



Сурен Чибухчян

к.т.н., доцент,  
Национальный политехнический университет  
Армении, заведующий кафедрой «Наземные  
транспортные средства»

# ТРАНЗИТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

**АННОТАЦИЯ.** Рассматриваются вопросы транзитных возможностей и перспективы их развития в странах Евразийского союза, в частности роль Армении как связующего звена между Европой и Азией.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.** Евразийский экономический союз, Армения, транзит, транспорт, транспортный коридор, грузопоток, железные дороги.

**ANNOTATION.** The problems of transit opportunities and prospects for their development in the countries of the Eurasian Union, and in particular the role of Armenia as a bridge between Europe and Asia.

**KEY WORDS.** Eurasian Economic Union, Armenia, transit, transport, transport corridor, freight turnover, railways.

Распад СССР и новые жесткие экономические реалии поставили бывшие союзные республики перед выбором. Стало очевидно, что экономики этих республик были так тесно переплетены и связаны между собой, что для дальнейшего экономического роста и выхода на новые международные рынки сбыта, повышения конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей каждого государства необходимо создать новое единое экономическое пространство с учетом особенностей новых реалий на международном экономическом пространстве.

Экономическая интеграция на постсоветском пространстве началась еще в 1993 г. в рамках Союза Независимых Государств (СНГ). В 2000 г. было создано Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), которое действовало в 2000–2014 гг. Однако реального прорыва удалось достичь лишь созданием Таможенно-

“ Проведение согласованной транспортной политики позволит усилить позиции государств – членов ЕАЭС на рынке транзитных перевозок из Азии в Европу и обратно.

го союза России, Казахстана и Белоруссии. Евразийский экономический союз (ЕАЭС) с территорией более 20 млн км<sup>2</sup> (15% мировой суши) и населением более 170 млн человек – новое международное интеграционное экономическое объединение, участниками которого являются Россия, Белоруссия, Казахстан и Армения. Он начал функционировать на пространстве Таможенного союза с 1 января 2015 г., до 2015 г. действовал в рамках ЕврАзЭС. Текст договора включает 28 разделов и 118 статей, а также 32 приложения (всего около 700 страниц). Договор о присоединении к союзу Армении был подписан 10 октября 2014 г. в Минске, фактически

республика стала членом ЕАЭС с января 2015 г. В 2015 г. в Москве члены организации подписали документы о присоединении Киргизии к Договору о ЕАЭС. Завершаются ратификационные процедуры по присоединению к ЕАЭС Киргизии.

Близкие уровни развития стран ЕАЭС – один из основных факторов, повышающий эффективность интеграционных процессов, в том числе на транспорте, перспективы усиления позиций государств – членов ЕАЭС на рынке транзитных перевозок из Азии в Европу и обратно. Проведение согласованной транспортной политики позволит усилить позиции государств – членов ЕАЭС на рынке

транзитных перевозок из Азии в Европу и обратно.

Географическое и геоэкономическое положение государств – членов ЕАЭС обуславливает огромный транзитный потенциал России, Беларуси, Казахстана и Армении, дает широкие возможности стать связующим звеном между европейскими и азиатскими странами. Однако пока это естественное конкурентное преимущество используется в очень малой степени, в основном по причине недостаточного развития транспортных сетей и нерешенности некоторых проблем по оформлению пересекающих границы грузов. По оценкам различных экспертов, суммарная доля государств – членов ЕАЭС на рынке транзитных перевозок «Азия–Европа» в настоящее время не превышает 1–2%. В то же время многие эксперты полагают, что потенциально эта доля может быть увеличена до 5–8 раз. Транзитный потенциал ЕАЭС пока полностью не используется. Основная причина этого – неспособность привлечь транзитные перевозки между Европейским союзом (ЕС) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), прежде всего Китаем, объем торговли, между которыми уже в ближайшие годы достигнет 1 трлн долл. США.

Мировое экономическое развитие и глобализация особое место уделяют транспортным системам и международным транспортным коридорам как одним из основных факторов экономического влияния. Обладание транспортными коридорами создает новые возможности не только экономического, но и политического влияния государств.

По самым скромным оценкам, товарооборот между государствами Азии и Европы в ближайшие несколько лет будет расти ежегодно в среднем на 2–3%. К 2020 г. он будет равен 240 млн т в физическом выражении, что составит 1,8 трлн долл. США в денежном выражении [1]. Сегодня основной евразийский грузопоток равен примерно 900 млн т грузов, и почти всегда он перевозится морским путем, через Суэцкий канал. Доходы от морского фрахта в обход стран ЕАЭС составляют 23 млрд долл. в год, а доходы от транзита через страны ЕАЭС – всего 0,02 млрд. И только 1% от всего объема грузоперевозок между Европой и Азией проходит по транспортным коридорам ЕАЭС.

Транзитный потенциал ЕАЭС оценивается порядка 220 млн тонн, к 2020 г. возможно достижение показателя в 400 млн тонн [2]. На 2014 г. на долю стран Единого экономического пространства приходится всего 0,2% контейнерного грузооборота между Китаем и странами Европы, неосвоенный потенциал оценивается в 285 тыс. контейнеров ДФЭ, в денежном выражении это свыше 1 млрд долл. США потенциального дохода [3]. По самым скромным оценкам, товарооборот между государствами Азии и Европы в ближайшие несколько лет будет расти ежегодно в среднем на 2–3%. К 2020 г. в денежном выражении он составит 1,8 трлн долл. США [4].

Географическое и геоэкономическое положение стран Сообщества обуславливает огромный транзитный потенциал ЕАЭС. На территории стран – членов ЕАЭС расположен ряд существующих и создаваемых железнодорожных и автомобильных транспортных коридоров, позволяющих производить доставку грузов по направлениям «Восток–Запад», «Север–Юг». Однако для перевозки таких объемов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры региона. Современные экономические и геополитические реалии создали основу для перенаправления трансевразийских грузопотоков с морских путей на международные транспортные коридоры (МТК) «Север–Юг» и «Запад–Восток» стран ЕАЭС. Транзитные перевозки по коридору «Север–Юг» будут дешевле транспортировки через Суэцкий канал, к тому

же они будут осуществляться в более короткие сроки, т.е. станут конкурентоспособными. По разным оценкам, перспективный грузопоток по МТК «Север–Юг» оценивается от 25 до 35–40 млн т в год. Контейнерный грузопоток может составить около 1–1,5 млн ДЭФ в год [5].

Одним из наиболее приоритетных для реализации транзитного потенциала МТК являются Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (с дальнейшим выходом на Транссиб) и автомагистраль Западная Европа – Западный Китай протяженностью почти 10 000 км. Возможности по объему перевозок Трансазиатской железнодорожной магистрали пока недостаточно использованы, а международный проект ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия) с его многочисленными перегрузками и паромными переправами (Туркменбаши – Баку через Каспийское море; Поти, Батуми – Варна, Одесса через Черное море) и высокой капиталоемкостью вряд ли в ближайшее время станет конкурентом в этих перевозках. Согласно предварительным подсчетам, в равных условиях тарифы на перевозку зерна, хлопка и контейнеров с использованием российских железных дорог в 1,7 раза ниже, чем по маршруту ТРАСЕКА, а нефти и цветных металлов – в 1,2 раза.

Интеграционные процессы на территории ЕАЭС позволят серьезно ускорить реализацию совместных проектов в транспортной сфере, в том числе нацеленных на увеличение трансграничных и транзитных



“ Одним из наиболее приоритетных для реализации транзитного потенциала МТК являются Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (с дальнейшим выходом на Транссиб) и автомагистраль Западная Европа – Западный Китай протяженностью почти 10 000 км.

перевозок грузов и пассажиров. В соответствии с Концепцией формирования Единого транспортно-пространства в рамках ЕврАзЭС в период до 2020 г. предполагалось реализовать 74 проекта на общую сумму инвестиций в 52,78 млрд долл. США по развитию только транспортной инфраструктуры.

Основу транспортных систем и бесперебойного обеспечения их взаимных и транзитных транспортно-экономических связей составляют железнодорожный и автомобильный транспорт, на долю которых приходится более 95,0% от общего объема взаимных перевозок грузов.

Для стран ЕАЭС открываются хорошие перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг. В частности основными направлениями являются увеличение протяженности путей сообщения, их модернизация и строительство новых объектов транспортной инфраструктуры. В Республике Беларусь продолжатся электрификация железных дорог и работы по повышению категорий автомобильных дорог. В Республике Казахстан к 2020 г. планируется введение в эксплуатацию 1400 км железных дорог, 16 тыс. км автомобильных дорог и получение пятью аэропортами категории ICAO. В Российской Федерации к 2015 г. планируется ввести в эксплуатацию 3109 км железных дорог, построить и реконструировать 10 135 км автомобильных дорог федерального и регионального значения, построить пять новых аэропортов. Примером взаимодействия стран ЕЭП может служить повышение транспортного потенциала посредством строительства дороги Западная Европа – Западный Китай, которая пройдет по всем странам Союза. Ее ожидаемая протяжен-

ность – свыше 20 тыс. км, это своего рода новый Великий Шелковый путь. Он дает участникам ЕЭП уникальный шанс выступить в качестве связующего звена между Китаем и Европой. В Казахстане автомобильная дорога, входящая в него, уже построена. Активно реализуется строительство и на участке Российской Федерации. В условиях создания этого транспортно-транзитного коридора важно обеспечить доступ стран – участниц ЕЭП к услугам естественных монополий, прежде всего в области железнодорожного и трубопроводного транспорта.

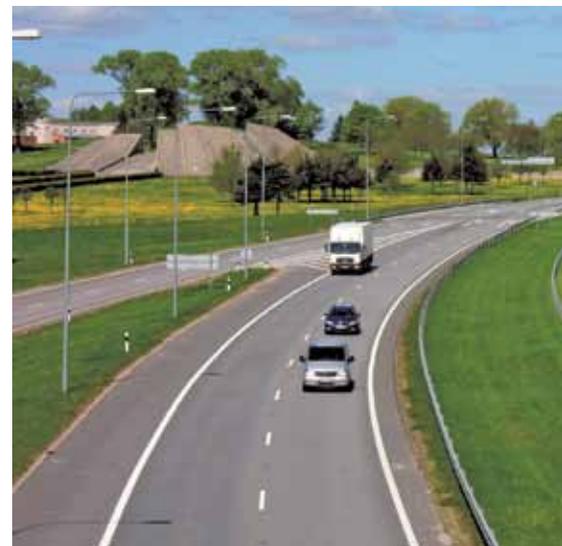
Армения и Кавказский регион (включающий как государства, образовавшиеся на территории бывшего советского Закавказья, так и Северный Кавказ) традиционно находятся в центре внимания держав, позиционирующих себя в качестве глобальных и региональных игроков. Армения оказывает серьезное влияние на геополитическую ориентацию всего Южно-Кавказского региона.

Армянский участок транспортного коридора «Север–Юг» соединит центральную Азию и Индию с Ираном, Грузией, Российской Федерацией и Европой. Территорию Армении он пересечет по маршруту Мегри–Капан–Горис–Ереван–Аштарак–Гюмри–Бавра, с юга подойдет к границе с Грузией к дорогам, ведущим к портам Поти и Батуми (на Черном море) и потом к России, странам СНГ и Евросоюза. Кроме того, «Север–Юг» – часть магистрали АН 82 между Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном. А это уже может заинтересовать и Китай.

Для реализации транзитных возможностей стран ЕАЭС важен армянский участок МТК «Север–Юг»

общей протяженностью 556 км, который обеспечит выход к Черному морю и европейским странам через территорию Армении и Грузии. Проект осуществляется совместно с Азиатским банком развития (АБР) и Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) и оценивается в 1,5 млрд долл. Строительство планируется завершить в 2017 г. С учетом того, что расчетная скорость движения на автотрассе составит 100–120 км/ч, расстояние от Еревана до Черного моря в 600 км возможно будет преодолеть за 4,5–5 часов.

Одним из приоритетных проектов для стран ЕАЭС может стать строительство армяно-иранской железной дороги, которая обеспечила бы выход стран ЕАЭС через Персидский залив к Индийскому океану. Проект железной дороги Иран–Армения укладывается в концепцию развития МТК «Север–Юг». Даже после завершения строительства железной дороги Казвин–Решт–Астара (Иран–Азербайджан), на направлении «Север–Юг» понадобятся альтернативные маршруты. Строительство дороги может занять 4–5 лет. По предварительным расчетам, стоимость проекта оценивается в 3,5 млрд долл. США. Общая длина дороги на территории Армении составит 305 км. Она будет иметь 86 мостов общей протяженностью 19,6 км и 60 тоннелей общей протяженностью 102 км, ее длина составит 470 км, из них 305 км пройдут по Армении. Иранская сторона заявила о готовности предоставить Армении кредит в 400 млн долл. Строительство дороги обсуждается в насто-



ящее время с Россией, Ираном и Китаем, интерес к проекту проявили Всемирный банк и АБР. Отметим, что уже подготовлено технико-экономическое обоснование. Проект открыт для государственно-частного партнерства. Предполагается, что объем грузоперевозок по железной дороге маршрутом от станции Гагарин (Гегаркуникская область) до Агарака (Сюникская область) составит 25 млн тонн в год. Эта дорога, которая на 44 км короче запланированного ранее участка Гавар–Агарака, будет подключена к существующей железнодорожной сети.

Реабилитация железнодорожной ветки Карс–Гюмри (вкпе с возобновлением нормального функционирования Абхазской железной дороги) закрепило бы за Арменией роль транзитного государства, что отвечало бы интересам как Турции, так и России.

Полномасштабная реализация транспортных возможностей стран ЕАЭС обеспечит лишь формирование Единого транспортного пространства (ЕТП), создание общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы. В 2015–2020 гг. планируется завершить формирование ЕТП. Основной целью согласованной транспортной политики государств-членов является повышение эффективности интеграционных процессов, обеспечивающих динамичное развитие ЕАЭС, свободное перемещение товаров и оказание услуг на основе открытости и доступности транспортного рынка, роста конкурентоспособности транспортных услуг на мировом рынке.

ЕАЭС совместно с другими организациями, в частности с Шанхайской

организацией, обладающей огромными экономическими, культурными и политическими возможностями и потенциалом сотрудничества, могут создать мощный посыл для решения наиболее актуальных задач международной и региональной безопасности, в том числе экономической. Создается хорошая платформа для интеграции потенциалов стран, входящих в ЕАЭС и Шанхайскую организацию, и реализации совместных крупных проектов в разных сферах, увеличения инвестиционных потоков. Практическим примером может стать проект сопряжения евразийской интеграции и инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» (само название было предложено немецким географом и путешественником Фердинандом фон Рихтгофеном в 1877 г., назвавшим совокупность издревле существовавших сухопутных торговых путей из Китая в Европу через Центральную Азию), которые могут, взаимодействуя, обеспечить в перспективе выход на новый, более эффективный уровень реализации крупных инфраструктурных и транспортных проектов.

ЕАЭС не должен создавать дополнительные барьеры для торговли между странами-участницами и странами, не входящими в союз, или препятствовать включению в глобальные производственно-сбытовые цепочки третьих стран, в частности Центральной и Восточной Азии.

На сегодняшний день транспорт – крупный сектор экономики, который обеспечивает около 10% ВВП ЕС [1] и может обеспечить не меньший процент ВВП для стран – членов ЕАЭС.

Отдельным пунктом в Договоре о Евразийском экономическом союзе стоит общая транспортная политика – создание в Евразии нового транспортного коридора. На данный момент предполагается, что международные перевозки грузов будут выполняться на безразрешительной основе, сюда также входит формирование общего рынка услуг воздушного транспорта. Кроме того, планируется ввести облегченный режим для железнодорожного и водного транспорта. Согласно имеющимся экспертным оценкам, реализации только этого далеко неполного пакета мер достаточно для того, чтобы уже к 2030 г. прирост совокупного ВВП стран составил 900 млрд долл. США [6].

Эффективное сотрудничество в области транспортных коридоров увеличит геополитическую роль ЕАЭС в мире и будет способствовать дальнейшему развитию интеграционных процессов и не только в рамках ЕАЭС.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Подберезкина О.А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России: дисс. ... канд. полит. наук. – М. – 164 с.
2. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры Евразии: быстрее, дешевле, больше. – Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. – Март, 2009. – 40 с.
3. Волчок Ю. Единое транспортное пространство Евразии // Логистика. – 2008. – № 9. – С. 6–10.
4. [http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE\\_ID=2&layer\\_id=5050&id=277226105](http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&id=277226105).
5. Баженов Ю. Международные транспортные коридоры как фактор интеграции пространства Евразии // Труды конф. «Идеология Евразийского Союза». Санкт-Петербург, 15.06.12 / Русская народная линия. – 2012. Электронный ресурс: [http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye\\_transportnye\\_koridory\\_kak\\_faktor\\_integracii\\_prostranstva\\_evrazii](http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_kak_faktor_integracii_prostranstva_evrazii).
6. Прибыловский М. Тройной удар ЕАЭС создает новый транспортный коридор // Гудок. – 2014. Электронный ресурс: <http://www.gudok.ru/economy/?ID=1219712>.
7. Единое транспортное пространство Евразии: перспективы создания единой системы управления. – Евразийский банк развития. – Алматы, 2012. – 68 с.
8. Кнобель А. Евразийский экономический союз: перспективы развития и возможные препятствия // Вопросы экономики. – 2015. – № 3. – С. 87–108.
9. Арутюнян О.В., Сергунин А.А. Восточное партнерство ЕС: «Второе дыхание» // Научно-аналитический журнал «Обозреватель». – 2012. – Т. 264, – № 1. – С. 90–97.

