

ОЦЕНКА ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

ASSESSMENT OF TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN THE EURASIAN SPACE

N. Gainullina

Summary. International transport corridors play an important role in the development of territories and regions. The Eurasian space, due to its geographical location, is a convenient transit territory for the transportation of goods from East to West and back. The formation and development of the ITC is beneficial not only to countries transporting goods, but also to transit countries. They allow to develop infrastructure, launch new business projects, build close economic and political relationships, and generate economic growth.

Keywords: international transport corridors, EAEU, rail transportation, digitalization, Greater Eurasia.

Гайнуллина Нонна Руслановна

*Аспирант, Финансовый университет при
Правительстве Российской Федерации (Москва)
nonna.gainullina@gmail.com*

Аннотация. Международные транспортные коридоры играют важную роль в развитии территорий и регионов. Евразийское пространство в силу своего географического расположения является удобной транзитной территорией для перевозки грузов с Востока на Запад и обратно. Формирование и развитие МТК выгодно не только странам, перевозящим грузы, но также и транзитным странам. Они позволяют развить инфраструктуру, запустить новые бизнес-проекты, сформировать тесные экономические и политические связи, обеспечить экономический рост.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, ЕАЭС, железнодорожные перевозки, цифровизация, Большая Евразия.

Введение

Объективно заслуженное внимание международные транспортные коридоры (МТК) получили не так давно. Вопрос их эффективности и развития детально исследуется только на протяжении десяти последних лет. Именно их функционирование способно обеспечить транспортную связанность определенных регионов, решая тем самым экономические и политические проблемы.

Особый интерес МТК составляют для Евразии. Они являются эффективным способом участия в глобальных цепочках добавленной стоимости. Импульс дальнейшего развития и расширения использования МТК на евразийском пространстве дала инициатива, связанная с сотрудничеством Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Китая в рамках инициативы «Один пояс — один путь».

Транспортно-логистическая отрасль понесла серьезные потери во время пандемии. Ввиду ряда ограничений, связанных с коронавирусом (затрудненный проход границ, сложности, касающиеся карантинных мероприятий с автотранспортом, морскими доставками) произошел переток грузов на сухопутные маршруты, в основ-

ном железнодорожный. Постпандемийная стабилизация отрасли столкнулась с новыми вызовами. Конфликт России и Украины, санкции со стороны европейских стран и США сильно повлияли на международные грузоперевозки, в особенности — авиа- и автоперевозки.

Функционирование евразийских МТК обеспечивается, в первую очередь, железными дорогами. Применение железнодорожных перевозок выгодно отличает их от морских — скоростью, и от воздушных — стоимостью. Основные МТК евразийского пространства это: широтные по направлению «Восток — Запад» и меридиональные по направлению «Север — Юг». Устоявшимся фактором реализации транзитно-транспортного потенциала евразийского пространства является торговля между Китаем и Европой. Товарооборот между Китаем и Европейским союзом имеет тренд к росту уже на протяжении многих лет (рисунок 1).

Товарооборот между Китаем и Европейским союзом имеет тренд к росту уже на протяжении многих лет. Так, в 2020 году Китай стал главным торговым партнером Европы, опередив при этом Соединенные Штаты Америки, в 2021 году этот тренд лишь укрепился — товарооборот между Китаем и ЕС вырос на 18,7% и составил 695,5 миллиардов евро.

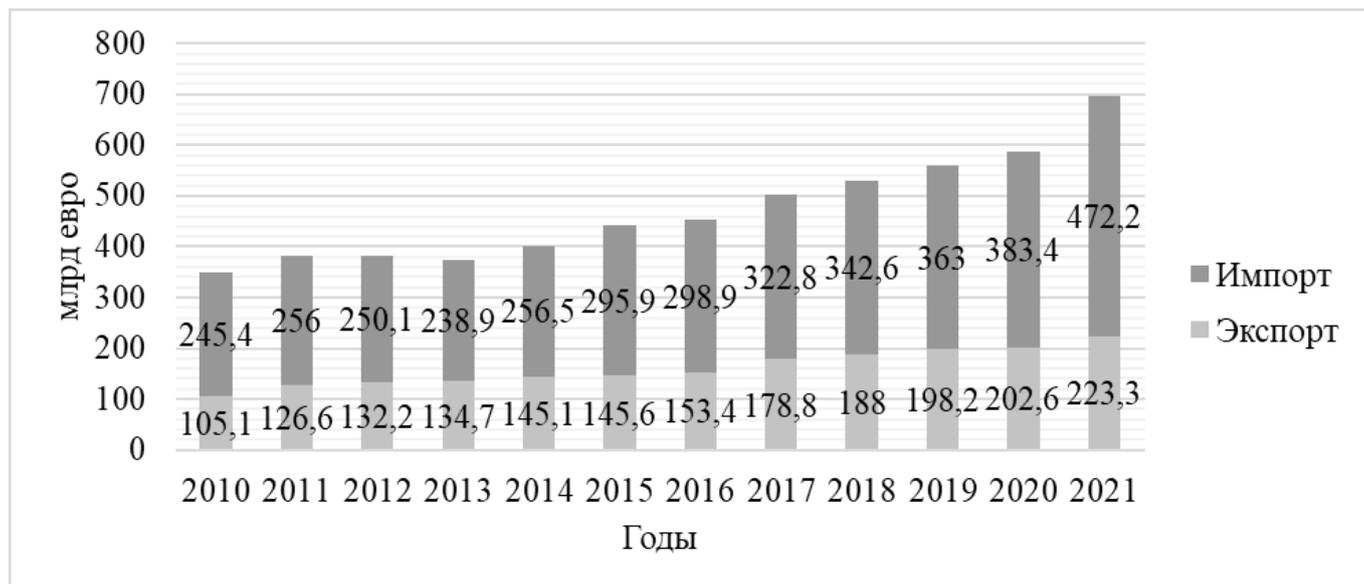


Рис. 1. Товарооборот Китая и ЕС 2010–2020.
 Источник: составлено авторами по данным Евростата [1].

Рост товарообмена, мотивы Китая по развитию западных регионов, усиление интеграционных процессов ЕАЭС, выгода от использования железнодорожных перевозок сформировали предпосылку к стабильному развитию направления «Восток — Запад».

На восточном сегмента направления Китая — Европа — Китай есть 4 главных маршрута. Три из них проходят по Транссибу (Забайкальск, Наушки, Дальний Восток), один — по территориям Казахстана, России и Беларуси — евразийский маршрут. В первом полугодии 2022 года доля евразийского маршрута составила 84,7% (рисунок 2).

Однако, стоит отметить, что каждый маршрут занимает определенную нишу и является необходимым для развития общего направления.

Переориентация транспортных потоков и поиск новых направлений позволит государствам решить часть проблем, связанных с логистическими аспектами. Для Китая, в первую очередь, это экономическое развитие отстающих западных и северо-восточных регионов, и сглаживание уровня внутреннего развития. Для стран ЕАЭС — это установление и укрепление экономических связей, рост инвестиций, создание современной инфраструктуры, и также социально-экономическое развитие территорий [3].

Страны, входящие в ЕАЭС, различаются по размеру, развитости периферийных регионов, логистическим возможностям. Государства-члены ЕАЭС планируют со-

здать единое транспортное пространство к 2025 году. Реализация шагов по достижению этой цели будет связана, прежде всего, с развитием МТК. В настоящий момент начала свое формирование макрорегиональная транспортная логистическая система — «Евразийский транспортный каркас». Он является прочной основой развития торговли и роста инвестиций не только на евразийской территории, но и способен сыграть ключевую роль при формировании Большой Евразии. В долгосрочном периоде каркас учитывает соблюдение экономических интересов широкого круга стран, расположенных на Евразийском континенте. В первую очередь, это касается стран с так называемым «континентальным проклятием» — не обладающих выходом к морю.

Если говорить о мультимодальных перевозках по направлению Китай — ЕС, то здесь наиболее эффективными (время и инфраструктура) являются маршруты, проходящие по территории Казахстана [4]. Казахстан старается проводить сбалансированную внешнюю политику. Транспортно-логистическое сотрудничество лишь повысит роль страны в различных международных инициативах. Успешным транспортно-логистическим проектом на территории Казахстана стал сухой порт «KTZE-Khorgos Gateway» [5]. Он находится на казахстанско-китайской границе. За время своего существования сухой порт успел добиться звания проекта международного класса. Хаб отвечает всем международным требованиям, обеспечивая транспортировку и безопасное хранение.

Среди стимулирующих факторов повышения конкурентоспособности маршрута в ближайшем будущем

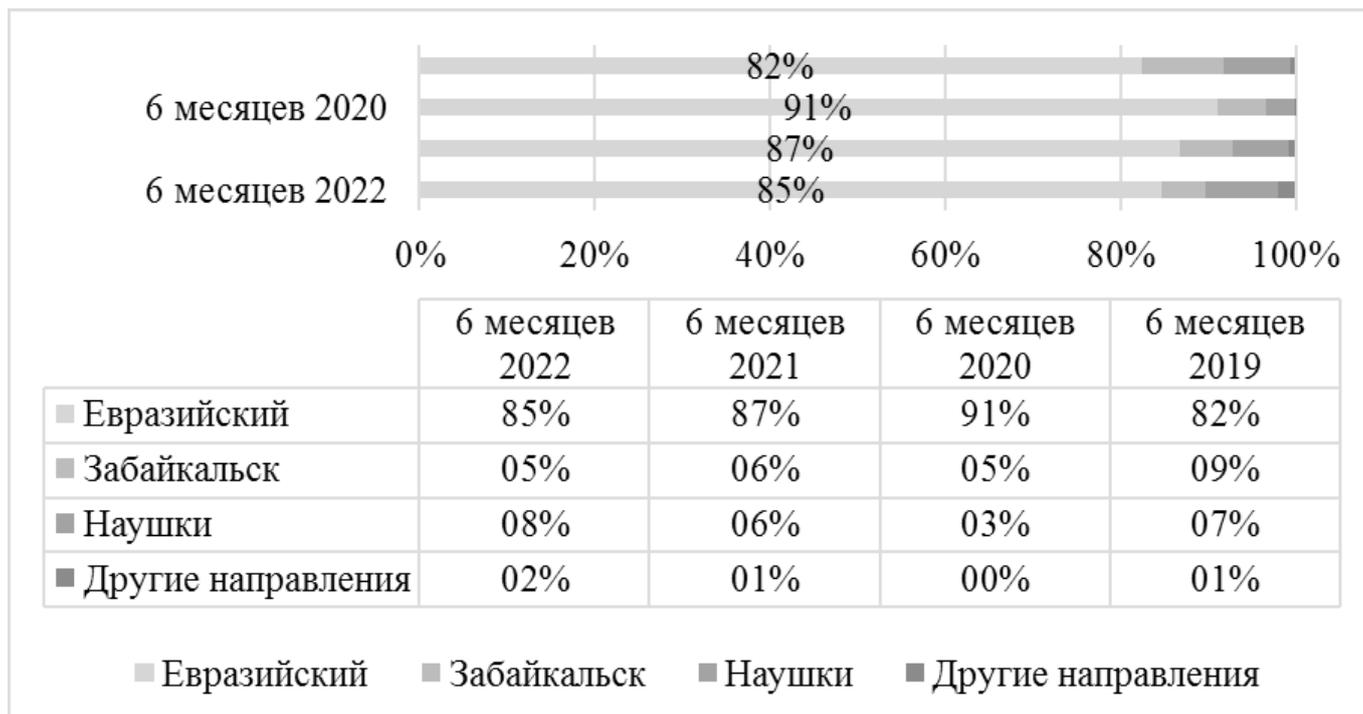


Рис. 2. Удельный вес евразийского маршрута направления Китай-Европа-Китай
 Источник: составлено автором по данным [2].

станут информационные технологии. Цифровизация транспортно-логистических процессов позволит ускорить их и обезопасить. Так, перспективно планируемое применение систем интеллектуального навигационного пломбирования. Внедрение такого инструмента способно повысить уровень сохранности грузов. Также целесообразно вести разработки по созданию облачных систем совместной логистики. К примеру, такая существует в ЕС — AEOLIX¹. В долгосрочной перспективе можно говорить о внедрении и использовании беспилотного транспорта, систем автономного вождения. Кроме того, особое внимание в последнее время уделяется повышению экологичности железнодорожного транспорта. Немаловажно отметить тот факт, что железнодорожный транспорт обладает экологическим преимуществом. Если сравнивать с другими видами транспорта, то железнодорожный: в 2 раза экологичнее речного, в 7 раз — автодорожного и в 30 раз — воздушного [6].

Еще одним важным МКТ является коридор «Север — Юг», который связывает Европу и Россию со странами Южной Азии и Ираном. Несмотря на ряд трудностей и ограничений функционирования, коридор «Север — Юг» представляет интерес для многих стран вдоль его пути. Усилия по развитию инфраструктуры коридора,

усиление роли Индии как партнера вызывают необходимость оценки его сопряжения с направлением «Восток — Запад». Кроме этого, МТК «Север — Юг» призван развивать региональные связи на транскаспийском пространстве.

Существует три основных географических маршрута, пролегающих по нему: транскаспийский (через Каспийское море), западный (через Азербайджан), восточный (через Казахстан и Туркменистан). Такое положение дел часто провоцирует конкуренцию. Однако, на настоящий момент не сформирован единый маршрут общей протяженности. Это требует модернизации инфраструктуры и выработку новой стратегии функционирования МТК. Первым шагом может стать маршрут до Астрахани (Россия). Это помогло бы разрешить сразу два вопроса: создание логистического хаба и сопряжение коридора с маршрутами МТК «Восток — Запад».

Выделим основные преимущества и проблемы МТК «Север — Юг» (таблица 1).

Только благодаря решению вышеописанных проблем возможна полноценная реализация потенциала этого коридора.

Значение МТК для ряда стран высоко. Для Индии — это увеличение экспорта и импорт сырья из стран Ка-

¹ Architecture for European Logistics Information eXchange

Таблица 1. Преимущества и проблемы МТК «Север — Юг».

Преимущества	Проблемы
Потенциальное сокращение срока доставки грузов между Россией и Индией	Отсутствие единого оператора и единой тарифной ставки
Стратегическая значимость для стран каспийского региона	Отсутствие собственного контейнерного парка
Возможное сопряжение с МТК «Восток — Запад»	Высокие сроки доставки и ее стоимость

Источник: составлено автором по данным ERAI [6].

спийского региона, для Ирана — возможность преодоления негативных внешних эффектов и стимулирование экономического развития, Азербайджан — возможность создания на своей территории транспортного хаба региона. Казахстан и Туркменистан используют МТК как региональный маршрут для торговли с Ираном. Россия видит несколько основных положительных моментов МТК «Север — Юг»: поддержка развития регионов (Астраханская область, Республика Дагестан, Калмыкия), транзитный потенциал, активизация торговли с Индией и Ираном.

Направление «Север — Юг» содействует поиску оптимальных путей движения грузов и позволяет использовать наземные и мультимодальные коридоры вместо морских маршрутов, проходящих через Гибралтар и Суэцкий канал. Актуальность данного вопроса была еще больше определена мировой пандемией COVID-19.

Несмотря на определенный застой последних лет и все наличествующие ограничения, МТК «Север-Юг» может в скором времени приобрести своего единого оператора, что позволит сформировать окончательную архитектуру коридора — как институциональную, так и транспортно-логистическую.

В настоящий момент перспективным проектом является создание МТК «Европа — Западный Китай». Основная его часть пролегает по территории стран, входящих в ЕАЭС — России и Казахстана. Его функционирование может обеспечить как внутриинтеграционное перевозки, так и ускорить транзитные.

Заключение

Международные транспортные коридоры — важный экономический и политический инструмент. Их роль заключается не только в реализации транспор-

тно-логистического потенциала стран, но и в эффектах, которые они дают для экономики в целом.

Имеющиеся сложности и недоработки при функционировании евразийских МТК возможно преодолеть и нивелировать с помощью ряда комплексных мер и целенаправленных мероприятий. Они должны затрагивать, прежде всего, инфраструктуру и технологии перевозок. Есть необходимость уравновесить дисбалансы грузопотоков, обеспечить увязку стран при проведении мероприятий, координировать перевозки и развивать инфраструктуру в рамках существующих региональных и макрорегиональных программ.

Решение вышеперечисленных вопросов может быть осуществлено с помощью:

1. Плана инфраструктурного развития ключевых коридоров (развитие приграничной инфраструктуры, в т.ч. с применением современных технологий).
2. Плана мероприятий модернизации перевозок (цифровизация перевозочного процесса, физическое обновление).
3. Актуализации информации о текущих маршрутах перевозок и перспективных направлениях перевозок на территории ЕАЭС и между Европой и Азией (сроки, стоимость, сервис).
4. Плана мероприятий, направленных на привлечение новых грузовладельцев и их информирование.
5. Контроля и мониторинга результатов актуальных мероприятий на международном уровне.

МТК являются неотъемлемым фактором развития евразийского пространства. Это важный экономический и политический инструмент. Их роль заключается не только в реализации транспортно-логистического потенциала стран, но и в эффектах, которые они дают для экономики в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Официальный сайт Евростата URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_Page (дата обращения: 11.08.2022).
2. Информационно-аналитический обзор «Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в первом полугодии 2021 года» // ERAI. — 2021. — 15 с.
3. Доклад «Транспортный потенциал Евразийского экономического союза» // ЕЭК. — 2015. — 52 с.
4. Доклад «Конкурентоспособность логистики транспорта в Республике Казахстан» // ЕЭК ООН. — 2019. — 182 с.
5. Официальный сайт Kazakh invest. URL: <https://invest.gov.kz/ru/> (дата обращения 24.08.2022).
6. Доклад № 49 «Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопоток через ЕАЭС» // ЕАБР. — 2018. — 71 с.

© Гайнуллина Нонна Руслановна (nonna.gainullina@gmail.com).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Финансовый университет при Правительстве РФ