
Л.Б. Вардомский
М.О. Тураева

РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЕВРАЗИИ:
РАЗНООБРАЗИЕ ПРОЕКТОВ
КАК ОТРАЖЕНИЕ МЕНЯЮЩЕГОСЯ
МИРОУСТРОЙСТВА

Москва
Институт экономики РАН
2025

Рецензенты:
академик РАН, д.э.н., профессор А.Д. Некипелов,
к.г.н. Н.В. Куликова

Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров Евразии: разнообразие проектов как отражение меняющегося мироустройства: Научный доклад. — М: ИЭ РАН, 2025. — 72 с.

Доклад посвящен анализу и оценке взаимовлияния транспортной, политической и экономической связанности России и других государств, входящих в различные проекты евразийской регионализации, и в этом контексте — рассмотрению МТК как инструмента данной связанности. В докладе определяется роль соседства стран и их участия в процессах регионализации в формировании и деятельности транспортных коридоров. Авторы исследуют МТК как фактор, понижающий риски развития государств в условиях растущей многополярности и сопровождающего этот процесс геополитической и геоэкономической неопределенности. В работе также анализируется практика использования понятия «евразийский» в научных и официальных программных документах, посвященных МТК. **Ключевые слова:** транспортная связанность, регионализация, Россия, постсоветское пространство, МТК, евразийские транспортные коридоры, «Восток—Запад», «Север—Юг», Шелковый путь, евразийский транзит. **Классификация JEL:** F02, F50, F51, L90, L91, L92, L98, N75, O19, R40, R41.

ISBN 978-5-9940-0790-7

Leonid B. Vardomsky, Madina O. Turaeva. Development of Eurasia transport corridors: diversity of projects as a reflection of the changing world order: Scientific report. — М: Institute of Economics of the RAS, 2025. — 72 p.

The report is devoted to the analysis and assessment of the mutual influence of transport, political and economic connectivity of Russia and other states included in various projects of Eurasian regionalization, and in this context—to the consideration of ITC as an instrument of this connectivity. The paper defines the role of countries' neighborhood and their participation in regionalization processes in the formation and operation of transport corridors. The authors study ITC as a factor that reduces the risks of development of states in the conditions of growing multipolarity and geopolitical and geo-economic uncertainty accompanying this process. The paper also analyzes the practice of using the concept of “Eurasian” in scientific and official policy documents on ITC.

Keywords: Transport Connectivity, Regionalization, Russia, Post-Soviet space, International transport corridors, Eurasian transport corridors, “East—West”, “North—South”, “Silk Road”, Eurasian transit.

JEL Classification: F02, F50, F51, L90, L91, L92, L98, N75, O19, R40, R41.

- © Вардомский Л.Б., Тураева М.О., 2025
- © Институт экономики РАН, 2025
- © Валериус В.Е., дизайн, 2007

ОГЛАВЛЕНИЕ

Список сокращений	4
Введение	6
Транспортная связанность и ее место в современных процессах регионализации	10
О соотношении торговой и транспортной связанности России и ее соседей	16
Смысловые различия в названиях проектов МТК в Евразии и их причины	26
Евразийские транспортные проекты	37
Китайский фактор развития МТК постсоветского пространства	46
Меняющаяся география евразийского транзита	54
Заключение	65
Литература	69

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АПП	Автомобильный пункт пропуска
АСЕАН	Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
ВТО	Всемирная торговая организация
ДФЭ	Двадцатифутовый эквивалент (контейнер)
ЕАБР	Евразийский банк развития
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ЕС	Европейский союз
ЕТК	Евразийские транспортные коридоры в ЕАЭС; Евразийский транспортный каркас в ЕАБР
ЕЭК	Евразийская экономическая комиссия
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ЖД	Железные дороги
ЗСТ	Зона свободной торговли
ИПП	Инициатива «Пояс и Путь»
КНР	Китайская Народная Республика
КТК	Каспийский трубопроводный консорциум
МТК	Международный транспортный коридор
НАТО	Североатлантический альянс
ООН	Организация Объединенных Наций
ОТЛК ЕРА	Объединенная транспортно-логистическая компания «Евразийский железнодорожный альянс»
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
ПП	Пункты пропуска
РБ	Республика Беларусь (Белоруссия)
РЖД	ОАО «Российские железные дороги»
РК	Республика Казахстан (Казахстан)
РФ	Российская Федерация (Россия)
СМП	Северный морской путь

СНГ	Содружество Независимых Государств
СНШП	Стратегия Нового шелкового пути
СПГ	Сжиженный природный газ
США	Соединенные Штаты Америки
ТМТМ	Транскаспийский международный транспортный маршрут
ТРАСЕКА	Транспортный коридор «Европа–Кавказ–Азия»
ТЭО	Технико-экономическое обоснование
ЦА	Центральная Азия
ЦАРЭС	Программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества Азиатского банка развития
ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
ШП	Шелковый путь
ЭПШП	Экономический пояс Шелкового пути
ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ООН)
CEF	Connecting Europe Facility – фонд для инвестиций в инфраструктуру ЕС
CRRC	Китайская корпорация – производитель железнодорожного подвижного состава
EATL	Euro-Asian Transport Linkages – проект ООН по поддержке транспортного соединения между Европой и Азией
ILSTC	International Land-Sea Trade Corridor – международный сухопутно-морской торгово-логистический коридор, соединяющий Китай со странами АСЕАН
NCTS	European New Computerized Transit System – электронная транзитная система ЕС
SPECA	United Nations Special Programme for the Economies of Central Asia – специальная программа ООН для экономик ЦА

ВВЕДЕНИЕ

В 2018 г. в Центре постсоветских исследований был подготовлен научный доклад «Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов»¹. За прошедшие годы «вызовы» превратились в устойчивый фактор развития международных транспортных коридоров (МТК) на евразийском пространстве. В фокусе внимания доклада находится та часть этого пространства, которая примыкает к России².

В докладе рассматривается период последнего десятилетия, для которого характерны бурные экономические и геополитические события: начало реализации Инициативы «Пояс и путь», запуск проекта ЕАЭС, расширение ШОС и БРИКС, начало торговой войны КНР и США, усиливающееся санкционное давление Запада на Россию и т.д.

Мировой транспорт долгие годы развивался под влиянием глобализации как организации мирового экономического пространства в интересах США, других стран Запада и их крупных компаний. МТК, важной составной частью которых были ведущие морские порты и регулярные океанские линии крупных судов — контейнеровозов, обеспечивали перевозки ведущих западных центров между

-
1. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: ИЭ РАН, 2018.
 2. За исключением Японии, которая по техническим причинам находится вне поля нашего анализа.

собой, а также между ними и странами, относящимися к мировой периферии и полупериферии³. Такая международная транспортная сеть обеспечивала быстрый рост глобальных цепочек добавленной стоимости, создаваемых международными компаниями с целью оптимизации издержек и одновременно установления контроля над экономикой стран, в которых размещались подразделения компаний.

В условиях бурных геополитических и экономических изменений меняется и система международных отношений, а по сути мироустройство, в основе которого, в представлении авторов, лежат принципы и институты взаимодействия государств и их влияние на динамику и структуру экономической связанности.

Трансформацию мироустройства вызывают, с одной стороны, рост экономического веса развивающихся государств, а с другой — обусловленный этим обстоятельством пересмотр странами Запада торговой политики в направлении более широкого использования санкционных и протекционистских мер. Это происходит в условиях ослабления институтов глобального управления международными экономическими отношениями и перехода к новой индустриализации. Упомянутые изменения вскрыли недостаточное развитие пропускной способности транспорта на направлениях взаимодействия формирующихся глобальных и региональных центров мировой экономики, между ними и странами, относимыми к мировой периферии и полупериферии, а также между последними⁴.

В данном ключе наиболее пристального внимания заслуживают страны Евразии, поскольку на территории материка проживают около 6 млрд человек, формируются новые центры мировой экономики, зарождается и заканчивается растущая часть мировых грузовых и пассажирских транспортных потоков. При этом именно в Евразии наблюдается усиление геополитических противоречий, которые генерируют риски для международных транспортных сообщений, что в полной мере проявилось в виде прямых западных

-
3. Вардомский Л.Б., Зевин Л.З. Новый проект евразийской интеграции стартовал: что дальше? // Общество и экономика. 2013. № 1–2. С. 41–42.
 4. Зевин Л.З. Инфраструктура, экономическая связанность, экономический рост / Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития: Сборник статей. Ред. Л.Б. Вардомский. М.: Институт экономики РАН. 2013. С. 9–22.

санкций (рестрикций)⁵ в отношении России и Белоруссии и рисках вторичных санкций в отношении дружественных для них стран.

Для России особое значение имеют МТК, которые формируются и функционируют с участием соседних стран. В связи с этим транспортная проблематика привлекает внимание многих исследователей, которые рассматривают ее в контексте геополитических и экономических интересов государств и их объединений. В последние годы многие ведущие страны выступили с инициативами создания трансконтинентальных МТК. В России был опубликован ряд содержательных исследований по данной проблематике, среди которых выделяются доклады Евразийского банка развития⁶.

Задачами настоящего исследования является:

- оценка взаимовлияния транспортной, политической и экономической связанности⁷ России и других государств, входящих в различные проекты евразийской регионализации, и в этом контексте рассмотрение МТК как инструмента данной связанности;
- анализ роли стран пояса соседства РФ в формировании и деятельности МТК;
- исследование МТК как фактора, понижающего риски развития государств в условиях растущей многополярности и сопровождающего этот процесс геополитической и геоэкономической неопределенности.

Под *транспортной связанностью* авторы понимают широту соприкосновения национальных транспортных сетей и спо-

5. Под *санкциями* в классическом определении понимается комплекс принудительных экономических мер, принимаемых Советом безопасности ООН, однако ввиду широкого использования этого термина в отношении антироссийских *рестрикций*, принятых отдельными странами, в рамках доклада авторы используют оба термина в качестве синонимов.
6. Винокуров Е., Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития. 2024; Винокуров Е., Ахунбаев А., Чуев С., Адахаев А. Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды. Доклады и рабочие документы 24/3. Алматы: Евразийский банк развития. 2024; Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север–Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, М.: Евразийский банк развития. 2022.
7. Наряду с понятием «связанность» в российской экономической литературе используется схожее понятие «связность». В нашем исследовании использовано первое, поскольку оно ближе по смыслу к предмету исследования – анализу развития международных транспортных коридоров, обеспечивающих взаимодействие стран Евразии.

способность обеспечивать растущие взаимные товаро- и пассажиропотоки, потоки с третьими странами и между третьими странами. Спрос на усиление транспортной связанности продиктован созданием и развитием межгосударственных институтов политического и экономического взаимодействия в разных форматах регионализации: ЕАЭС СНГ, ШОС, «Каспийская пятерка», БРИКС, Инициатива Пояс и Путь (ИПП) и других. Взаимная открытость экономик через институты не дает ожидаемого результата при высоких транспортных издержках взаимной торговли. Эффекты для стран-участниц от данных организаций могут в полной мере раскрываться при условии параллельного развития транспорта и логистики. При этом новый уровень транспортной связанности в количественном и качественном выражении создает предпосылки для дальнейшего развития и сопряжения упомянутых организаций.

Наиболее остро дефицит пропускной способности транспорта и недостаточное развитие логистики среди рассматриваемых стран ощущают не только Россия, Белоруссия и Иран, находящиеся под санкциями и вынужденные в связи с этим кардинально изменить географию внешнеэкономических связей, но и Китай, громадная внешняя торговля которого находится под растущими геополитическими рисками, включая и их транспортную составляющую. Значительные транспортно-логистические трудности испытывают в своем развитии внутриконтинентальные страны Центральной Азии (ЦА). Быстро растущие Индия и Пакистан также сталкиваются с транспортными ограничениями развития, в частности с рисками использования традиционного пути в Европу через Суэцкий канал.

Доклад выполнен в рамках темы государственного задания «Экономическое взаимодействие России и стран российского «пояса соседства» в условиях меняющегося миропорядка».

ТРАНСПОРТНАЯ СВЯЗАННОСТЬ И ЕЕ МЕСТО В СОВРЕМЕННЫХ ПРОЦЕССАХ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ

В последние 10–15 лет при анализе процессов взаимодействия государств в быстроменяющемся мире в научный обиход все шире входит понятие «связанность» (*connectivity*). Изначально его использование было продиктовано необходимостью создания информационно-коммуникационных условий для регионального сотрудничества в Азии, затем к ним добавились вопросы координации развития транспортной инфраструктуры, а в 2010-е годы связанность стала рассматриваться как составная часть экономической интеграции⁸.

Сегодня под «связанностью» понимаются взаимоотношения между государствами или группами государств в разных областях экономики, политики и социальной сферы. В частности, Т. Райс определил связанность как все способы, с помощью которых государства, организации и общества, взаимодействуя по всему миру, связаны друг с другом⁹. При этом ряд исследователей рассматривают «связанность» как синоним глобализации, но лишенный негативных коннотаций, связанных с последней¹⁰.

-
8. Master Plan on ASEAN Connectivity 2025. Jakarta, ASEAN Secretariat, August 2016. https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/8_compressed.pdf (дата обращения: 04.05.2025).
 9. Ries T. Security Aspects of Connectivity. EGMONT – The Royal Institute for International Relations, Security Policy Brief. 2019. No. 115. Pp. 1–7.
 10. Karjalainen T. The EC'S Global Gateway. Building Connectivity as a Policy/ Finnish Institute of International Affairs. Working Paper. Geoeconomic Series. 127. February 2022. Pp. 4–15.

В широком понимании «связанность» реализуется через три взаимосвязанные сферы. Первая включает транспортную, коммуникационную и энергетическую инфраструктуру, т. е. все то, что обеспечивает трансграничные потоки людей, товаров и капиталов. Вторая сфера включает в себя проекты сотрудничества в области экономики, культуры, медицины, науки, образования, туризма, экологии. Третья создает нормативные, институциональные и правовые условия взаимодействия между государствами. Если первая сфера образует физический каркас взаимодействий и регионализации международных экономических отношений, то вторая обеспечивает их наполнение конкретным проектным содержанием, а третья регулирует эти взаимодействия на основе национального и международного права.

В таком понимании понятие «связанность» близко к понятию «интеграция», под которой в отечественной научной литературе понимается процесс укрепления региональной сплоченности и взаимозависимости посредством институционализации сотрудничества на межгосударственном или наднациональном уровне в различных областях, в интересах как государственных, так и негосударственных акторов¹¹. В результате этого формируется новое пространственно-экономическое образование (международный регион), которое с точки зрения возникающего общего рынка больше, чем простая сумма рынков государств-участниц¹².

В зарубежной научной литературе имеются разные определения интеграции, которые обусловлены отличными представлениями исследователей о сущности интеграционного процесса¹³. Обобщение данных подходов позволяет рассматривать региональную интеграцию как сложение международных экономических, политических и социальных процессов, регулируемых созданными странами-участницами объединений институтами¹⁴. При этом

-
11. Кузнецов Д.А. Возможности формирования комплексного подхода к исследованиям региональной интеграции и трансрегионализма // *Мировая политика*. 2019. № 1. С. 1–13.
 12. Стрешнева М.В. Европейский союз и СНГ: сравнительный анализ институтов / М.В. Стрешнева. М.: МОНФ, 1999.
 13. Ушкалова Д.И., Головнин М.Ю. Теоретические подходы к исследованию международной экономической интеграции. М.: ИЭ РАН, 2011.
 14. Dar Z. Regional Integration as a Concept for Economic, Social and Political Development? // *Jacobs University Bremen*. 2018. Pp. 1–11.

в основе региональных объединений изначально лежат экономические интересы, которые постепенно дополняют взаимные интересы в области миграции населения, научных исследований и разработок технологий, образования, экологии¹⁵. То есть в основе, планируемой или реализуемой странами интеграции, лежит достигнутый к принятию решений по ее углублению уровень связанности. В этом контексте интеграцию следует понимать как взаимопроникающую и сбалансированную совокупность отраслевых видов связанностей.

Для того чтобы связанность преобразовалась в интеграцию, нужно достичь определенного уровня конкурентоспособности экономики, инклюзивности (вовлеченность общественной сферы в процессы связанности государств) и единства населения стран-участниц в восприятии важности для него объединительных процессов¹⁶.

В целом же политику регионализации международного экономического сотрудничества можно трактовать как управление связанностью экономики и других сфер данной страны и ее партнеров по объединению с целью улучшения внешних условий их развития.

Расширение использования понятия «связанность» обусловлено также усилением глобальной конкуренции за власть в экономической сфере. Использование геополитических и экономических инструментов для проведения силовой политики стало обычной практикой¹⁷. Новые тренды регионализации в Евразии при ослаблении сложившейся модели глобализации — своего рода реакция на расширение протекционистских практик и экономических санкций странами Запада как средств давления на партнеров по международным экономическим отношениям с целью ослабления их экономик и сложившейся связанности с третьими странами и получения тем самым преимуществ на их рынках¹⁸. По сути это означает усиление в процессах связанности роли геополитических

-
15. Буторина О.В. Понятие региональной интеграции: новые подходы. Космополис, 2005. № 3 (13). С. 136–145.
 16. Вардомский Л.Б., Зевин Л.З. Новый проект евразийской интеграции стартовал: что дальше? // Общество и экономика. 2013. № 1–2. С. 41. (40–56).
 17. Scholvin S., Wigell M. Geo-economic power politics. An introduction. In: Wigell, M., Scholvin S., Aaltola M. (eds.) Geo-Economics and Power Politics in the 21st Century. The Revival of Economic Statecraft. 2018. Abingdon: Routledge. Pp. 1–13.
 18. Вардомский Л.Б. О взаимодействии евразийских интеграционных процессов // Проблемы современной экономики. 2023. №4 (88). С. 20–22.

интересов¹⁹. В агрессивной политике сдерживания политических и экономических конкурентов важное место занимают инфраструктура и логистика, с чем в полной мере столкнулись Белоруссия и Россия.

На динамику и структуру связанности государств большое влияние оказывает преобразование моноцентричного мироустройства в полицентричное. Быстрее этот процесс идет в экономике и торговле, медленнее — в политике и финансах. Страны, ранее принадлежавшие к полупериферии, стремятся участвовать в глобальном управлении в соответствии со своей возросшей в мировом измерении экономикой.

Среди рассматриваемых стран важное место занимают новые глобальные центры — Китай и Индия, региональные центры в лице Турции и Ирана. К региональным центрам Евразии следует отнести также Индонезию и Саудовскую Аравию. На этот статус могут в недалекой перспективе вполне претендовать также Вьетнам, Казахстан и Таиланд.

Постсоветские страны без РФ формально, по системе макроэкономических показателей, можно рассматривать как периферию мировой экономики²⁰, но по существу через интеграционные проекты ЕАЭС и СНГ они образуют вместе с РФ перспективный глобальный центр, который соседствует с вышеупомянутыми глобальными и региональными центрами.

Переход к полицентричному укладу по сути является одной из причин появления концепции *фрагментации*, или разъединения, глобальной экономики на ряд автономных сегментов. Новые, или формирующиеся, центры претендуют на лидирующую роль в своем сегменте, что сталкивается с интересами США и ЕС. Результатом столкновения интересов стало усиление геополитической фрагментации, которую Б.А. Хейфец определяет «как процесс, тесно связанный с политическими решениями и ведущий к сворачиванию

19. Karjalainen T. The EU's Global Gateway: Building connectivity as a policy / Finnish Institute of International Affairs. Working Paper. Geoeconomic Series. No. 127. February 2022. Pp. 4–15.

20. Ишукhov А.А. Развитие концепции «центр – периферия» на примере интеграции Европейского союза и Евразийского экономического союза // Журнал экономической теории. 2020. Т. 17. № 3. С. 589–599.

глобальных связей...»²¹. Фрагментация по геополитическим соображениям существенно понижает свободу трансграничного движения факторов производства и тем самым значимость международных экономических отношений для экономического развития стран мирового сообщества. Вместе с тем существует и экономическая основа фрагментации, которую отражает гравитационная закономерность торговой связанности и деятельность региональных торгово-экономических объединений государств.

Политика геополитической фрагментации, реализуемая прежде всего США и ЕС посредством санкций и жесткого протекционизма, вступает в противоречие со стремлением стран – участниц СНГ и ШОС вести международные экономические отношения по многим векторам (возможно большему числу географических направлений), с одновременным сохранением курса на региональную интеграцию. Для южных и восточных соседей России это соответствует линии на укрепление государственного суверенитета. Региональная интеграция означает для стран возможность более полного использования преимуществ соседского, а значит, более близкого, положения для целей национального развития, среди которых важное место занимает приближение к ведущим странам по уровню социально-экономического развития. А диверсификация связей предполагает расширение рынков реализации экспортной продукции и источников новых технологий в целях национального развития и понижения возникающих в связи с этим геополитических рисков.

Таким образом, анализ транспортной связанности стран Евразии целесообразно рассматривать в контексте движения мира к *полицентричности* и связанных с этим трендами к регионализации и фрагментации. Но регионализация предполагает сложение усилий стран-участниц в целях развития, а фрагментация предстает как избирательное сотрудничество, обусловленное стремлением экономически ослабить конкурентов.

В развитии транспортной связанности стран важную роль играют МТК, которые обеспечивают глобальные и региональные

21. Хейфец Б.А. Станет ли современная геополитическая фрагментация долговременной тенденцией новой регионализации глобального экономического пространства. Научный доклад. М.: ИЭ РАН. 2024. С. 27.

торговые связи. Развитие МТК позволяет в полной мере использовать экономические эффекты от регионализации и сглаживать негативные последствия фрагментации для всех стран мирового сообщества. В деятельности МТК важную роль играют институты межгосударственного сотрудничества и такие структурные элементы, как пограничные пункты пропуска (ПП) и транзитные сообщения, линейная инфраструктура и, конечно, современные транспортно-логистические технологии на цифровой основе.

ПП – важный элемент МТК, через которые реализуется экономический потенциал соседства. В них смыкаются транспортные сети соседних стран и осуществляется взаимодействие разных видов транспорта, осуществляется управление движением на основе цифровых технологий. В морских и «сухих» портах (крупных автомобильных и железнодорожных ПП) концентрируются логистические услуги, без которых сегодня невозможна деятельность МТК.

О СООТНОШЕНИИ ТОРГОВОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗАННОСТИ РОССИИ И ЕЕ СОСЕДЕЙ

Транспортная связанность любого государства с соседями особенно важна, поскольку через них осуществляются не только взаимные торговые и гуманитарные связи, но и значительная часть его внешнеэкономических связей с соседями соседей и т.д. В особой мере это касается России, занимающей большую часть Евразии и имеющей большое количество стран-соседей. Главные транспортные магистрали России и стран пояса соседства, образующие действующие и формирующиеся МТК, обеспечивают торговую связанность. Одновременно эти МТК образуют транспортную инфраструктуру ЕАЭС, СНГ, ШОС. При этом крупные ПП играют ключевую роль в торговой связанности соседних государств. Определенную роль в связанности стран-соседей играют локальные и региональные ПП²². В 2024 г. в РФ действовало 313 автомобильных, железнодорожных, водных и воздушных ПП, из которых 87 относятся к главным, обслуживающим большую часть внешней торговли²³ (рис. 1).

Объем взаимной торговли можно рассматривать как показатель уровня торговой связанности России и ее соседей. Его хорошо дополняет показатель относительной связанности, получаемый

22. Себенцов А.Б., Карпенко М.С., Морачевская К.А., Шелудков А.В. Барьерность и транспортная доступность государственных границ как факторы трансграничных взаимодействий // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2024. Т. 88. № 4. С. 469–484.

23. Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта в 2024 г., целях и задачах на 2025 г. и плановый период до 2027 года. М., 2025. С. 14.

Таблица 1. Динамика торговой связанности России со странами-сосеями

Страны	Объем взаимной торговли, млн долл.			Индекс 2023/2015, %	Объем торговли с Россией на жителя страны/мира, долл./человека	
	2015	2021	2023*		2021	2023
Китай	61386	141373	239542	390,2	100,1	169,8
Турция	23061	32941	56506	245,0	391,5	662,2
Белоруссия	23484	38766	48700**	207,4	4167,3	5293,5
Казахстан	15108	25626	25980	172,0	1297,9	1277,9
Узбекистан	2748	6909	9564	348,1	201,8	268,3
Армения	1170	2604	7265	621,2	879,1	2429,0
Польша	13511	22531	6295	46,6	609,3	171,6
Азербайджан	2752	3356	4303	156,3	331,0	423,8
Вьетнам	3843	7132	3632	94,5	72,1	36,2
Грузия	958	1918	2950	307,9	517,1	793,9
Киргизия	1339	2504	2923	218,2	365,5	411,7
Иран	1242	4041	2759	222,1	45,7	30,5
Монголия	1128	2074	2498	221,5	628,5	713,7
Финляндия	9602	13221	2055	21,4	2386,1	368,1
Таджикистан	798	1213	1715	215,0	121,7	165,1
Молдавия	1115	2171	466	41,8	836,4	189,5
Украина	14667	12284	5	0,0	277,3	0,1
Туркменистан	975	866	1600***	164,1	122,1	217,3
Мир, млрд долл.	526	785	710	135,0	101,4****	89,8****

* Данные зеркальной статистики.

** Оборот взаимной торговли товарами в 2023 г. составил 4,2 трлн руб. (Григорьев А. Россия и Беларусь поставили рекорд взаимной торговли в 4,2 трлн рублей. 15.04.2024. <https://ura.news/news/1052756004> (дата обращения: 04.05.2025)) или 48,7 млрд долл. по среднегодовому курсу рубля к доллару.

*** Товарооборот России и стран ближнего зарубежья достиг рекордного уровня. 16.03.2024. <https://ria.ru/20240316/torgovlya-1933466940.html> (дата обращения: 04.05.2025).

**** Объем внешней торговли России к мировому населению (минус население России), долл./человека.

Источники: ITC Trade Map. <https://www.trademap.org>; World Development Indicators. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL> (дата обращения: 04.05.2025).

Китай с большим отрывом занимает первое место среди стран по объему взаимной торговли во внешней торговле РФ. За 2015–2023 гг. доля КНР выросла с 12 до 37%. Заметно подросла и относительная связанность. Это связано как с превращением Китая в крупнейшую промышленную державу мира, так и с актив-

ным сотрудничеством РФ и КНР на двухстороннем уровне и в рамках ШОС и БРИКС. В немалой степени этому способствует наличие протяженной общей границы (4 209 км), на которой располагаются 20 ПП. Некоторые из них смешанного типа: железнодорожно-автомобильные или автомобильно-речные в т. ч. 6 железнодорожных, 17 автомобильных и 2 речных.

Правда, эти ПП располагаются на Дальнем Востоке, в большой удаленности от европейской части РФ, активно включенной во внешнеторговые связи с Китаем²⁴. Наиболее крупный из них — автомобильно-железнодорожный ПП «Забайкальск—Маньчжурия», являющийся центральным звеном МТК, связующего Китай с РФ, а также странами СНГ и Европы. Помимо этого, взаимную торговлю обслуживают морские порты, крупнейшими из которых являются «Свободный порт Владивосток» (СПВ) и порт Козьмино, через который экспортируется нефть.

Важным фактором наращивания российско-китайских торговых отношений стало создание в 2010-е годы соответствующей энерготранспортной инфраструктуры (нефтепровода ВСТО, газопровода «Сила Сибири»). С 2022 г. бурно растут взаимные перевозки автотранспортом. В 2024 г. только через автомобильный ПП «Забайкальск / Маньчжурия» прошло 2,5 млн т, а через АПП «Пограничный / Суйфэньхэ» — 1,3 млн т²⁵. Тем не менее, дефицит транспортной связанности по сухопутным путям на фоне быстро растущей взаимной торговли проявляется весьма остро. Он в значительной мере покрывается транзитом через Казахстан и перевозками через балтийские и черноморские порты РФ.

Турция находится на втором месте по объему взаимной торговли. За 2015–2023 гг. она увеличилась в 2,5 раза. Почти удвоился показатель относительной торговой связанности, по которому страна занимает четвертое место среди рассматриваемых стран. Турция не имеет сухопутной границы с РФ и их транспортную связанность в основном обеспечивают черноморские порты, которые выступают частью МТК «Север—Юг». В РФ за последнее десятилетие был

24. Вардомский Л.Б. Участие регионов в торговле с Китаем как отражение пространственной структуры российской экономики // Региональные исследования. 2018. №4. С. 53–63.

25. Министерство транспорта РФ, 13.02.2025. https://t.me/Mintrans_Russia/5129 (дата обращения: 04.05.2025).

построен крупный морской порт Тамань, расширена пропускная способность Новороссийска, ряда портов в Азовском море и в низовье Дона. Высокая динамика взаимной торговли РФ и Турции обеспечивается также значительным экономическим потенциалом и неприсоединением последней к западным санкциям. При этом страна в полном объеме учитывает риски вторичных санкций, что сказывается на динамике взаимной торговли²⁶.

Большие объемы взаимной торговли России и Белоруссии (РБ) и в расчете на одного жителя Белоруссии объясняются высоким уровнем институционального взаимодействия: их объединяет общее историческое прошлое, Союзное государство, участие в ЕАЭС, СНГ, ШОС, сложившаяся структура взаимной специализации, географическая близость (между Москвой и Минском всего 700 км). Благодаря этому страны отличает высокий уровень транспортной связанности. На границе РФ и РБ общей протяженностью 1 283 км находятся 18 автомобильных и 7 железнодорожных примыканий транспортных сетей. Плотность ПП на российско-белорусской границе в 3 с лишним раза выше, чем на российско-китайской границе, при том что торговля РФ и КНР почти в 5 раз больше, чем РФ и РБ. Население и экономика Союзного государства может взаимодействовать, используя все возможные примыкания национальных транспортных систем, поскольку у стран единое таможенное и визовое пространство. Одновременно через РБ проходит исторически сложившийся главный широтный МТК, связующий Россию, страны ЦА и Китай с Европой. Санкции резко ослабили уровень транзитной нагрузки на этот коридор, но улучшили транспортные условия взаимной торговли РБ и РФ.

Значительное место по объему взаимной торговли занимает Казахстан, с которым РФ имеет самую длинную в мире сухопутную границу (7 513 км). На границе расположено 30 автомобильных ПП и 20 железнодорожных. Это примерно 150 км взаимной границы на один ПП. Несмотря на участие в ЕАЭС, на российско-казахстанских ПП проводится таможенный контроль, поскольку страны вступили в ВТО на разных условиях. В условиях западных санк-

26. Пылин А.Г., Каибразиев Р.В. Внешнеторговое взаимодействие России и Турции в современных геоэкономических условиях // ЭТАП 2024. № 5. С. 67–88.

ций таможенный контроль усилился, что связано со стремлением Казахстана избежать вторичных санкций Запада²⁷. При этом экономики стран тесно связаны в основном в сырьевом секторе, что не дает возможности устойчиво наращивать взаимный товарооборот. Действие этих факторов сказалось на динамике взаимной торговли в 2021–2023 гг. По объему торговли с РФ на душу своего населения в 2023 г. Казахстан сильно уступает не только Белоруссии, но и Армении, которую еще в 2021 г. он заметно превосходил (см. табл. 1). Но при этом резко выросла транспортная нагрузка на транспортную сеть Казахстана за счет роста взаимной торговли России со странами ЦА и Китаем. Через Казахстан проходит Срединный маршрут широтного МТК, соединяющего Китай с ЕС и Союзным государством, и транспортные коридоры меридианной ориентации, обеспечивающие взаимную торговлю РФ со странами ЦА, а также Ираном. Всего страну пересекает 13 МТК: 5 железнодорожных и 8 автомобильных²⁸.

В 2021 г. Польша среди рассматриваемых стран занимала четвертое место по объему взаимной торговли с РФ и довольно высокое место по относительной торговой связанности. Этому способствовали развитая экономика, ее положение ближней к РФ крупной страны ЕС и исторически сложившаяся довольно плотная транспортная связанность. На белорусско-польской границе протяженностью около 400 км действовало 5 железнодорожных и 7 автомобильных ПП. Активное участие Польши в санкционном давлении привело к сокращению объемов взаимной торговли за 2021–2023 гг. в 3,6 раза, что заметно сильнее, чем сокращение торговли РФ и ЕС в целом: в 2,9 раза. Одновременно сократился взаимный товарооборот Белоруссии и ЕС. Все это предопределило возникновение профицита пропускной способности ПП на границе Польши и РФ, а также на границах Польши и РФ в Калининградской области. Тем не менее, положение Польши на МТК «Восток–Запад» сохраняет ее

27. Вардомский А.Б., Пылин А.Г., Романчук Е.С. Вопросы экономического взаимодействия России с постсоветскими странами: Сборник статей / Россия и Таджикистан в условиях меняющейся мировой экономики. Под ред. З.А. Дадабаевой. М.: ИЭ РАН, 2023. С. 127–132.

28. По железной дороге Казахстана по итогам 2023 г. прошло свыше 27 млн тонн транзитных грузов. 14.05.2024. <https://seanews.ru/2024/05/14/ru-po-zheleznoj-doroge-kazahstana-po-itogam-2023-goda-proshlo-svyshe-27-mln-tonn-tranzitnyh-gruzov> (дата обращения: 04.05.2025).

важное место в трансконтинентальных контейнерных перевозках между ЕС и Китаем.

Схожая ситуация наблюдается и с соседней Финляндией, которая до 2022 г. была важным «окном» для РФ в Европу, крупным потребителем ее энергоресурсов и поставщиком готовых товаров на российский рынок. В МТК «Север–Юг» Финляндии отводилась важная миссия его начального северного звена. Под растущий оборот торговли была создана соответствующая транспортная инфраструктура, которая в условиях санкций стала избыточной. Плотность ПП на границе РФ и Финляндии примерно такая же, как на границе с Казахстаном, но большая их часть прекратила работу. Сегодня торговлю с РФ обеспечивает в основном объединенный порт «Хамина–Котка», а также железнодорожный ПП «Бусловская (Россия) / Вайниккала (Финляндия)» (рис. 2).²⁹ В перевозках через ПП России и Финляндии все большее место занимают товары взаимной торговли Финляндии и стран ЦА и транзит российских удобрений в страны Африки и Латинской Америки.

Случаи с Польшей и Финляндией подтверждают то, что достигнутая высокая транспортная связанность подавляется возникшей несовместимостью геополитических целей. Аналогичное положение наблюдается в торговле России со странами Балтии.

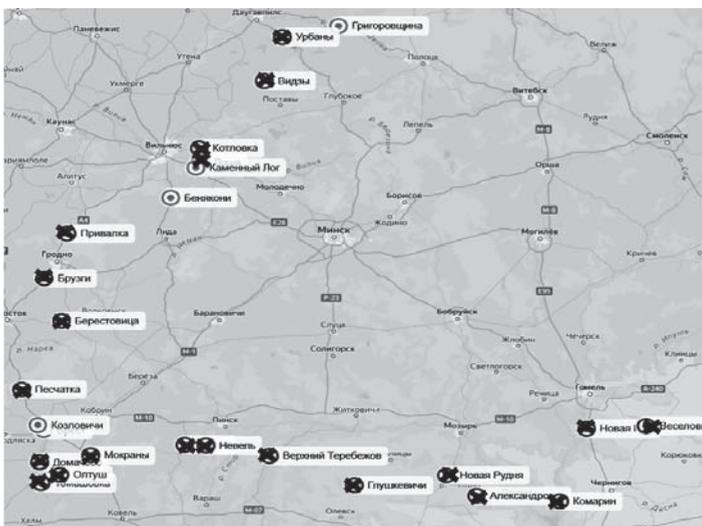
Для кавказских стран – соседей России – Азербайджана и Грузии в 2015–2023 гг. были характерны сравнительно высокие темпы роста взаимной торговли, но по сравнению с Беларуссией и Казахстаном эти объемы невелики (см. табл. 1). При этом с первыми двумя государствами Россия имеет двусторонний режим свободной торговли. Транспортная связанность с ними до последнего времени в основном соответствовала объемам торговли, но с 2022 г. стал формироваться дефицит пропускной способности за счет роста развития транзитной торговли³⁰. Сегодня на российско-азербайджанской границе действует 5 ПП, на границе с Грузией – 1 АПП. После глубокой реконструкции через них проходят большие объ-

29. Финляндия продолжает импорт российских удобрений и сырья, не подпадающих под санкции ЕС. Основным поставщиком удобрений выступает компания «ФосАгро».

30. Транзитная торговля означает отправку товаров, импортируемых из-за рубежа, в другую страну без их поступления на внутренний рынок. Товары могут быть перепроданы без вывоза со склада и без уплаты налогов с заметной прибылью для торговой компании.



а) Автомобильные ПП на границе России (без учета Калининградской области) с ЕС



б) Автомобильные ПП на границе Белоруссии с ЕС и Украины

Рис. 2. Граница России (а) и Белоруссии (б) со странами ЕС

Источники: составлено на основе данных: ФГКУ Росгранстрой в конструкторе Яндекс-карт. <https://yandex.ru/maps/?um=constructor%3A5b3b7c0526ca8b5b9d07d4e10d08c5bb0524dea516de802b5acb6ac1f17c9a8b&source=constructorLink>; Государственный пограничный комитет Республики Беларусь. <https://grk.gov.by/situation-at-the-border/maps>

емы внешней торговли РФ. В 2024 г. через АПП «Верхний Ларс (Россия) / Казбеги (Грузия)» было перевезено 4,8 млн т грузов, а через АПП «Яраг-Казмаляр (Россия) / Самур (Азербайджан)» было перевезено 3,7 млн т³¹.

С Монголией Россия имеет протяженную границу в 3 485 км, на которой действует 13 ПП (около 300 км границы на один ПП), из которых 6 обслуживают только двусторонние связи (около 300 км границы на один ПП). Через Монголию проходит важный транспортный коридор между Россией и Китаем³². Рост взаимной торговли сдерживает слабая транспортная связанность и крайне ограниченные взаимные инвестиции. Тем не менее, по показателю относительной торговой связанности Монголия превосходит многие страны пояса соседства РФ (см. табл. 1).

Из стран, не являющихся прямыми соседями России, исключительный рост взаимной торговли показала Армения. Ключевую роль в транспортной связанности Армении с РФ играет вышеупомянутый АПП «Верхний Ларс», который в последние годы был расширен и модернизирован. Возможен также морской вариант перевозок, но также транзитом через порты Грузии. Бурный рост взаимной торговли России и Армении (в 6,2 раза) связан с эффективным использованием армянским бизнесом возможностей ЕАЭС, а также наличием определенных преференций в экономических связях с ЕС и экономической активной диаспоры, которая смогла быстро развернуть посредническую и транзитную торговлю, используя процедуру косвенного реэкспорта.

Антиподом Армении по динамике взаимной торговли с РФ является Молдавия, которая по известным причинам утратила возможность кратчайшего сообщения с РФ через Украину. Ситуацию усугубила евроатлантическая ориентация руководства этой страны и присоединение к антироссийским санкциям. Киргизия и Таджикистан, не имея общей границы с Россией, довольно сильно различаются по транспортной связанности. Киргизия для сообще-

31. Министерство транспорта РФ. 13.02.2025. https://t.me/Mintrans_Russia/5129 (дата обращения: 04.05.2025).

32. Монголо-российские экономические отношения: текущие проблемы и новые возможности: Сборник научных статей / Под ред. Л.Б. Вардомского, А.Г. Пылина, В.В. Доржиевой. М.: ИЭ РАН, 2024. С. 112–120.

ния с РФ прибегает к транзиту через Казахстан, а Таджикистану нужно дополнительно осуществить транзит через Узбекистан или Киргизию. При этом Киргизия является участником ЕАЭС, а Таджикистан входит в ЗСТ в рамках СНГ. В сумме это предопределяет заметное отставание Таджикистана от Киргизии по торговой связанности с РФ.

Обращает на себя внимание, что, имея режим ЗСТ с ЕАЭС, Вьетнам и Иран сильно уступают всем рассматриваемым соседним странам России по уровню относительной связанности (см. табл. 1), что в немалой степени объясняется логистическими ограничениями, а также стремлением избежать вторичных санкций.

Таким образом, объемы взаимной торговли и их динамика довольно сильно различаются в зависимости от геополитических приоритетов стран-соседей, размеров экономики, от институциональных форматов экономического взаимодействия, взаимного положения и уровня взаимной транспортной связанности. При этом развитые институты могут компенсировать недостаточную транспортную связанность, но до определенного предела. А развитая транспортная связанность при недостаточно развитых или деградирующих институтах сотрудничества не может обеспечить сохранение достигнутого ранее уровня торговой связанности.

СМЫСЛОВЫЕ РАЗЛИЧИЯ В НАЗВАНИЯХ ПРОЕКТОВ МТК В ЕВРАЗИИ И ИХ ПРИЧИНЫ

Как было отмечено выше, развитие транспортной связанности государств, с одной стороны, напрямую влияет на процессы регионализации, с другой – транспортные проекты зачастую – один из важнейших ее результатов. Страны материка исторически являются участниками различных программ и проектных инициатив, среди которых значение именно транспортных проектов заметно выросло. Их инициаторами выступают отдельные страны, интеграционные объединения, международные организации и коммерческие структуры. В результате с ростом международного интереса к созданию МТК возрастает несогласованность в понятийных аппаратах различных научно-прикладных контекстов, касающихся инфраструктурных инициатив.

В научной литературе, программных документах международных организаций и банков, в риторике представителей государственных структур разных стран и СМИ дискурс вокруг евразийских транспортных коридоров (ЕАТК) довольно широк, а контекст русскоязычного сегмента источников заметно отличается от англоязычного.

В англоязычных источниках (особенно в документации ООН), как правило, используется словоформа «*Euro-Asian*», обозначающая сопряжение европейских и азиатских региональных инициатив, дорог, проектов, маршрутов, сетей. Если же используются термины «*Eurasian transport corridor*», «*Trans-Eurasian corridors*», «*Transport corridors of Eurasia*» etc., то с высокой долей вероятности это работы

авторов русскоязычного пространства либо переводы аннотаций и/или текстов работ, написанных на русском языке. При этом в тексте публикаций чаще всего рассматривается не пространство Евразии в целом, а территория постсоветских государств и, что еще более вероятно, — территория ЕАЭС или зоны интересов ЕАБР. Этому есть несколько причин³³.

Одна из них в том, что использование слова «евразийский» на постсоветском пространстве ассоциируется с ЕАЭС или структурами, у которых «евразийский/ая» есть в названии (ЕЭК, ЕАБР), поэтому географический охват в таком понимании сужается с континентального до постсоветского пространства. Впрочем, даже в этом дискурсе разночтения не исключены. В частности, потому что представления о ЕАЭС наслаиваются на существовавшее до 2014 г. ЕврАзЭС, состав которого по 4 странам совпадал с составом действующего ЕАЭС (Россия, Белоруссия, Казахстан, Киргизия). Ассоциирование всего евразийского с географическим пространством восточнее Европы и с Россией в центре него также происходит в связи с цивилизационно-политическим проектом «Большого Евразийского партнерства», предложенным в качестве противовеса концепту «Большой Европы»³⁴.

Понимание евразийского пространства в практике употребления в ЕАБР может колебаться от 4–5 постсоветских государств до громадного региона (до Лиссабона или Бендер-Аббаса и Мумбаи) из-за широкого цитирования авторами отраслевых докладов, издаваемых ЕАБР. Поскольку в 2006 г. ЕАБР создавался под задачи СНГ и более прогрессивного на тот период ЕврАзЭС³⁵, состав стран — участниц банка шире текущего состава ЕАЭС на одно государство (Таджикистан). Что касается не состава стран — участниц ЕАБР, а зоны его интересов, то это территория присутствия банка и транс-

33. Тураева М.О. Онтологический статус транспортных инициатив в Евразии и влияние на него геополитических трендов // Федерализм. 2025. Т. 30. № 1 (117). С. 172–196.

34. Дружинин А.Г. Геоэкономические взаимозависимости и геополитические альянсы в современном евразийском пространстве // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2017. № 6. С. 24–38; Bordachev T., Pyatachkova A. The concept of Greater Eurasia in the turn of Russia to the East // International Organisations Research Journal. 2018. Т. 13. № 3. С. 33–51; Вардомский Л.Б. Размышления о Большой Евразии // Мир перемен. 2018. № 3. С. 187–189.

35. ЕАБР также обладал статусом наблюдателя в ЕврАзЭС.

граничные территории³⁶. Соответственно в документах ЕАБР с «евразийским» ассоциируется территориально неограниченное в рамках континента пространство. Доклады ЦИИ ЕАБР посвящены не только пространству ЕАЭС, а более широкому евразийскому пространству, включающему страны ЕС и Азии.

В 2021 г. ЕАБР было введено понятие Евразийского транспортного каркаса (ЕТК), включающее в себя формирующуюся сеть МТК и маршрутов, обеспечивающих внутреннюю и трансконтинентальную связанность стран Евразии³⁷. Иначе говоря, под «евразийским» в транспортных докладах ЕАБР теперь подразумевается пространство даже более широкое, чем континентальное.

Однако для стран ЕАЭС термин «ЕТК» означает совокупность маршрутов, интегрированных в сеть МТК, проходящих по территориям государств – членов ЕАЭС³⁸. Поэтому ЕТК по ЕАБР лишь некоторым образом связан с теми евразийскими транспортными коридорами и маршрутами, перечень которых согласовали страны ЕАЭС³⁹ в рамках реализации союзной транспортной политики⁴⁰. В результате усугубилась путаница между коридорами согласованного перечня МТК ЕАЭС, утратившими силу транспортными проектами ЕврАзЭС и каркасом ЕАБР.

Ассоциирование евразийского пространства с постсоциалистическим пространством происходит также и из-за своеобразных трактовок международных организаций. Например, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР / OECD) в первоначальном варианте создавалась для европейских государств и являлась организацией развитых стран (1948 г.). Состав ОЭСР

36. Стратегия Евразийского банка развития 2022–2026. С. 6. https://eabr.org/upload/EDB_Strategy_for_2022-2026-RU.cleaned.pdf (дата обращения: 04.05.2025).

37. Винокуров Е., Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития. 2024. С. 15–16.

38. Решение Высшего совета ЕАЭС от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза».

39. Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 г. №175 «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов».

40. Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 5 декабря 2023 г. №179 «О комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров».

постепенно расширялся⁴¹. С 2008 г. у ОЭСР есть программное направление по развитию конкурентоспособности в Евразии – «The OECD Eurasia Competitiveness Programme» и определен круг стран, которые охвачены этой программой. В списке стран: 11 бывших советских союзных республик (Армения, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина), Афганистан и Монголия⁴². Эта программа является своего рода развитием проекта «Восточного партнерства» ЕС. Риторика документов ОЭСР⁴³, их производных публикаций⁴⁴, а также публикаций, ссылающихся на эту базу, естественно, упрощена, и при упоминании о Евразии имеются в виду только 13 стран «евразийской» программы. Таким образом, семантика «евразийства» в данном случае искусственно определяется условиями программы ОЭСР и ее контекстом, и корректность такой семантики с точки зрения географии не выдерживает критики.

Свой вклад в путаницу географической терминологии вносит объединение всех стран и территорий мира в 6 регионов, вопросами которых занимаются соответствующие региональные Бюро Государственного департамента США. Части материковой Евразии относятся к 4 регионам:

1. Европа и Евразия – Europe and Eurasia;
2. Южная и Центральная Азия – South and Central Asia;
3. Ближний Восток (Средний Восток и Северная Африка) – Near East (Middle East and Northern Africa);
4. Восточная Азия и Тихоокеанский регион – East Asia and the Pacific.

41. На сегодняшний день членами ОЭСР также являются США, Япония, Республика Корея, Турция, Израиль, Колумбия, Чили, страны постсоветской Прибалтики.

42. The OECD Eurasia Competitiveness Programme. <https://www.oecd.org/eurasia/competitiveness-programme> (дата обращения: 04.05.2025).

43. The OECD and Eurasia. Active with EURASIA. Global Relations Secretariat OECD. OECD Publishing, Paris. 2020. 68 pp. <https://issuu.com/oecd.publishing/docs/active-with-eurasia-2020-english/56> (дата обращения: 04.05.2025).

44. Investment Promotion in Eurasia: A Mapping of Investment Promotion Agencies. OECD Publishing, Paris. 2020. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2020/09/investment-promotion-in-eurasia_c59d04a4/8e76dbc2-en.pdf (дата обращения: 04.05.2025).

Beyond COVID-19 Advancing Digital Transformation in the Eastern Partner Countries. OECD Publishing, Paris. 2021. https://www.oecd.org/eurasia/Covid19_%20Advancing%20digital%20business%20transformation%20in%20the%20EaP%20countries.pdf (дата обращения: 04.05.2025).

Территория Евразии в этой системе охватывает страны Черноморского региона, включая Россию, Турцию, страны Южного Кавказа и др., что в целом не совпадает с привычным нам пониманием территории Евразии. Странами ЕАЭС в Госдепе занимаются 2 отдельных Бюро («Европы и Евразии» и «Южной и Центральной Азии»).

Статистическое подразделение ООН (The United Nations Statistics Division) в методологическом пояснении к установлению регионов мира⁴⁵, определяет 5 субрегионов в составе Азии (Восточная, Западная, Центральная, Юго-Восточная и Южная) и 4 субрегиона в составе Европы (Восточная, Западная, Северная и Южная). Однако с конца 1950 – начала 1960-х годов на территории Европы и Азии при координации специальных комиссий ООН⁴⁶ ведется создание объединенной сети трансзиатской ЖД⁴⁷, международной европейской⁴⁸ и азиатской⁴⁹ сетей автомагистралей. Это также евразийские МТК континентального значения, проекты которых не были отменены ни в результате распада СССР и социалистического лагеря, ни в период холодной войны, ни во время локальных военных конфликтов, происходивших в течение 65 лет на территориях государств Европы и Азии. Речь о трансевразийских транспортных автомобильных и железнодорожных сетях, выполняющих роль, с одной стороны, континентального каталога трасс и путей унифицированной номенклатуры. С другой – это объединенные одной идеей международные транспортные проекты по созданию сети грузоперевозок по Европе и Азии. В 2002 г. был запущен проект ООН по поддержке транспортного соединения между Европой и Азией – EATL (Euro-Asian Transport Linkages). Это совместная работа региональных экономических комиссий ООН по Европе и Азии (ЕЭК и ЭСКАТО), а также специальной программы

45. Methodology. Standard country or area codes for statistical use (M49). Geographic Regions. <https://unstats.un.org/unsd/methodology/m49> (дата обращения: 04.05.2025).

46. Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) и Экономическая и социальная комиссия ООН по странам Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО ООН).

47. Trans-Asian Railway с 1960-х годов.

48. Автомобильная сеть «Е», разработанная ЕЭК ООН по Европейскому соглашению 1975 г.

49. Asian Highway с 1959 г.

СПЕСА⁵⁰, созданной в 1998 г. ООН для экономик ЦА. Результаты проекта EALT ООН заключаются как в установлении международных правовых соглашений, стандартов, правил, процедур, так и в развитии разных видов транспорта (включая интермодальный) и перевозок (рис. 3)⁵¹.

Сложная геополитическая ситуация и стремления к расширению взаимных отношений между государствами Европы и Азии — значимые факторы развития транспортно-экономических проектов. До 2009 г. ЕС был одним из главных доноров программ развития в постсоветских государствах, и особенно — в вопросах развития инфраструктуры. Его транспортно-логистические, энергетические, энерготранспортные проекты в рамках программы «Восточного партнерства» были, как известно, призваны обеспечить, с одной стороны, европейскую энергетическую безопасность. С другой — альтернативность реализуемым и планируемым российским проектам⁵². После ряда политических событий в регионе и мировой рецессии в 2008–2009 гг. ЕС значительно сократил финансирование евразийских проектов. Под сокращение, в частности, попали программы, связанные с развитием коридоров ТРАСЕКА (Европа — Черное море — Кавказ — Каспийский регион — ЦА)⁵³, и не увенчавшийся успехом газотранспортный проект «Набукко»⁵⁴.

Интересы США в государствах ЦА и Южного Кавказа сначала были сфокусированы на поддержке независимости этих стран и сокращении их экономической связанности с Россией, в том числе в сфере инфраструктуры и логистики. После 2001 г. внимание США к транспортному и транзитному развитию ЦА переформатировалось и регион стал рассматриваться как опорный для военных операций

50. United Nations Special Programme for the Economies of Central Asia (SPESA).

51. Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of inland transport between Europe and Asia. United Nations Economic Commission for Europe. New York and Geneva, 2020.

52. Глинкина С.П. Геополитическое соперничество на постсоветском пространстве как фактор сдерживания сотрудничества стран СНГ // Страны «поояса соседства» России: модели развития и вопросы сотрудничества: Сборник статей / Отв. ред.: Л.Б. Вардомский, М.О. Тураева, Н.В. Куликова. М.: ИЭ РАН, 2024. С. 56–79.

53. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации. М.: ИЭ РАН, 2014. С. 16–31; Каспийский регион в процессах регионализации Евразии: Коллективный научный доклад / Отв. ред. Л.Б. Вардомский. М.: Институт экономики РАН, 2023. С. 56.

54. Проект магистрального газопровода с месторождений стран Прикаспийского региона в Евросоюз.



а) Международная сеть автомобильных дорог «Е» (Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1975 г.)



б) Международная железнодорожная сеть «Е» (Европейское Соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), 1985 г.)

Рис. 3. EATL: а) автомобильные дороги; б) железнодорожная сеть
Источник: Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages. UNECE/
TRANS/WP.5/2007/2. <https://unece.org/eatl-study-overview>

НАТО в Афганистане⁵⁵. Исследовательским дивизионом Института ЦА и Кавказа университета Дж. Хопкинса был предложен концепт «Большой Центральной Азии», и с 2006 г. силами Госдепа США начал реализовываться инфраструктурный проект этого концепта⁵⁶.

В 2011 г. США⁵⁷ объявили о новой американской региональной Стратегии Нового шелкового пути (СНШП) – New Silk Road, призванной стать «альтернативой существующим или потенциальным региональным объединениям с участием России, Китая и Ирана в ЦА субрегионе...»⁵⁸. Помимо решения задач повышения торговой и транспортной связанности стран Южной и ЦА через Афганистан, СНШП включала и энергетические региональные проекты.

Поспешная презентация СНШП стала ответом администрации Б. Обамы на создание Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана (2010 г.)⁵⁹. Однако вскоре после анонсирования этой стратегии США отказались от прямого инвестирования в СНШП, сфокусировавшись на подтягивании международных банков развития⁶⁰ к финансовой поддержке региональных инфраструктурных и энергетических проектов в ЦА⁶¹. Исследователи этого вопроса отмечают, что США и не планировали финансировать СНШП, полагаясь на фонды доноров⁶². Документы по СНШП в настоящее

-
55. Сафранчук И.А. Концепция «Новый шелковый путь» и политика США в «Большой Центральной Азии» // *Международная жизнь*. 2013. № 7. С. 43–53.
56. Тураева М.О. Динамика развития транспортно-логистических связей в Центрально-Азиатском регионе // *Государственная служба*. 2022. Т. 24. № 3 (137). С. 87–92.
57. Администрация президента Б. Обамы.
58. Гликина С.П. Геополитическое соперничество на постсоветском пространстве как фактор сдерживания сотрудничества стран СНГ. Страны «пояса соседства» России: модели развития и вопросы сотрудничества: Сборник статей / Отв. ред.: Л.Б. Вардомский, М.О. Тураева, Н.В. Куликова. М.: ИЭ РАН, 2024. С. 56–79.
59. С последующим преобразованием его в ЕАЭС (2015 г.).
60. Программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), Азиатский банк развития, Всемирный банк, Исламский банк.
61. ТАПИ, CASA-1000.
62. *Weitz R.* U.S. New Silk Road Initiative Needs Urgent Renewal // The Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program Joint Center. 03/04/2015 issue of the CACI Analyst. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13155-us-new-silk-road-initiative-needs-urgent-renewal.html> (дата обращения: 04.05.2025); *Tracy Lynne M.* «The United States and the New Silk Road» Proc. of U.S. Relations with Central Asia after 2014 and the New Silk Road: Regional Integration, Trade and Economic Prospects, Carnegie Endowment for International Peace, Washington DC. United States Department of State, 25 Oct. 2013. <https://2009-2017.state.gov/p/sca/rls/rmks/2013/215906.htm> (дата обращения: 04.05.2025).

время доступны лишь в архивах внешнеполитического ведомства США⁶³, что также свидетельствует об утрате интереса к проекту.

На судьбе СНШП негативно сказалась и динамика американской политики в Афганистане: закрытие авиабазы «Манас» в Киргизии (2014 г.); решение о сокращении контингента США в Афганистане (2015 г.); подписание соглашения между США и «Талибан»⁶⁴ (2020 г.); и наконец — вывод контингента США и союзников из Афганистана (в 2021 г.). Вследствие чего, несмотря на 20-летнее присутствие в регионе, прямого влияния на развитие МТК и транзитных маршрутов в Евразии США не оказали.

Совсем иной подход к продвижению инфраструктурного концепта Шелкового пути демонстрирует КНР. Концепция «Один пояс — один путь», позже переименованная в инициативу «Пояс и путь», стартовала в 2013 г. В различных русскоязычных документах (в т. ч. официальных), а также отчетах, статьях, презентациях и т.д. ИПП до сих пор упоминается и как ОПОП, и как Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП), хотя ЭПШП — это сухопутная часть ИПП⁶⁵ (в контексте доклада авторы рассматривают эти названия как синонимы).

Есть мнение, что в первоначальной форме ИПП была ответом Пекина на СНШП⁶⁶, однако сейчас очевидно, что эти проекты некорректно сравнивать или сопоставлять. Как уже отмечено, СНШП не имел источников финансирования, внятного плана и форматов реализации, а также сколь-нибудь значимых результатов (если только не считать коридоры ЦАРЭС имеющими отношение к СНШП). Что касается ИПП, то с начала ее продвижения участниками инициативы стали более 150 стран, уже реализованы и реализуются тысячи проектов, привлечено более 1 трлн долл. инве-

63. U.S. Support for the New Silk Road. <https://2009-2017.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad> (дата обращения: 04.05.2025).

64. На момент подготовки доклада движение «Талибан» являлось террористической организацией, запрещенной в России.

65. Тураева М.О., Глинкина С.П., Яковлев А.А. Каналы проникновения китайского капитала в республике Центральной Азии в рамках инициативы «Один пояс — один путь» // Известия Уральского государственного экономического университета. 2018. Т. 19. № 4. С. 64–78.

66. Шенин С.Ю. «Шелковый Путь» XXI века: дискуссии в США // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 9. С. 60–70.

стиций⁶⁷. Особенно успешно в рамках ИПП развиваются ТП юго-восточной части Евразии. В списке стран, подписавших с Китаем Меморандумы по ИПП, 17 стран ЕС, а также 8 стран «двадцатки»⁶⁸.

Нелишне упомянуть, что понятие «Шелковый путь» (ШП) с отсылкой к своему историческому названию на практике используется применительно к совершенно разным МТК (маршрутам, проектам) в Евразии. Например, к таким как:

- «Великий ШП» – исторический караванный маршрут из Китая в страны Средней и Передней Азии;
- «Великий ШП» – один из маршрутов коридора ТРАСЕКА;
- «Шелковый ветер» – один из мультимодальных маршрутов ТРАСЕКА;
- «Новый ШП» – стратегия США 2011 г.;
- «Новый ШП» – одно из названий Транскаспийского международного транспортного маршрута / Срединного коридора;
- «Новый ШП» – концепция паневразийской транспортной системы;
- «Новый ШП XXI в.» – Евразийский сухопутный мост, проточка ИПП;
- «Экономический пояс ШП» – сухопутная часть ИПП;
- «Морской ШП XXI в.» – морская часть ИПП;
- «Виртуальный ШП» – телекоммуникационный проект НАТО;
- «Цифровой ШП» – один из программных компонентов ИПП и т.д.

Словосочетание «Шелковый путь» используется также для упрощенного обозначения торговой связанности Востока и Запада. Есть примеры, когда этой идиомой в литературе обозначают не просто разные, но и соперничающие глобальные инициативы. Речь, в частности, об американском и китайском проектах, которые до сих пор иногда называют одинаково – «Новый ШП». «Новым ШП» называют и Срединный коридор – один из маршрутов европейского (прежде) транспортного проекта ТРАСЕКА, но в силу упомяну-

67. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023. 05.02.2024. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023> (дата обращения: 04.05.2025).

68. К настоящему времени срок части меморандумов истек, а по части информация недоступна.

той путаницы в некоторых работах не вполне корректно коридоры отождествляются⁶⁹.

Таким образом, широкое использование понятия «евразийский» применительно к МТК отражает большой интерес к Евразии в связи с происходящими изменениями в мироустройстве, одним из проявлений которого стало превращение азиатской части материка в драйвер мирового развития, включая и его транспортно-логистическую инфраструктуру. Евразийские МТК (ЕТК) связывают страны Евразии в рамках проектов регионализации разного формата, что создает предпосылки для их сплочения и выступает важным следствием происходящих изменений в мироустройстве.

69. Тураева М.О. Онтологический статус транспортных инициатив в Евразии и влияние на него геополитических трендов // Федерализм. 2025. Т. 30. № 1 (117). С. 172–196.

ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ

Транспортная связанность государств, входящих в различные евразийские проекты регионализации, становится все более значимым фактором для торгово-экономического сближения стран. При этом интеграционные союзы формально не создают материальную основу для развития транспортных коридоров. Сегодняшние транспортные проекты Евразии можно разделить на несколько условных типов:

1. *Большие (трансконтинентальные) транспортные инициативы.* К ним относятся китайская ИПП (подробнее в следующей главе), американская «Голубая точка» (The Blue Dot Network) и европейский проект «Глобальные ворота» (Global Gateway), которые заявляют себя в качестве конкурентов проекта КНР.

«Голубая точка» — это сеть / многосторонняя организация, инициаторами которой стали США, Австралия и Япония. Она была создана в 2019 г. Создатели позиционируют «Голубую точку» как ответ китайской ИПП — более качественный, прозрачный, с соблюдением высоких стандартов и ориентированный только на частные, а не государственные, инвестиции⁷⁰. При поддержке ОЭСР «Голубая точка» продвигает «систему сертификации для качественных инфраструктурных проектов»⁷¹. В 2021 г. страны «семерки»

70. *La Terza, Rob.* Connecting the Dots- the U.S.' Answer to the BRI? 04.11.2019. <https://uscnpm.org/2019/11/04/connecting-the-dots-the-us-answer-to-the-bri> (дата обращения: 04.05.2025).

71. About the BLUE DOT Network. <https://www.bluedot-network.org> (дата обращения: 04.05.2025).

приняли инициативу «Build Back Better World⁷²», которая основана на принципах «Голубой точки», и уже официально постулировали, что это их «стратегия противодействия ИПП»⁷³. Совет ОЭСР взял на себя создание секретариата и управление глобальным запуском системы сертификации, приступив к реализации этих полномочий в апреле 2024 г.⁷⁴ В руководящий комитет в настоящее время входят США, Япония, Австралия, Испания, Великобритания, Швейцария и Турция. Британские компании и финансовые учреждения являются частью исполнительного комитета и предоставляют техническую экспертизу. В число членов сети, которые официально поддерживают концепцию «Голубой точки», входят Канада, Чехия, Перу и Палау⁷⁵.

Можно предположить, что на первых этапах основной акцент в деятельности данной инициативы будет сделан на сертификации проектов для инвестирования и гармонизацию стандартов организации с климатической повесткой развитых стран. Кроме того, из официальных документов и пресс-релизов очевидно, что планы сети «Голубая точка» связаны в первую очередь с частным капиталом и группой развитых стран. Аллюзия в названии на «голубые фишки», приоритет частного инвестирования и выбор администрирующей организации (ОЭСР) также усугубляют статусность и элитарность этого «инвестиционного клуба». Маловероятно, что локальные проекты большинства стран Евразии (особенно постсоветской ее части) смогут соответствовать стандартам качества и сертификации развитых стран. Как видится, главная проблема в вопросе конкуренции «Голубой точки» с ИПП именно в этом, поскольку к ИПП стремятся страны, у которых, как правило, нет достаточных ресурсов, чтобы

72. President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership. 12.06.2021. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership> (дата обращения: 04.05.2025).

73. Asian Countries Welcome G7's Answer to China's One Belt, One Road Program. 23.06.2021. <https://www.rfa.org/english/news/china/program-06232021151152.html> (дата обращения: 04.05.2025).

74. OECD Officially Launches the Blue Dot Network to Increase Quality Infrastructure Investments in Emerging Markets. 09.04.2024. <https://www.state.gov/oecd-officially-launches-the-blue-dot-network-to-increase-quality-infrastructure-investments-in-emerging-markets> (дата обращения: 04.05.2025).

75. United States Department of State: Blue Dot Network. <https://www.state.gov/blue-dot-network> (дата обращения: 04.05.2025).

самостоятельно выстроить транспортно-логистическую и цифровую инфраструктуру.

«Глобальные ворота» — инвестиционный проект Еврокомиссии ЕС, запущенный в декабре 2021 г. Основной акцент проекта ЕС, как и в случае с «Голубой точкой», сделан на качестве и «чистоте» инвестиций в широкий спектр проектов, в т. ч. в инфраструктурных. В области транспорта проект рассматривает развитие физической инфраструктуры, логистики, пунктов пограничного контроля, а также внедрение европейских стандартов и достижение устойчивого развития инфраструктуры. В список транспортных флагманских проектов «Глобальных ворот» в 2023 г. вошло 17 проектов в Африке, ЦА⁷⁶, Индонезии и Вьетнаме. В 2024 г. список транспортных проектов вырос до 22, и география инициативы была расширена⁷⁷. Среди стран постсоветского пространства ЕС рассматривает как потенциальную часть проекта «Глобальные ворота» только ЦА⁷⁸.

В апреле 2025 г. был проведен саммит «ЦА — ЕС», где был подтвержден интерес европейской инициативы к транспортным коммуникациям ЦА (прежде всего — к Срединному коридору), полезным ископаемым (критическим минералам), энергоресурсам (гидроэнергетике), спутниковому Интернету. Если исходить из оригинала выступления главы Еврокомиссии ЕС (а не СМИ из стран ЦА), то ЕС не планирует финансировать обозначенные проекты, а декларирует намерение и анонсирует привлечение частного финансового капитала, в т. ч. в рамках последующих инвестиционных форумов в ЦА: «...we pledged EUR 10 billion to the Trans-Caspian Transport Corridor... Today I am pleased to announce that a new Investors Forum will take place in Uzbekistan in 2025. This will secure private funding for the Corridor and allow us to assess progress⁷⁹...».

76. С пометкой «потенциальный проект».

77. Включены страны Латинской Америки, некоторые постсоветские государства (Украина, Молдавия, Армения), Иордания, Индия, Пакистан.

78. Тураева М.О. Онтологический статус транспортных инициатив в Евразии и влияние на него геополитических трендов // Федерализм. 2025. Т. 30. № 1 (117). С. 172–196.

79. Speech by President von der Leyen at the plenary session of the first EU-Central Asia Summit. 04.04.2025. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_25_976 (дата обращения 04.05.2025).

Включение в список участников в 2024 г. Украины, Молдавии и Армении без конкретных проектов с обозначением лишь приоритетов развития («повышение устойчивости», «улучшение связанности»), на наш взгляд, свидетельствует больше о политической поддержке этих государств ЕС, нежели об экономическом содержании намерений. «Глобальные ворота» – это попытка ЕС расширить ресурсную базу и преодолеть усугубляющиеся внутренний экономический и энергетический кризисы, которые диссонируют с «Европейской Зеленой сделкой»⁸⁰, однако видится, что задача эта требует гораздо больших усилий для решения. Инициатива также вряд ли решит транспортно-логистические проблемы и вопросы безопасности коммуникаций и инфраструктуры за пределами ЕС, актуализировавшиеся в силу эскалации конфликтов в Евразии.

Можно заключить, что на сегодняшний день обе инициативы не могут выступать конкурентами евразийским проектам китайской ИПП. Страны континентальной Евразии в целом и страны постсоветского Евразийского пространства в частности не находятся в центре их внимания. Для этого пока недостаточно оснований, и заявка на соперничество если и имеет место, то она находится скорее в геополитическом поле.

2. *Региональные (евразийские) МТК.* Строго говоря, главные коридоры в Евразии определяются ее географией. Это широтный («Восток–Запад») и меридианный («Север–Юг») коридоры. Все существующие маршруты, в том числе международного, транзитного, мультимодального формата, являются частями этих коридоров. В силу вариативности маршрутов на карте Евразии есть несколько областей, в которых «Восток–Запад» и «Север–Юг» пересекаются. В частности, это Каспий, территория России, Турции, стран Центральной Азии и Южного Кавказа.

Меридианные МТК, такие как международный сухопутно-морской торгово-логистический коридор (ILSTC – International Land-Sea Trade Corridor), соединяющий Китай со странами АСЕАН, и широтные евразийские МТК пересекаются также и в некоторых областях КНР. С развитием маршрутов и национальных транспортных сетей на континенте статус транспортно-логистического

80. The European Green Deal (2019).

узла (хаба) становится все более доходным и престижным для государств-транзитеров.

3. *Проекты комбинаций транзитных маршрутов*, проходящих по территориям одной или нескольких стран региона, не исключают присутствия участников маршрута в параллельных (и даже дублирующих) проектах. Комбинации при этом могут быть как временными, так и постоянными. Дискретность части комбинаций при этом определяется не только географией и экономикой, но и политическими факторами. Учитывая сложность геополитической ситуации в Евразии и непрекращающиеся локальные конфликты, страны региона заинтересованы в развитии маневренности, стимулировании поливариантности стыковок маршрутов и увеличении числа точек примыкания национальных транспортных сетей континента (*подробнее в заключительной главе*).

4. *Транспортные проекты интеграционных объединений*. Опыт функционирования большинства интеграционных блоков разных форматов на территории Евразии свидетельствует о том, что проектов собственных МТК у них, как правило, нет. К таким проектам относят не созданные или продвигаемые в рамках объединений коридоры, а перечень участков существующих маршрутов МТК, пролегающих по территориям стран-участниц, развитие которых декларируется общей транспортной политикой объединения. В качестве примера можно привести упомянутые выше «евразийские транспортные коридоры и маршруты ЕАЭС», рассматриваемые интеграционным объединением как «основа транспортной инфраструктуры в ЕАЭС... [для] дальнейшего формирования единого транспортного пространства... интеграции транспортных систем стран ЕАЭС в мировую транспортную систему...»⁸¹. Реализация мероприятий по развитию участков транспортной инфраструктуры ЕАЭС осуществляется не союзными инвестициями, а силами государств-членов.

81. Доклад об анализе результатов реализации мероприятий государств – членов Евразийского экономического союза по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры (маршруты). ЕЭК. 2024. С. 4–5. https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/3b4/85krxa39eih0m19yrl5pixbm92unaxlz/Doklad-ob-analize-razvitiya-infr-_punkt-5-KP_-2024-god.pdf (дата обращения: 04.05.2025).

То же самое можно отметить и в отношении транспортных коридоров АСЕАН⁸², прекратившего существование ЕврАзЭС, действующего СНГ⁸³. У интеграционных союзов нет и не было (несмотря на название) своих МТК, а был перечень коридоров и маршрутов, проходящих по территории стран-участниц, по которым подразумевалось расширение сотрудничества транспортных министерств и ведомств государств-членов⁸⁴.

Роль наднациональных органов при этом (Министерского совета АСЕАН по транспорту / ASEAN Transport Ministers, ЕЭК, Совета по международным транспортным коридорам Координационного транспортного совещания государств СНГ и т.д.) ограничивается координацией, мониторингом и предложением мероприятий по оптимизации инфраструктуры и развитию МТК.

Исключением среди евразийских интеграционных блоков являются транспортные проекты ЕС, направленные не на экспорт (как, к примеру, описанная выше инициатива «Глобальные ворота»), а на улучшение транспортной связанности внутри Евросоюза и развитие его коммуникаций с граничащими государствами. С 2014 г. в ЕС существует Connecting Europe Facility (CEF) – фонд для инвестиций в инфраструктуру ЕС в области транспортных⁸⁵, энергетических, цифровых и телекоммуникационных проектов через гранты, финансовые гарантии и проектные облигации. На 2021-2027 гг. для проектов CEF Transport из бюджета ЕС предусматривалось выделение 25,8 млрд евро. Всего с 2014 г. CEF под-

82. Развитие транспортной связи в АСЕАН. 20.12.2023. <https://vietnam.vnanet.vn> (дата обращения: 04.05.2025).

83. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. М: ИЭ РАН, 2014. С. 26–29.

84. План действий по оптимизации инфраструктуры и развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – участников СНГ, на период до 2030 года / Утвержден Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств о Плане действий по оптимизации инфраструктуры и развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – участников СНГ, на период до 2030 года. 24 мая 2024 г. <https://e-cis.info/cooperation/3333> (дата обращения: 04.05.2025).

85. Трансевропейские транспортные сети (TEN-T) (входящие в Трансевропейские сети Trans-European Networks) определяют принципы развития трансевропейской транспортной сети и ее основных коридоров.

держал 1 666 проектов почти на 44 млрд евро в транспортном секторе⁸⁶.

В ШОС сложилась иная практика. Работа отраслевых органов ШОС⁸⁷ на основе подписанных участниками соглашений, принятых концепций и программ направлена на создание благоприятных условий, обмен мнениями и опытом, координацию усилий, развитие взаимодействия участников для повышения транспортной связанности. Финансирование МТК структурами ШОС в настоящее время не рассматривается.

5. *Северный морской путь (СМП)*, который называют альтернативой Суэцкому каналу, вряд ли станет полноценным МТК в ближайшее время. Юридически – это национальный транспортный путь, связывающий Россию и страны Евразии и потенциально имеющий транзитное значение. Инфраструктурный оператор СМП с 2018 г. – госкорпорация «Росатом». Грузопоток СМП в 2024 г. составил 38 млн т, хотя еще в 2022 г. грузопоток коридора планировался в 80 млн т⁸⁸. В 2025 г. ожидается, что показатель едва достигнет 40 млн т. Остановка из-за санкций «Арктик СПГ-2» Новатэка ставит под угрозу даже скорректированные планы по вывозу СПГ на 2025 г. (рис. 4).

Транзитные грузы в 2024 г. составили 3 млн т⁸⁹, что в 1,5 раза больше, чем в 2023 г., но это значительно меньше, чем транзитные перевозки по железным дорогам России. Кроме того, это скорее экспортно-импортные, а не транзитные грузы, доставленные в/из Китая. Речь идет, в частности, о 10 рейсах между Архангельской

86. CEF Transport: €9.5 billion requested for infrastructure projects on the trans-European transport network. 22.01.2025. https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/cef-transport-eu95-billion-requested-infrastructure-projects-trans-european-transport-network-2025-01-22_en (дата обращения: 04.05.2025).

87. Совещание министров транспорта, Специальная рабочая группа по развитию транзитного потенциала государств – членов ШОС, Совместная комиссия по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок.

88. Новатэк, «Роснефть», «Норникель» и «Северная звезда» заключили соглашение по Севморпути. 15.06.2022. <https://www.kommersant.ru/doc/5411151> (дата обращения: 04.05.2025).

89. Юрий Трутнев: Мы не должны забывать об ответственности за улучшение качества жизни дальневосточников и северян. 17.01.2025. <http://government.ru/news/54004> (дата обращения: 04.05.2025).

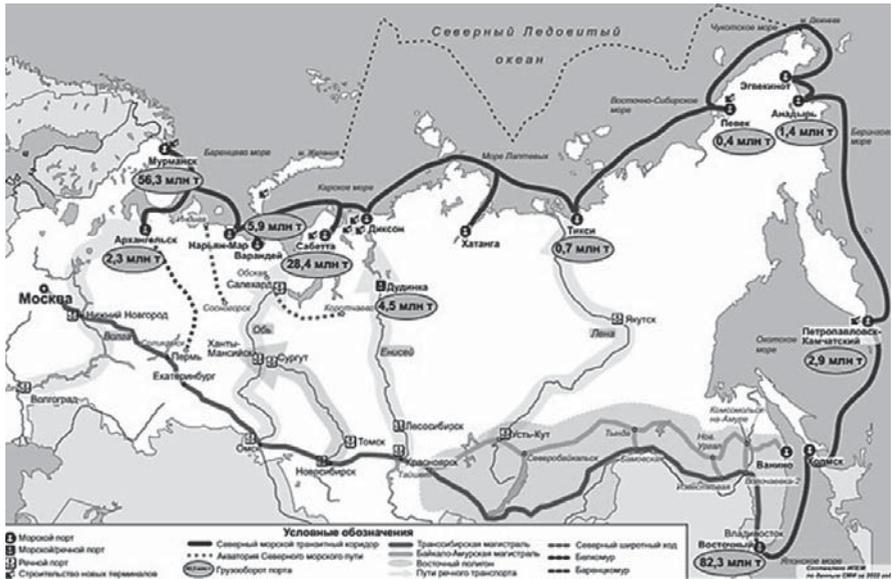


Рис. 4. Северный морской путь

Источник: Транспорт России (официальный печатный орган Министерства транспорта РФ). От Мурманска до Камчатки. 06.09.2023. <https://transportrussia.ru/templates/yootheme/cache/-c294b597.png>

областью и портами Шанхай и Нинбо в Китае в 2024 г.⁹⁰ (всего в 2024 г. было 13 проходов иностранных судов по СМП⁹¹).

Основа грузопотока СМП — это добываемые в Арктике углеводороды, преимущественно СПГ (22 млн т в 2024 г.), а также нефть, газовый конденсат, навалочные грузы (включая уголь), нефтепродукты. В ближайшей перспективе ожидается, что с наращиванием добычи с месторождений, входящих в проект «Восток-ойл» компанией «Роснефть» доля нефти станет преобладающей. Поэтому грузовой поток в основе своей зависит от российских энергетических компаний (Новатэк, Газпром нефть, Норильский никель, Роснефть, Росатом и др.).

Сложная климатическая и плохо прогнозируемая обстановка Крайнего Севера ограничивает круглогодичное судоходство по

90. Между Архангельском и Китаем за 2024 год выполнено 10 круговых рейсов по СМП. 09.01.2025. <https://portnews.ru/news/372111> (дата обращения: 04.05.2025).

91. Суда иностранных компаний осуществили 13 рейсов по Севморпути в 2024 году. 12.03.2025. <https://morvesti.ru/news/1679/114495> (дата обращения: 04.05.2025).

СМП и требует сопровождения грузовых судов ледоколами, что одновременно и удлиняет по срокам, и удорожает доставку грузов (в три раза дороже транспортировки по Суэцу)⁹². Для круглогодичной навигации требуются суда арктического класса. Флот подобных судов в России ограничен, строительство новых танкеров из-за санкций затруднено (длительность строительства нового газовоза — более шести лет). На фрахтовом рынке суда торгового флота такого класса отсутствуют, поэтому развитие круглогодичной навигации пока также находится под вопросом⁹³. Также, согласно нововведениям 2022 г., иностранное судно должно направить по дипломатическим каналам запрос на разрешение прохода по СМП за 3 месяца до предполагаемого прохода⁹⁴.

92. Russia's Northern Sea Route push is met with scepticism. 05.04.2021. <https://www.arctictoday.com/russias-northern-sea-route-push-is-met-with-scepticism> (дата обращения: 04.05.2025).

93. Севморпуть переключается в сторону скромности. 17.09.2024. <https://www.rbc.ru/newspaper/2024/09/17/66e848979a7947126c129334> (дата обращения: 04.05.2025).

94. Совет Федерации одобрил закон о проходе иностранных судов по Севморпути. 30.11.2022. <https://portnews.ru/news/339406> (дата обращения: 04.05.2025).

КИТАЙСКИЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ МТК ПОСТСОВЕТСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Роль Китая в развитии МТК в постсоветских странах, в нашем представлении, весьма существенна. Это связано с тем, что это крупнейший торговый и транзитный партнер этих стран. В рамках ИПП создается система континентальных и трансконтинентальных высокотехнологичных МТК, нацеленных на транспортное обеспечение внешнеторговых связей КНР со странами Европы, Азии и Африки. Данные коридоры дополняют морские варианты перевозок, которые хотя дешевле, но более продолжительны по времени в сравнении с вариантами, осуществляемыми преимущественно по железным дорогам⁹⁵.

Для Китая при его громадной внешней торговле весьма важно иметь многовариантные возможности сообщения с внешними рынками, которые позволяют понижать геополитические риски и повышать конкурентоспособность китайской продукции.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры остается одним из ключевых направлений сотрудничества КНР со странами – участниками ИПП. Согласно открытым источникам, оценочная общая стоимость всех железнодорожных проектов Китая в Африке, Латинской Америке и Восточной Азии по ИПП достигла в 2023 г. 4,2 млрд долл. В том же году активизировалось

95. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов: Научный доклад. М: ИЭ РАН, 2018. С. 40–48.

сотрудничество КНР и Саудовской Аравии. В частности, китайская CRRC⁹⁶ начала производить железнодорожные вагоны и колесные пары на территории Саудовской Аравии, также началась реализация совместных проектов с компанией Aramco в сфере судоходства и развития портовой инфраструктуры⁹⁷. В результате, уже в 2024 г. стоимость железнодорожных проектов Китая по ИПП выросла до 9,6 млрд долл., при этом в 5,6 млрд долл. оценивается лишь один проект строительства метро в Саудовской Аравии⁹⁸.

Действующие МТК, обслуживающие внешнюю торговлю Китая с Европой, представляют собой наиболее инновационную часть транзитных перевозок в рассматриваемых странах. Ее основу составляет организация движения на регулярной основе скоростных поездов-контейнеровозов между китайскими и европейскими городами. Грузовой базой является взаимная торговля Китая и стран Европы (авторы имеют в виду страны ЕС и Великобританию). С момента запуска ИПП (2013 г.) до 2021 г. объем взаимной китайско-европейской торговли вырос в 1,7 раз. В 2022 г. она достигла максимального уровня в 951,2 млрд долл., а в 2023 г. сократилась до 882,2 млрд долл. В 2024 г. ее объем остался примерно на том же уровне – 883,9 млрд долл. (табл. 2).

В структуре европейской торговли заметно преобладает китайский экспорт, который активно использует более свободный торговый режим ЕС. На фоне высокой конкурентоспособности китайских товаров в Европе ввели ограничительные меры для китайских товаров. В частности, в 2024 г. ЕС повысил пошлины на электромобили из Китая до 35%, в ответ на это КНР подала жалобу в ВТО и объявила об ответных мерах⁹⁹. В условиях усиления протекционизма в торговой политике США шансы на сохранение уровня взаимной торговли КНР и Европы на уровне 2021–2023 гг. увеличились.

96. CRRC – китайская корпорация, крупнейший в мире производитель железнодорожного подвижного состава.

97. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023. 05.02.2024. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023> (дата обращения: 04.05.2025).

98. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024. 27.02.2025. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024> (дата обращения: 04.05.2025).

99. Китай подал жалобу в ВТО из-за высоких пошлин ЕС на ввоз электромобилей из КНР. 30.10.2024. <https://www.interfax.ru/world/989310>

Таблица 2. Товарооборот Китая с европейскими и постсоветскими государствами в 2013, 2021 и 2024 годах

Страны	2013		2021		2024		Индекс 2021/2013, %	Индекс 2024/2021, %
	млрд долл.	%*	млрд долл.	%*	млрд долл.	%*		
Европа	559,1	13,4	941,2	15,6	883,9	14,3	168,3	93,9
Постсоветские страны, в т. ч.:	154,5	3,7	214,8	3,6	363,0	5,9	139,1	169,0
Азербайджан	1,1	0,0	1,2	0,0	2,5	0,0	108,9	205,6
Армения	0,2	0,0	1,4	0,0	1,8	0,0	733,1	127,4
Белоруссия	1,5	0,0	3,8	0,1	8,4	0,1	263,0	219,9
Грузия	0,9	0,0	1,2	0,0	2,3	0,0	131,3	187,0
Казахстан	28,6	0,7	24,2	0,4	44,0	0,7	84,7	181,5
Киргизия	5,1	0,1	7,6	0,1	22,7	0,4	147,0	300,8
Молдавия	0,1	0,0	0,3	0,0	0,5	0,0	216,1	164,1
Россия	89,3	2,1	145,7	2,4	244,6	4,0	163,2	167,9
Таджикистан	2,0	0,0	1,9	0,0	3,9	0,1	94,9	207,9
Туркменистан	10,0	0,2	1,0	0,0	10,6	0,2	10,2	1041,4
Узбекистан	4,6	0,1	7,3	0,1	13,8	0,2	159,4	190,0
Украина	11,1	0,3	19,2	0,3	8,0	0,1	173,0	41,6
Общий товарооборот Китая	4159,0	100,0	6037,5	100,0	6162,8	100,0	145,2	102,1

* Доля от общего товарооборота Китая, %.

Источник: ITC Trade Map. <https://www.trademap.org> (дата обращения: 04.05.2025).

Торговля между ЕС и КНР в основном обслуживается по морю регулярными контейнерными линиями между главными портами стран. На сухопутный вариант по евразийским МТК приходится 4–5% от всего объема взаимной торговли (рис. 5). ИПП преследовала также цель наладить современное транспортно-логистическое обеспечение торговли КНР с постсоветскими странами. Из табл. 2. следует, что взаимная торговля Китая и этих стран росла значительно быстрее, чем торговля с Европой. Если в 2013 г. величина торговли со странами постсоветского пространства составляла 28% от торговли с европейскими странами, то в 2024 г. – 41%.

В 2015–2019 гг. была заложена нормативная институциональная база создания высокотехнологичных МТК, связующих Китай и европейские страны через Казахстан–Россию–Белоруссию. Ее составили:

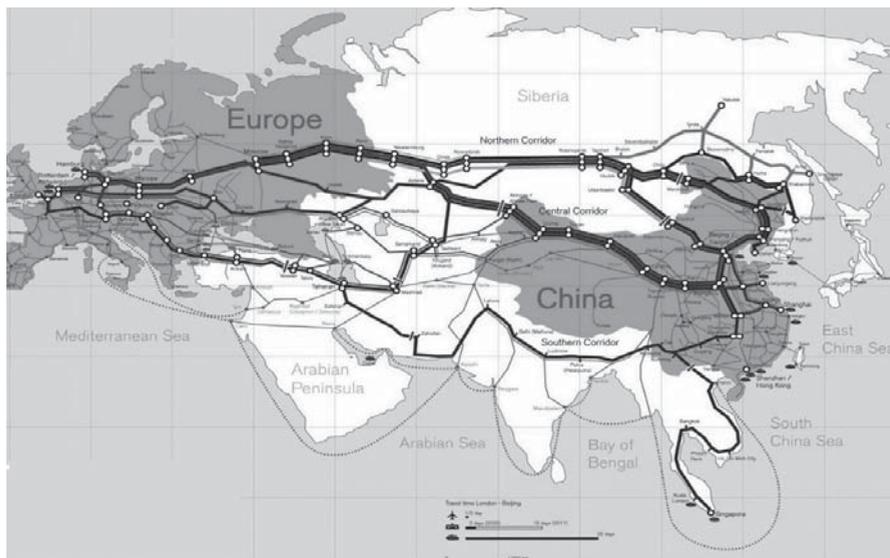


Рис. 5. Инициатива КНР «Пояс и Путь»

Источник: TD architects, «The Iron Silk Road», Mapping Cultural Space Across Eurasia. <https://eurasia.omeka.fas.harvard.edu/items/show/964>

- 1) совместное заявление о сопряжении проектов ЕАЭС и ЭПШП 2015 г.;
- 2) соглашения о всестороннем стратегическом сотрудничестве между Китайскими железными дорогами и железнодорожными ведомствами Казахстана и России от 2016 г.;
- 3) соглашение железнодорожных ведомств Китая, Белоруссии, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России об углублении сотрудничества в области международного железнодорожного сообщения «Китай–Европа» и создании Координационного комитета по грузовым поездом «Китай–Европа» от 2017 г.;
- 4) соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, которое стало правовой базой наращивания торгово-экономической связанности между союзом, в качестве единого субъекта, и Китаем.

Эти соглашения повысили динамику взаимной торговли Китая и постсоветских стран (см. табл. 2) и позволили наладить организацию скоростного движения поездов-контейнеровозов (экс-

прессов) между крупными промышленно-логистическим центрами Китая и Европы¹⁰⁰.

Развитие межконтинентального контейнерного транзита превратилось в существенный фактор транспортной связанности, евразийской интеграции и ее сопряжения с ИПП. Центральной платформой реализации транзитного потенциала ЕАЭС стала «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТАК), созданная в 2014 г. с участием российских, казахстанских и белорусских железных дорог для организации движения контейнерных поездов между «сухими» портами «Хоргос» на границе Казахстана и Китая¹⁰¹ и «Брест–Малашевиче» на границе Белоруссии и Польши. Особенностью работы ОТАК ЕРА с 2016 г. стало преобладание перевозок на направлении «Китай–Европа» через «Хоргос–Восточные ворота», в который входят ПП «Достык» и «Алтынколь / Хоргос». Еще в 2014 г. основная часть транзита на направлении «Китай–Европа–Китай» шла через Забайкальск, а уже в 2016 г. две трети объема контейнерных железнодорожных перевозок выполнялась через казахстанский «сухой» порт¹⁰².

Весной 2018 г. компания была преобразована в «ОТАК Евразийский железнодорожный альянс» (ОТАК ЕРА). В 2021 г. объем перевозок контейнеров по маршруту «Китай–Европа–Китай» по железным дорогам Белоруссии достиг 736 тыс. ДФЭ¹⁰³, в том числе компанией ОТАК ЕРА было перевезено 85% этого объема (628 тыс. ДФЭ)¹⁰⁴. Компания организовала отправку 6 770 тыс. контейнерных поездов между десятками городов Китая и европейских стран. Из-за нехватки пропускной способности польского ПП «Малашевиче» (до 560 тыс. ДФЭ) часть контейнерного

100. Вардомский А.Б. Вопросы сопряжения инициативы Китая «Пояс и путь» и проекта Евразийского экономического союза // Общество и экономика. 2024. № 7–8. С. 119–120.

101. Открыт в 2015 г.

102. Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. ЕАБР. Центр интеграционных исследований. Докл. № 49. СПб., 2018. С. 25.

103. Контейнерные перевозки БЖД 2018–2023 и прогнозы на 2024 год. Сообщество железнодорожников Беларуси. 04.04.2024. <https://belzhd.info/news/kontejnernye-perevozki-bzhd-2018-2023-i-prognozu-na-2024/> (дата обращения: 04.05.2025).

104. Кроме ОТАК ЕРА перевозками контейнеров Транссибу занимались российские компании Трансконтейнер и FESCO.

потока компанией ОТЛК ЕРА была направлена в морские порты Калининградской области. Одновременно, реагируя на складывающуюся конъюнктуру, было объявлено о плане создания крупного международного логистического центра на украино-венгерской границе и модернизации «сухого» порта «Малашевиче» с расширением его пропускной способности в 2022–2028 гг.

В 2022 г. ситуация резко изменилась. Санкции запретили транзитный провоз товаров двойного назначения, что серьезно сократило европейский экспорт в Китай контейнерными поездами. Значительно возросло время досмотра и оформления на ПП «Брест–Малашевиче».

В 2022 г. компания перевезла во всех сервисах 681 тыс. контейнеров в ДФЭ, но транзитные перевозки на направлении «Китай–Европа–Китай» сократились до 411 тыс. ДФЭ (на 35% по сравнению с 2021 г.). Общая стоимость грузов, перевезенных в сервисе «Китай–Европа–Китай» составила 3,2% от общего объема торговли Китая и Европой и почти 90% всех железнодорожных контейнерных перевозок между ними. В 2022 г. компания обеспечила движение 7 092 контейнерных поездов со средней скоростью прохождения расстояния от казахстанско-китайской границы до границы с Европой в 6,7 суток.

Если в 2020–2022 гг. доля транзита «Китай–Европа» составляла в перевозках ОТЛК ЕРА более 90%, то в 2022 г. из-за санкций и геополитических рисков она снизилась до 60%. Освободившиеся провозные мощности были заполнены товарами взаимной торговли КНР и России, КНР и Белоруссии, а также между Россией и Белоруссией со странами ЦА¹⁰⁵. Это позволило повысить эффективность использования контейнерных мощностей направления «Европа–Китай» на фоне сокращения европейского экспорта в КНР.

В 2023 г. на всех сервисах компания перевезла 674 тыс. ДФЭ. Это немного меньше, чем в 2022 г., но объем китайского-европейского транзита сократился почти в 2 раза – до 211 тыс. ДФЭ. При этом резко выросли перевозки грузов взаимной торговли между Китаем

105. ОТЛК, Евразийский железнодорожный альянс. Годовой отчет 2022. <https://annreport2022.utlc.com> (дата обращения: 04.05.2025).

и Россией и Белоруссией с 271 тыс. ДФЭ до 463 тыс. ДФЭ¹⁰⁶. В 2024 г. перевозки ОТЛК ЕРА выросли до 746 тыс. ДФЭ, при этом доля транзитной составляющей выросла до 669 тыс. ДФЭ¹⁰⁷, причем преимущественно за счет китайского экспорта в Европу¹⁰⁸. Асимметрия западного и восточного потока контейнеров заметно возросла.

Факторами, позитивно повлиявшими на рост китайского контейнерного евразийского транзита, стали эскалация конфликта в странах Ближневосточного региона с блокировкой судоходства в Красном море и выросшие ставки морского фрахта, высокая скорость доставки грузов железнодорожным транспортом, увеличение скорости обслуживания в пунктах пропуска стран ЕАЭС, цифровизация и развитие таможенного транзита¹⁰⁹. В то же время в конце 2024 г. Постановлением Правительства РФ был введен запрет на транзит по российским коммуникациям в Европу товаров двойного назначения, включая литий-ионные аккумуляторы, что скажется на динамике китайского транзита в Европу¹¹⁰.

ОТЛК ЕРА — результат достигнутого уровня евразийской интеграции, взаимодействия РФ и других стран ЕАЭС с КНР и одновременно — предпосылка их углубления на новой технологической, в том числе и цифровой основе. Деятельность компании в 2023—2024 гг. свидетельствует о том, что пропускная способность действующих МТК и санкционные ограничения не могут обеспечить рост потребностей взаимной торговли Китая и постсоветских стран и потребностей КНР в транзитной коммуникации с Европой. Для этого нужна расшивка узких мест на стыках железных и автодорог Казахстана и Китая.

В настоящее время реализуется проект создания еще одного «сухого» порта на базе ПП «Бахты—Чугучак», который позволит

-
106. ОТЛК. Годовой отчет 2023. <https://annreport2023.utlc.com/about-company> (дата обращения: 04.05.2025).
 107. ОТЛК кратко: результаты деятельности в 2024 году. <https://www.utlc.com/results2024> (дата обращения: 04.05.2025).
 108. Объем перевозок «ОТЛК ЕРА» в 2024 году вырос на 11% — до 746 тыс. TEU. 04.02.2025. <https://portnews.ru/news/373110/?ysclid=m77skw gum5471605874> (дата обращения: 04.05.2025).
 109. Тураева М.О. Российские грузоперевозки в новых условиях: возможности и ограничители // Вестник РЭУ им. Г.В. Плеханова. 2025. Т. 22. № 1 (139). С. 151—159.
 110. Ефремов В., Курчаев Е. Российский транзит под контролем: как новые правила повлияют на бизнес. 02.11.2024. https://www.altaru/expert_opinion/114319 (дата обращения: 04.05.2025).

наладить российско-китайские перевозки по маршруту, соединяющему сибирские регионы с Западным Китаем более коротким путем. Железная дорога «Бахты—Аягоз» позволит увеличить пропускную способность между Казахстаном и Китаем с 28 до порядка 48 млн т, разгрузить действующий «сухой» порт и привлечь дополнительные объемы транзита. Строительство дороги началось в конце 2023 г., планируется, что двухпутная железная дорога будет введена в эксплуатацию в 2027 г.

Другой вариант — это развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), который также называют Срединным коридором. Это один из маршрутов европейского транспортного проекта ТРАСЕКА (1993 г.)¹¹¹. В настоящее время — это часть МТК «Восток—Запад», которую также иногда называют «Новым Шелковым путем». Данный МТК составляют железные и автодороги Казахстана, Азербайджана и Грузии, а также морские сообщения по Каспийскому и Черному морям в Европу и Турцию. В 2021 г. по коридору было перевезено 0,6 млн т, в 2022 г. — 1,5 млн, в 2023 г. — 2,8 млн и в 2024 г. — 4,5 млн т¹¹². В 2024 г. был отмечен существенный рост транзитных контейнерных перевозок до 50 тыс. ДФЭ против 20,5 тыс. в 2023 г. Этому способствовало заключение Соглашения о ТМТМ между Казахстаном и Китаем в октябре 2023 г.¹¹³

К 2027 г. планируется доведение пропускной способности ТМТМ до 10 млн т. Главным инфраструктурным ограничением дальнейшего наращивания грузоперевозок по ТМТМ является морская часть коридора — пропускная способность участка пути по Каспию. Решение задачи по увеличению мощности портовой инфраструктуры осложняется падением уровня Каспийского моря. Кроме этого, ограничением выступает загруженность наземных ГПП на китайско-казахстанской и грузино-турецкой границах.

-
111. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации. М: ИЭ РАН, 2014. С. 16–31.
 112. Транскаспийский международный транспортный маршрут и другие перспективные коридоры в Центральной Азии. ERAI. Январь 2025. С. 26. https://index1520.com/upload/medialibrary/7fa/69jwc2gbyzntilvwf4nv0b55g17uu3i6/ru310125_ТМТМ.pdf (дата обращения: 04.05.2025).
 113. Макаров А. До 470 тыс. контейнеров может быть перевезено через Транскаспийский маршрут к 2040 году. 19.05.2024. <https://bizmedia.kz/2024-05-29-do-470-tys-kontejnerov-mozhet-byt-perevezeno-cherez-transkaspjjskij-marshrut-k-2040-godu> (дата обращения: 04.05.2025).

МЕНЯЮЩАЯСЯ ГЕОГРАФИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНЗИТА

Транзит как вид международных сообщений обеспечивает конкуренцию транспортных маршрутов и тем самым способствует ускорению товарооборота и снижению транспортных издержек. Транзит генерирует весомую часть экспорта транспортных услуг и выступает важным фактором модернизации транспортных сетей и развития логистики стран-транзитеров. Объемы транзитных перевозок и их разнообразие выступают одним из главных критериев международной значимости транспортных коридоров, транспортной связанности и инвестиционной привлекательности стран, через которые они проходят¹¹⁴.

С конца 1990-х годов в постсоветских странах началось активное строительство новой инфраструктуры с целью адаптации к изменившимся геополитическим условиям их развития. Главные железные и автодороги, морские порты рассматривались как национальные звенья планируемых и формирующихся МТК¹¹⁵. Превращение суммы национальных участков транспортной инфраструктуры в «бесшовные» МТК основывается на унификации технических и таможенных правил и норм, согласованного внедрения технических инноваций, цифровизации, современной логистики

114. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов: Научный доклад. М: ИЭ РАН, 2018. С. 17–19, 35–40.

115. Там же, С. 23–29.

и создания совместных транспортно-логистических компаний¹¹⁶. Этому способствует деятельность СНГ, ЕАЭС и ШОС. Важную роль в этом играет китайская ИПП и ее сопряжение с ЕАЭС¹¹⁷.

С транзитом также связаны существенные риски для развития национальной экономики, поскольку он нередко выступает средством политического давления и инструментом получения дополнительного дохода, которые меняют геоэкономические условия развития как стран, зависящих от транзита, так и стран-транзитеров. В целом, транзитная политика рассматриваемых государств сосредоточена на решении следующих задач:

1) расширить экспортный потенциал путем создания соответствующей инфраструктуры и повысить доходы от транзита;

2) понизить геополитические риски выхода на внешние рынки посредством диверсификации маршрутов сообщения с ними, включая транзитные;

3) увязать решение транзитных проблем с региональными интеграционными проектами, поскольку уровень допустимой транзитной зависимости определяется уровнем свободы и возможных рисков трансграничных перевозок;

4) создать условия для проведения многовекторной внешнеэкономической политики.

Приемлемые уровни транзитной зависимости от соседей находятся в зависимости от уровня политических отношений с ними. В частности, отказ РФ от транзита нефти и нефтепродуктов через порты стран Балтии был вызван их вступлением в НАТО и связанным с этим проведением ярко выраженной антироссийской политики¹¹⁸.

Беспрецедентное санкционное давление Запада на Белоруссию и Россию оказывает сильное влияние на динамику и географию тран-

116. Аналитический доклад на тему: «Анализ законодательства государств-членов в сфере осуществления транзитных и мультимодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций о развитии таких перевозок». ЕЭК. Департамент транспорта и М. 2019. https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/transportnaya_politika/Analiticheskii-doklad-po-tranzitnym-i-multimodalnym-perevozkam.pdf (дата обращения: 04.05.2025).

117. Вардомский Л.Б. Вопросы сопряжения инициативы Китая «Пояс и путь» и проекта Евразийского экономического союза // Общество и экономика. 2024. № 7–8. С. 112–126.

118. Вардомский Л.Б. Между геополитикой и экономикой: вопросы развития международного транзита в СССР и России // Экономика энергетики. 2021. №1. С. 24–42.

зитных сообщений этих государств. В системе западных санкций важное место занимают транспортно-логистические ограничения. В частности, одна из санкционных мер Запада связана с запретом использования морских портов стран ЕС для транзита экспортных грузов (удобрений, СПГ, нефти и нефтепродуктов, зерна и т.д.) из РФ и РФ в третьи страны и частичным закрытием портов стран ЕС для судов, имеющих отношение к РФ.

Закрытие воздушного пространства Европы для авиации РФ и РФ, серьезно повлияло на их международные воздушные перевозки. Введенный в феврале 2025 г. 16-й пакет санкций ЕС запрещает также лицам из ЕС любые транзакции с шестью российскими воздушными гаванями и рядом российских морских портов¹¹⁹. В свою очередь, закрытие российского воздушного пространства для авиакompаний стран Запада резко ухудшило экономику перелетов из Европы в страны Восточной Азии.

В целом же атмосфера санкционного давления создает ощущение неопределенности в среде участников соответствующего рынка в виде ожидаемых рисков введения новых санкций или изменения их толкования, что приводит к увеличению транспортно-логистических издержек.

Ухудшение политических отношений РФ и ЕС вызвало сокращение железнодорожного и трубопроводного транзита в Белоруссии. Если в 2013 г. железнодорожный транзит составлял 46,4 млн т, при объеме товарооборота РФ и ЕС около 418 млрд долл., то в 2021 г. он был меньше 30 млн т при товарообороте в 282 млрд долл. Одновременно сокращались доходы РФ от экспорта транзитных услуг.

В результате западных санкций резко уменьшились объемы взаимной торговли России и ЕС. В 2023 г. товарооборот РФ и ЕС упал до 88,9 млрд евро (на 65,5% по сравнению с 2022 г.), а в 2024 г. — до 67,5 млрд евро (на 22% по сравнению с 2023 г. и на 74% по сравнению с 2022 г.)¹²⁰, что вызвало дальнейшее сокращение железнодорожного транзита и резкое уменьшение транзитной

119. Аэропорты: Внуково (Москва), Жуковский (Подмосковье), Кольцово (Екатеринбург), Бегишево (Набережные Челны), Перми и Пскова. Морские порты: Усть-Луга, Приморск, Новороссийск, Махачкала, Астрахань.

120. Eurostat (online data code: ext_st_eu27_2020sitc).

прокачки нефти и газа. Соответственно еще сильнее сократились доходы РБ от транспортных услуг¹²¹.

Свертывание торговли с ЕС понизило транзитное значение РБ для РФ, но вызвало рост транзитного значения РФ для этой страны. Альтернативные маршруты вывоза белорусских экспортных товаров предполагают широкое использование наземных коммуникаций и морских портов РФ. В конце сентября 2022 г. было подписано межправительственное соглашение о транзите белорусских грузов через территорию России. До этого, в феврале 2021 г., правительства двух стран подписали соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов через российские порты для дальнейшего экспорта в третьи страны. Сегодня РБ для вывоза и ввоза товаров использует 20 российских портов, среди которых ведущее место занимают балтийские (Бронка и Санкт-Петербург), а объем белорусского транзита по российским коммуникациям в 2023 г. превысил 15 млн т., большую часть которых составлял экспорт калийных удобрений и нефтепродуктов. В союзной программе по регулированию транспортного рынка предусмотрено устранение существующих ограничений в области транспорта и создание тарифных условий для транзита белорусских грузов по железным дорогам РФ на уровне внутрироссийских¹²².

В 2024 г. было принято межгосударственное решение построить на территории нового порта Лавна в Мурманской области многофункциональный комплекс для перевалки белорусских грузов, прежде всего калийных удобрений. Он позволит обеспечить выход РБ на мировые рынки и в западном направлении, и по СМП. Комплекс должен начать обслуживать белорусскую внешнюю торговлю в 2028 г. Грузовая база белорусского транзита оценивается в 50 млн т, что потребует наращивания пропускной способности железных дорог, связующих РБ с морскими портами РФ¹²³. Новая

121. Вардомский А.Б. Союзное государство Беларусь—Россия за четверть века: от столкновения интересов к новой модели сотрудничества // Мир перемен № 4. С. 75–90.

122. Перевозки белорусских грузов к портам России в 2023 г. выросли в 2,3 раза. 30.01.2024. https://tochka.by/articles/policy/perevozki_belorusskikh_gruzov_k_portam_rossii_v_2023_godu_vyrosli_v_2_3_raza (дата обращения: 04.05.2025).

123. Порт которого нет. Portnews. 20.02.2024. <https://portnews.ru/comments/3449/?ysclid=m6oshi3kdh707814015> (дата обращения: 04.05.2025).

логистика внешнеторговых перевозок РФ, таким образом, продолжает свое формирование, но транспортные издержки будут существенно выше, чем при транзите через порты Литвы и Латвии.

Иная ситуация наблюдалась в Казахстане, что отражает возросшую роль Казахстана в обслуживании растущей торговли России со странами ЦА, Китаем, Ираном, странами Персидского залива и Индийского океана, а также Китая в его торговле с Европой и странами ЦА и стран ЦА в торговле по указанным направлениям.

За 2017–2024 гг. объем железнодорожного транзита Казахстана вырос более чем в два раза – с 17 до 34,2 млн т¹²⁴. В 2024 г. достигнут рекордный показатель казахстанского контейнерного транзита за счет роста перевозок по маршрутам «Китай–Европа–Китай», «Китай–Россия–Китай», ТМТМ – 1 395 тыс. ДФЭ (+9% к 2023 г.)¹²⁵. За 9 месяцев 2024 г. автомобильным транспортом через Казахстан было перевезено 6,6 млн т грузов. Транзитом из Китая в Европу автотранспортом было перевезено 262 тыс. т, что в 2,5 раза больше, чем в 2023 г.¹²⁶

В 2023 г. началась транзитная транспортировка через Казахстан из РФ в Узбекистан нефти, нефтепродуктов и природного газа. Сохраняется транзит нефти из РФ в Китай в объеме 9–10 млн т в год. Одновременно увеличивается транзит грузов Казахстана по коммуникациям РФ. Он и до санкций имел значительные объемы, но в 2023 г. заметно подрос. Заменяя российские товары, Казахстан нарастил по трубопроводам, железным и автодорогам и через порты России свои поставки на европейский рынок нефти, угля и черных металлов, зерна в страны Азии и Африки. В частности, по нефтепроводу КТК¹²⁷ в 2023 г. и в 2024 г. было отправлено на экспорт

-
124. Аналитический отчет об исполнении республиканского бюджета Министерства транспорта Республики Казахстан за 2024 год. 12.03.2025. <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/documents/details/811215> (дата обращения: 04.05.2025).
 125. Отчет о реализации Плана развития Министерства транспорта Республики Казахстан на 2023–2027 годы, утвержденного приказом министра транспорта Республики Казахстан от 1 декабря 2023 года № 110. 28.02.2025. <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/documents/details/806070> (дата обращения: 04.05.2025).
 126. Автомобильные грузоперевозки: доля казахстанских компаний и новые правила. 17.02.2025. <https://www.inform.kz/ru/avtomobilnie-gruzoperevozki-dolya-kazahstanskih-kompaniy-i-novie-pravila> (дата обращения: 04.05.2025).
 127. КТК соединяет нефтяные месторождения запада Казахстана и российские – на шельфе Каспия – с морским терминалом в Новороссийске.

примерно по 63 млн. т нефти (90% всего казахстанского нефтяного экспорта)¹²⁸. Также в 2023 г. году транзитом через Россию в третьи страны было отправлено 8,9 млн т угля, 4,5 млн т химикатов и соды, 1,7 млн т нефтепродуктов, 1 млн т зерна¹²⁹. Растет также автомобильный транзит Казахстана в его сообщении с европейскими странами. Этому способствует наличие преференций, действующих в рамках ЕАЭС.

Благодаря этим двум обстоятельствам железнодорожный транзит РФ за 2020–2024 гг. вырос с 23,2 до 43,5 млн т¹³⁰. Следует отметить, что этот рост мог бы быть больше. Его ограничил дефицит провозной способности РЖД при перевозке экспортно-импортных грузов к морским портам, прежде всего дальневосточным, и от них. Резкий разворот внешней торговли России, а также Белоруссии на Китай под влиянием транспортных санкций Запада сократил возможности России в осуществлении транзитных перевозок на направлении «Китай–Европа–Китай» в части перевозок по Восточному полигону.

Переориентация российской внешней торговли обнажила критичную недостаточность провозных способностей железных дорог Восточного полигона и увеличения времени оборота грузового вагона, повлекших за собой комплекс проблем связанных отраслей. В 2024 г. дороги Восточного полигона достигли загрузки более чем на 97%, и сохранение дефицита провозной мощности дорог полигона ожидается до 2032 г. Очевидно, это связано с ограничениями, коснувшимися компаний транспортной сферы и банков. Пострадали все, кто связан с необходимостью планировать логистику с Транссибом и портами Дальневосточного бассейна – угольщики, металлурги, производители подвижного состава, экспортеры сырья и готовой продукции и пр.

128. Выручка от транспортировки нефти КТК за 2024 г. составила \$2,3 млрд. 26.02.2025. https://kuban.gbc.ru/krasnodar/freenews/67bef2329a7947d10b4e0d3a?from=regional_newsfeed (дата обращения: 04.05.2025).

129. Казахстан в 2023 году увеличил экспорт грузов по железной дороге в РФ, КНР и Узбекистан. ТАСС. 12.01.2024. <https://tass.ru/ekonomika/19714289> (дата обращения: 04.05.2025).

130. Обзор работы грузового железнодорожного транспорта за 12 месяцев 2024 и 2020 гг. Союз операторов железнодорожного транспорта. <https://railsovet.ru> (дата обращения: 04.05.2025).

Резко различающиеся объемы экспорта и импорта и их разный товарный состав, предъявляющие разные требования к вагонному парку, вызвал избыток вагонов для сыпучих грузов на сети в районе дальневосточных портов (уголь, руды, зерно) и недостаток платформ для перевозки большегрузных контейнеров, что вызвало перегрузку вагонами портов и припортовых железных дорог и замедление перевозок по РЖД в целом. В результате, по некоторым оценкам, в течение 2024 г. ежемесячное невыполнение РЖД международных перевозок составляло не менее четверти планового объема, что привело к тому, что за 10 месяцев 2024 г. потери грузопотоков приблизились к 80 млн т¹³¹. В связи с этим перегрузочный потенциал российских портов используется не в полной мере, а замедление товарооборота понижает доходность внешней торговли и способствует сохранению высоких инфляционных ожиданий.

Серьезным ограничителем для всего рынка перевозок в России станет также объявленное сокращение в 2025 г. инвестиционной программы РЖД на 40%¹³². В краткосрочной перспективе на работе всей отрасли отрицательно отразятся и такие факторы, как необходимость обслуживать имеющийся кредитный портфель РЖД, высокая инфляция, значительное подорожание долговых инструментов на российском рынке из-за высокой ключевой ставки, дефицит кадров в отрасли, высокие внешнеэкономические риски.

Рост спроса РФ на транзитные услуги соседних стран сопровождается ростом тарифов при перевозке по транспортным путям стран-транзитеров. Одновременно происходит усиление таможенного контроля наПП, нацеленного на предотвращение провоза в Россию и из России подсанкционных товаров. Большинство из упомянутых стран включены в списки Бюро по борьбе с финансовыми преступлениями (FinCEN) и Бюро промышленности и безопасности (BIS) Министерства финансов США как маршруты транспортировки подсанкционных товаров в Россию и Белоруссию. В силу этого существуют риски либо блокирования поставок, либо

-
131. Заседание Совета директоров Ассоциации морских торговых портов. 12.12.2024. <https://www.morport.com/rus/news/zasedanie-soveta-direktorov-associacii-morskih-torgovyh-portov-3> (дата обращения: 04.05.2025).
132. РЖД сократят инвестпрограмму-2025 примерно на 40%. 05.12.2024. <https://www.interfax.ru/business/996138> (дата обращения: 04.05.2025).

их замедления¹³³. По некоторым оценкам, каждый день доставки оборачивается ростом операционных расходов компаний-экспортеров на 0,8%¹³⁴.

Ситуацию облегчает ускорение развития АПП, произошедшее в 2020-2024 гг., в результате чего пропускная способность пунктов пропуска возросла на границе с Азербайджаном в 5 раз, Монголией – в 2,4 раза, с Грузией – в 2 раза, Китаем – в 1,9 раза¹³⁵.

В условиях санкций быстро растут транзитные перевозки Грузии, которая занимает положение на перекрестке путей из Европы и Турции через Азербайджан в страны ЦА, путей, связующих причерноморские страны и страны Персидского залива через Армению и Иран, и путей, связующих Россию с Турцией, Арменией и Ираном. Транзитное значение Грузии обозначилось в 2000-е и 2010-е годы в связи со строительством нефте- и газопроводов из Азербайджана в Турцию и пуском в 2017 г. железной дороги «Баку–Тбилиси–Карс», которая существенно улучшила связанность стран Южного Кавказа с Турцией и странами Южной Европы. В 2024 г. транзит по железным дорогам Грузии составил 8,1 млн т. Более 42% от общего объема международных грузов, ввезенных железнодорожным транспортом – ввезено из России, 27% – из Азербайджана¹³⁶. В 2023 г. по автодорогам страны проследовало почти 520 тыс. большегрузных грузовиков, тогда как в 2021 г. – 332 тыс.¹³⁷ Большую часть транзитных грузов составляют товары внешней торговли Азербайджана, Армении, России и Турции.

С 1 февраля 2025 г. Грузия упростила транзит через свою территорию, присоединившись к электронной транзитной системе

-
133. Шетлов А. Транзит через Иран и другие страны должна дополнить российская логистика. Ритмы Евразии. 13.10.2023. www.ritmeurasia.ru/news--2023-10-13--tranzit-cherez-iran-i-drugie-strany-dolzha-dopolnit-rossijskaja-logistika-69235.
134. Левинсон М. Ящик. Как грузовой контейнер седел мир меньше, а мировую экономику больше. М.: Бомбора. 2023. С. 379.
135. Министерство транспорта РФ, 13.02.2025. https://t.me/Mintrans_Russia/5129 (дата обращения: 04.05.2025).
136. Грузовые перевозки по железной дороге выросли – новые данные. 06.03.2025. <https://sputnik-georgia.ru/20250306/gruzovye-perevozki-po-zheleznoy-doroge-vyrosli--novye-dannye-292367148.html> (дата обращения: 04.05.2025).
137. Сколько заработала Грузия на транзите фур – новые данные. Спутник Грузия. 22.03.2024. <https://sputnik-georgia.ru/20240322/skolko-zarabotala-gruziya-na-tranzite-fur--novye-dannye-286973291.html?ysclid=m731723iwm457238054> (дата обращения: 04.05.2025).

ЕС (European New Computerized Transit System – NCTS)¹³⁸, что должно ускорить и удешевить транзит грузов в 35 стран, входящих в NCTS¹³⁹ – ЕС, Великобританию, Турцию, Исландию, Норвегию, Сербию, Украину, Швейцарию и Северную Македонию.

Синхронно с Грузией выросло транзитно-логистическое значение прикаспийского Азербайджана для Ирана, Китая, Казахстана, Туркменистана, России и Турции. В 2024 г. по железным дорогам страны было перевезено около 7,3 млн т транзитных грузов (в 2023 г. – 6,9 млн т), в т. ч. 3,2 млн т по транзитному направлению Срединного коридора «Восток–Запад». Объем грузов, перевезенных по этому коридору из Китая, превысил 27 тыс. контейнеров (более чем в 25 раз выше показателя 2023 г.). В ноябре 2024 г. был отправлен первый экспортный груз по направлению «Запад–Восток» по железной дороге (из Баку в Китай). По коридору «Север–Юг» в 2024 г. через Азербайджан перевезено 814 тыс. т транзитных грузов¹⁴⁰. За 2021–2023 гг. число большегрузных автомобилей, проследовавших по дорогам страны, возросло с 95 тыс. до 266 тыс.¹⁴¹ Объем транзитных грузоперевозок автомобильным транспортом через Азербайджан с 2020 г. вырос примерно в 5 раз: с 1,5 млн т в 2020 г. до 7,2 млн т в 2024 г.¹⁴² Начата работа по развитию Зангезурского коридора¹⁴³, хотя политические проблемы вокруг строительства этого коридора¹⁴⁴ пока далеки от своего разрешения.

-
138. From February 1, 2025, Georgia will join the Common Transit Convention and the Convention on the Simplification of Formalities in Trade in Goods. 31.01.2025. <https://www.rs.ge/NewsArchive-en?newsId=1423> (дата обращения: 04.05.2025).
139. NCTS была внедрена в странах ЕС в 2004 г., сменив транзитную систему TIR.
140. Азербайджан превращается в транспортный узел: основные достижения АЖД в развитии международных коридоров в 2024 году. 10.01.2025. <https://corp.ady.az/ru/mediya-2/novosti/novosti/azerbaidzan-prevrashhaetsya-v-transportnyi-uzel-osnovnye-dostizeniya-azd-v-razvitiimezhdunarodnyh-koridorov-v-2024-godu> (дата обращения: 04.05.2025).
141. Автомобильные транзитные перевозки через Азербайджан выросли в 2,8 раза с 2021 года. 12.05.2024. <https://news.ati.su/news/2024/05/12/avtomobilnye-tranzitnye-perevozki-cherez-azerbajdzhan-vyrosli-v-28-raza-s-2021-goda-466601> (дата обращения: 04.05.2025).
142. В Азербайджане объем транзитных грузоперевозок автотранспортом за 4 года вырос в 5 раз. 25.02.2025. <https://report.az/ru/infrastruktura/v-azerbajdzhane-obem-tranzitnyh-gruzoperevozok-avtotransportom-za-4-goda-vyros-v-5-raz> (дата обращения: 04.05.2025).
143. Состоялось совещание, посвященное вопросам транспорта. 28.01.2025. <https://mincom.gov.az/ru/media-ru/novosti/sostoialos-soveshhanie-posviashhennoe-voprosam-transporta> (дата обращения: 04.05.2025).
144. Тураева М.О. Транспортные коммуникации Каспийского региона в новых условиях // Государственная служба. 2023. Т. 25. № 4(144). С. 63–72.

Транзитное положение Туркменистана аналогично Азербайджану, но для РФ важно его использование как дополнительного варианта сообщения с Ираном, Киргизией, Таджикистаном и Узбекистаном.

В результате реформирования внешнеэкономического сектора активизировались усилия Узбекистана по наращиванию транспортного сотрудничества с соседними странами. За 2022–2023 гг. транзитные перевозки по железным дорогам Узбекистана выросли с 7,5 до 9,2 млн т, а по автодорогам с 1,7 до 2,1 млн т¹⁴⁵. Рост связан с расширением торговых связей между Казахстаном, Россией и Турцией с Афганистаном, Киргизией и Таджикистаном.

В 2024 г. спрос на экспортные автомобильные грузоперевозки из Узбекистана вырос на 48%. В частности, заявки из РФ выросли на 56% (лидер по абсолютному количеству заявок), из Белоруссии – на 85%, из Казахстана – на 67%¹⁴⁶. Узбекистан пытается повысить свои транзитные и логистические возможности за счет строительства железных дорог. К 2027 г. планируется завершить строительство 152-километровой железнодорожной линии «Дарбаза–Мактаарал» между Казахстаном и Узбекистаном¹⁴⁷. Дорога поможет развитию торговли двух республик (в 2024 г. товарооборот между странами достиг 4,3 млрд долл.), а также увеличит экспортный и транзитный потенциал перевозок в южном направлении (Афганистан, Иран, Таджикистан).

В конце декабря 2024 г. стартовало строительство железной дороги «Китай–Киргизия–Узбекистан»¹⁴⁸, которое было предметом больших разногласий между двумя ЦА республиками почти тридцать лет¹⁴⁹. Общая протяженность магистрали составит 486 км,

145. Россия поддержит: перспективы двух крупных транспортных проектов в ЦА. 20.02.2024. <https://dzen.ru/a/ZdQrPmd2LSW5Jq9g?ysclid=m725v200ww760021581> (дата обращения: 04.05.2025).

146. Спрос на экспортные грузоперевозки из Узбекистана в Россию вырос на 56% в 2024 году. 28.01.2025. <https://uz.sputniknews.ru/20250128/uzbekistan-eksportnyye-perevozki-rossiya-gost-47730715.html> (дата обращения: 04.05.2025).

147. Стало известно о ходе строительства железнодорожной линии Дарбаза – Мактаарал. 05.01.2025. <https://rail-news.kz/ru/infrastructure/19522-darbaza-maqaaral-zana-temirzol-zelisi-qazaqstan-men-ozbekstan-arasyn-zaqyndatady.html> (дата обращения: 04.05.2025).

148. Президент Садыр Жапаров дал старт началу строительства железной дороги «Китай–Кыргызстан–Узбекистан». 27.12.2024. <https://president.kg/ru/news/21/26345> (дата обращения: 04.05.2025).

149. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. М.: ИЭ РАН, 2014. С. 47–49.

в перспективе она упростит выход КНР в Туркменистан, Иран, страны Персидского залива. От Кашгара (КНР) до станции «Макмал» (Киргизия) будет построена узкая колея, а от станции «Макмал» до узбекского Андижана – широкая. Эта магистраль рассматривается как одно из ответвлений Срединного коридора. Окончательные сроки строительства на сегодня не определены.

Узбекистан также активно развивает логику торговых связей с Афганистаном. Речь, в частности, идет о строительстве Трансафганской железной дороги или Кабульского коридора, от Мазари-Шарифа через Кабул до Пешавара в Пакистане. Проект этой железной дороги был поддержан в 2021 г. Узбекистаном, Афганистаном и Пакистаном. В 2023 г. правительство Афганистана предложило России и Казахстану принять участие в финансировании дороги, которая, по предложению Афганистана, будет иметь колею 1 520 мм. О согласии России участвовать в разработке ТЭО и финансировании строительства этой железной дороги стало известно весной 2024 г. По предварительным оценкам, дорога будет построена не ранее 2030 г., если удастся начать строительство в 2025 г.¹⁵⁰

Таким образом, резкое сокращение торговых и транспортных связей РФ и европейских стран вызвало рост транзитного значения стран ЦА и Южного Кавказа не только для РФ, но и для Китая, Турции и Ирана. Это было обусловлено не только геополитическими причинами, но и созданием соответствующей транспортной сети и широким внедрением цифровых технологий. Изменения в географии транзита отражают одновременное действие процессов регионализации в рамках ЕАЭС, СНГ и ШОС и ориентации стран-участниц на политику многовекторности, что закономерно в условиях геополитической неопределенности.

150. В Узбекистане прошли многосторонние переговоры по развитию Трансафганского мультимодального транспортного коридора. 23.04.2024. <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11212> (дата обращения: 04.05.2025).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование показало, что многовекторная транспортная связанность стран во многом определяет геоэкономические условия их развития. Это неотъемлемая составляющая процессов регионализации. Движение мира к полицентричности требует соответствующего развития транспортного взаимодействия действующих и формирующихся центров мировой экономики. А экономический подъем и суверенитет стран, находящихся между центрами, в большой мере обусловлен их транзитными функциями, базирующимися на адекватной инфраструктуре и логистике. В связи с этим большое внимание к МТК проявляют и большие, и малые страны, их объединения и международные организации.

Изменения в географии транзита на постсоветском пространстве были обусловлены кардинальными изменениями в отношениях между странами Евразии. Резкое сокращение торговых и транспортных связей РФ с европейскими странами вызвало рост транзитного значения стран ЦА и Южного Кавказа не только для РФ, но и для Китая, Турции и Ирана. Влияние интеграционных процессов через наращивание взаимных экономических связей на транзитные перевозки заметно выросло. В 2025–2026 гг. взаимная торговля в рамках ЕАЭС превысит 100 млрд долл. Ожидается рост торговли и в рамках СНГ.

Следует отметить особую роль Казахстана и его транспортной системы в процессах евразийской интеграции и в транзитных перевозках по широтным и меридианным МТК. Укрепление транзитных

позиций Казахстана будет происходить в результате наращивания торговли между РФ и Ираном, Китаем, Киргизией и Узбекистаном. Сдвиг центра тяжести мировой экономики и торговли в Азию обуславливает рост взаимного транзитного значения стран ШОС. В этой связи можно говорить о благоприятных транзитных перспективах Ирана и Китая для постсоветских стран.

Движение к новому мироустройству – сложный противоречивый процесс, в котором страны, претендующие на роль центров разного уровня, имеют свои интересы. Но при этом Россия и страны пояса ее соседства заинтересованы в согласовании реализации транспортно-логистических проектов и проектов их цифровизации. Несмотря на то, что при создании и развитии МТК страны исходят прежде всего из своих национальных интересов и собственного понимания приоритетов внешней политики, большое значение для координации их действий имеет сотрудничество в рамках ЕАЭС, СНГ, ШОС и ИПП, а также двухстороннее сотрудничество стран и их компаний. Это позволяет снизить геополитические риски и улучшить условия для геоэкономического развития стран-участниц.

Проблему координации актуализирует политика жесткого торгового протекционизма США¹⁵¹. Повышение ими таможенных тарифов для ряда стран – соседей РФ может заметно активизировать взаимную торговлю, что потребует дополнительного расширения взаимной транспортной связанности.

ЕАЭС в прошедшие годы стал зоной транспортной связанности между ЕС и КНР. Пояс государств Южного Кавказа и ЦА образуют зону контакта РФ со странами Азии, Европы и Африки. В этом поясе выделяются Грузия и прикаспийские государства, в которых сходятся морские и внутриконтинентальные пути широтной и меридианной ориентации. При этом большинство меридианных путей выходят на Иран, который при запуске на полную мощность МТК «Север–Юг» может существенно улучшить транспортную связанность РФ со странами Индийского океана и Юго-Восточной Азии. Для России и стран ЦА также весьма важны транзитные перевозки через Турцию, которая также занимает положение на

151. Боровикова К., Сапожков О. Трамп который хлопнул // Коммерсантъ. 04.04.2025. №61. С. 1–2.

пересечении широтных и меридианных МТК. При стабилизации политической ситуации в Афганистане этот МТК может быть дополнен трансафганским меридианным маршрутом, что повысит транзитное значение как Афганистана, так и Узбекистана.

Для России и Китая первостепенное значение имеет сопряженный рост экономического взаимодействия и транспортной связанности, хотя возникший разрыв пока не преодолен. Тем не менее быстрый рост взаимной торговли наглядно стимулирует рост транспортной связанности под влиянием ИПП, что сопровождается развитием технологий и цифровизацией транспортно-логистических процессов. ИПП позволяет не только улучшить транспортную связанность КНР со странами инициативы (Центральной и Западной Азии, России, Европы), но и позволяет этим странам выходить на рынки Китая и стран АСЕАН.

В результате сложения усилий стран по улучшению инфраструктурных условий для своего развития возникает определенная концентрация проектов в местах пересечения коридоров «Восток–Запад» и «Север–Юг» (Север и Дальний Восток России, Каспийский регион, Грузия, Китай, Турция) включающих в себя по несколько маршрутов, предполагающих использование мультимодальных транспортных технологий, широкую цифровизацию транспортно-логистической деятельности. России (как и союзной с ней Белоруссии) выгодна эта конкуренция на широтных и меридианных направлениях. Многоканальные МТК, таким образом, создают возможность широкого выбора вариантов сообщения для отправителей и получателей и дают возможность снижать транзитные издержки.

Большое евразийское партнерство в современных условиях должно ориентироваться не только на международные институты, обеспечивающие в разных форматах расширение взаимной экономической открытости, но и создание соответствующих транспортно-логистических условий в виде линейно-узловой (коридорно-хабовой) сети, покрывающей все большее число стран Азии и заинтересованных государств других континентов.

Новые транспортно-логистические возможности на меридианных и широтных направлениях ускоряют развитие не только внешнеэкономических, интеграционных, но и внутренних (меж-

районных) связей, что позволяет более полно использовать потенциал внутреннего спроса в странах и повышать эффективность их экономик. Последнее наиболее важно для России, попавшей в определенный структурный дисбаланс, связанный с бурным развитием китайского вектора внешнеэкономических связей при концентрации производства и потребления в европейской части страны. Но это важно и для сбалансированного пространственного развития Китая, Казахстана, Ирана и других рассматриваемых стран.

ЛИТЕРАТУРА

- Буторина О.В. Понятие региональной интеграции: новые подходы. Космополис, 2005. № 3 (13). С. 136–145.
- Вардомский А.Б. Вопросы сопряжения инициативы Китая «Пояс и путь» и проекта Евразийского экономического союза // Общество и экономика. 2024. № 7–8. С. 112–126.
- Вардомский А.Б. Между геополитикой и экономикой: вопросы развития международного транзита в СССР и России // Экономика энергетики. 2021. №1. С. 24–42.
- Вардомский А.Б. О взаимодействии евразийских интеграционных процессов // Проблемы современной экономики. 2023. №4 (88). С. 20–22.
- Вардомский А.Б. Размышления о Большой Евразии // Мир перемен. 2018. № 3. С. 187–189.
- Вардомский А.Б. Союзное государство Беларусь–Россия за четверть века: от столкновения интересов к новой модели сотрудничества // Мир перемен № 4. С. 75–90.
- Вардомский А.Б. Участие регионов в торговле с Китаем как отражение пространственной структуры российской экономики // Региональные исследования. 2018. №4. С. 53–63.
- Вардомский А.Б., Зевин А.З. Новый проект евразийской интеграции стартовал: что дальше? // Общество и экономика. 2013. № 1–2. С. 41–56.
- Вардомский А.Б., Пылин А.Г., Романчук Е.С. Вопросы экономического взаимодействия России с постсоветскими странами / Сборник статей. Россия и Таджикистан в условиях меняющейся мировой экономики. Под ред. З.А. Дадабаевой. М.: ИЭ РАН, 2023. С. 127–132.
- Вардомский А.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов: Научный доклад. М.: ИЭ РАН, 2018.
- Винокуров Е., Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития. 2024. С. 15–16.
- Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. ЕАБР. Центр интеграционных исследований. Докл. № 49. СПб. 2018. С. 25.
- Глинкина С.П. Геополитическое соперничество на постсоветском пространстве как фактор сдерживания сотрудничества стран СНГ. Страны «пояса соседства» России: модели развития и вопросы сотрудничества:

- Сборник статей / Отв. ред.: Л.Б. Вардомский, М.О. Тураева, Н.В. Куликова. М.: ИЭ РАН, 2024. С. 56–79.
- Дружинин А.Г. Геоэкономические взаимозависимости и геополитические альянсы в современном евразийском пространстве // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2017. № 6. С. 24–38.
- Зевин Л.З. Инфраструктура, экономическая связанность, экономический рост. Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития: Сборник статей / Ред. Л.Б. Вардомский. М.: ИЭ РАН. 2013. С. 9–22.
- Ишуков А.А. Развитие концепции «центр – периферия» на примере интеграции Европейского союза и Евразийского экономического союза // Журнал экономической теории. 2020. Т. 17. № 3. С. 589–599.
- Каспийский регион в процессах регионализации Евразии: Коллективный научный доклад / Отв. ред. Л.Б. Вардомский. М.: ИЭ РАН, 2023. С. 56.
- Кузнецов Д.А. Возможности формирования комплексного подхода к исследованиям региональной интеграции и трансрегионализма // Мировая политика. 2019. № 1. С. 1–13.
- Левинсон М. Ящик. Как грузовой контейнер седлал мир меньше, а мировую экономику больше. М.: Бомбора. 2023. С. 379.
- Пылин А.Г., Каибрадиев Р.В. Внешнеторговое взаимодействие России и Турции в современных геоэкономических условиях // ЭТАП 2024. № 5. С. 67–88.
- Сафранчук И.А. Концепция «Новый шелковый путь» и политика США в «Большой Центральной Азии» // Международная жизнь. 2013. № 7. С. 43–53.
- Себенцов А.Б., Карпенко М.С., Морачевская К.А., Шелудков А.В. Барьерность и транспортная доступность государственных границ как факторы трансграничных взаимодействий // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2024. Т. 88. № 4. С. 469–484.
- Стрежнева М.В. Европейский союз и СНГ: сравнительный анализ институтов / М.В. Стрежнева. М.: МОНФ, 1999.
- Тураева М.О. Динамика развития транспортно-логистических связей в Центрально-Азиатском регионе // Государственная служба. 2022. Т. 24. № 3 (137). С. 87–92.
- Тураева М.О. Онтологический статус транспортных инициатив в Евразии и влияние на него геополитических трендов // Федерализм. 2025. Т. 30. № 1 (117). С. 172–196.
- Тураева М.О. Российские грузоперевозки в новых условиях: возможности и ограничители // Вестник РЭУ им. Г.В. Плеханова. 2025. Т. 22. № 1 (139). С. 151–159.

- Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. М.: ИЭ РАН, 2014. С. 16–49.
- Тураева М.О. Транспортные коммуникации Каспийского региона в новых условиях // Государственная служба. 2023. Т. 25. № 4(144). С. 63–72.
- Тураева М.О., Глинкина С.П., Яковлев А.А. Каналы проникновения китайского капитала в республики Центральной Азии в рамках инициативы «Один пояс – один путь» // Известия Уральского государственного экономического университета. 2018. Т. 19. № 4. С. 64–78.
- Ушкалова Д.И., Головнин М.Ю. Теоретические подходы к исследованию международной экономической интеграции. М.: ИЭ РАН, 2011.
- Хейфец Б.А. Станет ли современная геополитическая фрагментация долговременной тенденцией новой регионализации глобального экономического пространства. Научный доклад. М.: ИЭ РАН. 2024. С. 27.
- Шенин С.Ю. «Шелковый Путь» XXI века: дискуссии в США // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 9. С. 60–70.
- Bordachev T., Pyatachkova A. The concept of Greater Eurasia in the turn of Russia to the East // International Organisations Research Journal. 2018. Vol. 13. No. 3. Pp. 33–51.
- Dar Z. Regional Integration as a Concept for Economic, Social and Political Development? // Jacobs University Bremen. 2018. Pp. 1–11.
- Karjalainen T. The EU's Global Gateway: Building connectivity as a policy / Finnish Institute of International Affairs. Working Paper. Geoeconomic Series. No. 127. February 2022. Pp. 4–15.
- Ries T. Security Aspects of Connectivity. EGMONT – The Royal Institute for International Relations, Security Policy Brief. 2019. No. 115. Pp. 1–7.
- Scholvin S., Wigell M. Geo-economic power politics. An introduction. In: Wigell M., Scholvin S., Aaltola M. (eds.) Geo-Economics and Power Politics in the 21st Century. The Revival of Economic Statecraft. 2018. Abingdon: Routledge. Pp. 1–13.



Редакционно-издательский отдел:
Тел.: +7 (499) 129 0472
e-mail: print@inecon.ru
сайт: www.inecon.ru

Научный доклад

Л.Б. Вардомский
М.О. Тураева

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЕВРАЗИИ:
РАЗНООБРАЗИЕ ПРОЕКТОВ КАК ОТРАЖЕНИЕ
МЕНЯЮЩЕГОСЯ МИРОУСТРОЙСТВА

Оригинал-макет – *Валериус В.Е.*
Редактор – *Ерзнкян М.Д.*
Компьютерная верстка – *Хацко Н.А.*

Подписано в печать 24.07.2025 г.
Заказ № 10. Тираж 300. Объем 3,6 уч. изд. л.
Отпечатано в ИЭ РАН

ISBN 978-5-9940-0790-7



9 785994 007907 >