

# СТРАНЫ БАЛТИИ В ПОСТСОВЕТСКИХ И ЕВРАЗИЙСКИХ ПРОЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

**Овсеенко Юрий Сергеевич**  
*магистр экономики,*  
*РГГУ,*  
*Кафедра стран постсоветского зарубежья*  
*(г. Москва, Россия)*

## **Аннотация**

*Страны Балтии – уникальный регион, являющийся одновременно частью и европейского (Литва, Латвия и Эстония – члены ЕС с 2004 г.), и постсоветского (прибалтийские республики входили в состав СССР) пространств, в силу своего географического положения и развитой инфраструктуры имеющий значительный транспортный потенциал. В работе рассматриваются вопросы участия стран Балтии в международных проектах транспортной интеграции как в рамках интеграционных группировок (ЕС, СНГ, ЕврАзЭС), так и на региональном уровне.*

**Ключевые слова:** страны Балтии, транспорт, интеграция.

**JEL коды:** L90, R41.

Время появления первого порта в Восточной Балтии доподлинно неизвестно, но с основанием в 1201 г. немецкими рыцарями-завоевателями г. Риги и с вхождением её в XIII в. в Ганзейский союз можно говорить о том, что территория современных стран Балтии становится стратегическим транспортным узлом.

Международное сотрудничество в развитии транспорта для стран Балтии всегда было связано с геополитикой и бизнесом – будь то Путь «из варяг в греки» и Ганзейский союз в древности или строительство здесь первой железнодорожной ветки во второй половине XIX в. как составной части Петербурго-Варшавской железной дороги.<sup>1</sup> Неоднократно переходя в истории из рук в руки, территория Восточной Балтии стала комплексно развиваться по части строительства транспортных коммуникаций только после её присоединения Петром I к Российской империи.

Тогда, как и позже в Советском Союзе, транспортный вопрос стал решаться в рамках единого государства, комплексно и с учетом требований времени. Развал СССР и образование новых независимых государств на постсоветском пространстве привели к появлению новой политической и экономической системы, в которой транспортный вопрос стал играть одну из важнейших ролей.

В странах Балтии, проделавших достаточно быстро путь между двумя принципиально разными интеграционными группировками – от Советского Союза к Европейскому союзу, транспортная отрасль имеет огромное значение, а международное транспортное взаимодействие актуально в наивысшей степени. Причина этого не только и не столько в значительном вкладе транспортных предприятий в ВВП балтийских республик, сколько в выбранной модели развития и позиционирования как «моста» между Западом и Востоком<sup>2</sup>.

Комплексное рассмотрение международной транспортной интеграции стран Балтии представляет значительный интерес. Исследования в этой области не должны ограничиваться только рассмотрением взаимодействия Литвы, Латвии и Эстонии с интеграционными объединениями (ЕС и постсоветскими) по причине, во-первых, отсутствия интеграционных группировок, включающих все основные страны-партнеры, а во-вторых, в силу значительной неоднозначности реального интегрирующего эффекта некоторых объединений<sup>3</sup>.

Транспортная интеграция в Восточной Балтии в условиях глобализации не может рассматриваться и отдельно от подобных процессов в Европе и Азии. Только комплексное рассмотрение проблем взаимодействия, сотрудничества и кооперации как между постсоветскими странами региона Балтийского моря, так и с ведущими мировыми производственно-интеграционными центрами в Европе и Азии даст возможность целостного восприятия транспортной интеграции стран Балтии в мировые процессы.

---

<sup>1</sup> <http://rrh.agava.ru/encyclopedia/railroads/pribalt.htm>.

<sup>2</sup> См.: Юданов Ю. И. Балтийский регион: особенности формирования благоприятного инвестиционного климата для прямых иностранных инвестиций // Мировая экономика и международные отношения. – 2002. – № 12. – С. 58–67.

<sup>3</sup> Либман А. М. Постсоветское пространство и интеграция в Азии: факторы развития и альтернативы // Азиатский вектор интеграции на постсоветском пространстве. Информационно-аналитический бюллетень ЦПИ ИЭ РАН. – 2006. – № 3(7). – С. 23–30.

В данной работе комплексное рассмотрение проектов международной транспортной интеграции стран Балтии на постсоветском и евразийском пространствах предполагает проанализировать:

- транспортные проекты интеграционных группировок (Европейского союза и постсоветского пространства (СНГ, ЕврАзЭС)) применительно к Балтийскому региону;
- международные транспортные коридоры (МТК);
- региональные проекты сотрудничества стран Балтии.

Авиационный транспорт в общем и транзитные воздушные трассы (являющиеся, по сути, международными транспортными коридорами) в частности, а также трубопроводный транспорт в данной работе не рассматривались.

### **Транспортные проекты интеграционных группировок**

Конкурентными преимуществами стран Балтии, находящихся между двумя экономическими центрами мира – Западной Европой и Восточной Азией, на мировом рынке транспортных услуг являются уникальное евроазиатское географическое положение, более короткое время доставки грузов через их территорию, пересечение транзитным потоком меньшего числа границ, наличие развитой сети инфраструктурных объектов и технической базы для реализации крупных межнациональных проектов. В силу этого развитие международных транспортных коридоров на территории стран Балтии и СНГ перспективно как на двусторонней основе, так и в рамках интеграционных объединений – ЕС, СНГ, Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС).

Основой для сотрудничества стран Балтии и СНГ в развитии транспортных коридоров является не только нарастающая конкуренция в области международных перевозок, но и история создания и развития железнодорожного транспорта в этих странах, общие технологии и схожее транспортное право. Стремление уйти от тарифных войн и игнорирования национальных интересов участников также является важным фактором сотрудничества.

В последнее время актуальность процессов транспортной интеграции постсоветских стран в общем и стран региона Балтии в частности все больше находит отражение в повестке дня всех интеграционных группировок – как ЕС, так и постсоветского пространства (СНГ, ЕврАзЭС).

ЕС. Европейский союз имеет программу сотрудничества с постсоветскими странами в рамках документа «Транспортные сети для мира и развития. Развитие основных трансъевропейских транспортных осей в направлении соседних стран и регионов», обнародованного в странах ЕС в ноябре 2005 г. В нём определено выстраивание пяти трансъевропейских транспортных осей, соединяющих ЕС с соседями<sup>4</sup>:

---

<sup>4</sup> Щербанин Ю. ЕС пойдет другим путем! (<http://rzd-partner.ru/interview/2008/04/09/322161-print.html>)

1) «Морские автострады» – связывают морское сообщение между пятью морями (Балтийским, Баренцевым, Средиземным, Черным, Каспийским) и Атлантическим океаном. В данном направлении также подразумевается развитие «Средиземноморской автострады» на Суэцкий канал и далее на Красное море, по направлению к Северной Африке, Ближнему Востоку и в сторону Черного моря. В дальнейшем, скорее всего, последуют разработки по развитию «автострады» на Балтике в сторону России, включая Калининград, в северном направлении – до Норвегии, в южном – до Марокко.

2) «Северная ось» – коридор связывает северную часть ЕС с Норвегией с одной стороны, и с Белоруссией и Россией – с другой. Также предполагается связать регион Баренцева моря: Норвегию через Швецию и Финляндию с Россией. К тому же разработчики предполагают развитие нескольких транспортных коридоров, которые называются не собственно «коридоры», а «мультимодальные маршруты».

3) «Центральная ось» – соединяет центр ЕС с Украиной и Черным морем, направлена в сторону Центральной Азии и Кавказа. В проект входят маршруты, нацеленные на Транссиб, Каспийское и Балтийское моря. Определены мультимодальные маршруты: Дрезден – Катовице – Львов – Киев; Будапешт – Львов; Москва – Киев – Одесса; внутренние водные пути Беларуси – Киев – Одесса (Днепр); внутренние водные пути Волга/Дон, далее – Каспийское море – Черное море и направление на Балтийское море; Минск – Киев; Киев – Харьков – Транссибирская магистраль/Кавказ.

4) «Юго-Западная ось» -- предполагает соединение юго-запада ЕС со Швейцарией и Марокко с последующим выходом на Алжир, Тунис и Египет. Предполагается развитие следующих мультимодальных маршрутов: Альгесирас – Рабат – Агадир; Рабат – Фес – Удия – Константин – Эль-Джазир – Тунис – граница Ливии с последующим выходом на Тунис и Египет. Планируется расширение транспортных сетей на Швейцарию.

5) «Юго-Восточная ось» – связывает Европейский Союз через Балканы и Турцию с Кавказом, Каспийским морем, а также с Египтом и Красным морем. Данное направление предполагает развитие маршрутов в направлении России, Ирана, Ирака и стран Персидского залива. В перспективе будут разработаны маршруты на страны Африки.

**СНГ.** 20 ноября 2008 г. на 49-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ президент ОАО «РЖД» В. Якунин заявил, что железным дорогам стран СНГ и Балтии необходимо разработать Концепцию стратегического развития железнодорожного транспорта на период до 2020 г. Концепция должна быть разработана в рамках плана приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ на период до 2020 г., утвержденного 14 ноября 2008 г. в Кишинёве Советом глав правительств стран Содружества. «Необходима координация усилий участников Совета по привлечению инвестиций в техническое оснащение транспортных коридоров, создание логистических центров в промышленных и транспортных регионах, что в конечном итоге определяет перспективы роста экономик наших стран», – сказал В. Якунин. Это, как предполагается,

обеспечит повышение технических и пропускных способностей, а также высокий уровень сервиса МТК<sup>5</sup>.

В рамках развития взаимодействия стран СНГ 18 сентября 2003 г. в Ялте был подписан *Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров*, призванный способствовать дальнейшему развитию и повышению эффективности внешнеэкономических связей, обеспечению оптимальных транспортных условий для внешней торговли.

На 2008 г. ключевой сферой взаимодействия государств Содружества Советом глав государств – участников СНГ 5 октября 2007 г. в г. Душанбе было определено сотрудничество в области транспорта. Перед транспортным комплексом стоит задача обеспечения ускоренной интеграции стран СНГ и повышение эффективности функционирования транспортной системы Содружества.

Решением Экономического совета СНГ от 18 октября 2007 г. образована Рабочая группа по выработке предложений о сотрудничестве в сфере согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на уровне заместителей руководителей транспортных ведомств с привлечением представителей отраслевых органов сотрудничества, председательство в которой поручено Российской Федерации. В настоящее время проводится доработка проекта документа «О приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта», с учетом замечаний и предложений отдельных государств СНГ.

В соответствии с Концепцией дальнейшего развития СНГ одним из приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта является формирование сети международных транспортных коридоров на пространстве СНГ.

**ЕврАзЭС.** Напрямую ЕврАзЭС (как и СНГ) не имеет проектов в странах Балтии, но концепция развития транспортного комплекса стран Евразийского экономического сообщества подразумевает в конечном итоге выход на страны Балтии.

25 января 2008 г. в г. Москве на 20-м заседании Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества руководители правительств шести входящих в него государств утвердили Концепцию формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, призванную положить начало качественно новому этапу интеграции в транспортной сфере<sup>6</sup>. 2 декабря 2008 г. был одобрен проект Мероприятий по формированию единого транспортного пространства ЕврАзЭС, направленный на формирование общего рынка транспортных услуг, совместное развитие транспортной инфраструктуры и транзитного потенциала государств – членов ЕврАзЭС. Однако на данном этапе это скорее программа желаемых действий, чем программа сотрудничества. Барьерами реализации транспортного потенциала ЕврАзЭС являются неудовлетворительное состояние путей сообщения (автомобильных и железных дорог), устаревший парк подвижного состава (локомотивы, вагоны), не позволяющий увеличивать скорость и объем перевозок,

<sup>5</sup> 2020 для 1520 // Гудок. – 2008. – 21 ноября.

<sup>6</sup> <http://www.evrases.com/ru/main/messagepage/723/>

несоответствие дорог международным стандартам качества, нехватка мощностей погранпереходов и логистических центров, а также ряд нефизических факторов – разрешительная система осуществления грузовых перевозок, необоснованные задержки при пересечении границ, всевозможные сборы и дополнительные налоги со стороны контрольно-надзорных и местных органов, регулярный и произвольный контроль по определению веса груза и т.п.<sup>7</sup>.

### **Международные транспортные коридоры**

Начало истории развития транспортных коридоров можно определить серединой 1980-х гг., считает профессор МШЭ МГУ Ю. Щербанин, один из ведущих российских специалистов по развитию евразийских транспортных перевозок. Именно тогда Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН были инициированы исследования по анализу транспортных потоков между скандинавскими странами и Южной Европой в целях освоения перевозок на этом направлении интермодального подхода. Тогда же возникло и понятие «транспортный коридор». Под транспортным коридором понимается определенное направление/маршрут массовых перевозок пассажиров и грузов между центрами социально-экономической активности, которое обслуживается несколькими видами транспорта, способными обеспечить высокие скорости перевозки. Это направление/маршрут обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология.

Интермодальные технологии предполагали использование нескольких видов транспорта (на выбор клиента) для удобного перемещения пассажиров, дешевой и быстрой переработки грузов. Основная цель — снижение транспортных издержек, использование всех преимуществ, которые могут предоставить клиенту современные логистические технологии<sup>8</sup>.

В настоящее время основные транспортные маршруты, связывающие Европу и Азию, идут в обход России и стран постсоветского пространства, в том числе Литвы, Латвии и Эстонии. Ими являются:

- южный водный маршрут, проходящий через три океана: Тихий, Индийский, Атлантический, огибающий Африку;
- южный водный маршрут, проходящий также через три океана, но уже через Суэцкий канал;
- международный транспортный коридор «Южный»: Юго-Восточная Европа – Турция – Иран с ответвлениями на Центральную Азию – Китай и Южную Азию – Юго-Восточную Азию – Южный Китай.

---

<sup>7</sup> См. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Евразийский банк развития. – Алматы, 2009.

<sup>8</sup> Щербанин Ю. А. Россия и международные транспортные коридоры // Транспорт Российской Федерации. – 2006. – № 2. – С. 2–4.

– строящийся международный транспортный коридор ТРАСЕКА: Восточная Европа – Черное море – Кавказ – Каспийское море – Центральная Азия.

В качестве основных направлений трансконтинентальных перевозок через территорию стран постсоветского пространства можно выделить два коридора: широтный «Запад-Восток» (Транссибирская магистраль: Европа – Россия – Япония с ответвлениями на Китай через Казахстан и Монголию и на Корейский полуостров) и меридиальный «Север-Юг» (Северная Европа – Россия и далее на Кавказ – Персидский залив, на Центральную Азию – Персидский залив, а также через Каспийское море – в Иран – Персидский залив), а также проходящий по территории России вдоль побережья Северного Ледовитого океана «Северный морской путь» (СМП).

Страны Балтии участвуют в двух основных МТК постсоветского пространства – «Запад – Восток» и «Север – Юг», в которых играют роль ключевого транспортного узла.

**Транспортный коридор «Запад–Восток».** Основные мировые транспортные артерии между Европой и Азией проходят по морям и океанам – морские суда обеспечивают, по разным оценкам, 85–90 % товарооборота. Но, несмотря на то что морской транспорт самый дешевый, он значительно проигрывает другим видам транспорта в скорости: к примеру, при использовании морского коридора через Суэцкий канал груз добирается до места назначения в Европе 45 суток, по Транссибирской магистрали же – всего 12–14 суток.

Другим проблемным моментом морского транспорта является пропускная способность Суэцкого канала, проливов Босфор и Дарданеллы, которая практически исчерпана. Специалисты прогнозируют, что дефицит пропускной способности морских контейнерных терминалов уже через 3–5 лет составит более 100 млн TEU<sup>9</sup>. Вместе с перегруженностью мощностей это приводит к задержкам и нарушениям важнейшего из условий поставок – времени доставки груза<sup>10</sup>.

Международный транспортный коридор (МТК) «Восток – Запад» создает прямой выход грузам России, стран СНГ и Европы в дальневосточные российские морские порты и на пограничные переходы, расположенные на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном. Основная грузовая база коридора в транзитном сообщении – трансконтинентальные перевозки между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Китаем, Японией, КНДР и Республикой Корея) и европейскими странами.

Основу транзитного потенциала коридора составляет *Транссибирская железнодорожная магистраль*. Наиболее перспективными для привлечения к перевозкам по коридору являются объемы торговли Республики Кореи, Японии, а также северных и северо-восточных районов Китая со странами Европы. Перспективным является также сотрудничество с Казахстаном для привлечения объемов торговли между западными

---

<sup>9</sup> TEU/ДФЭ – условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков или пропускной способности. Эквивалентна 20 футам или размерам контейнера ИСО длиной 20 футов (6,1 м). Так, один стандартный 40-футовый контейнер серии ИСО равняется 2 TEU/ДФЭ.

<sup>10</sup> Ташимов Т. Свет в середине тоннеля // Эксперт-Казахстан. – 2008. – 5 мая.

регионами Китая и европейскими странами, используя ответвление коридора «Восток – Запад» через маршрут Карталы – Астана – Достык.

По сообщению пресс-службы ОАО «РЖД», возможный объем контейнерных грузов евроазиатской торговли, который можно привлечь с морского маршрута на транспортные коммуникации России, в частности по коридору «Запад – Восток», можно оценить на сегодняшний день в размере 250–450 тыс. TEU<sup>11</sup>.

К проблемным вопросам развития коридора «Запад-Восток» можно отнести необходимость создания привлекательности коридора для транзита, неоднозначную позицию Правительства России по развитию крупных транспортных коридоров, проблемы эффективного взаимодействия всех участников транспортного процесса, предсказуемости тарифной политики на Транссибе, обеспечения абсолютных гарантий доставки товаров в срок.

По словам президента ОАО «РЖД» В. Якунина, при обсуждении транспортного коридора «Восток – Запад» и того, почему его очень мало используют европейские грузоотправители и логистические компании, необходимо учесть, что «это не только железнодорожный транспорт, это – вся цепочка, предоставляющая услуги и сервис». «Железнодорожный перевозчик получает контейнер в порту, везет его по своей инфраструктуре, преодолевает как минимум две границы, а потом этот груз поступает потребителю. На этом пути грузовладелец взаимодействует с экспедитором, с оператором, с таможенником, с пограничником, с санитарным врачом и т.д. – и не только российскими, но и зарубежными»<sup>12</sup>.

Из уже существующих реально, а не только в проекте транспортных коридоров евроазиатского сообщения Транссиб является самым привлекательным для международных транспортно-логистических компаний, осуществляющих перевозки в этом направлении. Руководители транспортных компаний различного уровня по-разному оценивают пропускную способность Транссиба. Некоторые утверждают, что по этой магистрали можно провозить 200 тыс. TEU, другие называют цифру 300 тыс., а некоторые смело озвучивают и 500 тыс. TEU в год. На основе этого можно предположить, что Транссиб обладает достаточно большими резервными мощностями.

*Преимущества Транссиба по сравнению с морским путем.* В настоящее время значительная часть грузопотоков в направлении Восток–Запад идет по морю. Доминирующее или почти монопольное положение морских перевозчиков на данном направлении не позволяет грузоотправителям рассчитывать на снижение транспортной составляющей в их расходах. В этой связи железнодорожные перевозки являются разумной экономической альтернативой перевозкам морским.

Кроме того, перевозки по Транссибирской магистрали по сравнению с морскими имеют ряд объективных преимуществ:

---

<sup>11</sup> SKRIN Novosti. – 2007. – October 23.

<sup>12</sup> Сам себе организатор коридора // РЖД-партнёр. – 2008. – 07.06.



– возможность двукратного сокращения времени следования грузов: как показывает опыт контейнерных перевозок, время прохождения контейнерного поезда следованием из Китая в Финляндию через Транссибирскую магистраль может составлять менее 10 суток, при этом обычное время следования морским путем составляет 28 суток;

– низкий уровень политических рисков, так как до 90 % маршрута проходит по территории Российской Федерации – государства с устойчивой демократической системой государственной власти, стабильным политическим климатом и уверенно растущей экономикой;

– сокращение до минимума числа перевалок груза, что сокращает расходы грузовладельцев и предотвращает риск случайного повреждения грузов при перевалке.

Транссибирская магистраль включена в качестве приоритетного маршрута в сообщении между Европой и Азией в проекты международных организаций ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД. В перспективе развитие Транссиба предусматривает и развитие транспортных связей между странами Азии, Россией, странами СНГ, Центральной и Восточной Европы, Скандинавии и Балтии.

*Международный транспортный коридор «Север – Юг»* является единственным транспортным коридором, по которому заключено многостороннее межгосударственное Соглашение. Межправительственное соглашение о его создании между Россией, Ираном и Индией вступило в силу 16 мая 2002 г, а в 2003 г. к нему присоединились Беларусь и Казахстан, в 2004 г. – Турция и Украина. В настоящее время число официальных участников Соглашения достигло девяти: Беларусь, Индия, Иран, Казахстан, Оман, Россия, Таджикистан, Турция и Украина.

Формирование МТК «Север – Юг» нацелено на развитие транспортных связей между Ближним Востоком, Азией и Европой. МТК «Север – Юг» призван обеспечить доставку грузов из регионов Персидского залива, Индии, Пакистана в иранские порты на Каспии. Затем паромами с переходом на железнодорожную сеть России либо судами «река-море» через внутренние водные пути России – в страны Восточной и Центральной Европы, Скандинавии. Потенциальная мощность коридора «Север – Юг» должна составить 15–16 млн т грузов в год, что может приносить России 1,5–2 млрд долл. доходов.

На российской территории было завершено формирование железнодорожной части этого коридора в 2004 г. Тогда же совместно с партнерами из Германии, Польши и Финляндии ОАО «РЖД» организовало пропуск прямого контейнерного поезда по маршруту МТК «Север – Юг». Взаимодействие коридора с маршрутом общеевропейского транспортного коридора № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород) позволяет создать эффективную мультимодальную транспортную систему в сообщении между Европой, странами Персидского залива и Индией. В рамках МТК «Север – Юг» в России предполагается развитие инфраструктуры пограничных (расположенных на границе со странами ближнего и дальнего зарубежья) и припортовых станций (в том числе Санкт-Петербург, Новороссийск, Туапсе, Восточный), железнодорожное обеспечение строящихся портов (Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Железный Рог, Оля).

На северном направлении «выходы» коридора в Европу предполагаются сразу по нескольким маршрутам: через балтийские порты России и Литвы, Латвии, Эстонии, через Финляндию, а также соединение с европейскими транспортными коридорами.

Предполагается, что на южном направлении МТК «Север – Юг» будет состоять из трех ветвей:

1) железнодорожно-морской маршрут через Каспийское море (основной в настоящее время – по нему перевозится около 90 % грузов);

2) железнодорожная ветка Россия – Азербайджан – Иран, которая будет пролегать по западному побережью Каспийского моря;

3) железнодорожная магистраль, которая соединит Казахстан, Туркменистан и Иран.

Основными направлениями развития сети автомобильных дорог в составе МТК «Север – Юг» являются модернизация, строительство и реконструкция автомобильных дорог по маршрутам: Мурманск – Петрозаводск – Санкт-Петербург – Москва – Ростов-на-Дону – Сочи, Москва – Астрахань – Махачкала и др., включая подъезды к границам Финляндии и Норвегии на севере, Грузии, Азербайджана и Казахстана на юге России. Общая протяженность автодорог в составе коридора «Север – Юг» составляет 8260 км.

Главный маршрут, соединяющий центр России со Скандинавскими странами, включенный в европейскую сеть с индексом Е 105, состоит из двух федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 905 км: «Россия» (Москва – Санкт-Петербург) и «Скандинавия» (Санкт-Петербург – граница с Финляндией). Данный маршрут является частью общеевропейского транспортного коридора № 9.

За период 2010–2015 гг. целевым вариантом подпрограммы «Автомобильные дороги» предусматривается построить и реконструировать 8,85 тыс. км федеральных автомобильных дорог, входящих в состав МТК. В Федеральном законе «О федеральном бюджете на 2008 г. и на плановый период 2009 и 2010 гг.» предусмотрено досрочное (в 2009 г.) завершение реализации основных заданий Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)»<sup>13</sup>.

Преимуществом МТК «Север – Юг» является значительное сокращение расстояния: от Бомбея до Санкт-Петербурга до 6 245 км, что намного короче пути через Суэцкий канал, Средиземное море и вокруг Испании: 21 день пути вместо 35.

Однако с самого начала реализации МТК «Север – Юг» в 2001 г. не был решен ряд вопросов, ответов на которые нет и поныне. В частности, какие субъекты международной экономической деятельности потенциально заинтересованы в коридоре? (Изначально была только идея, что «грузы будут формироваться в Азии, а потребляться в Европе».) На формирование и реконструкцию каких именно отраслей промышленности должны быть

---

<sup>13</sup> Из выступления руководителя Росавтодора О. В. Белозерова на II съезде дорожников СНГ. Москва, 2007, 11 декабря ([http://www.rosavtodor.ru/doc/belozerov\\_doklad.doc](http://www.rosavtodor.ru/doc/belozerov_doklad.doc)).

сориентированы в первую очередь Индия, Иран, Россия, другие нынешние и будущие участники коридора? На какие объемы грузоперевозок и в какие сроки должен выходить МТК «Север – Юг»? Каких инвестиций это потребует и насколько велик риск неполучения прибыли для потенциальных инвесторов? Как соотносятся деятельность коридора и зоны интересов различных международных организаций (ЕврАзЭС, ЕС и т.д.)? В каких пунктах МТК «Север – Юг» будет происходить вхождение коридора в существующую в настоящее время систему общеевропейских транспортных коридоров? К тому же очень важно определиться, какое государство или международное объединение может быть главным двигателем развития МТК «Север – Юг».

Техническая сторона вопроса также вызывает сомнения: безопасность маршрута, перевалка груза с одного вида транспорта на другой, различия в транспортных законодательствах России, стран Балтии, СНГ, Ирана, Индии и т.п.

Также одной из основных проблем, затрудняющих и сдерживающих реализацию проекта МТК «Север – Юг», эксперты и политики отмечают несогласованность действий партнеров. Политические проблемы, в том числе «ядерная программа» Ирана, по мнению заместителя начальника Департамента стратегического развития ОАО «РЖД» А. Столярова, не должны мешать реализации проекта транспортного коридора «Север – Юг», так как «являются решаемыми и не должны останавливать развитие экономик наших стран»<sup>14</sup>.

Вопрос защиты национальных интересов, с учетом участия в МТК стран различных политических и экономических систем, участников различных интеграционных группировок (региона Балтийского моря, ЕС, СНГ, ШОС, ЕврАзЭС и др.), также стоит на повестке дня. Меры государственного протекционизма в подобных случаях достаточно болезненно воспринимаются элитами не только стран Балтии, но и других партнеров.

Страны Балтии в той или иной степени участвуют и в другом проекте транспортного коридора – «Транспортном коридоре Европа – Кавказ – Азия» (TRASECA: Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia). Он является самым амбициозным вариантом возрождения великого шелкового пути, который почти две тысячи лет соединял страны Азии и Европы<sup>15</sup>. В проекте TRASECA официально участвуют Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина. Этот проект реализуется в обход России. Финансируется он за счет ЕС – ежегодные выплаты составляли 9–11 млн евро. Хотя в 2007 г. ЕС на развитие TRASECA выделил 30,7 млн евро, уже с 2004 г. странам-участницам было предложено делать взнос в общий бюджет в размере 15 %. По оценкам специалистов, 50 % грузопотока между Азией и Европой приходится на стремительно развивающийся Китай. Транспортные расходы растут, и уже к 2010 г. общий чистый доход от транзита может составить 40–50 млрд долл. в год<sup>16</sup>.

ЕС определил основные направления стратегии развития TRASECA до 2015 г.: создание современной инфраструктуры, взаимодействие с системой Трансъевропейских

---

<sup>14</sup> Прайм-ТАСС. – 2008. – 17 июня.

<sup>15</sup> Независимая газета. – 2008. – 17 марта.

<sup>16</sup> Ташимов Т. Свет в середине тоннеля // Эксперт-Казахстан. – 2008. – 5 мая.

сетей, обеспечение морской и авиационной безопасности, а также транспортировки энергоносителей и др. Уже реализованы инвестиционные проекты по развитию терминальных инфраструктур в портах Ильичевск, Потти, Батуми, Туркменбаши, Баку и Актау, в результате открыто регулярное железнодорожно-паромное сообщение Варна – Ильичевск – Потти – Батуми и Баку – Актау. В ближайшей перспективе – железная дорога Баку – Тбилиси – Карс. В 2009 г. планируется завершение строительства железнодорожного тоннеля под Босфором, который свяжет турецкую часть побережья с Европой, и тогда вновь построенная железная дорога станет еще одной веткой коридора ТРАСЕСА.

Пока грузооборот по этому маршруту незначительный. В 2006 г. объем торговли между странами ТРАСЕСА составил 27 млрд долл. (между государствами ЕС – около 200 млрд долл.). По мнению экспертов, для того чтобы эти показатели стали сколько-нибудь сопоставимыми, необходимо разрешить проблему визового режима. Дополнительной привлекательностью ТРАСЕСА является то, что в проект входят богатые полезными ископаемыми и запасами энергоресурсов страны, где значительную долю в объеме перевозок занимают нефть и нефтепродукты. С учетом энергетической политики ЕС по повышению собственной энергетической безопасности и уменьшению зависимости от России этот транспортный коридор приобретает особое геополитическое значение.

Изначально предполагалось, что ТРАСЕСА будет состыковываться с Трансевропейскими сетями. В частности, продление транспортного коридора ТРАСЕСА до Клайпеды активно поддерживают Литва<sup>17</sup>. Премьер-министр Литвы Г. Киркилас в апреле 2008 г. на встрече в Азербайджане предложил подключить к ТРАСЕСА транспортный коридор Клайпеда – Ильичёвск (поезд смешанных перевозок «Викинг»), что даст возможность достаточно дешево и по короткому маршруту перевозить грузы на Балтику в обход России.

Официальным политическим мотивом участия в проекте является то, что большинство стран – участниц программы ТРАСЕСА не имеют выхода к традиционным морским маршрутам – в этом причина высокой транспортной составляющей и, как следствие, – высокой стоимости их товаров. В этом проявляется ограничение равноправного доступа этих стран на мировые рынки. Для решения таких проблем как раз подходит концепция транспортных коридоров, так как за счет коридоров обеспечивается снижение стоимости перевозок грузов, тем самым повышаются экспортные возможности использующих их стран. В свою очередь, это активизирует торговлю и увеличивает грузопотоки, которые сами по себе приносят дополнительные доходы государствам, по территории которых они проходят<sup>18</sup>.

Странам Балтии, как и другим постсоветским странам, необходимо своевременно вносить инициативы по развитию МТК и упреждающе реагировать на вызовы и угрозы, связанные с МТК, участвовать в формировании общей транспортной системы континента, а также использовать мировой опыт развития МТК (их перегрузочных узлов и важнейших направлений).

---

<sup>17</sup> Новый «Шелковый путь» может пройти до Литвы // Rosbalt News. – 2008. – 21 апреля.

<sup>18</sup> [http://www.jura.lt/contents/article\\_rus.php?id\\_year\\_issue=200705&id\\_num=9](http://www.jura.lt/contents/article_rus.php?id_year_issue=200705&id_num=9)

## Региональные проекты сотрудничества

Активное развитие транспортных проектов Балтийского региона связано со стремлением Европейского союза частично снизить со временем нагрузку на сухопутные системы и переводить часть грузопотоков на море. В ЕС даже появились новые понятия, например *Sea Motorways* – «морские дороги». Среди наиболее серьезно прорабатываемых проектов (которые, скорее всего, не все будут реализованы на практике) следует отметить следующие:

«*Балтийское кольцо*» – совместный проект, подразумевающий создание своеобразного «кольца» вокруг Балтийского моря с включением в него Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии, Швеции и Польши, с использованием крупнейших портов и транспортных центров стран региона Балтийского моря. Предполагается, что выходы данного проекта на Россию и её транспортные системы позволят увеличить объемы перевозок.

*INTRASEA (Inland TRANsport on SEA routes), или Сухопутный транспорт на морских путях.* Крупные экономические центры, расположенные вокруг Балтийского моря, требуют хороших транспортных связей. В определенном смысле можно сказать, что Балтийское море после вступления в ЕС Литвы, Латвии, Эстонии и Польши стало, по существу, внутренним морем ЕС. При таком положении дел необходимость развивать транспортные коридоры, инфраструктуру и т.д. выглядит вполне естественной.

*NECL (North-East Cargo Links) – Коридор, связывающий Север и Восток,* основной идеей которого является «включение» грузов, идущих с Востока по сухопутным маршрутам через Россию на Скандинавию, в современные логистические технологии, которыми оперирует, например, IKEA.

*The South Baltic Arc Region, или Регион Южно-Балтийской дуги,* представляющий собой новый проект. Суть его можно обозначить как гармонизацию сухопутных и водных транспортных сетей. Северная часть Европы, или южная часть Балтики, является регионом, весьма насыщенным морскими и речными портами, где также значительна плотность автодорог.

*SEB Trans-Link (Транспортный коридор Юго-Восточная Европа – Балтика)* – предполагает развитие транспортных связей Юго-Восточной Европы со странами Скандинавии через Польшу, Чехию, Беларусь и страны Балтии.

*VIA BALTICA* – проект создания железнодорожного «кольца» вокруг Балтийского моря, проходящего через территорию Польши и стран Балтии с выходом через паромную линию Таллин – Хельсинки на Финляндию.

Стоит отметить особую роль стран Балтии, являющихся одновременно и «новыми» членами Европейского союза, и постсоветскими странами (как входившие прежде в состав СССР), в развитии новых европейских транспортных проектов на постсоветском пространстве.

На примере Литвы можно продемонстрировать использование этими странами своего уникального географического и политического положения. Министр иностранных дел Литвы П. Вайтекунас во время своего визита в Казахстан в 2007 г. открыто продвигал лозунг «Литва – опытный гид на пути в трансатлантические структуры» для постсоветских стран. Литва принимает активное участие не только в транспортных коридорах, но и в энергетическом диалоге богатых углеводородами постсоветских стран и ЕС, предлагая роль посредника, «опытного» как в общении с постсоветскими странами, так и являющегося членом ЕС<sup>19</sup>.

Клайпедский порт (Литва), являющийся в 2008 г. лидером среди портов Балтии по грузоперевалке, известен в регионе как универсальный, глубоководный, наиболее удаленный на север незамерзающий порт восточного побережья Балтийского моря. В Клайпедском порту работает 19 крупных стивидорных, судоремонтных и судостроительных компаний, которые оказывают услуги, связанные с морским бизнесом, обслуживанием грузов, и качество оказываемых услуг отвечает всем требованиям ЕС. Стоит отметить, что российские транспортные компании в значительной степени используют Клайпедский, Рижский и Таллинский порты по причине более высокого сервиса, а также отсутствия коррупции, характерной для российских портовых зон.

Через транспортный комплекс Клайпедского государственного морского порта проходит ряд мультимодальных транспортных коридоров, порт имеет паромное сообщение со многими портами Северной и Западной Европы и регулярные судоходные линии с основными портами мира.

*Большое водное кольцо Европы* – можно также назвать еще одним МТК, на данный момент не реализованным: р. Волга – р. Дон – Азовское море – Черное море – р. Дунай – р. Майн – р. Рейн – Балтийское море – р. Волга с ответвлениями на: сеть европейских боковых рек и каналов – Каспийское море. Это кольцо имеет уникальное значение не только и не столько для грузовых международных перевозок, хотя и они могут быть значительными для внутренних стран Европы, сколько для международного туризма. Этот маршрут позволяет ознакомиться с историей и современностью, многоликим культурным наследием России и Европы. Эксперты предрекают этому «туристическому» МТК успешное будущее<sup>20</sup>.

Важным примером транспортного сотрудничества постсоветских стран, участвующих в разных интеграционных группировках (ЕС, Союзное государство РФ и РБ, СНГ, ГУАМ, ШОС), является проект «*Викинг*» – действующий с февраля 2003 г. железнодорожный проект комбинированных перевозок, соединяющий украинский порт Ильичевск (Одесская область) с литовским портом Клайпеда (Ильичевск – Киев – Минск – Вильнюс – Клайпеда). Пролегает по территории Украины, Беларуси и Литвы<sup>21</sup>.

В Киеве и Вильнюсе считают важным подключение к «Викингу» Турции, стран Южного Кавказа и даже государств Центральной Азии. Вполне вероятно создание

<sup>19</sup> [http://www.jura.lt/contents/article\\_rus.php?id\\_year\\_issue=200705&id\\_num=7](http://www.jura.lt/contents/article_rus.php?id_year_issue=200705&id_num=7)

<sup>20</sup> Володин А. В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России ([http://www.securpress.ru/issue/Tb/2005\\_3/volodin.htm](http://www.securpress.ru/issue/Tb/2005_3/volodin.htm)).

<sup>21</sup> Полякова И. Крестовый поход «Викинга»: или почему транзит мимо нас бежит? // Транспорт России. – 2008. – 7 апреля.

ответвления этого балтийско-черноморского маршрута из Украины на Грузию (паромное сообщение Ильичевск – Потти и/или Батуми), через порты которой могли бы вывозить свои товары Армения и Азербайджан, а также в перспективе – Казахстан и страны Центральной Азии. Как предполагается, станут важными транзитными «окнами» для товаров, идущих из Ирана, Ирака, Туркменистана, Азербайджана, а также поступающих в эти страны.

По маршруту Ильичевск – Клайпеда трижды в неделю курсируют скоростные контейнерные поезда. Объем перевозки грузов по сравнению с 2003 г. значительно вырос, хотя в связи с вхождением Литвы в Европейский союз и был введен ряд ограничений. В настоящее время можно констатировать сбалансированность объемов грузопотока. Первоначально же наблюдалась некоторая диспропорция грузопотока – основная часть грузов вывозилась из Украины на Балтику.

В случае реализации данного проекта в порту Ильичевск товары будут перегружаться на железную дорогу либо автомобильный транспорт и через территорию Украины и Беларуси доставляться в порт Клайпеда, откуда морским транспортом по Балтийскому морю – в страны Западной и Северной Европы. В настоящее время рассматривается вариант, при котором основным пунктом отгрузки товаров может быть Германия, имеющая с Турцией традиционно высокий уровень товарооборота.

Особый упор Литва делает на возможность упрощения бюрократических процедур при переходе через границы, а также низкие тарифы. Министр транспорта Турции Б. Йылдырым еще в марте 2007 г. высказался за продление «Викинга» до турецких портов.

Азербайджан и сам выражает заинтересованность этим проектом. «Азербайджанская сторона заинтересовалась этим проектом. В перспективе мы рассматриваем возможность привлечения к нему и Грузии», – сказал посол Украины в Азербайджане Б. Климчук<sup>22</sup>. Посол отметил, что в будущем этот маршрут может быть присоединен к Великому шелковому пути и достигнет Южной Кореи. У Азербайджана есть реальный шанс присоединиться к новому железнодорожному транспортному коридору<sup>23</sup>.

Перспективы продления маршрута поезда «Викинг» из Армении до Швеции с учетом работы морских паромов обсуждались в ходе совещания, которое прошло в рамках XVI конференции железнодорожных администраций стран-участниц Тарифного соглашения 24–26 октября 2007 г. в г. Одессе.

*Сотрудничество с Россией* является стратегическим для стран Балтии, поэтому российские транспортные программы оказывают самое непосредственное влияние на развитие международного транспортного сотрудничества Литвы, Латвии и Эстонии.

Развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России, – одно из приоритетных международных направлений «Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г.». Программа по развитию международных транспортных коридоров отвечает требованиям транспортной политики

---

<sup>22</sup> INFOLine – Rail Transportation. – 2008. – May 30.

<sup>23</sup> Украина предлагает новый транспортный коридор от Черного моря до Южной Кореи. PanARMENIAN, 29.05.

России по созданию эффективных, безопасных и надежных наземных международных транспортных каналов, обеспечивающих устойчивый экономический рост и потребности общества в перевозке пассажиров, движении товаров и услуг, повышении глобальной конкурентоспособности транспортной системы страны.

Глубокая интеграция в Евроазиатскую транспортную систему является одной из основных целей ОАО «РЖД», обозначенных в Стратегической программе развития компании. Это объясняется положительной динамикой увеличения доли перевозки международных грузов и ожидаемым ростом трансконтинентальных перевозок между Европой, странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Центральной Азии. Предполагается решение вопросов обеспечения перевозки грузов по «сквозной» тарифной ставке и единому перевозочному документу «от двери до двери», информационной прозрачности, уменьшения сроков доставки грузов и повышению уровня сохранности, совершенствования нормативно-правовой базы, в частности приведения российского законодательства в области транспорта в соответствие с международным<sup>24</sup>.

Контейнерные грузы рассматриваются руководством ОАО «РЖД» как самый перспективный сектор транспортного рынка в мире<sup>25</sup>. Они занимают доминирующее положение в интермодальных перевозках по транспортным коридорам «Запад – Восток» и «Север – Юг». Общий объем контейнерных грузов в евроазиатской торговле по этим направлениям, по экспертной оценке, в настоящее время составляет 65 млн т, в том числе 29 млн т – в азиатском направлении и 36 млн т – в европейском. По некоторым прогнозам, внешнеторговые перевозки между странами Европы и Азии к 2015 г. возрастут более чем в 1,5 раза и составят соответственно 400 и 460 млн т<sup>26</sup>.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. рассматривает национальные транспортные коридоры как основу пространственной модели развития, предусматривая их стыковку с международными транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных сетей. Системное развитие международных и национальных транспортных коридоров предполагает решить комплекс геостратегических задач, усилив позиции страны как транспортного моста между Европой, Азией и Америкой, будет способствовать выравниванию социально-экономического развития регионов. Также предусматривается дифференцированный подход к развитию: «Для Европейской части России приоритетами являются модернизация и комплексное развитие транспортной сети, в том числе в полосе основных международных транспортных коридоров, повышение пропускной способности автодорожной сети, ликвидация «узких мест» на подходах к крупным городам и транспортным узлам, согласованная модернизация портов и

---

<sup>24</sup> См.: Овсеенко Ю. С. Транспортные коридоры как проект экономической интеграции на постсоветском пространстве // Информационно-аналитический бюллетень ЦППИ Института экономики РАН. – 2008. – № 3.

<sup>25</sup> Якунин В. Евроазиатская транспортная перспектива ([http://www.cia-center.ru/dis\\_news.html?data=2004-06-15&news=1](http://www.cia-center.ru/dis_news.html?data=2004-06-15&news=1)).

<sup>26</sup> Полякова И. Крестовый поход «Викинга»: или почему транзит мимо нас бежит? // Транспорт России. – 2008. – 7 апреля.



железнодорожных подходов к ним». Важнейшей составной частью опорной транспортной сети являются пункты пропуска через государственную границу России<sup>27</sup>.

Президент ОАО «РЖД» В. Якунин также полагает, что один из реальных инструментов повышения глобальной конкурентоспособности стран-участниц СНГ и Балтии – это активное использование преимущества нашей транспортной системы. От состояния и развития в значительной степени интегрированных железных дорог, имеющих единый стандарт колеи 1520 мм, напрямую зависят перспективы дальнейшего роста экономик стран СНГ и Балтии<sup>28</sup>.

Литва, Латвия и Эстония не являются единственным вектором развития «пространства 1 520 мм» в Европе. В мае 2008 г. ОАО «РЖД» подписало меморандум о взаимопонимании с Австрийскими железными дорогами, который предусматривает создание рабочей группы по проработке возможности строительства колеи шириной 1520 мм для сообщения между Россией через Украину и Словакию с Веной. Сейчас российской стороной уже проработаны предложения по строительству до Вены, которые предварительно согласованы с Австрией. В 2008 г. должно завершиться создание предпроектной документации. Стоимость дороги, которая соединит Транссибирскую железнодорожную магистраль и европейские железные дороги, оценивается в 4–6 млрд долл. Завершение строительства ширококолейной железнодорожной полосы до Вены запланировано на 2012 г.<sup>29</sup>.

Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. утверждена Правительством РФ 22 ноября 2008 г. В ней отмечается, что при переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития Россия стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. Выбор направлений развития транспорта России, как отмечается в концепции, определяется с учетом развития международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках СНГ и ЕврАзЭС.

Проект стратегии предусматривает рост объемов грузовых перевозок до 20,7 млрд т к 2030 г., т.е. в 1,7 раза по сравнению с 2007 г., а также рост грузооборота в 1,84 раза – до 4,56 трлн. т/км в 2030 г. Перевозки грузов в контейнерах возрастут к 2030 году по сравнению с 2007 г. в шесть раз – до 648 млн т, в том числе на автомобильном транспорте – в 6,7 раза (до 361 млн т), на железнодорожном транспорте – в 5,6 раза (до 130 млн т), на морском транспорте – в пять раз (до 150 млн т), на внутреннем водном транспорте – в 17,5 раза (до 7 млн т)<sup>30</sup>.

ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010 - 2015 годы» должна быть досрочно реализована в 2009 г., который, как предполагается, станет переломным для

<sup>27</sup> Транспортная стратегия РФ на период до 2020 г. П.2.3.3. Транспортные коридоры и региональные особенности развития опорной транспортной сети.

<sup>28</sup> Якунин В. Использовать преимущества нашей транспортной системы ([www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru), 2008, 07.06.).

<sup>29</sup> 1520 до Вены: предпроектную часть завершат в 2008 году ([www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru), 2008, 12.05.).

<sup>30</sup> Развитие транспорта — важнейшая задача России. [http://metal4u.ru/articles/by\\_id/248](http://metal4u.ru/articles/by_id/248)

транспортного комплекса. Вклад мероприятий ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы» в ВВП Российской Федерации оценивается в 9,5 трлн. руб<sup>31</sup>.

Реализация мероприятий программы позволит к концу 2009 г. увеличить по сравнению с уровнем 2000 г. грузооборот железнодорожного транспорта почти в 1,6 раза (2150,8 млрд т/км в 2009 г.), пассажирооборот транспортной авиации – в 2,3 раза (121,7 млрд пасс. – км в 2009 г.). Объем перевалки грузов в российских морских портах, по прогнозам, увеличится более чем в 2,8 раза и достигнет 515 млн тонн.

Комплексное развитие крупных транспортных узлов, расположенных на международных транспортных коридорах (Москва, Санкт-Петербург, Казань, Волгоград, Самара, Нижний Новгород, Екатеринбург, Челябинск, Новосибирск, Иркутск, Якутск, Хабаровск), и транспортно-логистических центров обеспечит решение задачи по сбалансированному развитию транспортно-технологической инфраструктуры международных транспортных коридоров.

*Сотрудничество с Беларусью* также представляется достаточно важным – Беларусь принимает участие в реализации трех МТК – через её территорию проходят МТК II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород/Екатеринбург), IX (Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александрополис) и IXB (Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград). Беларусь к 2010 г. планирует привести в соответствие с европейскими стандартами все дороги, входящие в международные транспортные коридоры. В рамках реализации Комплексной программы обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. поставлена задача создания благоприятных условий для формирования устойчивых направлений транзитных грузопотоков. Прежде всего, это перевозки внешнеторговых грузов из регионов России, Казахстана и Украины через порты Балтийского моря (Калининград, Клайпеда, Вентспилс), а также в страны Центральной и Западной Европы<sup>32</sup>.

Подытоживая, можно отметить, что страны Балтии активно участвуют в международных транспортных проектах и стараются использовать своё географическое и геополитическое положение, являются стратегическим транспортным узлом для грузопотоков евразийского и постсоветского пространства.

Европейский союз предлагает четко сформулированную систему «транспортных осей» сотрудничества не только новым членам ЕС – странам Балтии, но и странам-соседям – в том числе на постсоветском пространстве. Более того, при поддержке ЕС реализуются не только общеевропейские транспортные коридоры, евразийский транспортный коридор в обход России TRACECA, но и целый ряд других проектов в Балтийском регионе – «Балтийское кольцо», INTRASEA (Inland TRANsport on SEA routes), NECL (North-East Cargo Links), The South Baltic Arc Region, SEB Trans-Link (Транспортный коридор Юго-Восточная Европа – Балтика), VIA BALTICA, Большое водное кольцо Европы, а также железнодорожный проект комбинированных перевозок «Викинг» и др. Постсоветские же

<sup>31</sup> От модернизации – к развитию // Транспорт России. – 2008. – 3 ноября.

<sup>32</sup> [estonia.belembassy.org/popFile.php?id=101&pop=1](http://estonia.belembassy.org/popFile.php?id=101&pop=1)

интеграционные группировки СНГ и ЕврАзЭС в отличие от ГУАМ не имеют собственных инициатив по созданию транспортных коридоров. Сотрудничество в области транспорта в рамках этих структур носит скорее декларативно-политический, нежели экономический характер («ключевая сфера взаимодействия» в СНГ в 2008 г.).

Благодаря своему выгодному географическому положению страны Балтии вместе с Россией и другими постсоветскими странами могли бы замкнуть на себе значительную часть евроазиатских международных грузопотоков. Прежде всего сотрудничество должно вестись в качественном развитии железнодорожного «пространства 1520 мм» и взаимодействии в портовом хозяйстве Балтийского региона на двусторонней основе.

## Список литературы

1. 1520 до Вены: предпроектную часть завершат в 2008 году. [www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru), 2008, 12.05.
2. 2020 для 1520 // Гудок. – 2008. – 21 ноября.
3. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Евразийский банк развития. – Алматы, 2009.
4. Володин А. В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России ([http://www.securpress.ru/issue/Тб/2005\\_3/volodin.htm](http://www.securpress.ru/issue/Тб/2005_3/volodin.htm)).
5. Либман А. М. Постсоветское пространство и интеграция в Азии: факторы развития и альтернативы // Азиатский вектор интеграции на постсоветском пространстве. Информационно-аналитический бюллетень ЦПИ ИЭ РАН. – 2006. – № 3(7)/
6. Новый «Шелковый путь» может пройти до Литвы // Rosbalt News. – 2008. – 21 апреля.
7. Овсеенко Ю. С. Взаимодействие в сфере транспорта в процессах евразийской интеграции. Аналитический доклад. – М.: Центр проблем глобализации и интеграции Института Экономики РАН, 2008.
8. Овсеенко Ю. С. Транспортные коридоры как проект экономической интеграции на постсоветском пространстве // Информационно-аналитический бюллетень ЦПИ Института экономики РАН. – 2008. – № 3.
9. Полякова И. Крестовый поход «Викинга»: или почему транзит мимо нас бежит? // Транспорт России. – 2008. – 7 апреля.
10. Сам себе организатор коридора // РЖД-партнёр. – 2008. – 7 июня.
11. Ташимов Т. Свет в середине тоннеля // Эксперт-Казахстан. – 2008. – 5 мая.
12. Щербанин Ю. ЕС пойдет другим путем! (<http://rzd-partner.ru/interview/2008/04/09/322161-print.html>).
13. Юданов Ю. И. Балтийский регион: особенности формирования благоприятного инвестиционного климата для прямых иностранных инвестиций // Мировая экономика и международные отношения. – 2002. – № 12.
14. Якунин В. Евроазиатская транспортная перспектива ([http://www.cia-center.ru/dis\\_news.html?data=2004-06-15&news=1](http://www.cia-center.ru/dis_news.html?data=2004-06-15&news=1)).
15. Якунин В. Использовать преимущества нашей транспортной системы ([www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru), 2008, 07.06.).
16. INFOLine – Rail Transportation. – 2008. – May 30.
17. SKRIN Novosti. – 2007. – October 23.
18. <http://rrh.agava.ru/encyclopedia/railroads/pribalt.htm>.
19. <http://www.evrazes.com/ru/main/messagepage/723/>.
20. [http://www.jura.lt/contents/article\\_rus.php?id\\_year\\_issue=200705&id\\_num=9](http://www.jura.lt/contents/article_rus.php?id_year_issue=200705&id_num=9).
21. [http://www.jura.lt/contents/article\\_rus.php?id\\_year\\_issue=200705&id\\_num=7](http://www.jura.lt/contents/article_rus.php?id_year_issue=200705&id_num=7).
22. [http://www.rosavtodor.ru/doc/belozerov\\_doklad.doc](http://www.rosavtodor.ru/doc/belozerov_doklad.doc).

# THE BALTIC STATES IN POST-SOVIET AND EURO-ASIAN PROJECTS OF TRANSPORT INTEGRATION

**Yury Ovseenko**  
*M.A.(economics),  
RSUH,  
Chair of post-soviet countries  
(Moscow, Russia)*

## **Abstract**

*The Baltic States is a unique region that, at the same time, is a part of the EU (Lithuania, Latvia and Estonia are the EU member states since 2004) and a part of the post-soviet area (the Baltic States were a part of the Soviet Union) and that has an important transport potential because of its geographical situation and developed infrastructure. This paper analyzes the issues of participation of the Baltic States in international projects of transport integration in the framework of integration organizations (the EU, CIS, Euro-Asian Economic Partnership) as well as on the regional level.*

**Key words:** Baltic states, transport, integration.

**JEL codes:** L90, R41.