



Оптимизация наземных транспортных коридоров в Центральной Азии и Евразии

Майкл Эмерсон
Евгений Винокуров

рабочий доклад 07
январь 2010



© EUCAM 2010
ISBN 13: 978-92-9079-962-7
январь 2010

ОПТИМИЗАЦИЯ НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И ЕВРАЗИИ

Майкл Эмерсон/Евгений Винокуров

Рабочий доклад EUCAM No. 7

Содержание

<i>1. От транс-европейского с трансевразийскому видению транспортных коридоров</i>	<i>4</i>
<i>2. Транзитный и транспортный потенциал трансевразийских наземных дорого</i>	<i>5</i>
<i>3. Основные проблемы евразийского межконтинентального транзита</i>	<i>6</i>
<i>4. Существующие и планируемые международные маршруты в регионе</i>	<i>7</i>
<i>5. Обсуждение приоритетов</i>	<i>9</i>
<i>6. Заключение</i>	<i>12</i>
<i>Сноски</i>	<i>13</i>

Резюме

В настоящее время существует несколько частично совпадающих, но несогласованных стратегических международных транспортных коридоров, проходящих по территории Евразийского континента и концентрирующихся на Центральной Азии. В этом направлении работают три проекта: от Евросоюза, Китая и Азиатского Банка Развития; и Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС). Данный доклад рассматривает эти стратегические транспортные коридоры и дает рекомендации для их согласования и рационализации. До настоящего времени Стратегия Евросоюза в отношении Центральной Азии не уделяла достаточного внимания данным вопросам. Тем не менее, инициативы ЕС (Общеввропейские Оси и программа ТРАСЕКА) необходимо обновить и пересмотреть с учетом других подобных проектов. В частности, необходимо развивать 'Центральный Евразийский Коридор' железных и автомобильных дорог, который протянется от Центральной Европы через Украину и Южную Россию до Западного Казахстана, а оттуда - до восточной казахской границы с Китаем, таким образом, соединяя и завершая коридор Западный Китай – Западная Европа, спонсируемый Азиатским Банком Развития. Также есть необходимость в коридоре «Север-Юг», который будет пересекать вышеупомянутый Центральный Евразийский Коридор в Западном Казахстане и простирается в южном направлении до Ближнего Востока и Южной Азии. Данные модификации существующих маршрутов могут послужить в качестве примера образцового сотрудничества между Центральной Азией и всеми основными экономическими державами на Евразийском континенте.

1. От транс-европейского к трансевразийскому видению транспортных коридоров

Более десяти лет Евросоюз продвигал систему транспортных коридоров ТРАСЕКА, простирающуюся от юго-восточной Европы через Кавказ до Центральной Азии, однако эта система не оправдала надежд. Одновременно ЕС работал над развитием сети общеевропейских коридоров и осей, простирающихся от новых членов ЕС, стран Центральной и Восточной Европы, до Украины, России и отдаленных соседних европейских стран, но при этом не достигающих Центральной Азии.

Продвижение Евросоюза в восточном направлении почти симметрично аналогичному продвижению Азии в западном направлении. Китай и Азиатский Банк Развития активно поддерживают программу ЦАРЭЦ по развитию сети коридоров на территории Центральной Азии. В настоящее время данная программа инвестирует огромные ресурсы в развитие комплекса маршрутов, которые изменят стратегическую транспортную карту Центральной Азии и откроют регион для соседних стран во всех направлениях.

Подавляющая часть существующей автомобильной и железнодорожной инфраструктуры в регионе была построена в советское время. Бывшие советские страны, объединенные в ЕврАзЭС под руководством России и Казахстана, прилагают усилия для обновления потенциала этих коридоров с целью поддержания экономического роста в регионе.

Три вышеперечисленных комплекса маршрутов на практике не согласованы. Так, например, Россия не является членом Азиатского Банка Развития (АБР); а программы ЕС и ЦАРЭЦ кажутся абсолютно не согласованными, несмотря на то, что ЕБРР (Европейский Банк Реконструкции и Развития) принимает участие в отдельных проектах ЦАРЭЦ. Казахстан мог бы выступать в роли фасилитатора согласованных действий, учитывая его территорию,

простирающуюся на одну треть расстояния между Берлином и Пекином и ключевую роль транспортной политики в стране.

ЕС сосредотачивает основное внимание на своих непосредственных соседях, и многие воспринимают Центральную Азию в качестве отдаленной периферии. Целью данного доклада является анализ и представление согласованной трансевразийской транспортной стратегии с особым фокусом на Центральную Азию. Данная стратегия предполагает усовершенствование и пересмотр существующей политики ЕС.

Очевидно, что все четыре основные экономические державы Евразии – ЕС, Россия, Китай и Индия – имеют серьезные интересы в регионе. Для всех четырех экономик важны торговые сообщения, огибающие Центральную Азию:

- запад-север (наземное сообщение ЕС-Россия), север-восток (наземное сообщение Россия-Китай), запад-юг (наземное и водное сообщение ЕС-Индия), юг-восток (водное сообщение Индия-Китай), запад-юг-восток (водное сообщение ЕС-Китай).

Однако существуют и вертикальные и горизонтальные сообщения, пересекающие территорию Центральной Азии, например:

- запад-восток (ЕС-Центральная Азия-Китай)
- север-юг (Россия-Центральная Азия-Индия)

... а также диагональные пути по территории Центральной Азии:

- от северо-востока к юго-западу (от Западного Китая до Ближнего Востока)
- от северо-запада к юго-востоку (от Северной Европы до Индии)



Изображение 1. Схематическая карта Евразийской системы транспортных коридоров

На изображении 1 транзитные оси специально представлены в виде стилизованной карты, чтобы продемонстрировать необходимость более согласованной стратегии по трансевразийским транспортным коридорам. Для сравнения обратите внимание на карты транспортных маршрутов ЕС (Карты 1 и 2), ЦАРЭЦ (Карта 3) и ЕврАзЭС (Карты 4 и 5). Совмещенные на одной общей карте, они представляют собой крайне сложный для восприятия рисунок.

2. Транзитный и транспортный потенциал трансевразийских наземных дорог

В настоящее время практически весь товарооборот (99%) между ЕС и Азиатско-Тихоокеанским регионом осуществляется морским транспортом.¹ В 2007 году, 17.7 млн. контейнеров (двадцатифутовых эквивалентов или ДФЭ) было транспортировано из Азии в Европу и 10 млн. ДФЭ – из Европы в Азию. Разницу в 7.7 млн. ДФЭ составляют пустые контейнеры, возвращающиеся на место отправки. Согласно информации Экономической и Социальной Комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), к 2015 году транспортировка контейнеров из Азии в Европу и в обратном направлении может достигнуть соответственно 26.1 млн. ДФЭ и 17.7 млн. ДФЭ. При этом ожидается, что Суэцкий канал достигнет своей максимальной нагрузки относительно контейнеровозов, что в свою очередь увеличит возможности для использования наземных маршрутов.

Наземный транспорт с контейнерами из Китая въезжает в Казахстан через пограничный пункт Достык-Алашанкоу. В 2008 году пропускная способность Достык-Алашанкоу в день достигала 520-550 вагонов. Большинство поездов состоит из 48-50 вагонов, включая вагоны-контейнеры. Согласно некоторым оценкам пропускная способность² Достыка может достигать 306,000 ДФЭ в год. Однако в 2007 году, согласно данным Казтранссервиса, официального оператора контейнеров, Достык пропустил 109.7 тыс. ДФЭ, что на 37% превышает показатель 2006 года.³

Согласно прогнозам Казтранссервиса, к 2015 году перегрузка контейнеров на Достыкском железнодорожном пограничном посту может достигнуть 730,000 ДФЭ (см. изображение 2). Прогноз Казтранссервиса более оптимистичен, чем оценки ООН ЭСКАТО. Однако, оба прогноза признают, что объемы перевозок значительно возрастут за среднесрочный период, что еще раз оправдывает развитие системы наземных транспортных путей.

Южный и восточный Китай всегда будет отдавать предпочтение водной и воздушной транспортировке товаров в страны ЕС и некоторые страны СНГ, поэтому наземные коридоры более уместны для увеличения перевозок из западного Китая с населением в 150 млн. человек и быстро развивающейся промышленностью. В категорию товаров, которые можно перевозить наземным и железнодорожным транспортом из Китая в Казахстан и Россию, входят опасные химические вещества, скоропортящиеся пищевые продукты, электрические инструменты; стерео, видео и аудиосистемы; мобильные коммуникации; телевизоры; электрокабель; мебель; одежда и обувь; косметика.

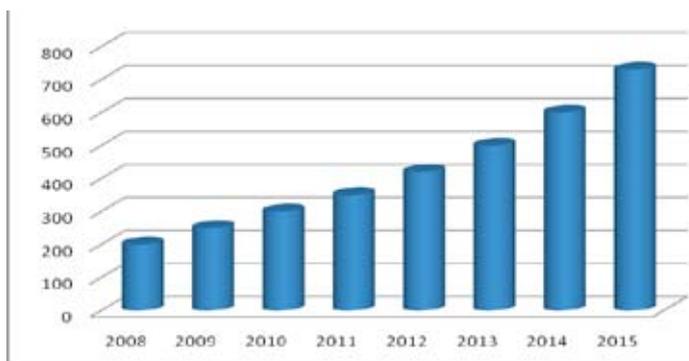
Следующие товары можно перевозить обратным транзитом из Европы в Китай: промышленное и сельскохозяйственное оборудование; металлы (не содержащие железа высококачественные металлические изделия, металлы повышенной чистоты и другие дорогостоящие товары, покупаемые в малых количествах); интегральные микросхемы; различные чистые химические продукты и полимеры; предметы потребительского потребления и пищевая продукция (например, мясо).

Некоторые товары, например, подшипники, не подлежат водной транспортировке без специальной дорогостоящей упаковки для защиты от морского воздуха. Таким образом, существует несколько рыночных ниш для транзита Китай-ЕС, проходящего через северные евразийские наземные коридоры, а железнодорожная транспортировка может предложить более конкурентные тарифы и время доставки для средней категории дорогостоящих и нетяжелых продуктов (самые дорогие/легкие товары транспортируются воздушным путем).

Майкл Эмерсон является ведущим научным сотрудником и директором программ по европейской внешней политике, политике безопасности и добрососедства. На протяжении своей карьеры работал в Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в Париже с 1966 по 1973 гг.; в Еврокомиссии (1973-1996), в частности, занимал пост посла ЕС в Москве. До прихода в CEPIS являлся ведущим научным сотрудником Лоднонской школы экономики.

Евгений Винокуров возглавляет отдел экономического анализа департамента стратегических исследований Евразийского Банка в Алматы, Казахстан.

Изображение 2. Перегрузка контейнеров в Достык (в тыс. ДФЭ)



Источник: Прогнозы Казтранссервиса

В настоящее время, огромный транзитный потенциал наземных путей сообщения на территории Евразии не используется целиком. Нынешние транзитные торговые потоки из и в страны за пределами СНГ незначительны по сравнению с транзитом из и через страны ЕвразЭС в третьи страны.

3. Основные проблемы Евразийского межконтинентального транзита товаров

Преобладание водных транзитных сообщений между Китаем и Европой объясняется наличием рядом

конкурентных преимуществ.

Более низкие пошлины. Международные судоходные компании, располагающие большими и экономически эффективными судами, могут взимать низкую плату за порт и перевозку грузов. Стоимость доставки во многих случаях является основным соображением для грузоотправителей, стремящихся минимизировать составляющую перевозки в цене товара, чтобы сохранить их конкурентоспособность в стране назначения. После недавнего кризисного снижения Балтийского фрахтового индекса, используемого в ценообразовании ставок на морскую перевозку сырьевых продуктов (нефть, металлы, зерно и т.д.), тарифы, взимаемые судоходными компаниями, в ближайшем будущем будут еще более конкурентными по сравнению с другими видами транспорта.

Тем не менее, вышесказанное относится только к транзиту Восток-Запад. Что касается транзита Север-Юг, другого основного направления через страны ЕвразЭС, аналитики считают, что расходы на наземную транспортировку могут конкурировать с морскими перевозками. По оценкам, доставка одной тонны груза из Германии в Индию через Суэцкий канал обходится в \$3500 и занимает 40 дней. Контейнерная перевозка через альтернативный северо-южный транспортный коридор обойдется в \$ 2500 и займет 15-20 дней.

Обслуживание клиентов и соответствие международным стандартам качества. В дополнение к конкурентным расценкам, судоходные компании предлагают высокий уровень обслуживания, который

Вставка 1. Тарифы на морские и железнодорожные контейнерные перевозки в Евразии (данные службы ATC AIR)

Порт назначения (порт направления: Шанхай)	Доллары США/контейнер			Время доставки в днях
	20'СК	40'СК	40'СК	
Гамбург	1.475	2.500	2.650	26
Котка	1.620	2.700	2.800	32
Таллин	1.925	3.240	3.415	32
Рига	1.925	3.300	3.475	32
Клайпеда	1.925	3.300	3.475	32
Новороссийск	2.025	3.750	3.875	32
Санкт-Петербург	1.980	3.170	3.270	32
Владивосток	1.350	1.950	1.950	10

Каждая компания может сравнить приведенные цены на морские перевозки с ценами на железнодорожные перевозки. Транспортировка TSR; пункт назначения Москва:

Пункт назначения	Доллар США/контейнер			Китайский юань/контейнер			Время доставки
	20'СК	40'СК	40'СК	20'СК	40'СК	40'СК	
Москва	3.585	6.510	6.510	28.680	52.080	52.080	15

Плата за страховку каждого контейнера составляет \$300-550 (в зависимости от таможенного кода на товар). Данная таблица показывает, что морские перевозки обходятся в 50% дешевле, чем железнодорожные. Для 20-футовых и 40-футовых контейнеров соответственно.

20' СК (20-футовый сухой контейнер) – вместимость 33 м3

40' СК (40-футовый сухой контейнер) – вместимость 67 м3

40' НК (40-футовый Highcube контейнер) – вместимость 76 м3

включает систему отслеживания груза, сложные сети логистики и гарантии своевременной и безопасной доставки. Они используют современные технологии, предлагают скидки для постоянных клиентов и т.д.

Для сравнения, наземные маршруты имеют физические и нефизические недостатки. Физические барьеры включают износ и дефицит вагонов, контейнеров и локомотивов; несоответствие существующей инфраструктуры и технологий международным стандартам качества (пропускная способность маршрута и т.д.); недостаточная скорость обработки на пограничных контрольно-пропускных пунктах; слабо развитая логистика, коммуникационные сети и придорожная инфраструктура; различная ширина колеи - на всем пространстве СНГ используется калибр в 1,520 мм, а в Европе и Азии (Иран, Китай, Юго-Восточная Азия и т.д.) ширина колеи - 1435 мм. Это создает дополнительные проблемы, которые усугубляют нехватку перегрузочных центров и недостаточную пропускную способность на пунктах пересечения границы (см. таблицу 1); недостаточная скорость обработки грузов, консолидация и деконсолидация⁴. Нефизические барьеры в основном представляют собой искусственные нетехнические барьеры в торговле, такие как длительные таможенные процедуры в пунктах пересечения границ, значительно увеличивающие время ожидания для транспортных средств и подвижных составов; выборочные проверки, зачастую требующие вскрытия запечатанных транзитных контейнеров; несогласованные транзитные тарифы в разных странах СНГ, а также миграционные правила, определяющие время нахождения водителей в ЕврАзЭС разнятся от страны к стране.

Временное преимущество. Вместе с тем, наземные маршруты имеют важное конкурентное преимущество - они снижают сроки доставки. Кратчайшие сроки доставки грузов из восточного Китая и других стран

Юго-Восточной Азии в Западную Европу по железным и автомобильным дорогам в 2-2,5 раза меньше, чем сроки морских перевозок через Суэцкий канал. Это преимущество менее заметно, когда время доставки рассчитывается для больших грузов. Например, в 2007 году средний объем контейнера морских судов на маршрутах Азия-Европа увеличился до 7,100 ДФЭ. Согласно Казахстан Темир Жолы (национальная железнодорожная компания), в 2007 году средняя вместимость контейнерного поезда составляла 270 ДФЭ.

Более короткий срок доставки является решающим фактором для определенных грузов (скоропортящиеся товары или срочные перевозки от двери до двери). Более того, скорая доставка означает скорое получение наличных в банке и сокращение сроков осуществления сделки. Таким образом, временной фактор является важным конкурентным преимуществом, который наземные маршруты могут предложить некоторым товарам, клиентам и, конечно, регионам, не имеющим доступа к морю, таким как быстро развивающийся Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) в Китае, не имеющий реальной альтернативы железнодорожным и автомобильным перевозкам грузов.

4. Существующие и планируемые международные транспортные коридоры в регионе

Инициативы ЕврАзЭС. Вся инфраструктура железнодорожных автомобильных дорог в регионе осталась со времен полностью интегрированной сети Советского Союза. После распада Советского Союза три взаимосвязанных политических института и механизма сотрудничества стали заниматься транспортной политикой: СНГ (все бывшие советские республики, кроме стран Прибалтики), Евразийское

Таблица 1. Физические и нефизические барьеры в торговле

Пункт погрузки	Маршрут	Расстояние (км)	Кол-во пунктов пересечения границ	Кол-во пунктов тележечных пересечений
Ляньюньган (Китай)	Через Казахстан и Россию	9,200	4	2
Синдзянь (Китай)	Через Монголии и Россию	11,040	4	2
	Через Казахстан и Россию	10,300	4	2
р. Туманная	Через Китай, Монголию и Россию	8,900	4	2
	Через Китай, Казахстан и Россию	9,900	4	2
	Через Китай (Маньчжурию) и Россию	9,000	3	2
	Через Россию	10,300	2	1
Находка (Россия)	Через Россию	10,300	2	1
Раджин (Северная Корея)	Через Китай (Маньчжурию) и Россию	8,900	4	2
	Через Россию	10,300	3	1
Пусан (Южная Корея)	Через КНДР и Россию	11,600	4	2
	Через КНДР, Китай, Монголию, Россию	10,780	6	2

Источник: ЭСКАТО ООН (1996) Требования для трансазиатской железнодорожной магистрали: исследование по возможностям подключения железнодорожных сетей Китая, Казахстана, Монголии, Российской Федерации и Корейского полуострова. Нью-Йорк: ЭСКАТО ООН.

Экономическое Сообщество (ЕврАзЭС - где Россия и Казахстан являются лидерами, плюс Беларусь, Кыргызстан и Таджикистан) и Таможенный союз Беларуси, Казахстана и России. Однако основным политическим форумом для обсуждения транспортной политики является ЕврАзЭС.

Одним из главных приоритетов ЕврАзЭС (основано в 2000 г.), закрепленном в Уставе, является интеграция и координация транспортных систем ее членов. Эта задача включена в повестку дня таких органов, как Совет по Транспортной Политике, и регулярных встреч на уровне глав государств и соответствующих министров. В частности, организация стремится а) гармонизировать национальное законодательство в области транспорта (соответствующий пакет документов был принят в 2003 г.), б) разработать транспортные коридоры ЕврАзЭС, в) устранить нефизические барьеры и, в последнее время, г) включить транспортную политику в развитие Таможенного союза Беларусь-Казахстан-Россия, который будет создан в 2010 году и в полном объеме будет запущен к 2011 году.

Для членов ЕврАзЭС, чей взаимный товарооборот и, соответственно, перевозка грузов быстро растут в последнее время (к 2020 году общая транспортировка грузов может составить 490 млн. тонн, в четыре раза больше по сравнению с 2000 г.), развитие транспортной инфраструктуры является жизненно важным для постоянного расширения взаимоторговли и экономической интеграции. Транзитный потенциал ЕврАзЭС составляет порядка 220 млн. тонн. Для обработки таких объемов грузов нынешняя транспортная инфраструктура в регионе должна быть модернизирована и, самое главное, эффективно связана с китайскими и европейскими транспортными сетями.

Инициативы ЕС. ЕС продвигает два проекта по расширению своей транспортной сети в соседние государства к северу и востоку: Общеευропейские коридоры и/или оси, простирающиеся на севере и северо-востоке до Беларуси, Украины и России, а также сеть ТРАСЕКА, простирающаяся на юго-восток через Кавказ в Центральную Азию.

Общеввропейские коридоры. Происхождение этих международных транспортных коридоров можно проследить до 1980-90-х, когда страны Западной Европы объявили о необходимости улучшения внутренних и внешних соединений ЕС в ответ на быстрый рост объема перевозок. В 1994 году после первой и второй общеευропейских конференций по транспорту было определено десять основных транспортных маршрутов, так называемых «Критических коридоров». Эти коридоры должны были обеспечить оптимальные перевозки между странами Западной Европы, Прибалтикой, европейской частью СНГ (Москва, Санкт-Петербург, Минск, Львов, Киев), портами Черного моря (Одесса, Констанца, Варна) и Турцией (Стамбул). Из десяти коридоров самые

актуальные в данном контексте:

II. Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород

III. Берлин - Дрезден - Вроцлав - Львов - Киев

IV. Берлин / Нюрнберг - Прага - Будапешт - Констанца / Салоники / Стамбул

IX. Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва - Псков - Киев - Кишинев - Бухарест - Димитровград - Александрополис.

Особый интерес в данном контексте представляет общеευропейский транспортный коридор II протяженностью в 1,830 км от Берлина до Нижнего Новгорода через Варшаву, Минск и Москву. Коридор войдет в эксплуатацию в полном объеме к 2010 году. В настоящее время контейнерный железнодорожный маршрут «Восточный Ветер» связывает Берлин с Москвой. Общеευропейский коридор II имеет важное значение не только для России и Беларуси, но и для других стран ЕврАзЭС, участвующих в транзите грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Западной Европы. Посредством этого коридора Казахстан и Россия могут предложить Японии, Южной Корее, Малайзии, Индонезии, Сингапуру, Таиланду и др., а также Китаю транспортные услуги в направлении Китай-Западная Европа. На протяжении многих лет, поставки в этом направлении осуществлялись посредством транспортного коридора Москва - Екатеринбург - Омск - Новосибирск - Иркутск, который обеспечивает доступ к портам Находка и Ванино, а также к Китаю через Забайкальск, Гродеково и Наушки. С открытием китайско-казахского железнодорожного пункта пересечения границы Дружба-Алашанкоу в 1992 году, путь в этом направлении был сокращен; например, путь от Москвы до порта Ляньюньган (Китай) теперь на 670 км короче, а от Москвы до Гонконга на 860 км короче, чем предыдущий маршрут через Наушки. Более того, этот маршрут может быть использован для поставок из Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в Москву и за ее пределами через общеευропейский коридор II в Европу. Груз включает хлопок, основной экспортный товар из этих стран, и нефть из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана.

ЕС расширило планирование своих транспортных маршрутов вследствие последнего расширения в 2005 и 2007 гг. и Европейской Политики Соседства. Процесс расширения, в частности, побудил ЕС назначить Группу Высокого Уровня под председательством Лойолы де Паласио для рассмотрения вопроса о том, как протянуть транс-европейские транспортные магистрали внутри ЕС в соседние страны. Эта группа утвердила измененную карту коридоров или осей, две из которых имеют отношение к данному докладу:

- Центральная Ось, простирается от ЕС через Украину и южную Россию, с одной ветвью доходящей до Челябинска на юге Уральского района, и второй ветвью – до Астрахани на

севере Каспийского моря, но не проходящей через Центральную Азию, и

- Юго-Восточной Ось, проходящая через Турцию, с одной ветвью ведущей на Кавказ (в рамках программы ТРАСЕКА), а другой - на юг, на Ближний Восток и в Египет.

Строительство всего комплекса транс-европейских коридоров и осей оценивается в € 126 млрд. до 2007 года. Согласно плану, расходы достигнут € 150 млрд. к 2013 г., и дополнительно - € 120 млрд. к 2020 г., с существенным финансированием Европейского Инвестиционного Банка (ЕИБ)⁵. Большая часть этих средств инвестируется на территории ЕС, однако ЕИБ теперь получил новый мандат на инвестирование в Центральную Азию наряду с долгосрочными мандатами на работу в России и Украине.

Доклад Группы Паласио за 2005 год был обновлен Комиссией в 2007 и 2008 годах⁶. Исходя из этих документов складывается впечатление, что Комиссия продолжает рассматривать соответствующие карты как карты, охватывающие соседние государства ЕС (как в Европейской Политике Соседства плюс Россия), без ссылок на трансконтинентальные торговые маршруты в Китай и Азиатско-Тихоокеанский регион.

ТРАСЕКА. Программа «Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия» была основана в соответствии с многосторонним соглашением, подписанным в 1998 году между ЕС и 14 другими государствами, и представляет собой широкую сеть автомобильных, железнодорожных и морских транспортных коридоров для соединения ЕС через Юго-Восточную Европу с Южным Кавказом и Центральной Азией. Программа ТРАСЕКА включает большое количество проектов технической помощи, и их финансирование сосредоточено по карте приоритетных маршрутов. Постоянный секретариат ТРАСЕКА в Баку с 2001 года выполняет координирующую роль. Политические предпосылки ТРАСЕКА заключались в том, что страны Кавказа и Центральной Азии будут открыты для сотрудничества в сфере транспортных стратегий, и в нахождении альтернативы советским маршрутам с центром в Москве (маршруты ТРАСЕКА не проходят по территории России). Однако, Европейская Комиссия по-видимому, осведомлена о слабостях программы ТРАСЕКА, и недавний политический документ провозглашает, что «необходимо укрепить и усовершенствовать институциональные и политические аспекты ТРАСЕКА, в частности заняться развитием коридоров и обсуждением всей политики»⁷. Кроме того, транспортные карты Центральной Азии в настоящее время существенно изменились в силу крупных инвестиций Программы ЦАРЭС, в частности, в развитие маршрутов через Казахстан, выходящих в Европу над Каспийским морем.

ЦАРЭС. С 1997 года Азиатский Банк Развития, при помощи со стороны Китая, содействует Программе Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС), которая объединяет четыре государства Центральной

Азии⁸, а также Афганистан, Азербайджан, Китай и Монголию. В ноябре 2008 года они объявили о \$ 6,7 млрд. программе инвестиций в основные транспортные проекты в регионе, включая коридор Западный Китай-Западная Европа, пересекающий Казахстан посредством ключевых автомобильных и железнодорожных дорог. На развитие этого коридора Всемирный Банк выделил свой самый крупный кредит размером в \$2 млрд. Полный список коридоров приведен ниже:

1. Коридор «Европа - Восточная Азия» простирается от Китая до западного Казахстана. Более \$3 млрд. финансирования представлено со стороны АБР, Всемирного банка, ЕБРР и ИБР (Исламский банк развития) на 2,715 км дорог в Казахстане.

2. Коридор «Средиземноморье - Восточная Азия» представляет собой сеть автомобильных и железных дорог из Китая в Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан, а затем через Каспийское море на Южный Кавказ и Черное море. Поддерживается теми же международными финансовыми организациями (МФО).

3. Коридор «Россия - Ближний Восток и Южная Азия», с северо-южной магистралью, простирающейся из Сибири через все страны Центральной Азии в Афганистан и Иран.

4. «Россия - Восточная Азия» (не проходит через Центральную Азию).

5. «Восточная Азия - Ближний Восток и Южная Азия», с автомобильной дорогой из Китая в Кыргызстан и Таджикистан, а оттуда - в Афганистан и Пакистан.

6. «Европа - Ближний Восток и Южная Азия», с автомобильными и железными дорогами с западного Казахстана и Узбекистана в Афганистан⁹.

Из этого списка видно, что Азиатский Банк Развития в рамках своей программы ЦАРЭС направляет свои инвестиции и инвестиции других МФО на развитие транспортных коридоров, пересекающих Центральную Азию со всех сторон света: севера, юга, востока и запада.

Учитывая нынешний мандат Европейского Инвестиционного Банка на работу в Центральной Азии, определено есть возможность для координации действий между программами ЕС и ЦАРЭС. ТРАСЕКА может предоставить ценную финансируемую грантами техническую помощь, которую можно использовать для дополнения основных кредитных проектов, спонсируемых другими МФО.

5. Обсуждение приоритетов

Железнодорожные коридоры. В силу того, что железнодорожный путь является наиболее экономичным для межконтинентальной наземной транспортировки грузов, мы обсудим более подробно

основные железнодорожные грузовые маршруты. Они во многом полагаются на обширную сеть железных дорог бывшего Советского Союза.

Транссибирская железнодорожная магистраль (TSR) на протяжении десятилетий является основным железнодорожным сообщением между европейской частью России и ее промышленными регионами на востоке (Сибирь, Урал и др.). TSR имеет протяженность 9,288 км; она была завершена в 1903 году и полностью электрифицирована к 2002 году. Магистраль имеет множество ответвлений на дальневосточном участке, которые соединяются с китайскими, северокорейскими, монгольскими и центральноазиатскими железными дорогами, а также железными дорогами Европы (выходят к западно-европейским железным дорогам через Беларусь). В настоящее время TSR способна перевезти 250-300,000 ДФЭ международного транзитного груза в год. После завершения модернизации TSR и, если будет использоваться Байкало-Амурская железнодорожная магистраль (БАМ), эта цифра может увеличиться до 1 млн. ДФЭ в год. Российские железные дороги обязались инвестировать порядка 50 млрд. рублей (1,5 млрд. долл. США¹⁰) в модернизацию TSR до 2015 года, в первую очередь для выполнения специальных контейнерных перевозок.

Северный трансазиатский коридор считается вторым наиболее развитым коридором после TSR, а иногда упоминается как «второй евразийский наземный мост». Он простирается от Ляньюньган через центральный и северо-западный Китай, Казахстан и Россию в Западную Европу. Расстояние от Ляньюньган до Роттердама составляет 10,900 км. Коридор совершенствуется на постоянной основе. Экономика этого коридора потенциально более благоприятная, чем TSR, поскольку этот коридор на 2,500 км короче. После 1992 года китайская часть этой железной дороги (около 4,150 км) была частично модернизирована. На сегодняшний день эта дорога на 89% двухколейная, и 29% линии электрифицировано. Ожидается, что с промышленным развитием Западного Китая, этот маршрут будет двухколейным по всей его длине, и его электрификация будет продолжена.

Однако, Китай и Казахстан используют различную ширину колеи – 1,435 мм и 1,520 мм соответственно. Это создает серьезную проблему для грузовых перевозок, поскольку контейнерные грузы необходимо перегружать с помощью крана. В настоящее время грузовой железнодорожный терминал Достык в Казахстане, на китайско-казахской границе, способен обрабатывать максимум 620 вагонов в сутки. До недавнего времени максимальная мощность чуть превышала 500-550 вагонов в сутки. Текущая пропускная способность депо составляет 12 пар поездов в сутки на китайской узкоколейной линии. По предварительным оценкам, в 2008 г. депо обработало в общей сложности 14 млн. тонн запланированного груза. В настоящий момент строятся новые терминалы обработки, а восемь из них уже завершены, и, как уже было отмечено, этот пункт пересечения границы должен обрабатывать более 300,000 ДФЭ в год.

Центральный Трансазиатский коридор проходит от китайско-казахской границы через Достык в Алматы, Волгоград в России и на Украину (Донецк-Киев¹¹). Это кратчайший путь из Азии в Центральную Европу. Это двухколейный путь, электрифицированный на территории бывшего Советского Союза, который обеспечивает доступ к Польше, Словакии и Венгрии. Данный коридор в настоящее время является относительно слабо развитым. Однако мы хотим подчеркнуть ряд важных преимуществ развития этого коридора и настаиваем на его включении в трансевразийскую транспортную карту.

- Во-первых, как уже упоминалось, это кратчайший путь из Азии в Центральную Европу. Таким образом, он предлагает конкурентные условия для грузоотправителей, главной проблемой для которых является скорость доставки.
- Во-вторых, он пересекает развитые регионы России и Украины, которые выиграют от этого. В частности, эти регионы, а также Северный Казахстан, являются крупными сельскохозяйственными производителями (один из крупнейших регионов-производителей зерна в мире), что может стать основной специализацией коридора.
- В-третьих, этот коридор соединяется с перспективным маршрутом «Север-Юг» вдоль восточного каспийского побережья (в Атырау-Макат), который будет проходить через Казахстан-Туркменистан-Иран, и стремится к выходу на Ближний Восток, и также специализироваться на сельскохозяйственных грузах и металлах.

По вышеперечисленным причинам Евросоюз должен рассмотреть вопрос о присоединении к этому маршруту во время пересмотра общеевропейского коридора и маршрутов ТРАСЕКА. Этот коридор будет фактически располагаться на полпути между северным Общеевропейским коридором, который простирается от Москвы до Урала, и южным коридором ТРАСЕКА, который проходит через Южный Кавказ и Каспийское море. Для того, чтобы сделать этот коридор в полном объеме рабочим и эффективным на территории Казахстана, необходимо модернизировать относительно короткий участок между городами Шалкар и Макат в Западном Казахстане (т.е. между коридорами 1b/6b, с и 6a согласно терминологии ЦАРЭЦ). Для развития этого коридора требуется дальнейшее техническое и экономическое изучение. С учетом этих изменений, мы будем называть его «*Центрально-Евразийским Коридором*».

Северо-Южный Евразийский коридор (или коридоры) также оправдан в силу экономических интересов стран Центральной Азии и России и дает им возможность получить более широкий доступ к Ближнему Востоку, Южной Азии и Индийскому океану, и, например, для Индии - получить более широкий доступ к центральноазиатским и российским рынкам. Для

этого можно построить перекрестное соединение с Центральным Евразийским Коридором в Западном Казахстане. На самом деле уже поступают инвестиции от Казахстана, Туркменистана и Ирана для развития этого Северо-Южного железнодорожного маршрута, который официально называется проект «Узень (Казахстан) - Кызылкая-Берекет-Этрек (Туркменистан) - Горган (Иран)». Туркменистан уже построил 150 км из запланированных 477 км железнодорожных путей, и планирует полностью завершить строительство к декабрю 2011 года. Там же можно провести почти параллельный автомобильный путь вдоль маршрута Атырау-Актау (Казахстан) - Туркменбаши - Тегеран.

Южный Трансазиатский коридор является также потенциально полезным маршрутом. Он тоже начинается с Ляньюньган, проходит через Достык, Алматы, Ташкент, Иран и Турцию, и достигает портов Средиземного и Черного моря. Однако у этого маршрута есть несколько проблем. Во-первых, различная ширина колеи требует перегрузки в двух точках. Иранская часть (2,010 км) - одноколейная и не электрифицирована. В Турции, поездам приходится пересекать озеро Ван на пароме. Вдоль путей в Стамбул (т.е. Средиземноморье) и Самсун (Черное море), только 46% железных дорог электрифицировано, и только 10% - двухколейные.

Транс-Каспийский коридор ТРАСЕКА. Этот проект включает маршрут Достык - Ташкент - Ашхабад - Туркменбаши - Баку - Тбилиси - Поти с соединениями на пароме до Одессы, Варны, Констанцы и Стамбула. Несмотря на энтузиазм ЕС на ранней стадии этого проекта, он не смог достичь своей проектной мощности в течение 14 лет с момента подписания документов о его строительстве.

Участники ТРАСЕКА подписали ряд документов, касающихся определенных льгот и сниженных тарифов, таких как, например, 50%-ая скидка на грузовые железнодорожные и паромные перевозки порожних вагонов. Кроме того, были отменены налоги и пошлины на транзитные грузы, и на национальном уровне были приняты меры для повышения безопасности пассажиров, грузов, перевозчиков и транспортных средств. Однако, несмотря на все эти меры, экономическая эффективность данного маршрута все равно под вопросом. Тарифы, взимаемые Российскими железными дорогами за транспортировку зерна, хлопка и контейнеров, в 1,7 раза ниже, чем по маршруту ТРАСЕКА. Более того, транспортировка через Россию осуществляется в 1,8 раз быстрее. Груз доставляется в основном с запада на восток, а в обратном направлении часто возвращаются пустые вагоны. Это негативно сказывается на эффективности Каспийских и Черноморских паромных линий.

В настоящее время некоторые участки маршрута ТРАСЕКА используются для перевозки нефти и нефтепродуктов из Туркменистана, хлопка и зерна из Узбекистана и т.д. В порту Поти зерновой терминал с ежегодной мощностью 1,5 млн. тонн, контейнерный терминал с годовой мощностью 200,000 ДФЭ, и большие помещения для хранения находятся в стадии

строительства. Потенциальная мощность паромной линии Батуми-Поти-Ильичевск оценивается в 15-20 млн. тонн в год. Однако ее ежегодная пропускная способность в настоящее время не превышает 0,9 млн. тонн (с использованием двух паромов). Паромная линия Баку-Туркменбаши обрабатывает до 2 млн. тонн в год (пять паромов)¹².

Автомобильные коридоры. В данный момент разрабатывается два основных проекта.

Проект Западная Европа – Западный Китай (при участии ЕБРР, АБР, Всемирного Банка, ИБР, и др.) имеет протяженность 8,455 км и, по большей части расположен параллельно вышеуказанному *Центральному Евразийскому железнодорожному коридору*. Четверть этой магистрали будет расположена в Казахстане и откроет транзитный путь не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан и Кыргызстан. Консорциум банков многостороннего развития утвердил огромный кредит для строительства казахского участка этого коридора. В этот консорциум входят Всемирный Банк (\$2,13 млрд.), АБР (\$340 млн.), ЕБРР (\$180 млн.) и ИБР (\$170 млн.¹³). Общая стоимость казахского участка автомобильных и железнодорожных магистралей Западная Европа-Западный Китай составляет \$5,32 млрд. (\$2,8 млрд. банковских кредитов и \$2,5 млрд. государственного финансирования).

Поскольку эта автомобильная дорога будет в значительной степени аналогична вышеупомянутому железнодорожному маршруту, и выходить в южную Россию вдоль линии Астрахань-Волгоград-Ростов, необходимо приложить усилия для предоставления этому автомобильному маршруту статуса Общеευропейского коридора.

NELTI (Новая Евроазиатская Автотранспортная Инициатива) будет способствовать передвижению грузов в страны СНГ и ЕС по маршруту Пекин-Урумчи-Бахты-Астана-Москва-Рига-Вильнюс-Варшава-Берлин-Брюссель. Ожидается, что этот проект увеличит грузовой транзит по международным автомагистралям Казахстана и России до 5,2 млн. тонн в год. NELTI получает широкое освещение в СМИ. Однако, мы считаем, что ее значение может быть преувеличенным по следующим причинам.

Существуют значительные препятствия для развития автомобильного транзита через Россию и Казахстан. Во-первых, владельцам транспортных средств работа в этих странах дорого обходится из-за плохого состояния дорог и всей дорожной сети. Для того, чтобы поездка приносила прибыль, грузовик должен быть в состоянии покрыть до 1,000 км в дневное время. Если европейские перевозчики заключат контракт на проведение транзитных перевозок, специальные системы отслеживания не позволят им ездить ночью из соображений безопасности. Кроме того, дорожный транспорт в этих странах крайне неэффективен: парк состоит в основном из старых и устаревших транспортных средств, которые не отвечают специальным требованиям по

перевозке грузов или другим операциям; системы логистики не достаточно развиты, чтобы эффективно координировать мультимодальные поставки; а погрузочным центрам на протяженных маршрутах не хватает технологии для обработки крупногабаритных транспортных средств. Кроме того, отсутствует местная грузовая система, которая помогала бы заполнять пустые транспортные средства. Поэтому, несмотря на то, что автомобильные коридоры важны для международных перевозок, железнодорожные коридоры остаются более конкурентоспособными в сфере трансконтинентальных грузовых транзитов.

Мультимодальные коридоры. Мультимодальный транспортный коридор «Север-Юг», который связывает северо-западную Европу и Скандинавию с Центральной Азией и Персидским заливом тоже стал обретать важное значение в результате быстрого расширения торговли между Европой и Индией. Этот маршрут полагается на обширную транспортную сеть России, Ирана, Казахстана и других стран. Длина этого коридора, протягивающегося от порта Бомбей до Санкт-Петербурга, 7,200 км. В Каспийском регионе, несколько маршрутов используют водные пути: транскаспийский морской путь, Каспийско-Волго-Балтийские водные пути, протягивающиеся до Волго-Донского канала и Черного моря, и соединяющиеся с рядом железных дорог и автомагистралей.

6. Заключение

1. Трансконтинентальные Евразийские наземные коридоры никогда не будут в той же категории, что и морские грузовые транзитные пути для торговли между ЕС и Китаем и остальной частью Азиатско-Тихоокеанского региона. Однако, есть несколько нишевых рынков для трансконтинентальных перевозок по евразийским наземным коридорам. Транспортировка железнодорожным транспортом может предложить конкурентные тарифы и сроки доставки для товаров в дорогостоящей и низкой весовой категории. Например, объем транзитных перевозок можно поднять с нынешнего 1% от общего торгового потока между ЕС и Китаем, до 5-10%. Кроме того, эти коридоры будут служить расширению торговли России, Казахстана и других стран Центральной Азии со странами ЕС, Китаем и Южной Азией.

2. Над существующими и потенциальными транспортными коридорами, проходящими через Центральную Азию, в настоящее время работают три инициативы: проекты Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС) во главе с Россией и Казахстаном, программа ЦАРЭЦ под руководством Китая и Азиатского Банка Развития, и программы ЕС, ТРАСЕКА и Общеευропейские Оси. Эти три программы не полностью согласованы между собой. Самые крупные новые инвестиции в центральноазиатские транспортные коридоры поступают под руководством АБР при поддержке других крупных международных финансовых организаций. Они вносят значительные изменения в

транспортную карту Центральной Азии, что означает необходимость пересмотра вопроса согласованности этих многочисленных программ.

3. Наиболее оптимальными транзитными маршрутами между Европой и Азией являются Российская Транссибирская железнодорожная магистраль и Северный Трансазиатский коридор через Китай, Казахстан и европейскую часть России. Второй маршрут получает значительные инвестиции с целью модернизации со стороны Китая, и значительно короче Транссибирской магистрали, например, на 2,500 км короче для товаров, перевозимых из Роттердама в китайский морской порт Ляньюньган. Однако, несмотря на длину, этот маршрут не оптимальный, так как он заходит слишком далеко на север для оптимальной логистики между ЕС и Центральной Азией и Азиатско-Тихоокеанским регионом, а путь через Москву также перегружен.

4. Поэтому мы отдаем предпочтение маршруту, который можно условно назвать «Центральным Евразийским коридором», и который тянется от китайско-казахской границы, через Казахстан, потом вдоль маршрута ЦАРЭЦ «Западный Китай-Западная Европа», но с ответвлением, идущим через северное побережье Каспийского моря, через южную Россию (Астрахань-Волгоград), Украину (Донецк-Киев) и достигающим Центральной Европы, в качестве кратчайшего наземного маршрута из Азии в ЕС. Для разработки этого маршрута требуется обновление и оптимизация транспортных стратегий ЕС. Общеевропейская Центральная Ось проходит через территорию Украины, южной России, до Урала, но без выхода в Западный Казахстан. Данную Общеевропейскую Центральную Ось необходимо изменить или дополнить предложенным «Центральным Евразийским коридором». Маршрут пересекает развитые регионы России и Украины, которые смогут выиграть благодаря этому соединению. В частности, эти регионы наряду с Северным Казахстаном, являются крупными сельскохозяйственными производителями. Данный железнодорожный маршрут идет параллельно с автомобильными дорогами, и усовершенствование обоих принесет значительные преимущества.

5. Кроме того, коридор «Восток-Запад» может пересекаться и координироваться с перспективным маршрутом «Север-Юг» вдоль восточного побережья Каспия (в Атырау-Макат). При этом он будет проходить через Казахстан-Туркменистан-Иран, с целью выхода на Ближний Восток, и специализироваться на сельскохозяйственных товарах и металлах. Чтобы полностью ввести эти оси в строй, необходимо обновить несколько относительно коротких железнодорожных и автомобильных участков в Западном Казахстане (указаны выше). Есть и другие маршруты «Север-Юг» в рамках программы ЦАРЭЦ, которые проходят через Афганистан и Пакистан. Эти дороги имеют важное значение как во время военных действий (в настоящее время), так и в мирное время, когда этот регион сможет вернуться к нормальному экономическому развитию.

6. Такое развитие событий будет означать пересмотр

существующих транспортных карт ЕС. Карта ТРАСЕКА была первоначально разработана, чтобы обойти Россию через Каспийское море. В настоящее время эта политическая позиция устарела¹⁴. Кроме того, коридору ТРАСЕКА не удалось оправдать первоначальных ожиданий и Общеευропейские Оси теперь в любом случае протянутся в северном направлении до России. Проблемой в нынешней ситуации является то, что не разрабатывается оптимальное трансевразийское соединение. Новые коридоры ЦАРЭЦ, проходящие по территории Центральной Азии и ведущие в Западную Европу, проходят посередине между южным маршрутом ТРАСЕКА и Северной Общеευропейской осью, и не пересекаются ни с одним из них.

7. С другой стороны, согласованность между ТРАСЕКА и ЦАРЭЦ в Центральной Азии была бы полезной еще и потому, что финансируемые грантами проекты технической помощи ТРАСЕКА могут дополнять кредитное финансирование ЦАРЭЦ. Еще одним аргументом в пользу этого вопроса является тот факт, что Европейский Инвестиционный Банк может действовать как в Центральной Азии, так и в России и в Украине. Таким образом, у ЕС есть возможность принять участие в переговорах с основными МФО, действующими на территории Центральной Азии, в первую очередь, АБР, Всемирный банк, ЕБРР и ИБР, для того, чтобы добиться координации этих транспортных стратегий. Их финансовые средства могут быть дополнены местными региональными и национальными банками развития, в том числе Евразийским Банком Развития (ЕАБР), Внешнеэкономбанком (ВЭД) и Банком Развития Казахстана (БРК).

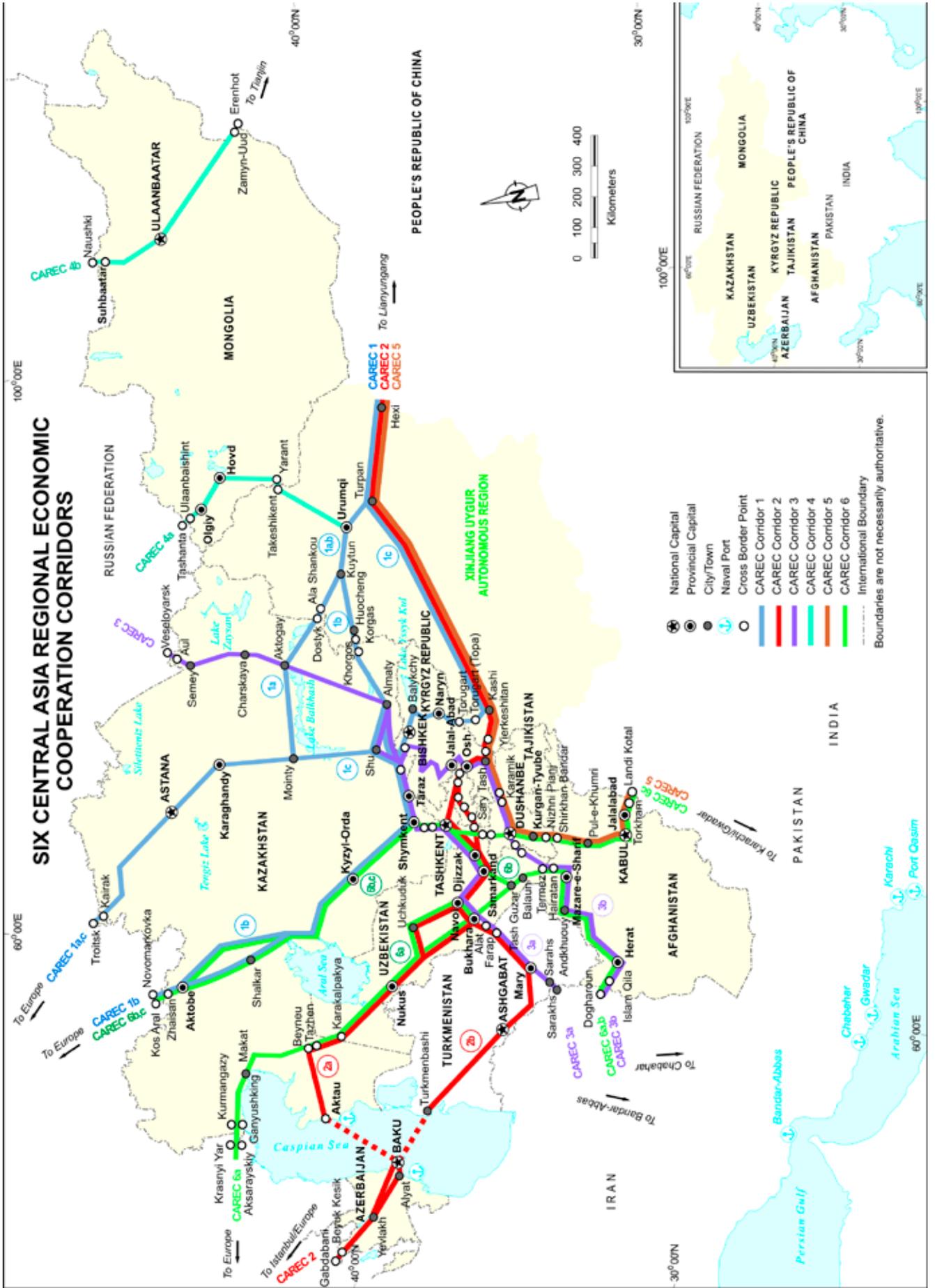
8. Нефизические барьеры, препятствующие эффективному развитию и функционированию трансевразийского коридора, имеют такое же значение, что и неразвитая физическая инфраструктура. Они включают в себя искусственные препятствия, такие как длительные таможенные процедуры в пунктах пересечения границ; выборочные проверки, зачастую требующие вскрытия запечатанных контейнеров; несогласованные тарифы на транзит, правила миграции и тому подобное. Техническая помощь ЕС может быть полезной в преодолении существующих нефизических барьеров.

Наконец, технические улучшения в координации вышеупомянутых транспортных стратегий с участием ЕС, Центральной Азии, России и Китая, будут примером сотрудничества в рамках новой парадигмы межконтинентальной многополярности. Россия и ЕС пытаются улучшить свое стратегическое партнерство, а ЕС и Китай, а также ЕС и Индия стремятся к тому же. Транспортные соединения в Евразии являются одной из самых благоприятных областей, в которой эти основные игроки смогут гармонично работать в рамках конкретных программ.

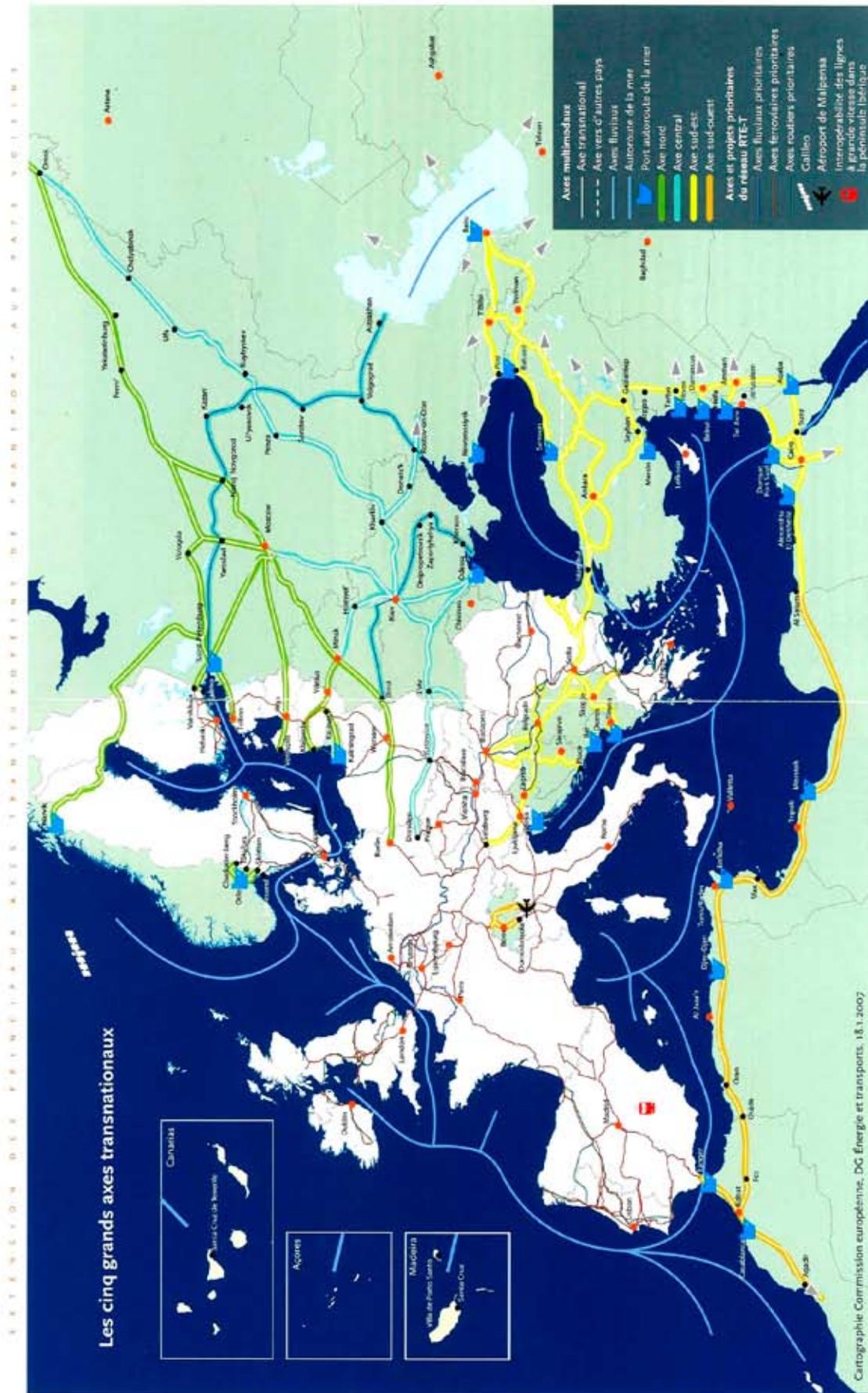
Сноски

- 1 E. Vinokurov, M. Jadrallyev and Y. Shcherbanin (2009), "The EurAsEC Transport Corridors", in E. Vinokurov (ed.), EDB Eurasian Integration Yearbook 2009, EDB: Almaty, pp. 186-240 (см. <http://www.eabr.org/eng/publications/IntegrationYearbook/>).
- 2 Перегрузка это доставка товаров или контейнеров сначала в промежуточный пункт назначения, а оттуда в другой пункт назначения.
- 3 SPECA (Специальная Программа ООН для экономик Центральной Азии, 2008). 13-ая сессия проектной рабочей группы SPECA. Презентация АО «Казтранссервис». См. http://www.unece.org/trans/main/speca/docs/13th_presentation08_r.pdf, ноябрь 2009. – на русском языке.
- 4 Для более подробной информации о нефизических барьерах, см. Vinokurov et al., op. cit., pp. 33-38.
- 5 European Commission, "TEN-T – Trans-European Transport Projects – Implementation of the Priority Projects Progress report", май 2008 г.
- 6 European Commission, "Extension of the Major trans-European Transport Axes to the Neighboring Countries – Guidelines for transport in Europe and neighboring regions" COM(2007) 32 final; и "Progress of exploratory talks regarding cooperation in the field of transport with neighboring countries", COM(2008)125 final.
- 7 Ibid.
- 8 Все за исключением Туркменистана.
- 9 CAREC, "Implementation of the Transport and trade Facilitation Strategy – Transport Sector Progress report (January 2008-October 2009), 8th Ministerial Conference on Central Asia regional Economic Cooperation, October 2009, Ulaanbaatar, Mongolia.
- 10 Согласно валютному курсу от 01.01.2009.
- 11 Этот коридор был предложен в 1996 г. В рамках доклада ЭСКАТО ООН «Требования для Трансазиатской Железнодорожной Магистральной: Исследование по возможностям подключения железнодорожных путей Китая, Казахстана, Монголии, Российской Федерации и Корейского Полуострова».
- 12 UN ESCAP (2007), Regional Shipping and Port Development. Container Traffic Forecast 2007 Update, NY: UN ESCAP.
- 13 Все данные на август 2009 г.
- 14 Более детальную презентацию можно найти в M. Emerson et al., Synergies vs. Spheres of Influence in the Pan-European Space, CEPS, 2009, Brussels.

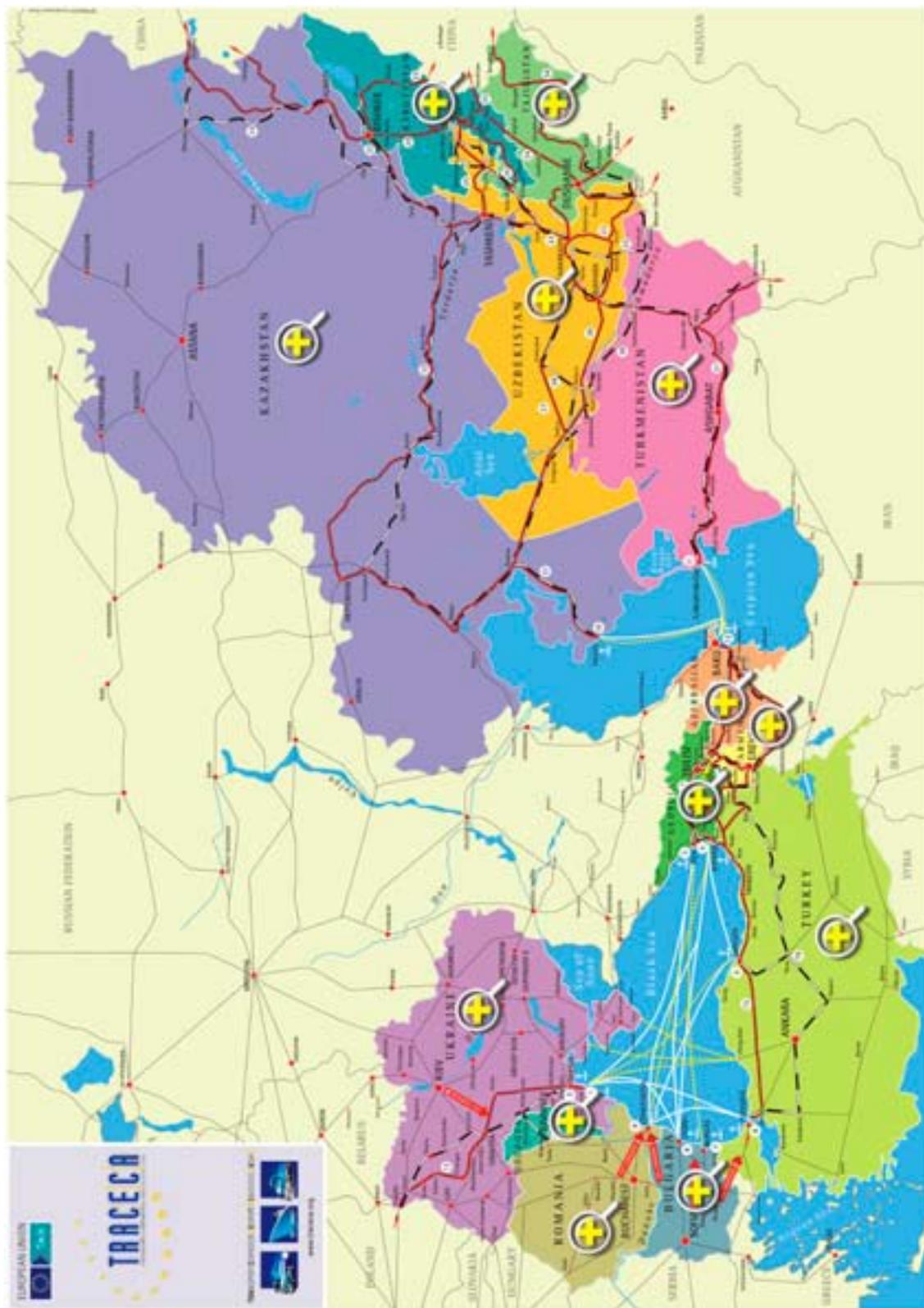
Карта 1: Централноазиатский региональный транспортный коридор ЦАРЭЦ



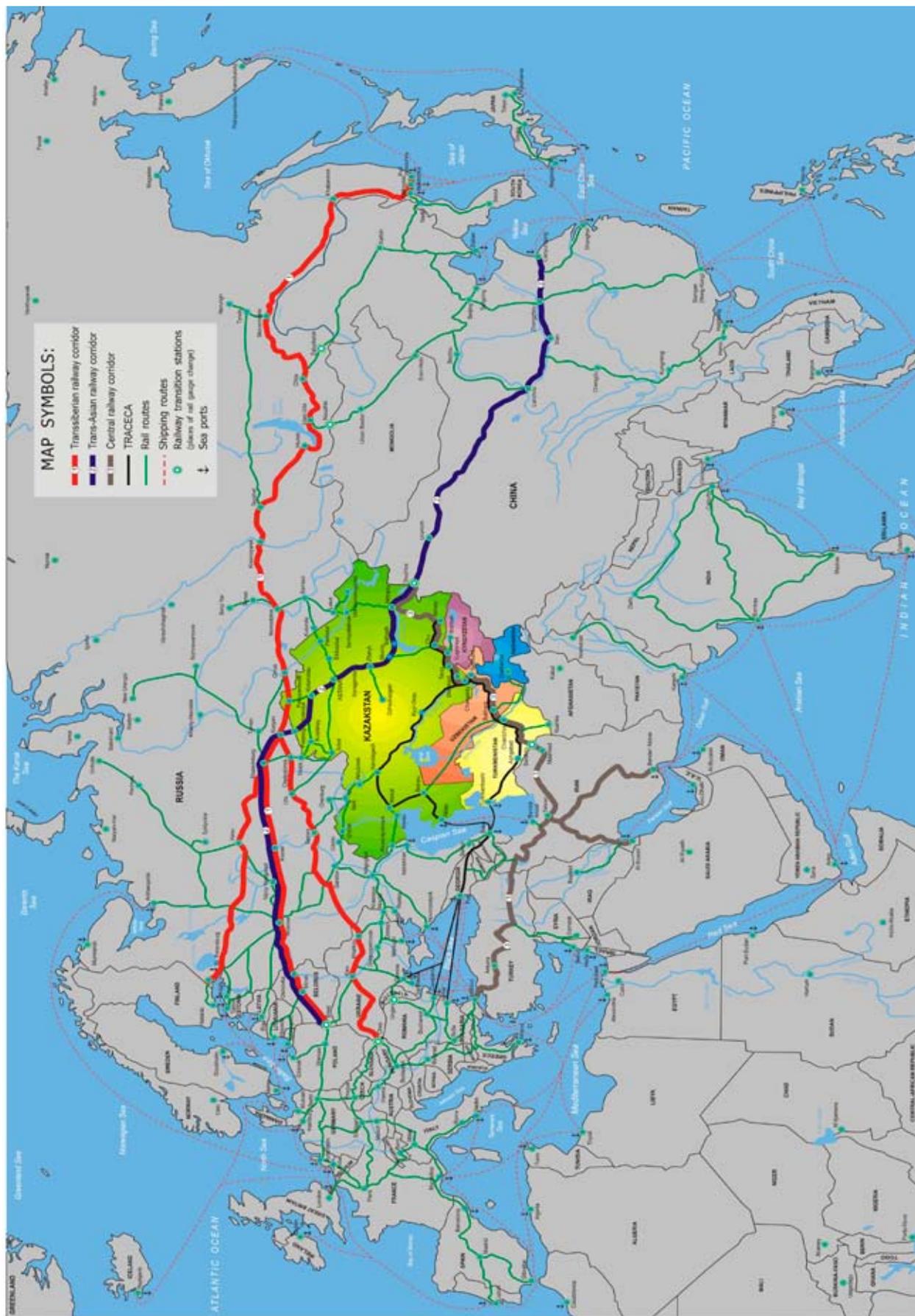
Карта 2: Паневропейские маршруты ЕС



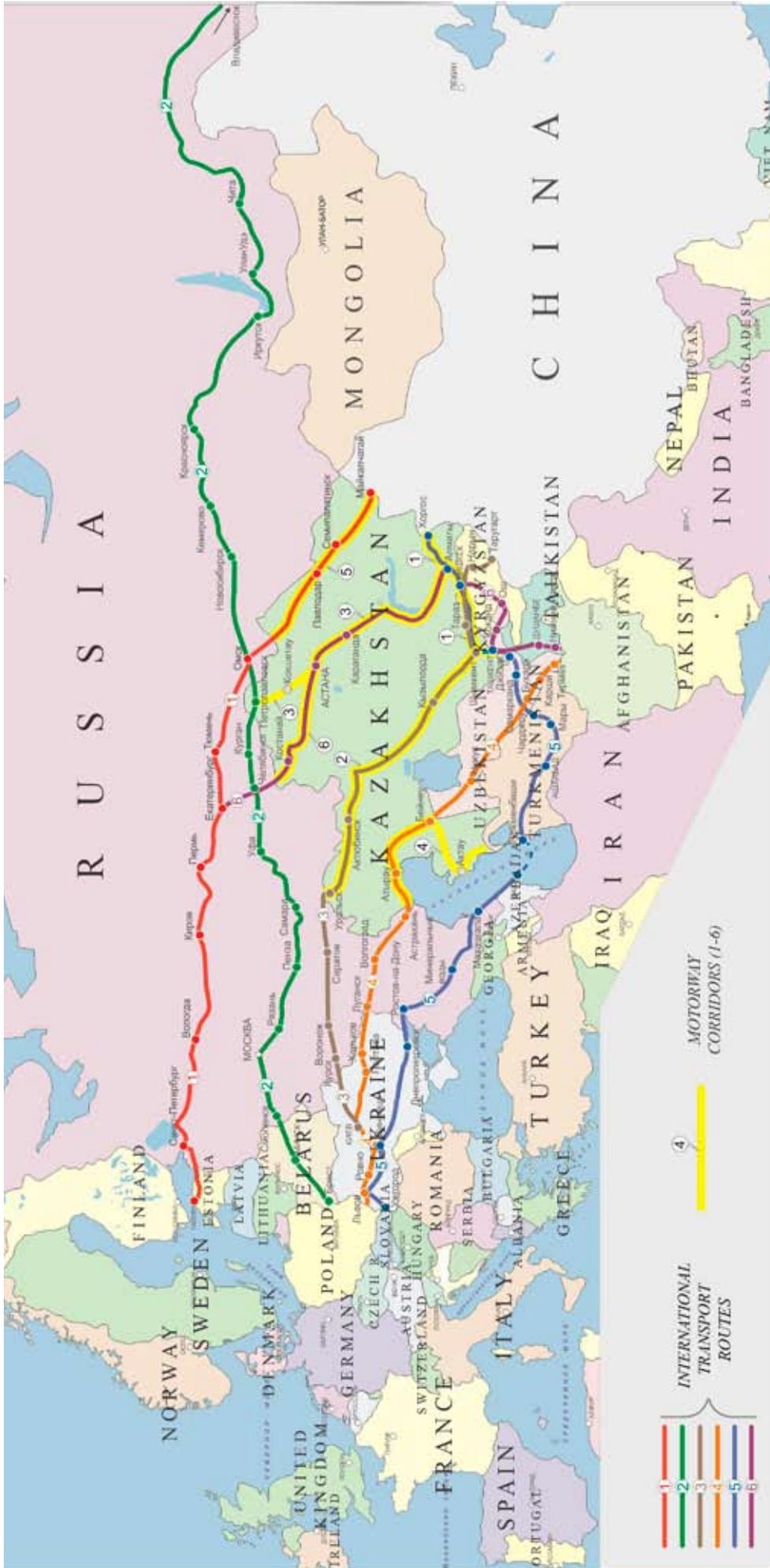
Карта 3: Коридоры по программе ЕС ТРАСЕКА



Карта 4: Евразийские железнодорожные коридоры ЕвразЭС



Карта 5: Евразийские автомобильные коридоры ЕвразЭС





EUCAM представляет собой рассчитанный на 18 месяцев исследовательский и информационный проект, целью которого является: усилить значение Стратегии ЕС в отношении Центральной Азии; обогатить дебаты об отношениях ЕС и Центральной Азии и о роли Стратегии в этих отношениях; увеличить прозрачность и обратную связь посредством предоставления высококачественной информации и анализа; развивать взаимопонимание путем углубления знаний европейского и центральноазиатского обществ о политике ЕС в этом регионе; развивать «критический» потенциал в странах ЕС и Центральной Азии через создание сетей сотрудничества между сообществами, которые затрагивает проблема роли ЕС в Центральной Азии.

Основными спонсорами проекта являются Институт «Открытое общество» (OSI), Министерство иностранных дел Нидерландов, Министерство иностранных дел Чехии, Министерство иностранных дел и сотрудничества Испании, Министерство иностранных дел и по делам Содружества Великобритании.



FRIDE представляет собой мозговой трест, базирующийся в Мадриде, который отличает оригинальный и инновативный взгляд на роль Европы на международной арене, а также тщательность анализа и скрупулезность исследований. FRIDE стремится открыть новые горизонты и дать начало общественным дискуссиям по вопросам мира и безопасности, прав человека, демократического развития и гуманитарной помощи.



Центр европейских политических исследований является одним из самых опытных и авторитетных мозговых трестов ЕС. Он служит ключевой дискуссионной площадкой для ведения дебатов в области исследований единой Европы. Особенностью центра является мощный исследовательский потенциал, который сочетается с разветвленной сетью партнерских институтов по всему миру. CEPS видит свою миссию в проведении профессиональных исследований, отвечающих вызовам времени, стоящим перед ЕС сегодня.