходящие до Беларуси через Панъевропейские транспортные коридоры №2 и №9, проходящие далее через Москву, Санкт-Петербург и другие города России и разветвляющиеся оттуда в 4 различных направлениях.

Одновременно с этим транспортный маршрут через Казахстан и его ответвления сообщаются с МТК «ТРАСЕКА» и служат продолжением казахского участка в юго-западном направлении до Таджикистана, Узбекистана, Туркменистана и далее через Каспийское море достигают Грузии, Армении и других стран. Данный коридор во многом совпадает с проектируемым КНР Западным коридором и Транскаспийским международным транспортным маршрутом. Последний начал свою деятельность с февраля 2017 г. и пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы. В настоящий момент данный МТК развивается в направлении объединения железнодорожных и морских перевозок, управления портами, регулирования индивидуально установленной фрахтовой ставки и логистических компаний. Планируемый же Западный коридор имеет множество ответвлений в направлении Европы.

В 2016 г. на международном транспортном коридоре «Приморье-2» началось строительство железной дороги международного уровня в направлении Китая. Это был первый случай достижения консенсуса между РФ и КНР в вопросе ширины железнодорожной колеи, обеспечившего большой прорыв для циркуляции грузов и снижения логистических издержек. Коридор «Приморье» сообщается с Северным морским путем, что за счет наличия на последнем большого числа портов означает увеличение реальной экономической выгоды. В то же время право управления железной дорогой принадлежит КНР, что дает китайским компаниям возможность выхода на рынок Российской Федерации.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В КНР

Строительство и развитие транспортных железнодорожных коридоров в ЕАЭС играют важную роль для экономических, культурных и коммерческих контактов стран-участниц и в то же время имеют потенциал для расширения транспортного сообщения между Европой и Азией, особенно в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

В последние годы Китай поддерживает тесные торговые контакты с Европой: объем двусторонних экспортно-импортных поставок увеличился с 217,3 млрд долл. в 2005 г. до 694,2 млрд долл. в 2019 г. [12]. В Евразии сосредоточено 60% мирового ВВП, на востоке континента располагается оживленный восточно-азиатский экономический регион,

на западе – экономический регион развитых европейских государств, в центре континента – страны, обладающие богатыми природными ресурсами: Россия, Казахстан, Туркменистан и др. Это значимый фактор, стимулирующий торговые отношения между Китаем, Европой и прилегающими странами, а также развитие отрасли перевозок.

В рамках Стратегии экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в. ключевое внимание уделяется формированию связанной инфраструктуры. С этой целью предполагается строительство недостающих участков железной дороги из Китая в Европу, проектирование и создание евразийского международного транспортного коридора, введение в эксплуатацию которого будет благоприятствовать торговому и инвестиционным контактам стран Шелкового пути.

В государствах – членах ЕАЭС проделана значительная работа по опережающему развитию транспортной инфраструктуры, диверсификации маршрутов, упрощению процедур, связанных с транзитом. Наиболее активно в этот процесс включилась Республика Казахстан. Здесь построены железнодорожные линии «Хоргос/Алтынколь – станция Жетыген» и «Узень – Берекет – Горган», развиваются железнодорожный переход Достык – Алашанькоу на востоке страны и морской порт Актау на западе.

Казахстанские железные дороги совместно с китайскими партнерами с 2014 г. развивают новый логистический терминал в порту Ляньюньган на побережье Желтого моря, через который регионы Центральной Азии и Южного Кавказа могут вести торговлю с азиатско-тихоокеанскими партнерами. Россия и Казахстан в сотрудничестве с КНР создают Трансконтинентальный международный автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай» («ЗЕ – ЗК»), который свяжет порт Ляньюньган с морскими портами на Балтийском море. С этим коридором через систему ответвлений будут соединены все страны ЕАЭС, поэтому его инфраструктура предназначена как для осуществления внутрисоюзных коммуникаций, так и для транзитных перевозок, объем которых, по оценкам, должен увеличиться в несколько раз. Общая протяженность коридора «ЗЕ – ЗК» составляет 8445 км, из них на Российскую Федерацию приходится 2233 км, Республику Казахстан – 2787 км, Китайскую Народную Республику – 3425 км. В соответствии с заключенным членами Шанхайской организации сотрудничества соглашением, указанный коридор должен быть открыт не позднее 2020 г. [5].

Согласно Плану развития Китайского железнодорожного экспресса, он будет в зависимости от географического положения разделяться на 3 ветви: Восточный коридор, Западный и Центральный (рис. 2). Последний начинается в контрольно-пропускном пункте Эрэн-Хото автономного района Внутренняя Монголия, далее проходит через Монголию и соединяется с Транссибирской магистралью и через Беларусь доходит до Евросоюза.

Система трех железнодорожных коридоров в границах Китая отличается сложностью, основная причина которой – различие видов рабочих линий Китайского железнодорожного экспресса. Для стимулирования торгово-коммерческих отношений предприятий с Европой КНР скооперировалась с железнодорожными сетями стран Средней Азии и Европы и запустила одно- и двенаправленный поезд под названием «Китайско-европейский железнодорожный экспресс», который проходит через Сучжоу, Иу, Шэньчжень, Чжэньжоу, Чэнду и другие китайские города и связывает их с крупными европейскими мегаполисами. Линии экспресса подразделяются на прямые и транзитные. На первых осуществляются рейсы непосредственно из основных зон производства товаров и главных портов внутри

Китая в иностранные города; на вторых – из крупных транспортных узлов, где происходит накопление продукции, в места ее назначения. Данные линии связывают Китай не только с Европой и прилегающими странами, но и с Восточной, Юго-Восточной Азией и другими регионами; это не просто железнодорожный коридор, а канал мультимодальных перевозок.

С 2011 по 2018 г. значительно увеличилось количество осуществляемых рейсов – с 17 до 6363, среднегодовой прирост составил 140%. Из 28 китайских населенных пунктов товары направляются в 29 европейских городов. Китайско-европейский железнодорожный экспресс позволяет снизить временные затраты на 3/4 в сравнении с морскими перевозками, при этом стоимость транспортировки по железной дороге в пять раз ниже, чем воздушным путем, к тому же предоставляются благоприятные условия для товаров, нуждающихся в доставке в относительно ограниченные сроки, например для крупных партий товаров, купленных через Интернет, продукции легкой промышленности, высокотехнологичной продукции, вин и других пищевых продуктов, требующих при перевозке соблюдения температурного режима.

Рис. 2. Восточный, Западный и Центральный коридоры на территории КНР [6]

ПРЕИМУЩЕСТВА И ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОРИДОРОВ СТРАН – УЧАСТНИКОВ ЕАЭС В РАМКАХ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

Влияние сезонных факторов на железнодорожную транспортировку невелико, время доставки относительно стабильно, поэтому ее можно использовать для дорогих и тяжелых грузов. В 2016 г. доля автомобилей и механического оборудования в общем объеме товаров, перевозимых по железнодорожному маршруту Китай – Европа, составила 50% и 56% соответственно, металлов и металлоконструкций – 18% и 13% [8].

Кроме того, по железной дороге можно доставлять товары с ограниченным сроком годности, такие как молочная и мясная продукция, саженцы и т.д., однако пока их объем невелик. При исследовании структуры экспорта и импорта Китая и Европейского союза нами обнаружено, что доля сельскохозяйственной продукции в нем также мала. Для Беларуси как страны с развитым агросектором это направление может стать новой точкой развития.

Белорусско-китайское сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта постоянно усиливается. В 2019 г. был запущен курсирующий в обоих направлениях поезд Наньчан – Минск – Наньчан, который заложил фундамент для торговли между странами. С 2016 г. КНР начала выдавать белорусским предприятиям лицензии на экспорт мясной продукции; на сегодняшний день доступ на рынок имеют 2 мясокомбината, 5 птицеферм и 51 молочное

предприятие, использующие для перевозок железнодорожный транспорт [9].

В данных условиях взаимодействие между двумя секторами может создать синергетический эффект: с одной стороны, активизация торговли сельскохозяйственной продукцией приведет к росту объема железнодорожных перевозок, а с другой – наличие удобного вида транспорта способствует дополнительной конкурентоспособности товаров на рынке.

Препятствует развитию этого процесса информационная асимметрия. Европейские грузоотправители не обладают достаточными сведениями о преимуществах/условиях перевозок по сухопутным трансъевразийским транспортным коридорам (сроки, количество используемых модальностей, доставка от двери до двери, стоимость), об уровне их развития, существующих маршрутах (в первую очередь железнодорожных). Опрос европейских грузоотправителей показал, что компании, не имеющие опыта участия в трансъевразийских перевозках, оценивают длительность доставки 40-футового контейнера в 20–30 дней и стоимость в 10–15 тыс. долл. [8]. Это гораздо выше фактических показателей.

Субсидии стали основным методом повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок между Китаем и Европой. Согласно докладу Евразийского банка развития, снижение их стоимости на 30–50% за счет субсидирования привело к росту контейнеропотока в 19 раз [8]. При этом китайское правительство ставит следующие задачи: добиться ценового преимущества, привлечь тем самым большие товаропотоки, которые приведут к эффекту масштаба, а по мере непрерывного увели-

чения количества рейсов Китай – Европа и снижения себестоимости уменьшить объем субсидий.

Согласно плану Национальной комиссии развития и реформ КНР, к 2020 г. число регулярных контейнерных поездов на маршрутах Китай – ЕС должно утроиться и достичь 5 тыс. [6]. Это приведет к увеличению контейнерооборота примерно до 200–250 тыс. FEU. В данных условиях функционирование таможни и железных дорог столкнется с новым вызовом: каким образом повысить эффективность последних, как рационально координировать и какие меры применять

Рис. 3. Голубой экономический коридор

для работы всех звеньев железнодорожной сети. Решение данных вопросов станет ключевым фактором, влияющим на уровень перевозок из Китая в Европу в будущем.

Серьезный вызов имеющимся МТК бросает открытие нового канала морских перевозок – Голубого экономического коридора. Он будет проходить по Северному морскому пути России – арктическому судоходному пути, примыкающему к северному побережью страны (рис. 3). Национальная комиссия по развитию и исследованиям Китая и Государственная океаническая администрация в документе, опубликованном 20 июня 2017 г., заявили, что «участвуя в арктических делах, Китай готов сотрудничать со всеми сторонами в проведении научных изысканий навигационных маршрутов, создании наземных станций мониторинга, проведении исследований климатических и экологических изменений в Арктике, а также предоставлении услуг навигационного прогнозирования». КНР поддерживает усилия стран, граничащих с Арктикой, по улучшению условий морских перевозок и призывает принять участие в коммерческом использовании арктического маршрута. Китай намерен изучать потенциальные ресурсы Арктического региона в сотрудничестве с соответствующими странами, а также укреплять взаимодействие в области экологически чистой энергетики со странами Арктики [10]. По подсчетам китайских специалистов, открытие Голубого экономического коридора в Северном Ледовитом океане сократит длительность перевозок и их себестоимость на 50% [11]. Это в разной степени повлияет на все транспортные каналы, в том числе и Евразийского экономического союза.

* * *

Таким образом, развитие железнодорожной транспортной системы в ЕАЭС может активизировать международную торговлю в странах Союза. Однако нельзя не признать, что морские перевозки обладают несравненным преимуществом по объемам доставляемых грузов. Чтобы компенсировать данный недостаток, по железной дороге придется запустить большое количество рейсов, что затрудняет координацию между странами, через которые проходят транспортные коридоры.

Вместе с тем открытие Голубого экономического коридора в Северном ледовитом океане разрушит монополию традиционных морских каналов. Беларусь, расположенная в сердце Европы, должна, с одной стороны, повышать уровень развития своих железнодорожных артерий, чтобы обеспечить их конкуренто-

способность, а с другой – искать пути для сопряжения с Голубым экономическим коридором в целях осуществления мультимодальных перевозок, тем самым открывая для железнодорожной сферы новые возможности.

Поэтому решение существующих на сегодняшний день проблем в отрасли, которое приведет к повышению ее эффективности, снижению себестоимости доставки, согласованности транспортных программ и разумному увеличению количества рейсов, – это основной путь к развитию конкурентоспособности Беларуси и всех стран ЕАЭС в международных железнодорожных перевозках. ■

■ **Summary.** The article analyzes the formation of international corridors between the EAEU and PRC member countries, the competitive advantages and problems of rail transportation of the EAEU member countries within the framework of the «One Belt - One Road», as well as a new challenge in the Republic of Belarus for the projects of the Russian Federation «Blue Economic Corridor».

■ **Keywords:** EAEU, One belt One way, China, railway transportation, Deep economic corridor, international trade.

■ <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2020-11-47-53>

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Дзикович Н.Г. Республика Беларусь в мировой транспортной системе // Социальные факторы инновационного развития экономики: сб. науч. ст. / Гос. ин-т упр. и социал. технологий БГУ. – Минск, 2011.
2. Электронная газета: Российско-китайский информ. портал // <http://russiachina-eastcargo.com/ru/transport-corridors>.
3. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов: Аналитический доклад // Департамент транспорта и инфраструктуры. – М., 2019.
4. Первый грузовой поезд в Китай в обход России не вернулся в Ильичевск // Газета ТСН. // <https://ru.tsn.ua/ukrayina/pervyy-gruzovoy-poezd-v-kitay-v-obhod-rossii-ne-vernulsya-v-ilichevsk-604292.html>.
5. Комиссия по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр – Висла // <http://e40restoration.eu/ru-RU/o-proekte/o-proekte2-3>.
6. Веб-сайт Национальной комиссии по развитию и реформам: программа развития железнодорожных поездов Китай – Европа (2016–2020) // <https://www.yidaiyilu.gov.cn/yw/qwfb/4802.html>.
7. Центральноевропейские железнодорожные линии // https://global.lianlianpay.com/article_logistics/17-3136.html.
8. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. – СПб., 2018.
9. File: EU-28 exports to and imports from China by product group, 2008 and 2018 // https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:EU-28_exports_to_and_imports_from_China_by_product_group_2008_and_2018.png&oldid=431135.
10. Калфаоглу Рабия. Китайско-российское сотрудничество в Арктике: перспективы развития // Вестник МГОУ. 2018. №2. С.108–128.
11. Ли Цзяньминь / Анализ китайско-российского сотрудничества в Арктике: общие сведения, преимущества, политика и возможности // Евразийская экономика. 2019. Вып. 4. С. 1–19.
12. Объем двусторонних экспортно-импортных поставок между КНР и Европой составляет 4860 млрд юань в 2019 г. // http://shanghai.biz-sh-itc.net/article/dwjydw/202004/1493766_1.html.
13. File: EU-28 exports to and imports from China by product group, 2008 and 2018 // https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:EU-28_exports_to_and_imports_from_China_by_product_group_2008_and_2018.png&oldid=431135.

Статья поступила в редакцию 08.06.2020 г.

SEE http://innosfera.by/2020/11/railway_transportation