

## МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

© 2024

УДК: 339.9; 338.47

**Леонид Вардомский**

доктор экономических наук, профессор, заведующий Центром постсоветских исследований ФГБУН Институт экономики РАН

(г. Москва, Российская Федерация)

(e-mail: wardom@yandex.ru)

### **ВОПРОСЫ СОПРЯЖЕНИЯ ИНИЦИАТИВЫ КИТАЯ «ПОЯС И ПУТЬ» И ПРОЕКТА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

В статье делается акцент на исследовании вопросов транспортного освоения внутриконтинентальных пространств Евразии и их взаимосвязи с инициативой «Пояс и Путь» и деятельностью ЕАЭС. Появление Инициативы было обусловлено несколькими масштабными мирохозяйственными процессами, такими как сдвиг центра тяжести мировой экономики в Азию, лидирующая роль Китая в мировой экономике, его стремление сформировать иную, более справедливую модель мирохозяйственных отношений, рост геополитической, транспортной и экономической значимости внутриконтинентальных районов Китая. Центральным элементом инициативы является готовность Китая финансировать разнообразные инфраструктурные проекты, в которых имеется общая заинтересованность.

Интеграционный проект ЕАЭС нацелен на укрепление государственного суверенитета стран-участниц, превращение союза в динамично развивающийся регион Евразии, полюс экономического притяжения для третьих стран. ЕАЭС видит в создании современной коммуникационной инфраструктуры (Евразийского транспортного каркаса) главную предпосылку для достижения данных задач. Одним из важных результатов сопряжения мегапроекта и деятельности ЕАЭС стало многократное увеличение торговой и транспортной связанности Китая и стран ЕАЭС. Реализованные, реализуемые и планируемые проекты международных транспортных коридоров позволяют ограничить сдерживающее действие внутриконтинентальности и шире использовать преимущества центральности положения в географической Евразии для развития стран Центральной Азии, Западного Китая и сибирских районов России.

**Ключевые слова:** Китай, Пояс и Путь, ЕАЭС, Казахстан, Россия, сопряжение, транспортные коридоры, связанность, международные институты, торговля.

DOI: 10.31857/S0207367624070088, EDN: AZRVNV

В Евразии динамично развиваются процессы регионализации. Одним из наиболее масштабных является инициированный в 2013 г. Китаем мегапроект «Пояс и путь». Глобальная значимость этой инициативы заключается в том, что в ней участвуют страны, входящие в разные по целям, институтам, глубине и широте взаимодействия региональные объединения, одним из которых является ЕАЭС. Взаимодействие инициативы КНР и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) регулируется специальным Соглашением между сторонами. Открытый характер инициативы «Пояс и Путь» позволяет ей выполнять функцию платформы взаимодействия между ЕАЭС и АСЕАН, ЕАЭС–ЕС, АСЕАН–ЕС и др. через страны-участницы.

Значительная часть проектов инициативы «Пояс и путь» реализуется во внутриконтинентальных странах или их регионах, местоположение которых заметно

ограничивает возможности их развития по сравнению с приморскими странами [1]. В этом отношении инфраструктурные проекты, реализуемые в рамках инициативы и координации в рамках ЕАЭС, заметно улучшают условия развития Казахстана, Кыргызстана и других внутриконтинентальных центральноазиатских стран. Взаимодействие упомянутых проектов усилилось при санкционном давлении Запада на Россию и Беларусь и риске такого давления на Китай.

Сопряжение упомянутых проектов частично базируется на унаследованной от прошлого инфраструктуре, но во многом это результат инвестиционных усилий последних лет, которые заметно повлияли на взаимные торговые связи и геоэкономическое положение стран ЕАЭС. Совместные и скоординированные усилия позволяют создавать современные транспортно-логистические системы, обеспечивающие транспортную и экономическую связанность стран и региональных объединений.

В статье рассматриваются результаты сопряжения инициативы «Пояс и путь», ЕАЭС и национальных стратегий Казахстана и России как его участников, наиболее значимых для формирования евразийских транспортных коридоров.

**Миссия инициативы «Пояс и путь».** В 2013 г. Китай вступил в новый этап внешнеэкономической открытости, предполагавший «массовое продвижение за рубеж китайских капиталов, товаров, услуг, технологий» [2. С. 7]. Институциональной формой перехода к этому этапу стал мегапроект «Пояс и путь» (ПиП). В его основе лежат инфраструктурные проекты, позволяющие улучшить логистику внешнеторговых связей КНР. По объему внешнеторговых связей и их географическому разнообразию Китай занимает ведущее место в мире. В 2022 г. на КНР пришлось 14,4% мирового экспорта товаров и 10,6% мирового импорта. Для обеспечения такого уровня торговой связанности Китая и его внешнеэкономических партнеров необходима соответствующая по пропускной способности транспортная инфраструктура и высокого уровня логистика, учитывая то, что в китайском экспорте преобладают товары высокой степени обработки.

Проекты «ПиП» расходятся радиально от Китая по шести сухопутным экономическим коридорам: 1) «Евразийский континентальный мост» из Китая в Европу через Россию и Казахстан; 2) Китай—Центральная Азия—Западная Азия; 3) экономический коридор Китай—Монголия—Россия; 4) экономический коридор Китай—Пакистан; 5) Китай—Мьянма—Бангладеш—Индия; 6) Китай—Индокитайский полуостров, а также по двум морским коридорам: в направлении южной части Тихого океана и через Южно-Китайское море и Малаккский пролив в Индийский океан.

Основная цель инициативы направлена на укрепление взаимосвязи инфраструктуры Китая со странами-участницами в области транспорта, энергетики, телекоммуникаций и в других отраслях; согласованное с партнерами создание международных транспортных коридоров, упрощение процедур торговли и инвестирования, формирование сети зон свободной торговли, углубление сотрудничества в целях создания в странах-партнерах стабильных финансово-кредитных систем, продвижение взаимного политического доверия и культурно-гуманитарного обмена [3].

По времени инициатива «ПиП» совпала с ростом напряженности в Европе в связи с государственным переворотом на Украине и последующими геополитическими

и военными событиями, с началом санкционного давления на Россию, созданием ЕАЭС и охлаждением американо-китайских отношений. Эти геополитические факторы оказывают сильное влияние на ход реализации мегапроекта, практическая цель которого заключается в усилении транспортной, торгово-экономической и политической связанности Китая и стран-участниц инициативы.

Центральными операционными звеньями инициативы стали Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), учрежденный Китаем в 2013 г., и Фонд Шелкового пути, созданный в 2015 г., которые финансируют конкретные проекты в странах-партнерах. В рамках инициативы на середину 2023 г. Китай совместно со 152 государствами и 32 международными организациями подписали более 200 соглашений по реализации конкретных инфраструктурных, энергетических и гуманитарных проектов<sup>1</sup>. Транспортная и экономическая связанность опирается на систему международных соглашений или институциональную связанность, позволяющую говорить об инициативе как разновидности регионализации международных экономических отношений, в основе которой лежат транспортные проекты. Под транспортной же связанностью понимается широта соприкосновения национальных транспортных сетей и их способность обеспечивать взаимные товаро- и пассажиропотоки в сообщении с третьими странами и между третьими странами на высоком логистическом уровне.

Особое внимание в настоящее время привлекают вопросы транспортной связанности Европы и Азии. Существует множество транспортных проектов в этой области, исходящих от международных организаций, региональных объединений, отдельных стран [4. С. 127–135].

С помощью мегапроекта Китай стремится распространить по странам мира китайские транспортные и строительные технологии, а также иметь сбалансированную географию внешнеэкономических связей. В этом смысле это важная часть современной торговой политики, которую Китай увязывает с задачей более равномерного развития своих регионов [5]. На это нацелена и реализуемая в КНР с 2020 г. стратегия «двойной циркуляции» [6].

Геополитические риски перевозок по традиционным морским маршрутам имеют тенденцию к возрастанию, поскольку они пролегают в зонах непрекращающихся конфликтов, таких как Южно-Китайское, Аравийское, Красное и Средиземное моря. В связи с этим Китай, выдвигая проект «ПиП», руководствовался также соображением важности разнообразия маршрутов движения товаров к рынкам сбыта для управления геополитическими рисками формирования связанности китайской экономики и экономики стран-партнеров.

За 11 лет проекта «ПиП» сделано довольно много по разным транспортным направлениям. На этот счет имеется большая литература, исследующая данный проект с разных точек зрения [7]. Christoph Wang делает акцент на позитивной роли проекта «ПиП», который следует рассматривать как открытую и инклюзивную платформу для сотрудничества. Многие международные организации, включая различные организации системы ООН, включая Программу ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Программу развития ООН (ПРООН), Азиатский банк развития

<sup>1</sup> Один пояс–один путь: что нужно знать о проекте/ Коммерсантъ.18.10.2023. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6282836?ysclid=lyse3d0wecq703040819>

(АБР) и Всемирный банк, заинтересованы в сотрудничестве с Китаем по этому мегапроекту и подписали меморандумы о взаимопонимании еще в 2014 г. В то же время США воспринимают этот проект как своего рода вызов для себя [8]. Тем более что в 2011 г. они заявили о своей стратегии «Нового шелкового пути», которая предполагала ослабление влияния России и Китая в странах Центральной Азии (ЦА) путем усиления их ориентации на Южную Азию (Афганистан, Пакистан и Индию) [9]. В конце 2010-х годов к точке зрения США на китайскую инициативу присоединился ЕС. В конце 2021 г. им был выдвинут собственный проект «Global Gateway», основная цель которой – «в развитии интеллектуальных, чистых и безопасных связей в цифровом, энергетическом и транспортном секторах, а также в укреплении систем здравоохранения, образования и научных исследований по всему миру» [10]. В ЕС рассматривают многие страны–участницы «ПиП» как подходящее место для реализации проекта «Global Gateway» как геополитического ответа Западу Китаю [11].

Миссию «ПиП» в полной мере дополняет идея создания Евразийского транспортного каркаса (ЕТК), которая рассматривается как условие и результат деятельности ЕАЭС. В создании ЕТК ключевую роль играют Казахстан и Россия, через которые проходят широтные и меридиональные Международные транспортные коридоры (МТК) и маршруты, позволяющие понизить негативное влияние больших расстояний и высоких транспортных издержек на экономику и социальное развитие стран–участниц союза [12. С. 11–13]. Евразийская интеграция также нацелена на превращение транспортно-логистической системы стран–участниц в органичную часть глобальных коммуникаций, и в этом отношении оба эти проекта не только вполне совместимы, но и выступают частями друг друга [13, 14].

**Предшествующий опыт формирования транспортной связанности Китая с Россией и Казахстаном.** Прорекларированный в 2013 г. Китаем проект «Один пояс и Один путь» вообрал в себя опыт транспортного использования больших внутриконтинентальных пространств, начиная от «шелковых караванов», движение которых началось во II в. до н.э., до нашего времени. Первой железной дорогой, соединившей Россию и Китай, стала Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) (1897–1902 гг.). Через полвека в 1956 г. железные дороги СССР и Китая соединились через Монголию (Трансмонгольская железная дорога).

Первые устойчивые транзитные перевозки контейнеров по Транссибу начали осуществляться между Японией, Южной Кореей и Европой в результате закрытия Суэцкого канала в 1967–1975 гг. Пик контейнерных перевозок на этом маршруте был достигнут в 1983 г. – 110 тыс. ДФЭ<sup>2</sup> [15]. Контейнеры доставлялись в Европу через порт Восточный примерно за 15–20 дней, что было в 2–3 раза быстрее, чем по морю. По транссибирскому контейнерному мосту в советское время перемещались также контейнеры из стран Европы и Северо-Восточной Азии в Афганистан и Иран.

Для расширения контейнерных перевозок на этом трансатлантическом маршруте необходимо было предложить условия перевозки, конкурентные по сравнению с морским вариантом сообщения между странами АТР и Европы. Речь идет

<sup>2</sup> 20-футовый эквивалент – единица измерения перевозок контейнеров, равная стандартному 20-футовому контейнеру длиной 6,1 м.

о соотношении скорость/своевременность доставки и издержек при сухопутном транзите и морском варианте перевозки.

В конце существования СССР в 1991 г. был открыт новый железнодорожный пограничный переход «Дружба (Достык)—Алашанькоу». Это событие стало предвестником возрождения «Великого шелкового пути», поскольку значительная часть исторического «Шелкового пути» пролегла по территории нынешнего Казахстана (РК). Идея «Нового Шелкового пути» стала одной из главных для укрепления государственного суверенитета и экономического развития Казахстана.

Распад СССР институционально затруднил трансконтинентальные контейнерные перевозки. Внедрение более скоростных и вместительных судов-контейнеровозов, вызвавшее снижение стоимости морской доставки при отсутствии прогресса на постсоветских железных дорогах, привело к постепенному угасанию интереса Японии к этому маршруту. В 2001 г. перевозки японских контейнеров на этом направлении сократились до 2 тыс. ДФЭ. Но со второй половины 90-х годов стали расти перевозки по Транссибу из Республики Корея и КНР в Европу и страны ЦА [16].

В начале 1998 г. Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россия подписали соглашение о формировании Транспортного союза. В решении транзитной проблемы наиболее сильно был заинтересован Казахстан, поскольку главные рынки сбыта его основных экспортных товаров находились в Европе. За 2000—2013 гг. доля ЕС в экспорте Казахстана выросла с 26,0% до 53,1%, а доля СНГ сократилась с 30,8% до 13,1% [17. С. 151—152]. Однако одновременно заметно увеличился его транзитный потенциал, понимаемый как рост внешнего спроса на провоз товаров третьих стран по национальным коммуникациям. Этот спрос определяется внутриматериковым положением РК, положением между РФ и КНР, быстро растущими прикаспийскими странами и странами ЦА. Рост взаимных торговых связей его соседей (всего 7), а также их торговли с третьими странами обуславливал рост транзитных перевозок через Казахстан [18].

Одним из направлений транспортной политики РК являлась адаптация транспортной сети к условиям суверенного существования. Был построен ряд железных и автодорог между регионами страны, которые повысили внутреннюю транспортную связанность [18; 19. С. 27—28]. В середине нулевых годов усилилась значимость расширения вариантов транспортного сообщения Казахстана с внешними рынками и использования преимуществ его геоэкономического положения на потенциальном товаропотоке между Китаем и Европой.

Ключевую роль в развитии транзитного потенциала Казахстана в то время играл на западе каспийский порт Актау, через который страна имеет возможность выхода к Черному морю (через Азербайджан и Грузию, а также через внутренние водные пути России), к Индийскому океану и Персидскому заливу (через Иран), а на востоке «сухой порт» Достык на границе Казахстана и Китая.

Каспийский порт Актау был построен в 1963 г. и от советского времени унаследовал мощности по перевалке нефти (12 млн т), металлов и зерна, а также железнодорожно-паромный комплекс, обслуживающий перевозки вагонов между Актау и Баку (мощностью 2 млн т). В 2006 г. началось расширение и модернизация этого порта Актау. Примерно в это же время началось строительство нового «сухого порта» на казахстано-китайской границе в Хоргосе. Важную роль

в реализации этих и других инфраструктурных проектов Казахстана и других стран ЕвразЭс начал играть учрежденный в 2006 г. Евразийский банк развития.

В 2009 г. начато сооружение автомагистрали «Западный Китай—Западная Европа», затем началось строительство нескольких железных дорог и пограничных пунктов пропуска в рамках создания Северного коридора Трансзиатской железнодорожной магистрали или «Евразийского континентального моста» и коридора «Китай—Центральная Азия—Западная Азия» через Актау—Баку—Грузию в Турцию с ответвлением на Туркменистан — Иран (Транскаспийский транспортный коридор, ТКТК).

В 2000-е годы в РК было завершено строительство нефтепровода Атасу—Алашанькоу и построены три нитки газопровода из Туркменистана в Китай, по которому осуществляется также экспорт казахстанского газа в КНР. В 2011 г. была открыта железная дорога Жетыген—Алтынколь/Хоргос, которая позволила запустить в том же году Специальную экономическую зону «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос»». В 2013 г. была построена железная дорога Узень—госграница с Туркменистаном (2009—2013), которая стала звеном транспортного коридора «Север—Юг», идущего вдоль восточного берега Каспийского моря [19. С. 72—73].

За 2003—2013 гг. оборот взаимной торговли РК и КНР вырос с 2,9 млрд долл. до 22,7 млрд долл., что позволяет говорить о параллельном развитии транспортной и торгово-экономической связанности Казахстана и Китая.

В 2012 г. осуществленные и намеченные инфраструктурные проекты были сведены в общую стратегию «Казахстан—Новый Шелковый путь», нацеленную на создание в стране комплекса хабов международного уровня. В рамках этой стратегии в конце 2012 г. железные дороги Казахстана («Нурлы жол») запустили пилотный контейнерный поезд Ухань—Пардубице (Чехия) [19. С. 84—85].

Однако в РФ первые контейнерные поезда появились в начале 2000-х годов, но они курсировали не по расписанию, а по мере формирования поездной партии контейнеров. В частности, в 2003 г. был пущен поезд «Монгольский ветер» Брест—Улан-Батор, который обеспечил перевозки контейнеров между европейскими странами, Белоруссией, Россией, Монголией и Китаем [20. С. 39—40]

В 2000-е годы большинство контейнерных поездов соединяли Брест и Находку друг с другом, со столичными городами и с центрами автосборки, расположенными в странах СНГ. Это такие поезда, как Находка—Восточная—Аблык (Узбекистан), Брест—Калуга—Нижний Новгород, Млада-Болеслав—Брест—Защита (Усть-Каменогорск, Казахстан).

В начале 2008 г. был отправлен первый международный контейнерный поезд в тестовом режиме по маршруту Пекин—Гамбург, что стало результатом взаимодействия железных дорог Китая, Монголии, России, Беларуси, Польши и Германии. Поезд преодолел путь в почти 10 тыс. км за 18 дней. В дальнейшем, с принятием в РФ в 2009 г. Программы «Трансиб за 7 дней», стали формироваться ускоренные контейнерные поезда со среднесуточной скоростью 1200 км и выше<sup>3</sup>. В 2011—2013 гг. транзитом по РЖД началось регулярное движение контейнерных

<sup>3</sup> Ускоренный контейнерный поезд следовал без переформирования до станции назначения и имел суточную скорость 1 200–1 500 км.

поездов из Чунцина и Уханя в Дуйсбург, следующее через погранпереходы Наушки и Забайкальск [20. С. 39–40].

Главным для транспорта РФ в тот период было обеспечение быстро растущей торговли с КНР. По данным Федеральной таможенной службы РФ, за 2000–2008 гг. торговля между РФ и КНР выросла почти в 10 раз: с 6,2 млрд долл. до 55,9 млрд долл., а в 2007 г. КНР вышел на первое место среди стран–поставщиков товаров в Россию. Доля КНР в импорте РФ также резко выросла, но при этом заметно уступала доле стран ЕС. Морской транспорт и железные дороги в тот период с трудом справлялись с быстро растущим объемом взаимной торговли.

В 2006–2009 гг. началось строительство нефтепровода Восточная Сибирь–Тихий океан (ВСТО-1) – от Тайшета до Сковородино. В 2011 г. после завершения строительства ответвления от Сковородино на Мохе–Дацин началась прокачка нефти в Китай. Это подтолкнуло рост российского экспорта в КНР и повышение доли КНР в общем объеме российского экспорта. В 2013 г. оборот взаимной торговли, по данным ФТС РФ, достиг 88,8 млрд долл. [21. С. 143–144]. В этот период у России и Китая рост торгово-экономической связанности опережал рост транспортной связанности.

Важную роль в процессах адаптации национальных транспортных сетей Китая и его западных соседей играла деятельность Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и сотрудничество постсоветских стран в рамках СНГ и ЕвразЭС. Она носила, в основном, характер координации транспортно-логистических проектов. Совместная деятельность железных дорог Беларуси, Казахстана и России позволила в 2010 г. начать на постоянной основе перевозки контейнеров из Китая в Европу и обратно [20. С. 40–48]. Финансирование же данных транспортно-логистических проектов осуществлялось в основном за счет национальных финансовых ресурсов. Этому способствовал рост доходов от экспорта углеводородов Казахстана и России, а также Азербайджана, Туркменистана и Узбекистана, которые также вкладывали немалые средства в развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения своих внешнеэкономических связей.

**Некоторые итоги сопряжения инициативы «Пояс и Путь» и ЕАЭС.** Продвижение данной инициативы в постсоветском регионе опиралась на упомянутые выше заделы и заключенные после 2013 г. межгосударственные соглашения. В мае 2015 г. КНР и РФ подписали совместное заявление о сопряжении проектов ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути, которое подразумевает взаимную поддержку и координацию этих проектов. Важным элементом сопряжения стала деятельность ЕАБР и АБИИ, в котором участвуют все страны ШОС и ЕАЭС.

В 2016 г. ОАО «РЖД» и «Китайскими железными дорогами» было подписано Соглашение о всестороннем стратегическом сотрудничестве, предусматривающее совместную реализацию ряда проектов. В том же году было подписано межправительственное соглашение между Казахстаном и Китаем о плане сотрудничества по сопряжению Новой политики железных дорог РК и Экономического пояса Шелкового пути. Аналогичные соглашения были заключены и с другими странами ЕАЭС.

В октябре 2019 г. вступило в силу Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР (далее – Соглашение), которое стало правовой базой наращивания торгово-экономической связанности между союзом,

в качестве единого субъекта, и Китаем [21. С. 144]. По своему формату Соглашение регулирует торговые отношения в части возможных нетарифных ограничений во взаимной торговле. Оно предусматривает практическое взаимодействие с учетом действующих и планируемых национальных стратегий и программ отраслевого развития. Им предусмотрено создание «отраслевых диалогов», которые позволят сформировать для представителей бизнеса государств – членов ЕАЭС и КНР площадку для обсуждения и устранения конкретных барьеров при выходе или осуществлении деятельности на рынках сторон Соглашения, а также реализовывать совместные инвестиционные проекты [22. С. 11].

Если рассматривать объемы взаимной торговли КНР и стран СНГ в качестве показателя торгово-экономической связанности, то за 2013–2023 гг. она стремительно выросла (см. таблицу). Обращают на себя внимание более высокие темпы роста взаимной торговли стран ЕАЭС (за исключением Казахстана) и КНР. По росту взаимной торговли в абсолютном выражении за 2012–2023 гг. на 150 млрд долл. выделяется Россия. Благодаря такому росту КНР уверенно заняла первое место среди торговых партнеров России с долей в 34%, а РФ переместилась на пятое место среди торговых партнеров КНР с долей 4%.

*Таблица*

**Товарооборот Китая и стран СНГ в 2013, 2021 и 2023 г., млрд долл.**

Страна	2013	2021	2023	Индекс 2023/2013, %
Россия	89,3	145,7	239,6	268,3
Казахстан	28,6	24,3	41,0	143,4
Кыргызстан	5,2	7,6	20,5	394,2
Узбекистан	4,5	5,9	14,0	311,1
Туркменистан	10,0	1,0	10,6	106,0
Беларусь	1,5	3,8	8,4	560,0
Украина	11,1	19,2	6,8	61,3
Таджикистан	2,0	1,7	3,9	195,0
Азербайджан	1,1	1,2	1,8	163,6
Армения	0,2	1,4	1,6	800,0
Молдова	0,1	0,4	0,3	300,0
Всего	153,5	212,2	348,5	227,0

*Источник:* [23]

В транспортной связанности наиболее важным результатом реализации инициативы «ПиП» за прошедшее 2013–2023 гг. стала организация движения скоростных поездов-контейнеровозов (экспрессов) между крупнейшими промышленно-логистическими центрами Китая и Европы. Для этой цели в 2017 г. железнодорожные ведомства семи стран – Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России – подписали соглашение об углублении сотрудничества в области международного железнодорожного сообщения Китай–Европа и о создании Координационного комитета по грузовым поездам Китай–Европа, который стал заниматься организацией управления перевозками с целью их ускорения, повышения надежности и снижения издержек на всем маршруте [24].



Углублению сотрудничества в области создания скоростного движения поездов между КНР и Европой способствовала высокая динамика взаимной торговли. За 2013–2022 гг. взаимная торговля КНР и ЕС выросла с 464 млрд евро до 858 млрд евро. В 2023 г. оборот, отражая состояние мировой экономической конъюнктуры и геополитическую напряженность, снизился до 738 млрд евро [25].

Хотя на железнодорожный вариант перевозок между Китаем и Европой приходится по стоимости 4–5% всего товарооборота, железные дороги предлагают более быстрый вариант доставки, сопоставимый по стоимости перевозки с морским, что оказывает все более существенное влияние на рынок данных сообщений. География азиатских пользователей данным логистическим сервисом постепенно расширяется.

Развитие межконтинентального контейнерного транзита превратилось в существенный фактор евразийской интеграции и ее сопряжения с инициативой «ПиП». Центральной платформой реализации транзитного потенциала ЕАЭС стала «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК), созданная в 2014 г. с участием российских, казахстанских и белорусских железных дорог. ОТЛК организует на маршруте от Достык/Алтынколь до границы России и Беларуси с Польшей, балтийские порты регулярное движение контейнерных поездов.

Весной 2018 г. компания была преобразована в «ОТЛК Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА). Деятельность международной компании направлена на решение задачи более полного и эффективного использования транзитного потенциала стран ЕАЭС, что зафиксировано в основополагающих документах, принятых на национальном и многостороннем уровнях. ОТЛК ЕРА – результат достигнутого уровня евразийской интеграции и ее взаимодействия с КНР и одновременно – предпосылка его углубления на новой технологической, в том числе и цифровой, основе.

В 2019 г. ОТЛК ЕРА перевезла 333 тыс. транзитных ДФЭ против 100 тыс. в 2015 г. В 2022 г. компания перевезла во всех сервисах 681 тыс. контейнеров в ДФЭ. Общая стоимость грузов, перевезенных в сервисе Китай–Европа–Китай, составила 29,6 млрд долл., или 3,2% от общего объема торговли Китая с Европой и почти 90% всех железнодорожных контейнерных перевозок между ними. В отчетном году компания обеспечила движение 7092 контейнерных поездов со средней скоростью прохождения расстояния от казахстано-китайской границы до границы с ЕС в 6,7 суток.

Если в 2020–2022 гг. доля транзита Китай–Европа составляла в перевозках ОТЛК ЕРА более 90%, то в 2022 г. она из-за санкций и геополитических рисков снизилась до 60%. Освободившиеся провозные мощности были заполнены товарами взаимной торговли КНР и России, КНР и Беларуси, а также между Россией и Беларусью со странами ЦА. В 2023 г. компания ОТЛК ЕРА по всех сервисах перевезла 674 тыс. ДФЭ немного меньше, чем в 2022 г. [26].

Особенностью работы ОТЛК ЕРА с 2015 г. стало преобладание перевозок на направлении Китай–Европа через казахстанские «сухие порты» Достык и Алтынколь/Хоргос. Еще в 2014 г. основная часть транзита на направлении КНР–ЕС–КНР шла через Забайкальск, а уже в 2016 г. 2/3 объема контейнерных железнодорожных перевозок выполнялась через казахстанские пограничные пункты пропуска [27. С. 25].

Казахстанский вариант, как более короткий (примерно на 1 тыс. км) и с большим пробегом по китайским железным дорогам (около половины всего маршрута), оказался более востребованным для главных поставщиков товаров, расположенных в центральной части Китая (города Чунцин, Сиань, Ухань, Чэнду и т.д.), на европейский рынок. К казахстанскому маршруту тяготеет также большая часть торгового потока между КНР и странами Центральной Азии и значительная часть торговли с европейской частью РФ.

Использование казахстанского варианта стало возможным с завершением в 2014–2015 гг. в Казахстане строительства железных дорог Жезказган–Бейнау и Аркалык–Шубаркуль, которые существенно сократили расстояние перевозки на направлении КНР–Европа как через Россию, так и через каспийские порты, и не только обеспечило более высокую пропускную способность казахстанской транспортной сети и быстрое ее прохождение транзитными грузами, но и существенно ускорило экспортно-импортные и межрегиональные перевозки страны [18].

Казахстан существенно расширил пропускную способность своих «сухих портов» на границе с КНР на базе СЭЗ «Хоргос–Восточные ворота», используя возможности Программы приграничного сотрудничества между двумя странами на 2015–2020 гг., а также Фонда Шелкового пути. В результате реализации этих проектов сильно возросло транзитное значение Казахстана не только для КНР, но и для стран ЦА и РФ.

В 2015 г. начал строиться, а в 2017 г. был открыт паромный комплекс в порту Курык, расположенный южнее порта Актау, по обслуживанию перевозок железнодорожных вагонов и автотранспорта, который стал важным звеном ТКТК и в условиях санкций приобрел большую привлекательность для перевозок на направлении Китай–Европа.

Для РФ важным фактором транспортной и торгово-экономической связанности с Китаем стал запуск в 2018 г. второй очереди нефтепровода ВСТО-1. В том же году было завершено строительство нефтепровода ВСТО-2 от Сковородино до нефтяного порта в бухте Козьмино. Это позволило существенно нарастить российский экспорт нефти в Китай по морю. В 2021 г. объем взаимной торговли РФ и КНР резко увеличился, достигнув 145,7 млрд долл. В 2022 г. торговля между КНР и РФ превысила 190 млрд долл., а в 2023 г. увеличилась еще на 50 млрд долл. (см. таблицу). Причем российский экспорт по сравнению с 2021 г. прибавил 50 млрд долл. 78,1 млрд долл. в 2021 г. и 128,5 млрд долл. в 2023 г. [23]. Такой рост во многом был связан с ростом экспорта российской нефти в КНР, который в 2023 г. достиг 107 млн т, а также с запуском в конце 2019 г. газопровода «Сила Сибири», который позволил начать экспорт трубопроводного газа с завершением в 2022 г. китайской компанией CNPC строительства газопровода от Хейхэ (точки входа российского газа в КНР) до Шанхая. В 2023 г. поставки трубопроводного газа составили 22,5 млрд куб. м [28].

Импорт из КНР увеличился за 2021–2023 гг. на 43,5 млрд долл. Превратившись в «мировую фабрику», Китай своими поставками может закрыть большую часть продукции, которая до экономических санкций поступала в РФ из стран Запада. В то же время, будучи широко включенными в глобальные цепочки добавленной стоимости и имея громадный по объему экспорт в страны Запада, китайские

компании вынуждены соблюдать западные санкционные требования, чтобы не попасть под вторичные санкции. В связи с этим китайский экспорт потребительской электроники в Россию (смартфонов, ноутбуков) в 2022 г. был ниже показателей 2021 г. Товарная структура взаимной торговли РФ и КНР развивается согласно той же модели, которая сложилась в торговле с ЕС: обмен российского топлива и сырья на товары высокой степени обработки [29. С. 76–80].

Рост взаимной торговли в 2021–2023 гг. отчасти стал следствием китайских инвестиций в российскую экономику, осуществленных в 2010-х годах, которые концентрируются в европейской части РФ и в Западной Сибири. Наиболее крупный проект с участием китайских инвестиций – «Ямал СПГ», реализуемый ПАО «НОВАТЭК». В этой компании 20% принадлежит крупнейшей китайской нефтегазовой компании CNPC, еще 9,9% в 2016 г. выкупил китайский Фонд Шелкового пути [21. С. 145].

В 2021–2023 гг. наблюдался более быстрый рост торгово-экономической связанности России и Китая при дефиците транспортной связанности в части наземных видов транспорта. Справиться с резко возросшим потоком импортных товаров из КНР, следующих на запад РФ, частично позволила деятельность ОТЛК ЕРА. Одновременно Транспортная группа FESCO и Дальневосточная железная дорога для перевозки сильно выросшего потока контейнеров с импортными грузами из КНР и других стран, поступающих в порт Владивосток, стала формировать сдвоенные контейнерные поезда, составленные из 72 фитинговых платформ. Кроме того, для вывоза контейнеров используются полувагоны, освобождаемые от экспортного угля. Все это позволило нормализовать ситуацию в импорте, поступающем по морю. К концу 2022 г. удалось также наладить линейные перевозки контейнеров из стран Азии в балтийские и черноморские порты РФ [21. С. 145].

Возросшие объемы экспортного угля, продукции лесобработывающего производства, металлов и зерна обеспечивают БАМ и Транссиб, провозная способность которых в 2023 г. выросла до 173 млн т грузов в год. Тем не менее портовые мощности Дальневосточного бассейна заметно превышают провозную способность железнодорожных подходов к ним. Нехватка провозной способности железнодорожных подходов к портам оценивается в 95 млн т в год [30]. В течение ближайших лет пропускная способность Восточного полигона будет увеличена до 240 млн т, а также будет увеличена пропускная способность дальневосточных портов.

В 2020 г. был открыт автодорожный мост между Благовещенском и Хейхэ, а в 2022 г. был запущен новый железнодорожный переход через Амур Тунцзян–Нижнеленинское. В 2023 г. по нему проследовало 3 млн т грузов при пропускной способности в 9 млн т. На повестке дня имеется несколько вариантов создания перемычек между Транссибом и «Китайскими железными дорогами». Обсуждаются варианты строительства железной дороги из Таштагола в Кемеровской области до Урумчи в Китае, от Курагино в Красноярском крае через Кызыл в Монголию и далее – также в Урумчи. Предлагаются также варианты создания дополнительных переходов в Забайкальском крае на границе с Монголией и далее – прокладка дорог в Китай. Имеется вариант строительства еще одного железнодорожного моста через

Амур в районе Джалинда-Мохе. Однако конкретные решения по вариантам будут приняты, вероятно, в 2025 г. Пока же акцент делается на расширении пропускной способности БАМ, расширении перевозочного потенциала Севморпути, создание современных транспортно-логистических центров в пограничных пунктах пропуска и крупных городах на Транссибе, наращивании пропускной способности припортовых железных дорог и расширении использования автотранспорта для перевозок грузов торговли РФ и КНР [31].

Казахстан же в конце 2023 г. приступил к строительству железной дороги Аягоз–Бахты протяженностью 270 км и третьего «сухого порта» в Бахты, который рассчитан на перевалку 20 млн т грузов. Этот новый проект опирается на кредиты ЕАБР. Россия рассматривает возможность своего участия в данном проекте, который может быть построен довольно быстро, чтобы снять часть нагрузки на Восточный полигон. Для Китая, стран ЦА, а также РФ, немалый интерес представляет реализация давно обсуждаемого проекта железной дороги из КНР в Киргизию и далее в Узбекистан: Кашгар (СУАР)–Торугарт–Узген–Ош–Джалал-Абад (Киргизия)–Андижан (Узбекистан).

### **Заключение**

Сопряжение объединений, разных по миссиям, институтам и числу участвующих стран, позволяет частично нейтрализовать неизбежно возрастающие в условиях трансформации международных отношений геополитические риски. В особой мере это касается Беларуси, Ирана, России и других стран, находящихся под мощным санкционным давлением Запада. Потенциал китайской инициативы в этом отношении велик, поскольку страны – ее участницы – входят в различные региональные объединения.

Сотрудничество стран ЕАЭС в области транспортной связанности во многом обусловлено их вовлеченностью в проект «Пояс и путь». Евразийский транспортный каркас создается одновременно и как автономная система евразийских транспортных коридоров, и как часть китайской инициативы. В результате этого возникает определенный синергетический эффект, который выражается в развитии трансматерикового транзита, ускоренной модернизации национального транспорта и логистики, укреплении транспортной связанности ЕАЭС, СНГ, ШОС и внутренних пространств стран-участниц.

Синергия сопряжения «Пояса и Пути» и ЕТК ЕАЭС выражается также в постепенном превращении внутриконтинентального положения в географической Евразии в ведущий фактор развития стран Центральной Азии, Западного Китая и сибирских районов России.

Современные высокотехнологичные транзитные сообщения позволяют странам расширять их коммуникации с мировым рынком и одновременно наращивать экспорт транспортных услуг. Развитие Китаем коридоров по другим направлениям «Пояса и пути» расширяет возможности выхода по ним стран ЕАЭС на рынки третьих стран и тем самым улучшает геоэкономические условия их развития.

В системе сухопутных коридоров «Пояса и пути» ведущую роль играют Казахстан и Россия, деятельность которых в рамках национальных стратегий развития транспорта является взаимодополняющей в пределах конкретных маршрутов широтных и меридиональных коридоров.

Хотя интересы стран ЕАЭС не всегда совпадают в вопросах строительства национальных участков МТК, по большому счету все они благодаря этому улучшают свое положение в системе международной торговли в условиях геополитической неопределенности, а также укрепляют внутреннюю связанность.

Расширение числа логистических центров, участвующих в контейнерных перевозках, способствует наращиванию несырьевого товарного экспорта ЕАЭС в КНР и другие страны. Благодаря этим центрам возникают возможности выравнивания баланса контейнерных перевозок по отдельным направлениям. Существующий дисбаланс контейнерных перевозок в пользу транзитных перевозок из Китая может быть смягчен за счет внутренних и экспортных перевозок, что в конечном счете повышает конкурентоспособность сухопутного варианта перевозок между КНР и Европой через страны ЕАЭС.

### Литература

1. *Лисоволик Я.Д., Сутырин В.В.* География стран Евразийского экономического союза: от вызовов к возможностям. Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». Октябрь. 2017. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/reports/geografiya-stran-eaes/?ysclid=lyt1992uzw889482349>
2. *Портяков В.Я.* Экспериментальные зоны свободной торговли в Китае. М.: ИДВ РАН. 2021. 104 с.
3. План сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518>
4. *Тураева М.О.* Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. 2016. № 1. С. 127–135.
5. *Самбурова Е.Н.* Региональные диспропорции современного развития региональной экономики Китая // Вестник МГУ. Серия География. 2014. № 4. С. 49–55.
6. *Кулищев Ю.* 2021. Что означает и куда ведет двойная циркуляция Китая? URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/chto-oznachaet-i-kuda-vedet-dvoynaya-tsirkulyatsiya-kitaya/?ysclid=lupbux5vv4555239857>
7. *Додонов В.Ю.* Экономическое сотрудничество Казахстана и Китая в первые годы реализации Инициативы Пояса и Пути: оценка предварительных итогов // Проблемы постсоветского пространства / Post-Soviet Issues. 2019. С. 129–148. URL: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2019-6-2-129-148>
8. Christoph Nedopil Wang ‘Ten years of China’s Belt and Road Initiative (BRI): Evolution and the road ahead’, Regional Outlook Paper No. 76. 2023.
9. *Глинкина С.П.* Геополитическое соперничество на постсоветском пространстве как фактор сдерживания сотрудничества в рамках СНГ / Экономическое взаимодействие стран-членов СНГ в контексте евразийского интеграционного проекта. Сборник научных трудов. Отв. редакторы Л.Б. Вардомский, А.Г. Пылин. М: Институт экономики РАН. 2015. С.11–32.
10. *Струлькова А.* Инициатива ЕС «Глобальные ворота» в центральной Азии. РСМД. 30.01.2024. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/initiativa-es-globalnye-vorota-v-tsentralnoy-azii/?ysclid=lt1shmv16r158341666>
11. *Karjalainen T.* The EC’S Global Gateway. Building Connectivity as a Policy/ Finnish Institute of International Affairs. Working Paper. Geoeconomic Series. 127. February 2022. P. 4–15.
12. Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения. Доклады и рабочие документы. 24/2. Ред. Е.Ю. Винокуров. Евразийский банк сотрудничества. 2024.
13. *Вардомский Л.Б.* О динамике транзитных перевозок стран ЕАЭС // Мир перемен. 2018. № 2. С. 161–173.
14. *Вардомский Л.Б., Тураева М.О.* О динамике евразийского транзита // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. 2020. № 5. С. 130–137.

15. *Liliopoulou A, Roe M., Pasukeviciute I.* “Trans Siberian Railway: from inception to transition”, in: *European Transport / Trasporti Europei*. 2005. Vol. 29. P. 46–56.
16. *Tsuji H.* Japan and the ROK’s Involvement in international Container Transportation Using the Trans-Siberian Railway // [www.erina.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/02030e.pdf](http://www.erina.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/02030e.pdf)
17. *Кузьмина Е.* Внешнеэкономические связи Казахстана в контексте евразийской интеграции / Сб. *Внешнеэкономические связи постсоветских стран в контексте евразийской интеграции*. Ред. Л. Вардомский, А. Пылин. М.: Институт экономики РАН 2014. 218 с.
18. *Вардомский Л.Б.* Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // *ЭКО*. 2015. № 8 (494). С. 59–80.
19. *Кузьмина Е.М.* Развитие транспорта в Казахстане / *Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития (сборник статей)*. Ред. Л.Б. Вардомский. М.: Институт экономики РАН. 2013.196 с.
20. *Вардомский Л.Б., Тураева М.О.* Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН. 2018. 66 с.
21. *Вардомский Л.Б.* Российско-китайские экономические связи в условиях растущей международной напряженности // *Журнал новой экономической ассоциации*. 2023. № 1 (58). С. 142–148.
22. Постсоветские страны в процессах международной регионализации в 2011–2020 гг.: ожидания, итоги, новые тенденции. Научный доклад. Отв. ред. Л.Б. Вардомский. М.: Институт экономики РАН. 2021. 70 с.
23. Trade map international trade statistics. URL: [https://www.trademap.org/\(X\(1\)S\(1epk2z45m5yslvythluf44fc\)\)/Country\\_SelProductCountry\\_TS.aspx?nvpm=1%7c156%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/(X(1)S(1epk2z45m5yslvythluf44fc))/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c156%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1)
24. Хронология развития перевозок грузовыми поездами по маршруту Китай–Европа. Российская газета. Спецвыпуск «Дыхание Китая» № 244. URL: <https://rg.ru/2023/10/27/hronologii-razvitiia-perevozok-gruzovymi-poezdami-po-marshrutu-kitaj-evropa.html?ysclid=luwclafslr916858132>
25. China-EU–international trade in goods statistics. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU\\_-\\_international\\_trade\\_in\\_goods\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics)
26. ОТЛК, Евразийский железнодорожный альянс. Годовой отчет 2022. URL: <https://annreport2022.utlc.com>
27. *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.
28. *Акулов А.* Китай начал активно покупать нефть и газ у России. Что будет дальше? *Lenta.ru*\08.02.2024 URL: <https://lenta.ru/articles/2024/02/08/china/?ysclid=lutj9edh-qa156672505>
29. Российский пояс соседства в условиях санкционной войны. Научный доклад. Под ред. Л.Б. Вардомского, И.А. Коргун, Н.В. Куликовой, А.Г. Пылина. М.: Институт экономики РАН. 2022. 118 с.
30. Эксперт: нехватку пропускной способности Восточного полигона вылетчат отдельные железнодорожные узлы и станции. *LOGIRUS*.12.09.2023. URL: [https://logirus.ru/news/infrastructure/ekspert-nekhvatku\\_propusknouy\\_sposobnosti\\_vostochnogo\\_poligona\\_vylechat\\_otdelnye\\_zh-d\\_uzly\\_i\\_stantsi.html](https://logirus.ru/news/infrastructure/ekspert-nekhvatku_propusknouy_sposobnosti_vostochnogo_poligona_vylechat_otdelnye_zh-d_uzly_i_stantsi.html)
31. Информационно-аналитический материал о пунктах пропуска, расположенных на основных (перспективных) международных транспортных коридорах «Север–Юг» и «Восток–Запад», проходящих через Евразийский экономический союз. URL: [https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1721461325&tld=ru&lang=ru&name=InfoMat\\_EAEU\\_Transport\\_Corridors](https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1721461325&tld=ru&lang=ru&name=InfoMat_EAEU_Transport_Corridors)

**Leonid Vardomskiy** (e-mail: wardom@yandex.ru)

Grand Doctor in Economics, Professor,

Head of the Center for Post-Soviet Studies,

Institute of Economics (RAS) (Moscow, Russian Federation)

## **ENSURING COHERENCE BETWEEN CHINA'S "BELT AND ROAD" INITIATIVE AND EURASIAN ECONOMIC UNION PROJECT**

The article examines the transport development of the intracontinental spaces of Eurasia and their interrelations with the Belt and Road initiative and the activities of the EAEU in infrastructure construction.

The emergence of the Initiative is due to several large-scale global economic processes, such as the shift of the center of world production to Asia, China's leading role in the global economy, its desire to form a different, more equitable model of world economic relations, the growth of geopolitical, transport and economic dynamics of intra-continental events. The central element of the Initiative is China's willingness to finance local infrastructure projects in which there is a common interest.

The integration project is focused on the state sovereignty of the participating countries, the transformation of the EAEU into a dynamically developing region of Eurasia, and the economic attraction for third countries. The EAEU sees the creation of a modern communications infrastructure (the Eurasian transport framework) as the main prerequisite for achieving these objectives. One of the important results of the conjugation of the mega-project and the activities of the EAEU has been a multiple increase in trade and transport communications between China and the EAEU countries. The implemented, ongoing and recommended projects of international transport corridors ensure the permissive effect of intra-continentiality and a wider use of the advantages of the Central Eurasia position for the development of the countries of Central Asia, Western China and the Siberian regions of Russia.

**Keywords:** China, Belt and Road, EAEU, Kazakhstan, Russia, conjugation, transport corridors, connectivity, develop institutions, trade.

**DOI:** 10.31857/S0207367624070088, **EDN:** AZRVNV