

РОССИЙСКИЙ ИНСТИТУТ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Китайский Шёлковый путь пройдёт по железным дорогам Центральной Азии

Арина Эдуардовна Мордвинова

Уральский региональный информационно-аналитический центр, г. Екатеринбург
младший научный сотрудник

01.03.2016



В рамках реализации анонсированной в 2013 году концепции экономического пояса Шелкового пути приоритетное значение для Китая имеют инфраструктурные проекты, позволяющие не только обеспечить беспрепятственную доставку китайских экспортных товаров в другие регионы Евразии и загрузить производственные мощности страны, но и увеличить экономическую взаимозависимость стран, участвующих в проекте. На

сегодняшний день почти 94% контейнерных грузов из Китая в Европу доставляются морским транспортом, и лишь около 6% приходится на сухопутные перевозки. Несмотря на это, в целях диверсификации поставок КНР намерена развивать сухопутные маршруты, и особую роль в этом процессе занимает Центрально-Азиатский регион.

В настоящее время по территории региона проходят несколько транзитных транспортных коридоров, так или иначе являющихся частями экономического пояса Шелкового пути. Во-первых, речь идет о четырех железнодорожных маршрутах, следующих в Европу через Казахстан. Среди них можно выделить северную ветку Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), центральный путь ТАЖМ, коридор Чунцин – Дуйсбург, а также Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), который пока больше является плановым проектом, чем реально функционирующим транспортным коридором.

Северное направление *ТАЖМ* проходит по пути Ляньюньган – Достык – Астана – Петропавловск – Екатеринбург – Москва – Брест – Гамбург, а центральный коридор пересекает казахстанско-российскую границу в западных районах РК, следуя маршруту Ляньюньган – Достык – Астана – Озинки – Москва – Брест – Гамбург. В среднем, по *ТАЖМ* контейнерный поезд преодолевает расстояние в 9,5 – 11,5 тыс км за 11-14 суток.

Другим важным направлением железнодорожного транзита в Европу через Казахстан является *маршрут Чунцин – Дуйсбург*. Путь пролегает от восточных регионов Китая, через Казахстан (частично совпадает с центральным маршрутом *ТАЖМ*), юго-западную часть России и выходит к странам Западной и Центральной Европы через Белоруссию и Польшу. Первый тестовый поезд по данному коридору отправился в марте 2011 года, а с июня того же года перевозки осуществляются на регулярной основе. Расстояние от юго-восточной части Китая до Германии поезд проходит за 16-17 дней. Средняя стоимость доставки одного контейнера составляет от 8 до 9 тыс дол. По данным логистических компаний Казахстана, всего за 2014 год по маршруту Чунцин – Дуйсбург был запущен 91 контейнерный поезд.

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, что существенно увеличивает длительность и себестоимость транспортировки. Только на паромные переправы, включая фрахт судна, погрузочно-разгрузочные работы, аренду складов на время ожидания парома, будет затрачено не менее 3-4 тыс дол. за 1 контейнер, а общее время следования поезда, по экспертным оценкам, составляет 14-17 дней.

Главным препятствием для развития «европейских» железнодорожных маршрутов Шелкового пути остается реальная низкая востребованность коридоров со стороны китайских производителей. Большая часть грузов из 2 млн железнодорожных контейнерных перевозок по направлению Китай – Европа транспортируется по российскому Транссибу, а привлеченный поток Китай – Европа через территорию Казахстана в 2014 году, по данным Kazlogistic, составил около 200 тыс т, то есть лишь 10% всего грузопотока по данному направлению. На практике указанные маршруты, ориентированы главным образом на транспортировку товаров западных регионов Китая (СУАР) в РФ и страны Центральной Азии, и лишь частично в Европу.

Во-вторых, по территории Центральной Азии проходят сухопутные коридоры, связывающие Китай с государствами Персидского залива, в частности, с Ираном. Развитие этих маршрутов особо актуально в условиях снятия санкций с Ирана и

активизации его экономической активности. В рамках данного направления можно выделить несколько железнодорожных коридоров. В первую очередь, это маршрут Китай – Казахстан – Туркмения – Иран. Китай участвовал в финансировании участка Узень – Туркмения, связывающего железнодорожные системы Казахстана и Туркменистана. Сам маршрут был официально открыт в 2014 году, хотя первый тестовый поезд стартовал только в феврале 2016 году. Путь от восточного Китая до Тегерана поезд прошел за две недели. Себестоимость транспортировки товаров по данному направлению пока не известна.

Изучается также строительство железной дороги по маршруту КНР – Киргизия – Таджикистан – Афганистан – Иран. По договоренности участников, государства к началу апреля 2016 г. разработают ТЭО проекта. В отличие от существующего коридора, новый путь пройдет по высокогорным участкам Киргизии и Таджикистана. Его реализация позволила бы связать воедино железнодорожную инфраструктуру этих стран и снизить их транспортную зависимость от Узбекистана. Однако высокая себестоимость, необходимость возведения большого количества тоннелей и нестабильная ситуация в Афганистане существенно ограничивают привлекательность проекта для китайских инвесторов. В результате данные о намерениях Китая финансировать строительство железной дороги пока отсутствуют, при этом реализация проекта без участия китайского капитала маловероятна.

На протяжении нескольких лет обсуждается вопрос строительства железной дороги по маршруту Китай – Киргизия – Узбекистан. В 2012 г. было разработано ТЭО и согласовано строительство с использованием ширины колеи в 1435 мм. Однако в 2013 г. проект был заморожен. Тем не менее, стороны не раз возвращались к обсуждению вопроса о строительстве в двустороннем формате. Так, например, Ислам Каримов, в августе 2014 г. заверил китайскую сторону, что Узбекистан, который ранее занимал выжидательную позицию, намерен «приложить все силы для ... ускоренного продвижения проекта железной дороги Узбекистан – Кыргызстан – Китай». Активную поддержку проекту высказывает Алмазбек Атамбаев, отметивший, что дорога должна не только связать север и юг страны, но и расширить транзитный потенциал республики. Однако пока стороны не пришли к единому мнению, спорным моментом переговоров остается ширина колеи.

На сегодняшний день объявлено о достижении договоренности о начале строительства в первой половине 2016 г. участка Китай – Киргизия. По сообщению министра транспорта и коммуникаций республики Кыргызстан Калыкбека Султанова, новая железнодорожная ветка будет иметь широкую колею. Перспективы продления дороги до республики Узбекистан не разглашаются, однако принимая во внимание поддержку проекта И. Каримовым и намерение А. Атамбаева добиться объединения северной и южной части железнодорожной системы Киргизии, проект, вероятно, будет реализован.

Существенным недостатком всех маршрутов по территории государств ЦА выступает износ железнодорожной инфраструктуры, который, например, в Казахстане, по официальным оценкам, достигает 64-70%. На длительность маршрутов также оказывает влияние необходимость смены колесных пар. Процедура занимает больше двух часов и проводится дважды: при переходе с узкой колеи на широкую и обратно. Тем не менее, данная проблема является общим недостатком железнодорожных маршрутов по территории государств СНГ.

Помимо развития международных транзитных коридоров по территории региона, Китай принимает участие в локальных инфраструктурных проектах, но имеющих стратегическое значение для стран ЦА. Например, в 2014 г. между Министерством финансов

Таджикистана и Эксимбанком было подписано кредитное соглашение о строительстве участка Вахдат – Яван железной дороги Душанбе – Курган-Тюбе, суммой около 70 млн дол. Ввод дороги в эксплуатацию намечен на вторую половину 2016 г. Подрядчиком была выбрана Китайская 19-ая корпорация по строительству железных дорог. Новая ветка позволит соединить центральную и южную части железной дороги Таджикистана и снизить транспортную зависимость республики от соседнего Узбекистана.

Таким образом, участвуя в развитии транспортных коридоров по территории ЦА в рамках реализации концепции экономического пояса Шелкового пути, Китай решает несколько задач. Приоритетное значение имеет развитие западных регионов страны через расширение экспорта их продукции в государства ЦА и ЕАЭС. В меньшей степени – диверсификация маршрутов поставок товаров в Европу. Кроме того, как показывают недавние инициативы, Китай заинтересован в расширении своего участия в экономике Узбекистана и Ирана через развитие инфраструктуры.

<https://riss.ru/analytics/27356/>