

Леонид ВАРДОМСКИЙ

МЕЖДУ ГЕОПОЛИТИКОЙ И ЭКОНОМИКОЙ: ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА В СССР И РОССИИ

Дата поступления в редакцию: 08.03.2021.

Для цитирования: Вардомский Л. Б., 2021. Между геополитикой и экономикой: вопросы развития международного транзита в СССР и России. — Геоэкономика энергетики. № 1 (13). С. 24–42. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_13_1_24

Международный транспортный транзит — сфера экономики, весьма чувствительная к геополитическим, экономическим и технологическим изменениям, происходящим в мире и в отдельных странах. В статье исследуются вопросы развития транзита в условиях социалистической экономической интеграции и евразийской интеграции. Транзитные проблемы советского периода были в основном связаны с биполярным мироустройством, деятельностью СЭВ и Варшавского договора, налаживанием общеевропейского сотрудничества. Распад СССР и разделение постсоветских стран по интеграционным приоритетам сильно осложнили транзитную ситуацию. Для России в 1990–2000-е гг. на первом плане стояло создание альтернативных коммуникаций, позволяющих понизить риски российского экспорта топлива и сырья от сильной транзитной зависимости, сложившейся в социалистическом прошлом. Одновременно Россия развивала транзитное сотрудничество со странами ЕАЭС как важное условие углубления евразийской интеграции и наращивания экспорта транспортных услуг. В структуре последних всё большую долю занимает обслуживание трансконтинентальных транзитных перевозок. Их динамичный рост стал отражением как возросшего интереса Китая и ЕС к трансконтинентальным маршрутам взаимной торговли, так и скоординированной транспортной политики стран ЕАЭС.

ВАРДОМСКИЙ Леонид Борисович, доктор экономических наук, профессор, федеральное государственное учреждение науки «Институт экономики РАН», главный научный сотрудник, заведующий центром постсоветских исследований. Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 117218, Нахимовский просп., д. 32. E-mail: wardom@yandex.ru. SPIN-код: 2373-2441. ORCID: 0000-0002-9508-5945.

Ключевые слова: транзит, СССР, Россия, СЭВ, социалистическая экономическая интеграция, ЕС, инфраструктура, углеводороды, геополитика, внешнеторговые связи, транзитная зависимость, диверсификация, международные транспортные коридоры, ЕАЭС, рынок транспортных услуг, КНР, Шёлковый путь, контейнерные поезда.

Транзит как экономическое и геополитическое явление

Международный транзит — это вид транспортных операций, при котором пункты отправления и назначения находятся за пределами данной страны. С учётом большого количества стран в мире, которые широко вовлечены в многообразные международные экономические и социальные связи, и довольно ограниченного числа прямых стран-соседей транзит является широко распространённой транспортной операцией в системе международных транспортных связей.

подавляющее большинство стран мира одновременно являются и экспортёрами, и импортёрами транзитных услуг, но некоторые из них являются чистыми экспортёрами этих услуг. У других, транзитозависимых, стран наблюдается отрицательное сальдо этих услуг, которое влияет на их платёжный баланс и затрудняет выход на международные рынки.

Транзитные доходы и издержки в прошлом заставляли государства как военным путём добиваться свободного доступа к торговым партнёрам, так и оберегать сложившийся контроль над торговыми путями. Сегодня решение транзитных проблем опирается на международные соглашения и сотрудничество в разных форматах, которые позволяют унифицировать транспортные технологии и тарифы, упростить и ускорить таможенные процедуры и тем самым минимизировать транзитные издержки.

По итогам Первой мировой войны в Версальском договоре (1919 г.) были записаны несколько статей, затрагивающих транзитные сообщения, прежде всего с точки зрения свободы осуществления. В 1921 г. был принят окончательный вариант Конвенции о свободе транзита. В 1965 г. в рамках ООН была принята Конвенция о транзите стран, не имеющих выхода к морю. В ней помимо свободы транзитных перевозок и свободы выбора транспортных средств предусматривается запрет для стран-транзитёров на введение для транзитозависимых стран таможенных и иных дополнительных платежей, имеющих дискриминационный характер [Patryn, 1967: 7–10].

Для внутриконтинентальных стран (*Landlocked countries*) зависимость от транзита оборачивается тем, что они из-за повышенных транспортных издержек не могут использовать внешнеторговые связи для целей развития национальной экономики в той степени, в какой это могут приморские государства [Лисоволик, Сутырин, 2017: 3–8]. Проблемы экономического развития внутриконтинентальных развивающихся стран находятся в поле зрения ООН [Arvis, Raballand, Marteau, 2007]. В соответствии с её рекомендациями транзитозависимые внутриматериковые страны должны по возможности диверсифицировать варианты сооб-

щений с мировым рынком, чтобы страны-транзитёры конкурировали за их грузы и пассажиров. Этим они понижают для себя транзитные риски и тарифы. Чем больше вариантов сообщения с внешними рынками, в том числе транзитных, тем менее уязвима страна в части доступа к внешним рынкам, тем шире возможности использования внешнеэкономических связей для целей развития.

Восприятие транзита в странах зависит от уровня их экономического и технологического развития, геоэкономического и транспортно-географического положения. Для стран, зависящих от транзита, он выступает как средство преодоления изолированности от внешних рынков, но одновременно и как источник коммерческих и геополитических рисков. Причём для стран с сырьевой экономикой эта транспортная операция по сути означает частичное перераспределение сырьевой ренты в пользу страны-транзитёра. Для стран, широко включённых в трансграничные цепочки добавленной стоимости, это средство ускорения и удешевления товарооборота, обеспечения доставки груза точно в срок (*Just in Time*), важный элемент международного сотрудничества и интеграции в мирохозяйственные связи.

Потребность доставки грузов точно в срок предопределила новую функцию транзита в глобализированной экономике как средства ускорения международной торговли. В немалой степени благодаря транзиту, то есть по кратчайшим путям, ведущим через страну-транзитёра, уменьшилось «трение» расстояния (сокращение времени и затрат на транспортировку), разделяющего производителей и потребителей. Использование транзита в таком качестве стало результатом развития транспортно-логистических технологий, квинтэссенцией которых стала «контейнерная революция», которая способствовала оптимизации торговых потоков, росту взаимосвязанности национальных экономик, ускорению процессов регионализации и глобализации [Вардомский, 2012: 145–147].

Технологический рывок в сфере транзитных перевозок сформировал новую конфигурацию географии поставок, а вместе с тем и мировой экономики, что повлекло рост полицентричности и концентрации мировой торговли, ускорение технологического развития транспортно-логистической системы, их гармонизацию и унификацию [Кривошеев, 2013].

Большое влияние на них оказывают геополитические соображения стран, в частности стремление понизить геополитические риски выхода на главные рынки посредством диверсификации маршрутов сообщения с ними, включая транзитные. В этом отношении динамика международного транзита — отражение технического прогресса на транспорте и либерализации перевозок, хода глобализации и регионализации мировой экономики, геополитических и геоэкономических интересов стран — участниц транзитных сообщений.

В России по транзитной проблематике в последние годы опубликован ряд значимых научных работ. Среди них выделяется фундаментальный труд Института проблем рынка РАН «Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации» [Цветков, Зоидов, Медков, 2014], доклады Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития «Транспортные коридоры Шёлкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС» [Винокуров, Лобырев и др., 2018], доклад Центра постсоветских исследований Института экономики РАН «Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов» [Вардомский, Тураева, 2018].

В то же время международные транзитные перевозки недостаточно исследуются как динамичный многофакторный процесс. В статье делается акцент на анализе транзитных проблем в контексте регионализации международных отношений, в которую был вовлечён СССР, а после его распада — Российская Федерация.

Транзит в условиях социалистической экономической интеграции

В результате послевоенного переустройства мира, формирования мировой социалистической системы, Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) и Варшавского договора СССР столкнулся с большими транзитными проблемами. Наиболее острая ситуация возникла на направлении СССР — ГДР, грузопотоки по которому пересекали территорию Польши.

Для решения проблем сообщения с ГДР СССР во второй половине 1940-х гг. помог Польше восстановить железнодорожное хозяйство, создать систему сухих портов на границе СССР и ПНР по перестановке вагонов на колёсные пары в связи с различиями в ширине железнодорожной колеи либо перегрузкой грузов из вагонов одной ширины в вагоны другой ширины колеи. В этих сухих портах переваливались грузы взаимной торговли СССР и ПНР, а также СССР и других европейских стран. Фактически на этом направлении сложился международный транспортный коридор Москва — Минск — Варшава — Берлин, который в 1960-х гг. стал важным звеном транссибирского контейнерного сервиса, частично обеспечившего торговлю Японии и Западной Европы в условиях закрытия Суэцкого канала после арабо-израильских войн в 1956, 1967 и 1973 гг. и в последующий период.

Для обслуживания транзитных перевозок стран СЭВ в 1951 г. был принят единый транзитный тариф (ЕТТ), который был пропорционален протяжённости маршрута и имел два класса грузов в зависимости от стоимости весовой единицы. Большая транзитная нагрузка на широтный коридор СССР — ГДР вызывала определённые противоречия между СССР и ПНР,

особенно в первые послевоенные годы *. С учётом возникавших противоречий, а также в связи с вступлением в СЭВ удалённой от европейских стран Монголии ЕТТ в 1977 г. был дополнен международным транзитным тарифом, в котором был использован принцип дегрессии: чем длиннее расстояние перевозки, тем ниже тарифная ставка.

После восстановительного периода 1950-х годов, в 1960-е гг. в странах СЭВ начался период активной индустриализации, что требовало для их растущей экономики всё большего количества топлива и сырья. Для решения проблем энергоснабжения началось сооружение магистральных международных трубопроводов на основе скоординированных инвестиций. Первым проектом стал нефтепровод «Дружба», который сильно повысил транзитное значение Польши в сообщении СССР и ГДР. «Дружба-1» был запущен в эксплуатацию в 1964 г., а «Дружба-2» — в 1974 г.

В 1970 г. в рамках начавшейся политики разрядки, к которой СССР подталкивало обострение отношений с КНР, а Европу во главе с ФРГ — большие риски снабжения углеводородами с Ближнего Востока, было подписано соглашение («сделка века») о поставке природного газа из СССР в Западную Германию через Чехословакию. Соглашение было построено на основе принципа «газ — трубы», или «инфраструктура в обмен на газ». В конце 1973 г. по газопроводу стал осуществляться экспорт советского газа в ФРГ, а также ГДР и Австрию. В 1974 г. был построен транзитный газопровод, связавший СССР и Болгарию через Румынию.

Большие экономические проекты, связанные с транзитным перемещением грузов из России в страны СЭВ и через них в страны Западной Европы, в определённой степени подтолкнули их к социалистической экономической интеграции (СЭИ), программа которой была принята в 1971 г., а СЭИ, в свою очередь, создавала благоприятную атмосферу для реализации новых транзитных инфраструктурных проектов.

Быстрый рост поставок углеводородов из России, в том числе с использованием транзитных вариантов, стал результатом энергетического кризиса 1973—1975 гг., вызванного нефтяным эмбарго арабских стран для США и их союзников, которые поддерживали Израиль в его войне с Египтом и Сирией, и сокращением мировой добычи нефти. Благодаря строительству нефтепровода Плоцк — Гданьск и нефтяного терминала в порту Северный в Гданьском заливе во второй половине 1970-х гг. СССР начал экспорт неф-

* В частности, по мнению польской стороны, СССР недоплачивал ей за транзит грузов и пассажиров в сообщении с ГДР. В 1957 г. эти претензии были разрешены. СССР выплатил Польше компенсацию за транзитные перевозки с 1946 по 1954 г. в объёме 182 млн руб. в товарной форме. Настаивая на льготных для себя тарифах, СССР объяснял это тяжёлым бременем холодной войны. Однако в конечном итоге важность Польши как союзника СССР в непростых условиях её социалистической трансформации заставляла идти на уступки [Kostrowicka, Landau, Tomaszewski, 1966: 493].

ти через этот порт в страны Западной Европы [География производственной инфраструктуры..., 1986: 105–107].

После пуска вышеупомянутого газопровода объединёнными усилиями стран СЭВ на такой же основе (инвестиции в виде оборудования и труб большого диаметра в обмен на природный газ) в 1980 г. был построен интеграционный газопровод «Союз» (пропускной способностью 26 млрд куб. м в год), в 1984 г. — газопровод Уренгой — Помары — Ужгород с участием ПНР и ГДР (32 млрд куб. м в год) и в 1988 г. — газопровод «Прогресс» (Ямбург — Западная граница) (26 млрд куб. м в год), который по территории Украины идёт параллельно газопроводу Уренгой — Ужгород. В результате этих инвестиций ЧССР стала крупнейшим транзитёром советского газа в Западную Европу, а также в Венгрию и Югославию: более 80 млрд куб. м в год.

Другими транзитными странами, но с гораздо меньшими объёмами прокачки стали Румыния и Болгария, через которые был построен Трансбалканский газопровод (6 млрд куб. м), по которому в 1987 г. начался экспорт советского газа в Турцию. Строительство газопроводов с использованием труб большого диаметра в те годы сыграло большую роль в газификации как стран СЭВ, так и многих западноевропейских стран.

Осуществление крупных поставок газа и нефти в Западную Европу и Турцию усилило транзитную зависимость СССР от стран СЭВ, которая была возможна в условиях тесных и доверительных взаимных отношений, создаваемых социалистической экономической интеграцией и общей социалистической идентичностью.

Одновременно в СССР наращивались мощности морских портов Вентспилс, Клайпеда, Новороссийск, был построен Новоталлинский порт по экспорту углеводородов и других сырьевых товаров, которые выступали в качестве альтернативных маршрутов сообщения.

В рамках СЭИ в 1977 г. была принята Долгосрочная целевая программа развития транспорта, которая предусматривала техническую модернизацию и повышение пропускной способности главных железных дорог, связывающих страны СЭВ. В связи с большими объёмами перевозок по коридору Москва — Варшава — Берлин и возрастанием геополитических рисков в связи с экономическими трудностями и социальными волнениями в Польше в 1987 г. была открыта паромная переправа Клайпеда — Мукран, напрямую соединившая СССР и ГДР, но она по своей пропускной способности не могла конкурировать с железнодорожным вариантом сообщения с ГДР. Схожая ситуация наблюдалась на направлении СССР — Румыния — Болгария. В том же 1987 г. была открыта железнодорожно-паромная линия Ильичёвск — Варна.

Таким образом, развитие транзитных перевозок в советское время было обусловлено как геополитическими, так и экономическими причинами, глубиной экономического и политического взаимодействия СССР и стран

СЭВ. Транзит в те годы в основном осуществлялся трубопроводным и железнодорожным транспортом, что отражало повышенную ресурсоёмкость и транспортноёмкость СЭИ.

Создание новых транспортных коридоров сильно расширило рынок для экспорта советских энергоносителей, стало инфраструктурным каркасом общеевропейского сотрудничества (взаимодействия СЭИ и ЕЭС), но одновременно привело к росту внешнего влияния на экономику СССР и других стран СЭВ через колебание мировых цен и заимствования на мировом рынке капитала.

Экономические неурядицы социалистических стран, которые были обусловлены слабостями плановой системы управления национальными экономиками и их интеграцией, в частности неустойчивостью к внешним шокам, в конечном итоге разрушили социалистический интеграционный проект [Вардомский, 2020]. В немалой степени на провал СЭИ повлияло успешное развитие ЕЭС, сумевшего создать эффективное многовекторное обеспечение континента энергоресурсами.

СЭВ оставил мощную транспортную инфраструктуру, обеспечивающую взаимные торговые связи бывших стран СЭВ и республик СССР между собой и со странами Европы. Замена социалистической идентичности бывших членов СЭВ на национальную, их переориентация на европейскую интеграцию вместе с распадом СССР резко повысили для России геополитические риски сложившейся к тому времени системы транзитных перевозок. Наличие в странах Центрально-Восточной Европы трансъвропейской инфраструктуры, обеспечивающей страны Западной Европы углеводородами, облегчило их вхождение в европейский интеграционный проект.

Особенности транзитной политики России с новыми западными соседями

Распад СССР сделал постсоветское пространство значительно более транзитным. Одни страны благодаря своему положению приобрели возможность получать немалые доходы от транзитной деятельности, а другие обратились в транзитозависимые страны со значительными издержками для национальной экономики.

Сложности новой транзитной проблематики в полной мере проявились у России, у которой удвоилось число стран-соседей и резко возросла транзитная зависимость от новых государств, но одновременно заметно увеличился и её транзитный потенциал, понимаемый как совокупность предпосылок роста внешнего спроса на провоз иностранных товаров по национальным коммуникациям. Однако для России более существенным стало то, что транзитные издержки в торговле с главным торговым партнёром — Европой — сильно выросли: за её пределами остались наиболее

современные на момент распада СССР морские порты на Балтике и Чёрном море (примерно половина пропускной способности портов СССР), паромные переправы, значительная по протяжённости часть экспортных трубопроводов. Прибавление новых стран-транзитёров вызвало также распад ЧССР на Чехию и Словакию в 1993 г.

Преодолеть резкое обострение транзитных проблем предполагалось путём создания экономического союза в рамках СНГ и выстраивания близких отношений с государствами Прибалтики. Но новые государства постсоветского Запада с обретением суверенитета ориентировались либо на присоединение к евроатлантическим структурам (страны Балтии), либо на многовекторную внешнюю политику (Грузия, Молдова, Украина). Курс на отдаление от России неизбежно понижал взаимное доверие, что сказывалось и на подходах к решению транзитных проблем.

В период мощного спада в 1990-е годы экономическое выживание России опиралось на экспорт минерального топлива и сырья, который в значительной своей части шёл через морские порты стран Балтии [Цветков и др., 2014: 486–517]. Это позволяло им игнорировать интересы России, что выражалось в дискриминации русскоязычного населения, активном продвижении идеи вступления в НАТО и ЕС, введении визового режима.

Политическое руководство Прибалтийских государств полагало, что высокий уровень транзитной зависимости России от них продлится достаточно долго. Балтийские порты имели налаженную логистику с российскими производителями топлива и сырья и оказывали более дешёвые и качественные услуги по перевалке грузов по сравнению с российскими портами. Страны Балтии рассчитывали на партнёрство России и ЕС, членами которого они намеревались стать. Кроме того, в портовом хозяйстве было занято в основном русскоязычное население, и власти этих стран исходили из того, что Россия не оставит своих политически бесправных соотечественников без куска хлеба [Мурзалиев, 1996].

Иная ситуация наблюдалась на Украине, которая в силу своего советского прошлого стала основным транзитёром российского газа в Европу. Суммарная пропускная способность всех транзитных газопроводов, проходивших через страну, равнялась 146 млрд куб. м. Одновременно через украинские морские порты, пограничные железнодорожные узлы и линию широкой колеи Владимир Волынский – Катовице, нефтепровод «Дружба» шла значительная часть российского экспорта топливных и сырьевых товаров.

Украина не спешила дистанцироваться от России, поскольку российский газ играл важную роль в экономике Украины, которая характеризовалась высокой энергоёмкостью. Приобретая газ у РФ по льготным ценам, украинский бизнес перепродавал его западным партнёрам по более высоким ценам. Эта маржа легла в основу богатства многих ведущих украинских капиталистов. Одновременно низкая цена газа для населения была одним

из важных факторов социально-политической стабильности в сложный период 1990-х годов. Статус крупнейшего транзитёра российского газа придавал дополнительную значимость Украине в европейских делах.

С другой стороны, Украина с момента обретения независимости проводила курс на постепенное политическое и экономическое отдаление от России. Политика, направленная на снижение зависимости от российских углеводородов при одновременном сохранении транзитной зависимости России, имела долгосрочный характер и поддерживалась США и ЕС. Используя монопольное положение на пути экспорта российского газа в Европу, Украина легко шла на конфликты с «Газпромом», задерживая платежи за потреблённый газ, занимаясь несанкционированным отбором газа, повышая транзитные тарифы и угрожая в случае чего перекрыть транзитные газопроводы [*Григорьев, Салихов, 2007: 152–177*].

Россия видела решение проблемы в установлении своего контроля над транзитными газопроводами, используя инструменты постсоветской интеграции (СНГ, Соглашение о формировании единого экономического пространства от 2003 г.) и двусторонние договорённости (в частности, через создание Межгосударственного газотранспортного консорциума), но это для Украины означало ущемление её суверенитета в интересах России, на что в силу избранного в середине 1990-х гг. элитами страны проатлантического курса она не могла пойти.

Среди инструментов, которыми российское руководство пыталось побудить упомянутые страны к учёту своих стратегических интересов, постепенно возрастало значение альтернативных коммуникаций — замещения существующего транзита в международных и внутрироссийских перевозках или другими вариантами транзита, или прямыми перевозками между Россией и её главными торговыми партнёрами, а также регионами*. Эти капиталозатратные меры через сокращение доходов стран-транзитёров и сокращение рисков доставки газа европейским потребителям, как ожидалось, должны были повлиять на политику рассматриваемых стран.

Первым крупным мероприятием в рамках этой политики стал газопровод Ямал — Западная Европа через Белоруссию и Польшу, построенный в 1994—1999 гг. В 2001 г. начал свою деятельность новый порт Усть-Луга в Финском заливе. Сегодня его грузооборот превышает 100 млн т. В том же году был построен нефтепровод Суходольная — Родионовская, который соединил на российской территории в обход Украины два нефтепровода: Самара — Лисичанск и Лисичанск — Тихорецк. В 2006 г. с той же целью был построен газопровод Сохрановка — Октябрьская, который обошёл террито-

* В Программе модернизации транспортной системы России на 2002—2010 гг. была поставлена задача сократить перевалку грузов в портах сопредельных странах с 49 до 10% от общего объёма внешнеторговых грузов, перевозимых по морю.

рию Украины и обеспечил прямую связь газопровода Оренбург — Западная граница с югом России [Цветков и др., 2014: 307—328].

В 1997 г. было подписано российско-турецкое соглашение, и в 2002 г. был запущен в эксплуатацию газопровод «Голубой поток» мощностью 16 млрд куб. м, связавший через Чёрное море г. Изобильный с Анкарой. С него началось активное внедрение технологий строительства подводных трубопроводов, позволивших диверсифицировать варианты транспортировки российского газа к европейским потребителям.

В 2001—2007 гг. была построена Балтийская трубопроводная система (БТС) — магистральные нефтепроводы, соединяющие месторождения нефти с морским портом Приморск проектной мощностью 74 млн т нефти в год, которая позволила существенно сократить экспорт сырой нефти через порты стран Балтии.

В 2006 г. была открыта паромная переправа Балтийск — Усть-Луга, связавшая напрямую Ленинградскую и Калининградскую области. Однако, к сожалению, она до сих пор не превратилась в эффективный транспортный мост между Россией и её эксклавной областью.

В 2009 г. начинается реализация проекта Таможенного союза в составе Беларуси, Казахстана и России. И в этот же период происходит активизация усилий по замещению транзитных направлений на прямые варианты перевозок экспортных грузов. В 2011 и 2012 гг. были пущены две нитки газопровода «Северный поток» (Выборг — Грайфсвальд) проектной мощностью 55 млрд куб. м газа в год. В 2009—2012 гг. была построена БТС-2, соединившая нефтепровод «Дружба» (Унеча) с новым портом Усть-Луга протяжённостью 1300 км и годовой пропускной способностью 50 млн т нефти. Новая нефтепроводная система позволила полностью отказаться от транзита нефти через порты Балтии, украинский порт «Южный» и в 2 раза сократить экспорт по нефтепроводу «Дружба», но прокачка нефти по этому варианту существенно удлинилась.

В 2017 г. была построена железная дорога Журавка — Миллерово протяжённостью 137 км, обходящая участок пути на маршруте Воронеж — Ростов, проходящий по территории Украины. В 2019 и 2020 гг. были построены мосты через Керченский пролив, позволившие решить все вопросы коммуникации с Республикой Крым, нейтрализовав риски транспортной блокады со стороны Украины.

В силу угрозы транспортной блокады в результате возможного обострения отношений между РФ и НАТО в 2019 г. в Калининградской области был построен терминал по приёме сжиженного природного газа (СПГ), в который в случае необходимости будет отгружаться из порта Высоцк продукция с расположенного рядом завода, производящего СПГ («Криогаз-Высоцк»).

В 2020 г. был пущен ещё один газопровод в обход Украины — «Турецкий поток», позволивший заменить транзит газа через Украину транзитом

через Турцию при его экспорте в Болгарию, Сербию и, в ближайшие годы, в Венгрию и Словакию.

В 2010-е годы произошло значительное сокращение перевалки российских грузов через порты Балтии: в 2012 г. в них было обработано 67,3 млн т российских грузов, или 13,5% от общего объёма портовой перевалки грузов российской внешней торговли [Иванов и др., 2013], а в 2020 г. их объём составил около 24 млн т, или 3,5%. Это заметно сократило бюджетные доходы Латвии и Эстонии. Порты Прибалтийских стран пока играют заметную роль в экспорте нефтепродуктов, угля, руд, зерна и удобрений. Но с пуском новых грузовых терминалов в портах Приморск и Усть-Луга объёмы российского транзита в части массовых грузов к 2025 г. сократятся до минимума. Роль портов стран Балтии в поставках на российский рынок импортных товаров, в основном в контейнерах, за этот период также сократилась, но в меньшей степени.

Сильно сократился транзит российских грузов через Украину. В частности, в 2020 г. через Украину было прокачано 55,8 млрд куб. м газа, в то время как в 2011 г. — 104,2 млрд куб. м [Ильченко, 2018]. Если по железным дорогам Украины в 2007 г. было перевезено 75 млн т транзитных грузов, большую часть из которых составляли грузы России, то в 2019 г. — около 20 млн т [Кузнецов, 2020].

Свёртывание российского экспорта через Прибалтийские республики и Украину происходило при постоянном ухудшении их отношений с Россией. Трудно сказать, что было первично. Но одно можно сказать вполне определённо: надежды на то, что данные страны будут уважать интересы России, не оправдались. Её западные соседи проводят подчеркнуто антироссийскую политику, имея в этом отношении большую поддержку со стороны США, ЕС и НАТО. Вместе с США они прилагают большие усилия по срыву проекта подводного газопровода «Северный поток — 2», который потенциально может лишить Украину существенных доходов от транзита, а США — обширного газового рынка Европы, но при этом обеспечит поставку более дешёвого российского газа для европейских потребителей. Стремление России освободиться от унаследованных от прошлого транзитных связей и ещё более настойчивое стремление США сохранить их превратили транзит из рядовой транспортной деятельности в глобальную геополитическую и энергетическую проблему, узловой момент политики взаимного сдерживания РФ и США в Европе.

Созданная ценой громадных финансовых затрат новая транспортная инфраструктура, адаптированная к произошедшим геополитическим трансформациям, сегодня вносит большой вклад в развитие экономики России и её отдельных регионов в виде новых рабочих мест, технических и технологических компетенций, роста экспорта транспортных услуг. Создание альтернативных коммуникаций повысило устойчивость России

к внешним шокам, сформировало более конкурентный рынок транспортных сообщений России с внешнеторговыми партнёрами, расширило её транзитный потенциал и одновременно стало важным фактором евразийской интеграции.

Транзитная политика России в контексте евразийской интеграции

В силу величины экономики, положения и конфигурации транспортной сети на Россию замыкается преобладающая часть взаимных транспортно-экономических связей стран ЕАЭС, через неё осуществляются взаимные связи других стран — членов союза и их связи с внешним миром. В связи с этим другим направлением транзитной политики РФ было развитие сотрудничества с постсоветскими странами, прежде всего ЕАЭС, в обеспечении взаимных перевозок, а также их перевозок в сообщении с третьими странами.

Первым крупным инфраструктурным проектом, обеспечившим прямой выход к российским портам для казахстанской нефти, стал нефтепровод Тенгиз — Астрахань — Новороссийск, построенный Каспийским трубопроводным консорциумом в 1999—2002 гг. Его пропускная способность в 2018 г. была доведена до 67 млн т нефти в год, из которых 83% составила экспортная нефть Казахстана. Одновременно Казахстан по нефтепроводу Узень — Атырау — Самара через РФ экспортирует более 15 млн т своей нефти. Кроме того, российскими трубопроводами для экспорта своей нефти пользуются Азербайджан и Туркменистан.

Расширение пропускной способности морских портов и припортовой инфраструктуры за 2000—2019 гг. позволило увеличить грузооборот морских портов в 4,5 раза (840 млн т в 2019 г.). За эти годы были построены новые порты Высоцк, Кавказ, Приморск, Сабетта, Тамань, Усть-Луга, расширена пропускная способность Санкт-Петербурга, Новороссийска, Находки и др., которые смогли увеличить свои перевалочные возможности, в том числе и для грузов стран СНГ. В 2019 г. в портах России было обработано 67,2 млн т грузов стран СНГ, прежде всего Казахстана, против 40,2 млн т в 2012 г. В свою очередь, Россия использует для экспорта своей нефти в Китай нефтепроводы Омск — Павлодар — Атасу (Казахстан) и Атасу — Алашанькоу (КНР), пущенного в эксплуатацию в 2009 г. В настоящее время по нему, по данным «Транснефти», прокачивается около 10 млн т российской нефти.

Россия широко использует для своего экспорта коммуникации Беларуси, через которую проходят нефтепровод «Дружба» и газопровод Ямал — Европа, железнодорожные и автомобильные дороги, а также газопровод, связывающий Россию с Калининградской областью и Литвой. Политика

замещения транзита через страны Балтии довольно сильно ударила по доходам Беларуси, через которую проходили эти транзитные перевозки [Ивуть и др., 2015: 21–23].

Взаимоположение России и стран ЕАЭС, а также примыкающих к ним стран СНГ таково, что максимальную транзитную ренту и дифференциацию сообщений с мировыми рынками они могут получить только в случае согласованного развития своих транспортных сетей, внедрения единых цифровых технологий и технических норм, таможенных и транспортных правил, а также тарифов. В результате этого МТК, пересекающие пространство евразийской интеграции (ЕАИ), приобретают вид современных транспортно-логистических систем.

Договором о ЕАЭС предусмотрено осуществление скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства (ЕТП). Образование ЕТП осуществляется посредством поэтапного создания к 2025 г. общего рынка транспортных услуг (ОРТУ). Формирование этого рынка позволит обеспечить гарантированный и равный доступ к услугам национального транспорта всех стран-участниц при перевозках внутри союза, между странами союза и третьими странами, а также между третьими странами. По мере движения в направлении создания ОРТУ пространство ЕАИ будет превращаться в общее транзитное пространство с единым транзитным тарифом для отдельных видов транспорта [Вардомский, Тураева, 2018: 30–34]. Одна из главных задач ЕТП и ОРТУ – превратить транзит из барьера в фактор, содействующий развитию стран-участниц и их интеграции [Международные транспортные коридоры..., 2019: 3–4]. В 2021 г. ЕЭК ЕАЭС планирует принять соглашение о единой системе транзита ЕАЭС, которое определит виды транспорта, при перевозке которыми будут использоваться электронные навигационные пломбы, а также случаи и категории товаров, в отношении которых будет применяться система отслеживания их движения.

В результате уже проведённой либерализации транзитного режима в рамках создаваемого ОРТУ существенно выросла конкурентоспособность МТК, обеспечивающих трансконтинентальные перевозки между КНР и ЕС. Бурное развитие транзитных перевозок по этому направлению отражает сдвиг мировой экономики в АТР и по времени совпало с обострением геополитических противоречий России с Западом, началом реализации Китаем мегапроекта «Пояс и путь» и формированием ЕАЭС.

Трансконтинентальный транзит отличается наибольшей протяжённостью и предъявляет особые требования к скорости и качеству перевозки, требует логистического обслуживания высокого уровня, контроля движения грузов по маршруту в непрерывном режиме. Такого рода требования были удовлетворены путём широкого внедрения контейнерных поездов (блотрейнов), следующих по определённым маршрутам, поскольку транс-

портировка поездных грузовых партий на 30–40% дешевле и в 2–3 раза быстрее повагонных отправок. Более высокая скорость доставки грузов (14–16 суток) вместе с субсидированием этих перевозок китайскими компаниями сделала этот вариант транспортировки вполне конкурентоспособным по сравнению с морским [Винокуров и др., 2018].

Строительство железных дорог и сухопутных портов в Казахстане (Хоргос) и внедрение современных транспортных и логистических технологий в виде регулярных скоростных контейнерных поездов между городами Европы и Китая стали важным шагом к более широкому использованию преимуществ трансконтинентального транзитного положения ЕАЭС.

Ведущим оператором движения регулярных контейнерных поездов стала совместная компания железных дорог Беларуси, Казахстана и России ОТЛК ЕРА, которая, начав свою деятельность в 2014 г., в 2020 г. перевезла 546,8 тыс. контейнеров ДФЭ (в 2015 г. – 100 тыс.). Компания, тесно взаимодействуя с китайскими и европейскими контрагентами, организует движение ускоренных контейнерных поездов, соединяющих 92 европейских и китайских города. В 2020 г. на ОТЛК ЕРА пришёлся 91% всех континентальных транзитных контейнерных перевозок между Китаем и Европой, или около 3% от всего объёма контейнерных перевозок между Европой и Китаем [Ключевые игроки..., 2021].

Другое важное направление трансконтинентальной транзитной деятельности связано с автотранспортом. Близится к концу строительство автомагистралей Китай – Европа через Казахстан, Россию и Белоруссию, которая позволит широко использовать большегрузный автотранспорт с применением цифровых технологий на различных транзитных направлениях.

Появление нового драйвера транзитных сообщений стало следствием как углубления ЕАИ, так и быстро растущего внешнего спроса на перевозки грузов высокой удельной стоимости по их коммуникациям со стороны КНР и ЕС. Эта ситуация в чём-то схожа с ролью транзитных трубопроводов в СЭИ в 1970–1980-е годы.

Динамичное развитие трансматерикового транзита и выдвигаемые странами международные транспортные проекты свидетельствуют о возможности формирования евразийского транспортного партнёрства с участием КНР, ЕС, ЕАЭС и ряда других стран материка, включая и те, которые страдают повышенным градусом русофобии.

В заключение следует подчеркнуть, что история транзитных отношений СССР и России тесно связана с ходом интеграционных и дезинтеграционных процессов. В условиях наращивания взаимного сотрудничества и перехода его на уровень интеграции происходит развитие транзитных перевозок, он сам становится стимулом к дальнейшей интеграции через формирование единого транспортного пространства. В этом случае геополитическая и экономическая функции транзита развиваются параллельно. При разрушении

сотрудничества и дезинтеграции транзитные перевозки постепенно свёртываются, отражая падающий уровень взаимной лояльности. Более того, ограничение транзита становится инструментом дезинтеграции. В этом случае геополитическая функция транзита подавляет экономическую. Однако со временем, по мере роста перевозок по альтернативным коммуникациям, возникающих во многом благодаря транспортным инновациям, их экономический эффект приобретает характер новой реальности. Сегодня транзит следует рассматривать в контексте нарастающей турбулентности развития мировой экономики. Государства стремятся стать частью процесса регионализации, который может, с одной стороны, обеспечить устойчивое развитие страны, а с другой — дифференцировать коммуникации, связывающие их с международными рынками.

В связи с этим в транспортной политике России следует сочетать неизбежный в настоящее время учёт геополитических ограничений для транзитных сообщений с политикой более полного использования транзитного потенциала, опираясь в этом на сотрудничество с государствами ЕАЭС и другими заинтересованными странами. Современная высокотехнологичная цифровая инфраструктура и логистика позволят повысить взаимодополняемость экономик стран ЕАЭС и одновременно расширить экспортный потенциал товаров и услуг для третьих стран.

Список литературы

География производственной инфраструктуры в зарубежных социалистических странах: Сб. ст., 1986 / Под ред. Л. Вардомского. М.: Изд-во МГУ. 136 с.

Международные транспортные коридоры, проходящие через территорию государств-членов: Аналит. докл., 2019 // Евразийская экономическая комиссия. Департамент транспорта и инфраструктуры. М. 24 с.

Вардомский Л. Б., 2012. Развитие транспорта и международных транзитных перевозок // Глобальная экономика и жизнеустройство на пороге новой эпохи: К юбилею академика О. Т. Богомолова. М.: Анкил. 383 с.

Вардомский Л. Б., Тураева М. О., 2018. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов: Науч. докл. / Ин-т экономики РАН. М. 64 с.

Вардомский Л. Б., 2020. Забытая интеграция: провал и уроки Совета экономической взаимопомощи // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. № 3. С. 176–195.

Винокуров Е. Ю., Лобырев В. Г., Тихомирова А. А., Цукарев Т. В., 2018. Транспортные коридоры Шёлкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС — ЕАБР / Центр интеграционных исследований. Доклад № 49. СПб. 71 с.

Григорьев Л., Салихов М., 2007. 15 лет спустя. Сдвиги в экономике Грузии, Украины, Азербайджана и Молдавии, 1991–2006 / Ин-т энергетики и финансов. М. 198 с.

Иванов Ю. М., Романенко А. А., Лебедев Г. В., 2013. Морские порты России: траектория развития // Транспорт Российской Федерации. № 5 (48). С. 4–8.

Ивуть Р. Б., Зубрицкий А. Ф., Зиневич А. С., 2015. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования её транспортно-логистической системы // Новости науки и технологий. Минск. № 1. С. 19–33.

Лисоволик Я., Сутырин В., 2017. География стран Евразийского экономического союза: от вызовов к возможностям: Докл. междунар. дискус. клуба «Валдай». М. Октябрь 2017. С. 4–7.

Мурзалиев А., 1996. Выгодный, но несчастливый брак // Коммерсантъ. № 21. 11.06. С. 30–31.

Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А., 2014. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации / Институт проблем рынка РАН. М.; СПб.: Нестор-История. 799 с.

Ильченко В., 2018. Пять фактов о транзите российского газа через Украину // <https://delo.ua/business/pjat-faktov-o-tranzite-rossijskogo-gaza-cherez-ukrainu-339583>, дата обращения 19.02.2021.

Кривошеев В., 2013. Глобальная экономика и жизнеустройство на пороге новой эпохи: Обзор юбилейного сборника // http://www.inesnet.ru/wp-content/mag_archive/2013_04/ES2013-04-Vladlen_Krivosheev.pdf#1, дата обращения 15.02.2021.

Кузнецов В., 2020. Судьба украинского транзита. Медленная смерть в рамках независимости // <https://ukraina.ru/exclusive/20200219/1026755239.html>, дата обращения 13.02.2021.

Arvis J.-F., Raballand G., Marteau J.-F., 2007. The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Shipping Chain Reliability // <http://documents.worldbank.org/curated/en/987461468008762479/pdf/wps4258.pdf>, дата обращения 18.02.2021.

Kostrowicka I., Landau Z., Tomaszewski J., 1966. Historia gospodarcza Polski w XIX I XX wieku. Warszawa. S. 620.

Patryn E., 1967. Tranzyt a gospodarka narodowa // PWE. Warszawa. S. 185.

Ключевые игроки Нового Шёлкового пути объединяются для «расшивки» узких мест на железной дороге в ожидании дальнейшего роста объёмов перевозок // <https://www.utlc.com/news/klyuchevye-igroki-novogo-shyelkovogo-puti-obedinyayutsya-dlya-rasshivki-uzkikh-mest-na-zheleznoy-dor>, дата обращения 15.02.2021.

LEONID. B. VARDOMSKIY,

PhD (Economics), Professor, Federal State Institution of Science, Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Chief Researcher, Head of the Center for Post-Soviet Studies.

Address: 32, Nakhimov Ave., Moscow, 117218, Russian Federation

E-mail: wardom@yandex.ru

SPIN-code: 2373-2441

ORCID: 0000-0002-9508-5945

BALANCING BETWEEN GEOPOLITICS AND ECONOMICS: THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSIT IN THE USSR AND RUSSIA

DOI: 10.48137/2687-0703_2021_13_1_24

Received: 08.03.2021.

For citation: *Vardomskiy L.*, 2021. Balancing Between Geopolitics and Economics: The Development of International Transit in The USSR and Russia. – *Geoeconomics of Energetics*. № 1 (13). P. 24–42. DOI: 10.48137/2687-0703_2021_13_1_24

Keywords: transit, USSR, Russia, CMEA, socialist economic integration, EU, infrastructure, hydrocarbons, geopolitics, foreign trade relations, transit dependence, diversification, international transport corridors, EAEU, transport services market, China, Silk Road, container trains.

Abstract

International transport transit is a sector of the economy that is very sensitive to geopolitical, economic and technological changes taking place in the world and in individual countries. The article examines the development of transit in the context of socialist economic integration (SEI) and Eurasian integration (EAI). The transit problems of the Soviet period were mainly associated with the bipolar world order, the activities of the CMEA and the Warsaw Pact, and the establishment of pan-European cooperation. The collapse of the USSR and the division of the post-Soviet countries according to integration priorities greatly complicated the transit situation. For Russia in the 1990s and 2000s in the foreground was the creation of alternative communications that would reduce the risks of Russian exports of fuel and raw materials from the strong transit dependence that had developed in the socialist past. At the same time, Russia developed transit cooperation with the EAEU countries as an important condition for deepening the EAI and increasing the export of transport services. In the structure of the latter, an increasing share is occupied by the service of transcontinental

transit traffic. Their dynamic growth reflected both the increased interest of China and the EU in transcontinental routes of mutual trade and the coordinated transport policies of the EAEU countries.

References

Geography of industrial infrastructure in foreign socialist countries, 1986 // Collection of articles / Edited by L. Vardomsky. M.: Ed. Moscow State University. M. 136 p. (In Russ.)

Eurasian Economic Commission. Department of Transport and Infrastructure, 2019. Analytical report «International transport corridors passing through the territory of the Member States». M. 24 p. (In Russ.)

Vardomskiy L. B., 2012. Development of transport and international transit traffic // Global economy and life on the threshold of a new era. To the anniversary of academician O. T. Bogomolov. M.: Ankil. 383 p. (In Russ.)

Vardomskiy L. B., Turaeva M. O., 2018. Development of transport corridors of the post-Soviet space in the context of modern geopolitical and economic challenges: Scientific report / Institute of Economics RAN. M. 64 p. (In Russ.)

Vardomskiy L. B., 2020. Forgotten Integration: Failure and Lessons from the Council for Mutual Economic Assistance // Contours of global transformations: politics, economics, law. № 3. P. 176–195. (In Russ.)

Vinokurov E. Yu., Lobyrev V. G., Tikhomirova A. A., Tsukarev T. V., 2018. Transport corridors of the Silk Road: the potential for growth in freight traffic through the EAEU – EDB / Center for Integration Studies. Report № 49. SPb. 71 p. (In Russ.)

Grigoriev L., Salikhov M., 2007. 15 years later. Shifts in the economies of Georgia, Ukraine, Azerbaijan and Moldova, 1991–2006 / Institute of Energy and Finance. M. 198 p. (In Russ.)

Ivanov Yu. M., Romanenko A. A., Lebedev G. V., 2013. Russian seaports: trajectory of development // Transport of the Russian Federation. № 5 (48). P. 4–8. (In Russ.)

Ivut R. B., Zubritskiy A. F., Zinevich A. S., 2015. Development of the transit potential of the Republic of Belarus in the conditions of the formation of its transport and logistics system // News of Science and Technology. Minsk. № 1. P. 19–33. (In Russ.)

Lisovolik Y., Sutyurin V., 2017. Geography of the countries of the Eurasian Economic Union: from challenges to opportunities: Report of the Valdai International Discussion Club. M. October 2017. P. 4–7. (In Russ.)

Murzaliev A., 1996. Profitable, but unhappy marriage // Kommersant. № 21. P. 30–31. (In Russ.)

Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A., 2014. Formation of an evolutionary model of the transport and transit system of Russia in the context of integration and globalization / Institute of Market Problems RAN.. M.; SPb.: Nestor-History. 799 p. (In Russ.)

Ilchenko V., 2018. Five facts about the transit of Russian gas through Ukraine // <https://delo.ua/business/pjat-faktov-o-tranzite-rossijskogo-gaza-cherez-ukrainu-339583>, accessed 19.02.2021. (In Russ.)

Krivosheev V., 2013. The global economy and the way of life on the threshold of a new era: Review of the anniversary collection // http://www.inesnet.ru/wp-content/mag_archive/2013_04/ES2013-04-Vladlen_Krivosheev.pdf#1, accessed 15.02.2021. (In Russ.)

Kuznetsov V., 2020. The fate of the Ukrainian transit. Slow death within the framework of independence // <https://ukraina.ru/exclusive/20200219/1026755239.html>, accessed 02.03.2021. (In Russ.)

Arvis J.-F., Raballand G., Marteau J.-F., 2007. The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Shipping Chain Reliability. The World Bank // documents.worldbank.org/curated/en/987461468008762479/pdf/wps4258.pdf, accessed 18.02.2021. (In Eng.)

Kostrowicka I., Landau Z., Tomaszewski J., 1966. Historia gospodarcza Polski w XIX I XX wieku. Warszawa. P. 620. (In Polish.)

Patryn E., 1967. Tranzyt a gospodarka narodowa // PWE. Warszawa. P. 185. (In Polish.)

Key players on the New Silk Road are joining forces to clear bottlenecks on the railroad in anticipation of further growth in traffic. 01/27/2021 // <https://www.utlc.com/news/klyuchevye-igroki-novogo-shyelkovogo-puti-obedinyayutsya-dlya-rasshivki-uzkikh-mest-na-zheleznoy-dor>, accessed 15.02.2021. (In Russ.)