Приложение 5

Департамент транспорта
и инфраструктуры

Аналитический доклад
«Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств - членов»

Москва
2019

Введение 3

Внешнеэкономические
факторы развития транзитных перевозок 5

Мировой рынок
контейнерных перевозок и транзитный потенциал ЕАЭС 9

Международные транспортные
коридоры, проходящие по территории ЕАЭС 11

Оценка евразийских транспортных
коридоров, меры по увеличению транзитного потенциала 15

Заключение 22

Введение

Настоящий аналитический доклад подготовлен в соответствии с пунктом 13 плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018 – 2020 годы, утвержденного Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 года № 3.

При подготовке аналитического доклада использована информация, полученная от уполномоченных органов государств–членов Евразийского экономического союза в области транспорта, а также аналитические материалы Департамента транспорта и инфраструктуры, публикации и обзоры финансовых институтов, исследовательских центров, отраслевых организаций (ЕЭК ООН, ОСЖД, ЕАБР, НЦКТП, Центр системных исследований и др.).

Целью доклада является систематизация транспортных коридоров, проходящих через территорию Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС, Союз), содействие увеличению перевозок по территории Союза, повышение привлекательности маршрутов, проходящих через государства – члены Союза, стимулирование опережающего развития транспортной инфраструктуры.

В ходе анализа обозначены основные транспортные коридоры по классификации различных международных объединений, основные их преимущества и недостатки, выработаны рекомендации по повышению их эффективности.

По территории ЕАЭС проходит сеть важнейших трансконтинентальных международных транспортных коридоров в составе автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей и воздушных трасс. Однако существующие "разрывы" в транспортных коммуникациях Союза не позволяют всем его участникам использовать имеющийся потенциал для выстраивания оптимальных логистических цепочек и повышения эффективности внутренних и международных грузовых и пассажирских перевозок, а в некоторых случаях приводят к транспортной изолированности отдельных государств. Ликвидация "разрывов" в транспортной инфраструктуре между странами ЕАЭС обеспечит оптимизацию затрат на логистику, расширит их возможности для международного сотрудничества, в том числе для привлечения инвестиций в трансграничные транспортные проекты.

Транспортные системы ЕАЭС могут обеспечить кратчайшие трансконтинентальные связи между Европой и Азией, поэтому их интеграция не только приведёт к увеличению объёмов транзитных перевозок, но и будет активно содействовать развитию всех стран Евразийского континента. Многие страны и региональные экономические блоки заинтересованы в сотрудничестве с Союзом, в том числе для совместного развития международных трансграничных транспортных коридоров по линиям "Запад–Восток" и "Север–Юг", а также в рамках проекта Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП). Перспективы и содержание такого сотрудничества в значительной

мере будут определяться наличием разного рода барьеров, усложняющих процесс пересечения национальных границ транспортными средствами. Упрощение таможенных и пограничных процедур на внешних границах ЕАЭС снизит потери бизнеса на "трансграничные барьеры", увеличит объёмы международной торговли и транзитных перевозок по территории Союза.

Внешнеэкономические факторы для развития транзитных перевозок

Положение ЕАЭС в центре Евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и Европой формирует главный вызов для развития транзитных коридоров Союза.

Глобализация мировых рынков, формирование глобальных цепочек поставок, текущие экономические тенденции позволяют рассчитывать на дальнейший рост объемов мировой торговли. Основной вызов транспортному комплексу ЕАЭС состоит в реализации возможностей по переориентации части перевозимых товаров между крупнейшими мировыми рынками на перевозки по территории ЕАЭС.

Необходимо отметить, что привлечение транзитного грузопотока будет сохранять свою актуальность и при снижении объемов мировой торговли вследствие каких – либо экономических изменений, т.к. речь идет не только о привлечении дополнительного грузопотока вследствие увеличения обьемов торговли, но и перераспределения структуры сложившегося грузопотока за счет увеличения доли ЕАЭС.

Основной транзитный грузопоток, тяготеющий к перевозкам по территории Союза составляет торговля между такими крупными мировыми рынками как Китай, Евросоюз, Азиатско – Тихоокеанский регион.

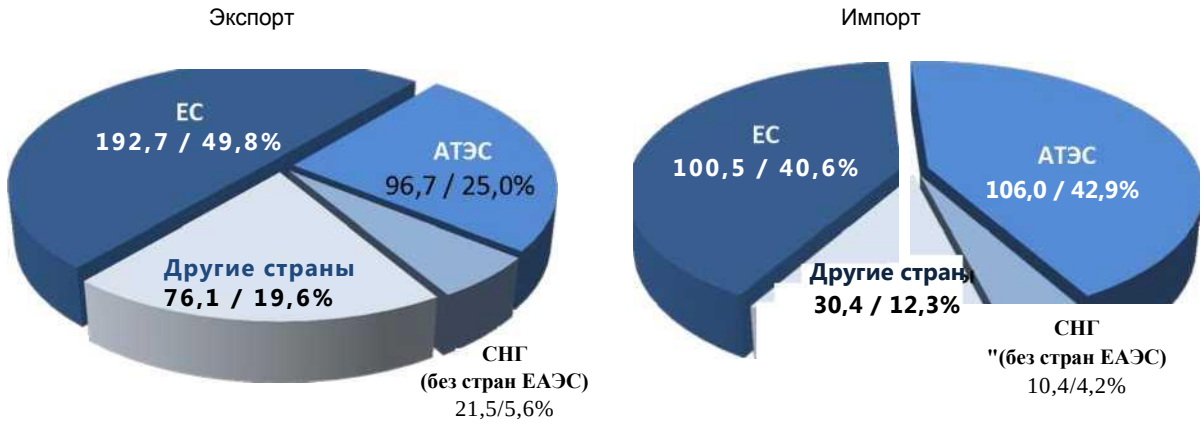
В 2017 году объем внешней торговли между ЕС и КНР составил более 647 млрд. долл. США.

В рамках данного аналитического доклада принята во внимание и внешняя торговля ЕАЭС с указанными торговыми партнерами.

Распределение объемов внешней торговли государств – членов ЕАЭС по группам стран 2017 год показано на рисунке 1.

Географическое распределение внешней торговли

Распределение объемов внешней торговли государств - членов ЕАЭС по группам стран за январь - декабрь 2017 года



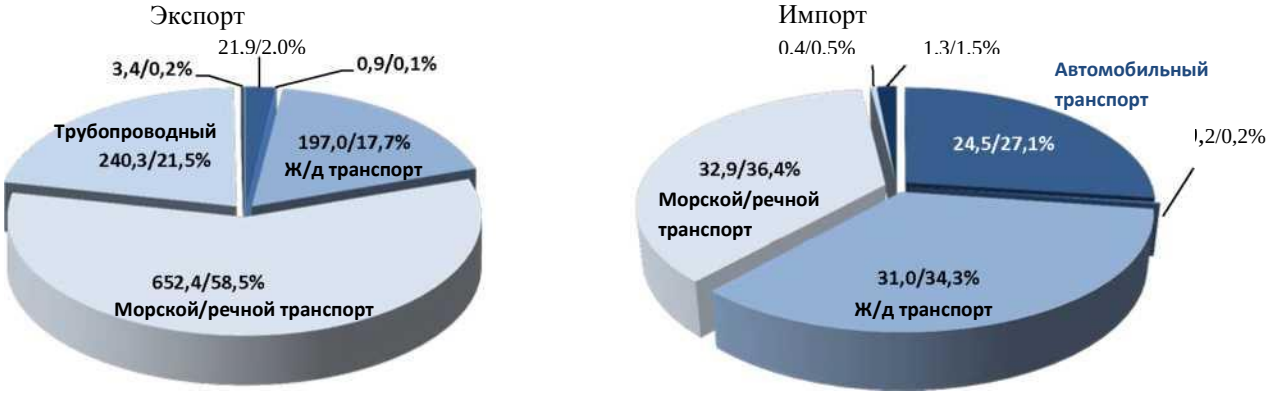
Указаны: объем, млрд. долл. США / доля группы стран

Рисунок 1.

Основным покупателем экспортируемых государствами – членами ЕАЭС товаров выступает Европейский союз (49,8% совокупного экспорта). В страны АТЭС продано 25% экспортированных товаров, из них в Китай – 11,7%.

Импортные закупки сосредоточены в странах АТЭС (42,9% совокупного импорта товаров) и Европейского союза (40,6%). Среди стран АТЭС наибольшие объемы приходятся на Китай (23,2%).

Распределение по видам транспорта физических объемов экспорта и импорта товаров (без учета данных по конфиденциальным товарам) во внешней торговле государств – членов ЕАЭС с третьими странами за январь – декабрь 2017 года представлено на рисунке 2.



Указаны: физический объем, млн. тонн / доля вида транспорта (по весу). Рисунок 2.

Динамику физических объемов экспорта и импорта товаров государств – членов ЕАЭС по видам транспорта за 2017 год характеризуют данные, приведенные в таблицах 1 и 2 соответственно.

Основной объем экспортируемых государствами – членами ЕАЭС товаров перевозится морским/речным (58,5% физического объема экспорта), трубопроводным (21,5%) и железнодорожным (17,7%) транспортом.

Импорт товаров осуществляется преимущественно морским/речным (36,4% физического объема импорта), железнодорожным (34,3%) и автомобильным (27,1%) транспортом.

Таблица 1

Динамика физических объемов экспорта товаров государств – членов ЕАЭС по видам транспорта

	ЕАЭС			В том числе:														
				Республика Армения			Республика Беларусь			Республика Казахстан			Кыргызская Республика			Российская Федерация		
	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.
Экспорт – всего*	**1 115 897,7**	**100,0**	**104,4**	**679,4**	**100,0**	**113,6**	**42 687,0**	**100,0**	**107,6**	**99 612,8**	**100,0**	**104,6**	**1 121,8**	**100,0**	**108,2**	**971 796,7**	**100,0**	**104,3**
из него по видам транспорта:																		
Морской/ речной	652 357,6	58,5	103,7	-	-	-	69,2	0,2	2,4 р.	18 532,3	18,6	112,9	1,6	0,1	131,1	574 237,9	59,1	102,6
Трубопроводный	240 323,3	21,5	102,5	-	-	-	1 838,9	4,3	90,5	2 460,0	2,5	27,4	-	-	-	236 024,4	24,3	105,7
Железнодорожный	256531,3	17,7	110,8	359,1	52,9	108,7	35 454,6	83,1	106,8	78012,7	9,1	71478,2	552,3	49,2	130,4	142 152,6	14,6	111,7
Автомобильный	21 877,3	2,0	113,2	317,9	46,8	126,0	5 275,0	12,4	120,6	606,1	0,6	124,3	513,6	45,8	91,0	15 164,7	1,6	111,1
Воздушный	871,7	0,1	108,6	1,8	0,3	142,2	14,1	0,0	99,4	1,7	0,0	136,2	54,4	4,9	114,5	799,7	0,1	108,3

* Без учета данных по конфиденциальным товарам

Таблица 2

Динамика физических объемов импорта товаров государств – членов ЕАЭС по видам транспорта

	ЕАЭС			В том числе:														
				Республика Армения			Республика Беларусь			Республика Казахстан			Кыргызская Республика			Российская Федерация		
	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.	тыс. тонн	в % к итогу	в % к январю – декабрю 2016 г.
Импорт – всего*	**104135.7**	**100,0**	**117,8**	**1 618,9**	**100,0**	**120,0**	**13 937,4**	**100,0**	**130,4**	**20 057,6**	**100,0**	**96,4**	**1 279,4**	**100,0**	**122,7**	**67 242,4**	**100,0**	**117,7**
из него по видам транспорта:																		
Морской/ речной	32 890,4	36,4	119,0	-	-	-	0,0	0,0	-	735,6	11,8	197,5	-	-	-	32 154,8	47,8	117,9
Железнодорожный	44 888,9	34,3	122,6	348,0	21,5	114,2	9 299,7	66,7	146,4	17 390,6	12,6	15443,5	373,3	29,2	119,0	17 477,3	26,0	117,0
Автомобильный	24 480,2	27,1	115,0	942,7	58,2	124,6	4 587,1	32,9	106,9	1 748,9	28,0	118,8	883,8	69,1	124,7	16 317,7	24,3	116,1
Трубопроводный	426,5	0,5	29,3	281,0	17,4	105,9	-	-	-	145,5	2,3	12,2	-	-	-	-	-	-
Воздушный	210,9	0,2	117,2	1,9	0,1	100,7	16,4	0,1	98,0	37,0	0,6	119,3	22,1	1,7	122,6	133,5	0,2	118,9

* Без учета данных по конфиденциальным товарам

В контексте рассмотрения транзитного потенциала ЕАЭС настоящий аналитический доклад не ограничивается только рынками ЕС и КНР.

Наличие разветвленной транспортной сети ЕАЭС позволяет обеспечивать транзитные грузопотоки и в сообщениях между Западом, Востоком и странами Юго – Западной Азии.

Для этого функционируют Транссиб, стыковые пункты на Достыке и Хоргосе, коридор Север – Юг и транскаспийские маршруты, Северный морской путь позволяет соединить страны Юго – Восточной Азии и ЕС.

Задача ЕАЭС - обеспечить увеличение транзитного грузопотока между КНР и ЕС, идущего сухопутным маршрутом через территорию Союза. Транзитный маршрут из Китая в Европу по территории Союза имеет ряд преимуществ: он более быстрый по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и более дешевый, чем авиаперевозка из КНР в Европу. Таким образом, имеются все предпосылки для переориентации части грузопотока на перевозки через евразийские транзитные коридоры.

Дополнительный импульс развитию потока китайского транзита через ЕАЭС в направлении ЕС придают ряд инициатив китайского правительства, которое прикладывает немалые усилия по развитию своих регионов, реализации проекта «Один пояс – один путь».

Мировой рынок контейнерных перевозок и транзитный потенциал Евразийского экономического союза

Все государства – члены ЕАЭС заинтересованы в освоении рынка транзитных перевозок в сообщении Европа-Азия, и обратно.

В рамках аналитического доклада, учитывая, что почти весь транзит составляет контейнерный грузопоток, будут рассматриваться в основном контейнерные железнодорожные перевозки. Перевозки контейнеров автомобильным транспортом не рассматривались в рамках подготовки доклада, ввиду практического отсутствия таких перевозок по Союзу от одной внешней границы до другой. Имеющиеся перевозки контейнеров автомобильным транспортом в основном являются составляющей мультимодальной перевозки и одним из звеньев наряду с железнодорожной и водной перевозкой.

Основная доля контейнерных перевозок в мире приходится на морской транспорт. В силу своих особенностей морской транспорт будет и впредь играть ключевую роль на транспортном рынке Европа-Азия. Есть, тем не менее, два фактора, которые в настоящее время подталкивают к диверсификации путей сообщения и открытию новых наземных соединений между Европой и Азией: фактическая монополия морских перевозок, источник растущих проблем доступа к портам по суше; и необходимость удовлетворять запросы региональной торговли, развивающейся вдоль коридоров Европа-Азия.

Аналитические данные свидетельствуют, что в ряде случаев сухопутные соединения могут составить жизнеспособную альтернативу морским перевозкам, существенно повысить транспортную доступность стран, через

которые проходят, и взять на себя довольно значительную часть прогнозируемого объема перевозок, особенно контейнерных.

По экспертным оценкам, общий объем погрузки контейнеров на экспорт в мире превышает 200 млн. TEU (twenty-foot equivalent unit — стандартный двадцатифутовый контейнер).

При этом, около 98 % объемов взаимных поставок стран ЕС и Китая обслуживается морским транспортом, 1,5-2 % приходится на воздушный транспорт и 0,5 – 1 % на железнодорожный. В структуре грузоперевозок между ЕС и Китаем 80 % грузов перевозится в контейнерах.

В перспективе стоит задача увеличения транзитных перевозок железнодорожным транспортом, для чего имеются все предпосылки.

В частности, морским перевозкам становится трудней конкурировать с железнодорожными перевозками через территорию ЕАЭС.

Имеющееся ценовое преимущество морских перевозок уже не имеет абсолютного приоритета на рынке международных перевозок. Процессы глобализации, предполагающие минимизацию размеров запасов в условиях динамично изменяющего спроса, повышают требования к сокращению сроков доставки грузов и росту интереса к альтернативным вариантам транспортировки между Азией и Европой.

Для сравнения, срок доставки контейнерных грузов из Китая в ЕС морским путём достигает 60 дней, в то время как средняя продолжительность доставки этих же грузов по железным дорогам ЕАЭС не превышает двух недель. При этом, уже сейчас имеются сервисы, обеспечивающие перевозку по территории ЕАЭС в недельный срок.

Помимо временного фактора на привлекательность перевозок морем влияет и сама технология организации работы. С целью минимизации издержек и сохранения способности использования ценового фактора для "экономии на масштабе" морские альянсы используют суда повышенной емкости. В последнее время растет количество заказов на морские суда вместимостью более 10 тыс. контейнеров TEU и более. Соответственно, накопление в порту такого объёма требует достаточно продолжительного времени, в течение которого товары лежат на складе и увеличивают издержки производителей. Своевременным решением со стороны ЕАЭС стала активизация работы по увеличению своего транзитного потенциала.

На сегодня сухопутные Евразийские транзитные коридоры, проходящие по территории ЕАЭС, уже способны обеспечить приемлемые сроки и стоимость доставки транзитных грузов между странами ЕС и Восточной Азии. Инфраструктурную основу этих коридоров составляют широтные железнодорожные магистрали России, Казахстана и Белоруссии.

Немалый вклад в повышение эффективности транзитных перевозок по территории ЕАЭС вносит созданная в 2014 году железнодорожными компаниями Белоруссии, Казахстана и России "Объединённая транспортно-логистическая компания" (ОТЛК ЕРА). На сегодняшний день контейнерный состав ОТЛК ЕРА проходит расстояние в 5430 км между станциями Достык

(Казахстан) и Брест (Белоруссия) за 5,4 суток при скорости свыше 1000 км. в сутки.

По данным CRCT (Китайская корпорация железнодорожных контейнерных перевозок) в 2017 году объем железнодорожных контейнерных перевозок между КНР и Европой достиг 318 тыс. ДФЭ (3673 контейнерных поезда).

Объем транзитных перевозок в сообщении Азия - Европа - Азия по территории Казахстана, России и Белоруссии, выполненных контейнерным оператором АО «ОТЛК ЕРА» в 2017 году превысил 175 тыс. TEU, что на 75% больше, чем в предыдущем году. Всего было отправлено 2102 контейнерных поезда.

Количество регулярных маршрутов в сервисах АО «ОТЛК ЕРА» в 2017 году достигло 48 (на начало 2016 года их было 19). Ежедневно компания осуществляла отправку до 15 контейнерных поездов. В рамках реализации проекта «XL train» было организовано более 115 длинносоставных поездов, включавших до 100 условных вагонов. Данная технология позволяет повысить эффективность использования пропускной способности инфраструктуры и сократить издержки при организации перевозок.

Важным достижением 2017 года стало начало работы на новых направлениях транзитных перевозок, включая наиболее перспективный коридор через пограничные станции Калининградской области. В планах компании увеличить объёмы транзитных перевозок по маршруту КНР–ЕС к 2025 г. до 1 млн. TEU, что может быть обеспечено только за счёт перераспределения грузопотока с морских маршрутов, по которым в настоящее время перевозится около 12 млн. TEU.

Наиболее активную и последовательную работу по увеличению своего транзитного потенциала проводит Республика Казахстан, прогнозирующая к 2020 году пропуск 2 млн. транзитных контейнеров.

Таким образом, имеются все основания по оценке транзитного потенциала ЕАЭС в 2 млн. контейнеров.

Следует отметить, что имеющиеся прогнозные оценки транзитного контейнерного грузопотока, проходящего по территории Союза, дают различные цифры, что является нормальным явлением, и конечная цифра будет зависеть только от слаженности действий всех заинтересованных сторон.

Международные транспортные коридоры, проходящие по территории Евразийского экономического союза

Территория ЕАЭС имеет важное экономико-географическое расположение, в силу нахождения между такими крупными мировыми рынками как Китай, Евросоюз, Азиатско – Тихоокеанский регион. Это расположение обязывает иметь интегрированные с мировой транспортной системой коммуникации.

Хотя в последнее время в мировых масштабах проводится активная работа по созданию системы единых цепочек поставок, процесс интеграции транспортной системы ЕАЭС реализуется не в полной мере.

Одним из факторов, обуславливающих такое положение, является отсутствие перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов, проходящих через территории государств – членов.

Принятие такого перечня позволило бы определить основные маршруты транспортировки по территории Союза, обозначить приоритетные маршруты и дать импульс их первоочередному развитию.

Проводя анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств – членов, необходимо принимать во внимание сложившуюся классификацию транспортных коридоров, т.к. во многом существующие коридоры являются частью тех или иных действующих перечней транспортных коридоров.

Из наиболее значимых систем транспортных коридоров, представляющих интерес в рамках текущего анализа можно выделить следующие:

- панъевропейские транспортные коридоры (критские) — транспортные коридоры (система транспорта, то есть железных и автомобильных дорог) в Центральной и Восточной Европе;
- транспортные маршруты ЕврАзЭС;
- железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД;
- коридоры ЦАРЭС (центральноазиатское региональное экономическое содружество);
- коридоры Евроазиатской конференции по транспорту;
- коридоры ШОС;
- коридоры Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН;
- коридоры СНГ.

Включение в текущий обзор данных коридоров обусловлено тем, что так или иначе, часть указанных коридоров или ответвлений от коридоров проходит по территории государств-членов ЕАЭС.

Панъевропейские транспортные коридоры и коридоры ЦАРЭС представляют собой смешанные коридоры, то есть включающие как автомобильные, так и железнодорожные маршруты. Коридоры ОСЖД представлены только железнодорожными маршрутами.

Коридоры ЕврАзЭС включают как смешанные маршруты, так и отдельные автомобильные и железнодорожные маршруты.

Наличие такой разнообразной системы транспортных коридоров обуславливает задачу выделения и формирования перечня евразийских транспортных коридоров, которую планируется в последующем принять рекомендацией Комиссии до конца 2020 года.

Принятие указанной рекомендации Комиссии предусматривается пунктом 14 плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического

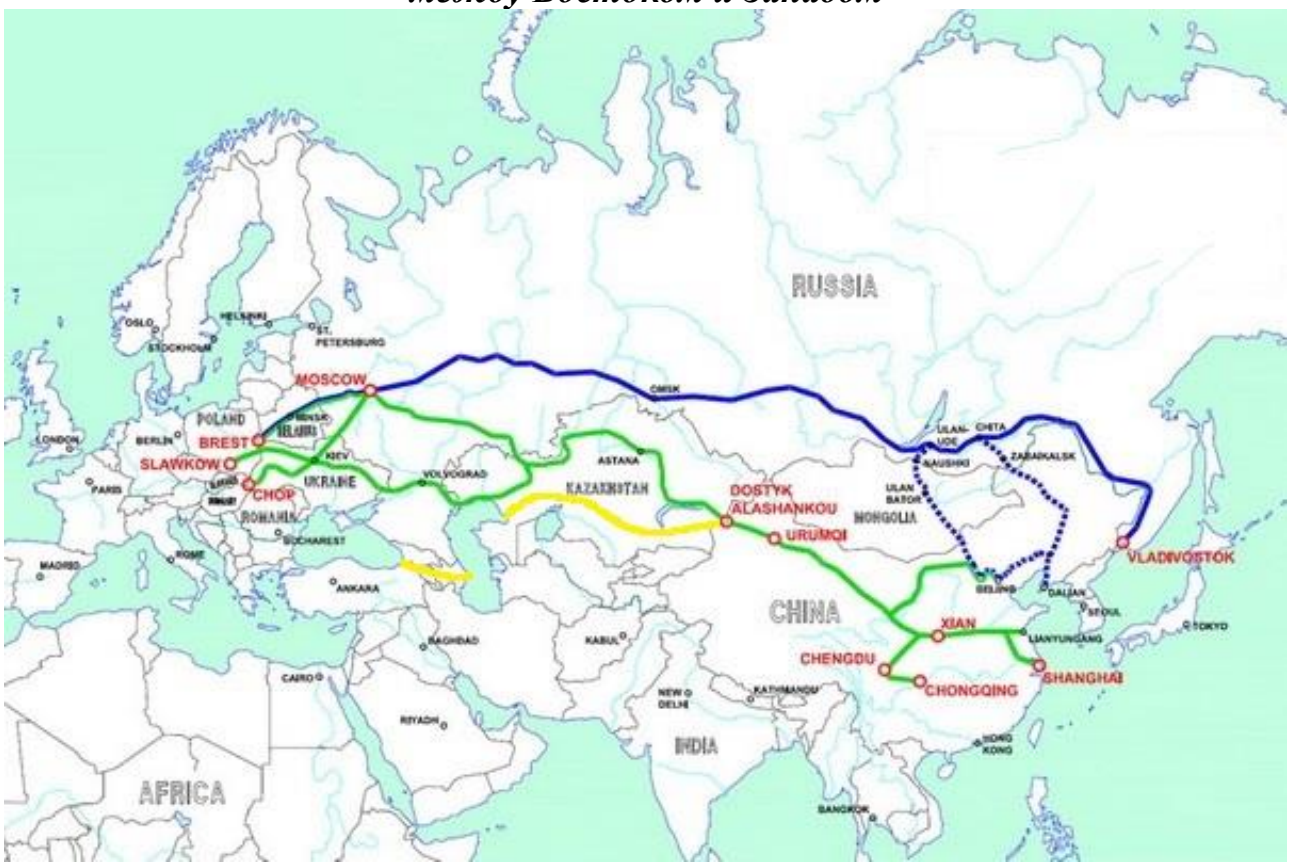
союза на 2018 – 2020 годы, утвержденного Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 года № 3.

При формировании перечня евразийских транспортных коридоров необходимо учитывать определение транспортного коридора. В Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета 26 декабря 2016 года № 19 дано определение евразийского транспортного коридора: «совокупность маршрутов, интегрированных в том числе в сеть международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – членов и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также совокупность технологических и организационно – правовых условий осуществления этих перевозок».

Принимая во внимание, что транзитные перевозки грузов в сообщении Европа – Азия осуществляются различными видами транспорта с преобладанием железнодорожного, видится целесообразным создание перечня коридоров на основе разделения по видам транспорта, т.е. железнодорожные, автомобильные, водные коридоры.

Как известно, основной транзитный грузопоток по территории ЕАЭС обеспечивает торговля между такими крупными мировыми рынками сбыта как ЕС, КНР, Азиатско – Тихоокеанский регион и др.

Основные маршруты транзитных грузопотоков между Востоком и Западом



Оценка возможностей по привлечению части транзитного грузопотока на перевозки по территории государств – членов Союза активизировала в последнее время в государствах - членах работу по увеличению транзитного потенциала.

За последнее время в государствах – членах ЕАЭС проделана значительная работа по опережающему развитию транспортной инфраструктуры, диверсификации маршрутов транспортировки, упрощению процедур, связанных с транзитом.

Наиболее значительная работа по развитию транспортных коридоров и транзитного потенциала проведена в Республике Казахстан.

В частности, построены и введены в эксплуатацию железнодорожные линии «Хоргос/Алтынколь – станция Жетыген» и «Узень – Берекет – Горган», развиваются железнодорожный переход Достык-Алашанькоу на востоке страны и морской порт Актау на западе.

С 2014 г. Казахстанские железные дороги (КТЖ) совместно с китайскими партнёрами развивают новый логистический терминал в порту Ляньюньган на побережье Жёлтого моря, через который регионы Центральной Азии и Южного Кавказа могут вести торговлю со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Россия и Казахстан в сотрудничестве с КНР создают Трансконтинентальный международный автодорожный коридор "Западная Европа–Западный Китай" (далее — "ЗЕ–ЗК"), который свяжет порт Ляньюньган с морскими портами на Балтийском море. С коридором "ЗЕ–ЗК" через систему ответвлений будут соединены все страны ЕАЭС, поэтому его инфраструктура предназначена как для осуществления внутрисоюзных коммуникаций, так и для транзитных перевозок, объём которых, по оценкам, должен увеличиться в несколько раз. Общая протяжённость коридора "ЗЕ–ЗК" составляет 8445 км, из них на Российскую Федерацию приходится 2233 км, Республику Казахстан — 2787 км, Китайскую Народную Республику — 3425 км. В соответствии с заключенным членами ШОС соглашению указанный коридор должен быть открыт не позднее 2020 г.

Оценка евразийских транспортных коридоров, меры по увеличению транзитного потенциала

Особенностью ЕАЭС является такой факт, что из 5 государств – членов, 4 государства относятся к странам, не имеющих выхода к морю.

Частично, этот недостаток компенсируется наличием развитой сухопутной инфраструктуры, позволяющей претендовать на часть транзитного грузопотока в сообщении Запад – Восток.

Основную часть транзитного потока обеспечивают транзитные коридоры, расположенные к маршрутам транспортировки в сообщении Китай – Россия – Европа, Китай – Казахстан – Россия – Европа, Китай – Казахстан – страны Ближнего Востока/ Европа, Балтика – Ближний Восток.

В числе основных сложившихся транспортных коридоров, следует выделить:

- Западная Европа – Западный Китай;
- Северный морской путь;
- Транссиб;
- Трансазиатская железнодорожная магистраль;
- коридор Север – Юг;
- Транскапийский международный транспортный маршрут.

Характеристика коридоров

Международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» (автомагистраль), протяженность коридора составляет 8445 км., из них 2233 км. проходит по территории Российской Федерации, 2787 км. — Республики Казахстан, 3425 км. — Китайской Народной Республики.

Северный морской путь, расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км. (для сравнения, через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. км).

Транссиб, длина магистрали составляет 9288,2 км.

Север – Юг, обеспечивает транспортную связь между странами Балтии и Индией через Иран. Относительно Каспийского моря предусматривает три основных маршрута: транскаспийский, восточный и западный.

Транскаспийский международный транспортный маршрут, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

Железнодорожные маршруты через Достык/Хоргос и далее по территории России и Республики Беларусь, данный коридор условный и подразумевает ввиду разветвленности все железнодорожные сообщения на Европу и Балтику.

Как видно, указанные основные направления наряду с различными ответвлениями создают обширную и диверсифицированную сеть маршрутов.

Ввиду своего географического расположения пропуск основного транзитного грузопотока будет приходиться на Беларусь, Казахстан и Россию. При этом, транзитный потенциал Армении и Кыргызстана также будет задействован в его реализации.

Особенностью трансконтинентального транзита является работа в условиях жесткой международной конкуренции.

При альтернативном выборе на одной стороне в пользу морских перевозок играет невысокая стоимость в сравнении с железнодорожной перевозкой, с другой стороны к преимуществам сухопутного транзита через ЕАЭС относятся сроки доставки, более короткое расстояние, стабильность перевозок.

Основной фактор, влияющий на конкурентоспособность евразийских транспортных коридоров, заключается в ценовой политике.

В настоящее время, стоимость доставки контейнера железнодорожным транспортом из Китая в Европу составляет в среднем 5000 usd за FEU.

Во многом, этому способствует существующее субсидирование Китаем экспорта своей продукции, что позволяет держать уровень тарифов на перевозку в приемлемых размерах. В пользу евразийского транзита играет и сосредоточение основных промышленно – индустриальных производств в северо – западных и центральных провинциях Китая. То есть, транспортировка производимой продукции до морских портов, располагающихся в Китае преимущественно в восточных районах требует дополнительных временных затрат, составляющих срок до 16 дней. Наряду с существующей перегруженностью железнодорожной и портовой инфраструктуры на Востоке Китая, это создает предпосылки для переориентации грузопотоков на перевозки через территорию Союза.

В долгосрочной перспективе, для сохранения дальнейшего роста транзитного контейнеропотока потребуется снижение тарифа на перевозку по территории ЕАЭС. Несомненно, субсидирование Китаем своего экспорта вносит определенный риск в формирующиеся транзитные грузопотоки по территории ЕАЭС в случае прекращения практики субсидирования экспорта китайскими властями. С другой стороны, перед ЕАЭС стоит задача максимально быстро задействовать транзитный потенциал и стать ключевым игроком на рынке транзитных перевозок. По мере формирования маршрутов, повышения их конкурентоспособности, привлечения новых грузоотправителей в лице крупных производственных компаний позволит по мере увеличения объемов транзитных перевозок снизить стоимость самой перевозки.

Таким образом, анализ подтверждает, что альтернатива в виде сухопутных перевозок жизнеспособна и могла бы высвободить, при конкурентных ценах, значительные провозные способности (несколько миллионов TEU), на многих соединениях между Европой и Азией. Единственный реальный экономический барьер для развития альтернативы наземных перевозок – цена этих услуг, которая вдвое-втрое выше, чем при контейнерных перевозках морем, чьи тарифы находятся на более низком уровне. Следует отметить, однако, что издержки доступа к портам способны сводить к нулю это преимущество морских перевозок, поскольку определяющим фактором при сопоставлении сухопутных и морских трасс в любом случае являются, затраты на конечном отрезке доставки груза наземным транспортом.

Для увеличения транзитного потенциала ЕАЭС необходимо:

- создание и развитие в государствах – членах ЕАЭС сети опорных транспортно – логистических центров;
- строительство новых инфраструктурных проектов (ВСМ «Евразия» и др.);
- продолжить работу по повышению эффективности и оперативности пунктов пропуска (совершенствование технологии, сокращение времени проведения контрольных функций);
- увеличение уровня контейнеризации перевозимых грузов;
- создавать комплексные сервисные услуги;

- внедрять современные подходы и IT-системы контроля, мониторинга и управления грузопотоками и инфраструктурой;

- ликвидировать «узкие» места на транзитных направлениях;

- активизировать маркетинговую работу по привлечению дополнительных грузопотоков для перевозок по территории Союза.

Поступившие предложения государств – членов Союза.

В рамках подготовки данного доклада государствам – членам ЕАЭС направлялся вопросник с просьбой предоставления информации о перечне международных транспортных коридоров и маршрутов (исх. № 20-96 от 13.042018 г.), проходящих через территорию государства – члена, полученные ответы на которые предоставлены далее.

Республика Армения

Контрольный пункт пропуска (далее – КПП) Мегри – Сисиан – Ереван – Гюмри – КПП Бавра.

КПП Мегри – Сисиан – Севан – Дилиджан – Ванадзор – Алаверди – КПП Баграташен.

Республика Беларусь

Республика Беларусь геополитически находится в центре Европы. В части автомобильных дорог по территории республики проходит множество международных транспортных маршрутов, которые можно разделить на Трансъевропейские маршруты: один Европейский маршрут и Международные автомобильные дороги Содружества Независимых Государств.

По территории республики проходят Трансъевропейские маршруты: Направление Запад – Восток

II Берлин – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород.

Направление Север – Юг

IX Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Могилев – Гомель – Киев – Одесса и его ответвление.

IXБ Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград.

Европейский маршрут Е85, проходит с севера на юг от Клайпеды до Александруполиса по территории Литвы, Белоруссии, Украины, Румынии, Болгарии, Греции.

Международные автомобильные дороги Содружества Независимых Государств.

Направление Запад – Восток

Основные маршруты:

Граница Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Омск – Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Хабаровск – Владивосток.

Промежуточные маршруты:

Граница Литвы – Минск – Гомель;

Кобрин – Гомель – Брянск – Орел – Липецк – Тамбов – Пенза.

Направление Север – Юг

Основные маршруты:

Граница Литвы – Лида – Слоним – Бытень – Кобрин – Ковель – Луцк – Тернополь – Черновцы – граница Румынии;

Граница Литвы – Лида – Слоним – Бытень – Кобрин – Ковель – Луцк – Тернополь – Черновцы – Кишинев – Одесса;

Граница Финляндии – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Витебск – Могилев – Гомель – Чернигов – Киев – Одесса.

Промежуточные маршруты:

Минск – Слуцк – Сарны – Ровно.

Бобруйск – Мозырь – Житомир – Винница – Могилев – Подольский – Бэлць – граница Румынии.

Ответвления и соединительные дороги:

Граница Польши – Гродно – Минск;

Граница Польши – Слоним – Барановичи;

Опочка – Полоцк – Минск;

Граница Латвии – Полоцк – Витебск – Смоленск.

Кроме международных маршрутов есть автомобильные дороги включенные как продолжение трансъевропейских сетей (TEN-T) в странах, входящих в Восточное Партнерство и Северное Измерение. В эту сеть автомобильных дорог входят все Трансъевропейские маршруты и Международные автомобильные дороги Содружества Независимых Государств.

По территории Республики Беларусь проходят два международных железнодорожных транспортных коридора:

№ II Берлин – Варшава, Минск – Москва – Нижний Новгород (в пределах республики железнодорожный участок Брест – Минск – Орша – Осиновка);

№ IX – Хельсинки – С. Петербург – Киев – Кишинев – Бухарест – Дмитровград – Александруполис (в пределах республики железнодорожные участки Езерище – Витебск – Могилев – Жлобин – Гомель – Терюха и ответвление IXB – Жлобин – Минск – Гудогай).

В рамках развития железнодорожной инфраструктуры указанных транспортных коридоров Белорусской железной дорогой в 2018 году запланированы и реализуются проекты, направленные на увеличение пропускной способности станций, ремонту пути, замене и модернизации технических средств сигнализации и связи, реконструкции искусственных сооружений и др.

В рамках развития II транспортного коридора скорости движения пассажирских поездов по участкам путей коридора составляют 140 км/ч протяженностью 636 км. Развернутой длины участка, 120 км/ч протяженностью 299 км. Развернутой длины участка, 100 км/ч протяженностью 170 км.

Развернутой длины участка, 160 км/ч протяженностью 37 км. Развернутой длины участка.

Республика Казахстан

Наличие в составе железнодорожной сети технически оснащенных магистральных линий в сочетании с благоприятным географическим положением (в центре Евразийского континента) предопределил Казахстану роль транзитного звена в сообщении Европа – Азия. Территорию республики пересекают основные трансконтинентальные маршруты, связывающие между собой государства АТР, Ближнего и Среднего Востока, Европы – Трансзаиатская железнодорожная магистраль (ТАЖМ). В настоящее время в Казахстане сформированы и функционируют следующие 5 международных коридоров:

1) Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ).

Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос - Актогай - Саяк - Моинты – Астана - Петропавловск (Пресногорьковская) на протяжении 1910 км.

2) Южный коридор ТАЖМ.

Данный коридор проходит по следующим маршрутам: Юго- Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Алматы – Шу - Арысь – Сарыагаш). Протяженность участка по Казахстану – 1831 км.

3) Центральный коридор ТАЖМ.

Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок Казахстана по направлению Центральная Азия – Северо-Западная Европа (на участке Сарыагаш - Арысь – Кандагач - Озинки), поскольку порядка 60% основного грузопотока, идущего по Казахстану железнодорожным транспортом приходится на этот коридор.

4) Север – Юг.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» - мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов общей протяженностью 7200 км. От Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) с участием Казахстана на участках: морской порт Актау регионы Урала России (1313 км.) и Актау – Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень Берекет (Туркменистан) – Горган (Иран). Коридор был создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море), и далее в Северную и Западную Европу. Объем потенциального грузопотока в рамках коридора «Север-Юг» оценивается экспертами на уровне 20 млн. тонн в год.

5) ТРАСЕКА.

Связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык/Хоргос – Алматы – Актау, в том числе через перспективный спрямляющий железнодорожный маршрут

Жезказган – Бейнеу, а также Ахалкалаки (Грузия) – Каре (Турция). Протяженность маршрута 3836 км.

Республика Казахстан является участником программы ТРАСЕКА с 1998 г., которая направлена на развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Черноморского бассейна, Южного Кавказа и Центральной Азии. ТРАСЕКА включает в себя 13 стран-участниц Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (ОМС ТРАСЕКА): Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан. ТРАСЕКА рассматривается как маршрут, обеспечивающий альтернативный выход в Европу.

6) Транскаспийский международный транспортный маршрут ТМТМ проходит из Китая по территории Казахстана, Азербайджана и Грузии с последующим выходом к странам Европы через Турцию или Украину. Маршрут предполагает перевалку грузов через Каспийское и Черное моря и пересечение таможенных границ пяти государств.

Основными направлениями транзитных потоков авиационных судов иностранных компаний через воздушное пространство Республики Казахстан являются следующие три маршрута:

- «АРИСА – САРИН» - из Европы в Китай и страны Юго – Восточной Азии;
- «АРИСА – ОДИВА» – из Европы в страны Южной Азии;
- «АЗАБИ – ТИРОМ» – из Европы в страны Южной Азии, Среднего и Ближнего Востока.

На водном транспорте транзитный грузопоток идет через порт Актау и открывшегося в 2018 году международного морского паромного комплекса порта Курык, открывающего дополнительные перспективы для развития трансконтинентальных грузопотоков, зарождающихся в Китае. Развитие портов Актау и Курык обеспечило расширение портовых мощностей Казахстана на Каспии с 16 до 26 млн. тонн в год. В рамках развития транскаспийских мультимодальных перевозок завершено строительство паромного комплекса порта Курык. Введенный в 2016 году железнодорожный паромный терминал мощностью 4 млн. тонн обеспечивает перевалку грузов, таких как: нефтепродукты (газойль), товары народного потребления, химикаты, оборудование и металлопродукция. В августе 2018 года осуществлён запуск автомобильного паромного терминала, мощностью 2 млн. тонн для обслуживания грузового автотранспорта.

Транспортный комплекс Мангистауской области Актауский морской торговый порт – один из значительных интермодальных узлов в транспортной инфраструктуре Казахстана. Сочетание естественного географического месторасположения, промышленного и технического потенциала, наличие авиационного, железнодорожного и водного транспорта, а также целенаправленная деятельность областной и портовой администрации по созданию благоприятного инвестиционного климата формируют для развития комбинированного транспортного сообщения исключительные возможности,

которые не могут не учитываться в проектах создания международных транспортных коридоров.

Морской порт Актау, как связующее звено, в межгосударственных торгово-экономических отношениях, в оперативном режиме обслуживает экспортно-импортные, транзитные грузы ряда предприятий Казахстана, России, Ирана, Объединенных Арабских Эмиратов и Центральной Азии.

Благоприятным для порта Актау является тот факт, что через него проходит один из маршрутов коридора ТРАСЕКА, одновременно с этим он рассматривается и как важнейший перевалочный пункт для эффективного развития международного транспортного коридора «Север – Юг».

Основные коридоры в сфере автомобильного транспорта включают:

1. гр. Украины – Волгоград – Астрахань – Атырау – Актау – Бейнеу – Кунград – Нукус – Бухара – Навои – Самарканд – Джизак – Ташкент – Шымкент – Тараз – Бишкек – Алматы – Сарыозек – Талды – Корган – Ушарал – Таскёскен – Аягоз – Калбатау – Усть-Каменогорск – Риддер – гр. РФ – выход на Чуйский тракт;
2. Бишкек – Алматы – Хоргос – гр. КНР;
3. Гр. Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань –Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Караганда – Бурыбайтал – Мерке – Кордай – Бишкек – Нарын – Торугарт –граница КНР;
4. Гр. Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань –Пенза – Самара – Уральск – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Талас – Ош – Иркештам – гр. КНР;
5. Гр. Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Костанай – Астана – Караганда – Алматы – Кордай – Бишкек – Ош – Хаджент – Душанбе – Дусти – Нижний Пяндж – гр. Афганистана.
6. Тюмень/Челябинск – Омск – Павлодар – Семей – Майкапчагай – гр. КНР.

Кыргызская Республика

Для осуществления перевозок грузов по странам ЕАЭС или с участием «третьих» стран в графике движения поездов проложены нитки контейнерных поездов. Поезд 1420/19 «Балтика транзит 2» по маршруту Эстония – Россия – Казахстан – Киргизия, поезд 1293/94 «Киргизия – Казахстан - Россия».

Российская Федерация

На территории Российской Федерации сформирована и функционирует система международных транспортных коридоров (МТК), в основу которой положены официально установленные на второй Общеевропейской конференции по транспорту (14-16 марта 1994 года, Крит, Греция) международные панъевропейские («критские») транспортные коридоры, а также евроазиатские транспортные коридоры, одобренные на Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (12-13

сентября 2000 года, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация). Система панъевропейских и евроазиатских транспортных коридоров дополняется международными железнодорожными коридорами ОСЖД, а также международными автодорожными маршрутами, в т.ч. маршрутами ШОС.

Большая часть МТК связывает Российскую Федерацию с государствами-членами ЕАЭС и обеспечивает их транспортно-экономические связи с третьими странами.

В систему Панъевропейских МТК, связывающих Российскую Федерацию с другими государствами-членами ЕАЭС и третьими странами входят:

Коридор №2: Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород.

Коридор №9: Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва - Киев.

В систему евроазиатских МТК, связывающих Российскую Федерацию с другими государствами-членами ЕАЭС и третьими странами входят:

Евроазиатский транспортный коридор «Транссиб», его основное направление: Берлин (Германия) - Варшава (Польша) - Минск (Республика Беларусь) - Москва - Екатеринбург - Владивосток / Находка и его ответвление Курган – Петропавловск (Республика Казахстан).

Евроазиатский транспортный коридор «Север - Юг», его основное направление: Финляндия – С.-Петербург – Москва – Астрахань – Каспийское море – Иран – страны Персидского залива/Индия.

Коридор «Евразия»: Республика Беларусь - Российская Федерация - Республика Казахстан - Китай.

Коридоры ОСЖД, связывающие Российскую Федерацию с другими государствами-членами ЕАЭС и третьими странами.

Международный автодорожный маршрут «Европа – Западный Китай» (ЕЗК) по направлению Ляньюньган – Чжэнчжоу – Ланьчжоу – Урумчи – Алматы Шимкент – Кызылорда – Актобе – Оренбург – Самара – обход Тольятти – Ульяновск – Москва – Санкт-Петербург.

Международные автодорожные маршруты ШОС.

Маршруты, принятые в рамках ЭСКАТО, и устанавливающие приоритетные магистрали в регионе, определенные: Соглашением по сети Азиатских автомобильных дорог и Соглашением по сети Трансазиатских железных дорог.

Международные автодорожные маршруты, предусмотренные Европейским соглашением о международных автомагистралях и Протоколом о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств.

Заключение

- Активное развитие транзитного потенциала в последнее время в ЕАЭС стало своевременным шагом, позволившим конкурировать с глобальными логистическими "монополиями" и начать наращивать объёмы перевозок

транзитных грузов между Европой и Азией. Сухопутные Евразийские транзитные коридоры, проходящие по территории ЕАЭС, уже обеспечивают приемлемые сроки и стоимость доставки транзитных грузов.

Инфраструктурную основу этих коридоров составляют широтные железнодорожные магистрали России, Казахстана и Белоруссии.

- Железные дороги ЕАЭС сохраняют доминирующую роль в транзитных перевозках по территории Союза.

- Транзитный потенциал ЕАЭС в перспективе имеет возможности для переориентации с морского контейнерного грузопотока между Западом и Востоком доли в 5-10 %.

- Преобладающая роль морских перевозок на трансконтинентальных маршрутах сохранится.

- Значительный резерв в повышении транзитного потенциала Союза имеется в экономическом аспекте, установление конкурентных тарифов на железнодорожный транзит позволяет рассчитывать на часть провозных способностей морского транспорта между Европой и Азией. Помимо расстояний и сроков перевозки, в пользу евразийского транзита играет нахождение точек происхождения/назначения груза в глубине обоих континентов.

- Контейнеризация грузов позволит получить дополнительный прирост транзитных перевозок и снизит проблему обратной загрузки.

- Евразийские сухопутные коридоры ввиду разветвленности сети в большей степени являются не конкурентами между собой, а взаимодополняющими звеньями евразийского транзита.

- Автодорожный транспорт также играет ключевую роль, особенно в обеспечении более густой сети между основными городами.

Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств – членов.
Аналитический доклад

Подготовил: Мусин А.К., Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК

Подготовка материалов осуществлялась
под общей редакцией Диянского А.В.,
начальника отдела инфраструктуры ЕЭК, к.э.н.

При перепечатке материалов аналитического доклада «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств – членов» ссылка обязательна.