

Юрий БАЖЕНОВ,
Алена АКИМОВА,
Максим АНУФРИЕВ

ПРОСТРАНСТВО 1520 – ФАКТОР ИНТЕГРАЦИИ ЕВРАЗИИ

Аннотация

В статье рассмотрено понятие «пространство 1520» в историческом, технологическом и геополитическом аспектах. Рассматриваются вопросы интеграции пространства, охватываемого железнодорожной колеей стандарта 1520 мм. На примере Белоруссии и Монголии приведен анализ преимущества вхождения национальных железных дорог и компаний-перевозчиков в данное пространство.

Введение

Термин «пространство 1520» широко вошел в научный и технический лексикон после дезинте-

грации Советского Союза. На территории вновь образованных государств сохранился единый

БАЖЕНОВ Юрий Михайлович – кандидат географических наук, доцент кафедры международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта (МИИТ). Адрес: Российская Федерация, 127055, г. Москва, ул. Новосущевская, д. 26А. *E-mail*: eldorado3@mail.ru

АКИМОВА Алена Олеговна – ассистент кафедры международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта (МИИТ).

АНУФРИЕВ Максим Александрович – магистрант кафедры международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта (МИИТ).

Ключевые слова: пространство 1520, железнодорожная колея, транспортная интеграция, грузоперевозки, пассажирские перевозки, контейнерные перевозки, транзит.

стандарт железнодорожной колеи – 1520 мм, который ранее обеспечивал бесперебойное движение поездов по всей территории СССР. Кроме того, различные технические регламенты, правила технической эксплуатации (ПТЭ), инструкции по сигнализации и связи, движению поездов, пожарной безопасности и другие, остались едиными. С целью дальнейшей безопасной эксплуатации железных дорог новых независимых государств такой порядок требовалось сохранить. С этой целью в 1992 г. был создан специальный орган – Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ, который объединял железнодорожные администрации не только тех из них, которые изначально вошли в Содружество Независимых Государств, но и, на правах ассоциированных членов, соответствующие органы стран Балтии и Грузии, не пожелавших принять участие в Содружестве. Позже к совету на аналогичных условиях присоединились железнодорожные перевозчики Финляндии, имеющей практически тот же стандарт колеи – 1524 мм, а также Болгарии и Ирана, стандарт колеи которых соответствует европейскому (стефенсоновскому) – 1435 мм.

В настоящее время под термином «пространство 1520» понимается территория стран, входящих в СНГ, стран бывшего СССР, не участвующих в работе Содруже-

ства, а также Финляндии, входившей ранее в состав Российской империи, железные дороги которой начали строиться еще в тот период, и Монголии, где железные дороги были построены при помощи СССР и по тому же стандарту. В 2010 г. при техническом содействии АО «Узбекистон темир йуллари» («Узбекистанская железная дорога», УЖД) завершилось строительство линии Хайратон – Мазари-Шариф на территории Афганистана. Существует проект ее продления через центр страны до пакистанского города Пешавар с выходом на железнодорожную сеть Пакистана к портам на побережье Индийского океана. Стандарт колеи предполагается сохранять тот же – 1520 мм. Реализация данного проекта приостановлена из-за обострения политической ситуации в Афганистане и смены власти в стране. Тем не менее Афганистан также можно считать в перспективе частью пространства 1520.

Таким образом, пространство 1520 охватывает территории большинства стран Евразийского континента, в том числе ключевой для него Центральной Азии. Кроме стран бывшего СССР, туда входят территории Финляндии, Монголии, Афганистана. Общая протяженность железных дорог данного стандарта превышает 150 000 км, что является вторым показателем после стефенсоновской колеи.

Пространство 1520: краткая история и современность

Впервые этот стандарт был применен при строительстве двухпутной магистрали Санкт-Петербург – Москва. Она была введена в эксплуатацию в 1851 г. и стала воплощением научно-технических идей в области железнодорожного транспорта и принципов транспортного строительства в России.

Русские инженеры П. П. Мельников и Н. О. Крафт, спроектировавшие и построившие эту магистраль, предварительно изучив европейский и американский опыт строительства железных дорог, пришли к выводу, что для его применения в условиях России оптимальным будет применение более широкой колеи, которую они определили в 5 футов (1524 мм). Она позволяла развивать более высокую скорость поездов, обеспечивала большую устойчивость составов при прохождении кривых, что гарантировало высокий уровень безопасности движения, а главное, они предвидели значительное увеличение веса грузовых составов, что произошло уже в следующем, XX в. [1, 2].

С 1851 г. «широкая» колея стала унифицированным размером при строительстве железных дорог в Российской империи, а в последующем – и в Советском Союзе. В 70-х гг. XX в. для удобства расчетов в метрической системе был осуществлен переход на стандарт железнодорожной колеи 1520 мм. В соседней Финляндии подобной операции

не производилось, поэтому железные дороги в этой стране остаются в старой, «имперской» ширине колеи – 1524 мм, однако разница в 4 мм позволяет взаимную эксплуатацию подвижного состава на дорогах двух стран без смены колесных пар. Правда, при запуске в 2011 г. скоростного поезда «Аллегро» сообщением Санкт-Петербург – Хельсинки линию на участке от границы до столицы Финляндии пришлось все же сузить на 2 мм.

В настоящее время пространство 1520 – наиболее интегрированная железнодорожная структура в мире, важнейший фактор международного сотрудничества между странами Евразийского континента, создающий условия для более глубокой экономической интеграции в рамках ЕАЭС и СНГ, а также выход на железнодорожную сеть стран Азиатско-Тихоокеанского региона [1, 2].

Всего на Евразийском континенте протяженность железных дорог составляет более 500 тыс. км, эксплуатируется около 3 млн вагонов и 80 тыс. локомотивов, ежегодно перевозится более 7 млрд т грузов и 13 млрд пассажиров. В том числе линии стандарта 1520 мм составляют около 153 тыс. км, или 15 % от всей протяженности мировой железнодорожной сети, и почти треть протяженности всей сети Евразии. Суммарный объем грузовых перевозок превышает 2,2 млрд т, пассажирских – около 2 млрд чел. [3].

Пространство 1520 и геополитика

Первоначально термин «пространство 1520» входил в основном в профессиональный лексикон железнодорожников и транспортных строителей стран, в него входящих. Однако после 2003 г., когда структура и организация ОАО «РЖД» под руководством В. И. Якунина подверглись значительному реформированию, это понятие с его подачи прочно вошло в политический лексикон, а профессиональным научным сообществом стало восприниматься как геополитическая категория.

Для последнего, безусловно, имеются все основания. Железнодорожная колея как основной элемент транспортной инфраструктуры не только обеспечивает движение поездов и, соответственно, перевозку грузов и пассажиров, но и определяет связанность пространства, по которому проложена железная дорога.

По аналогии в качестве примера можно привести реализацию в конце XIX в. грандиозного проекта «трех Б» – железной дороги Берлин – Босфор – Багдад, которая связывала Германию, Балканы, Турцию и Персидский залив. Решение о ее строительстве принималось на знаменитом Берлинском конгрессе 1878 г., определявшем развитие балканских государств после их освобождения от Османской империи. Решение о строительстве обосновывалось прежде всего геополитическими аргументами исходя из новых условий, возникших после Русско-турецкой войны 1877–1878 гг.

Аналогичными соображениями чуть позже было обосновано строительство Транссибирской магистрали, срок окупаемости которой был определен в 100 лет. Но уже тогда было очевидно, что если такой проект не будет реализован, то Россия вряд ли смогла бы удерживать, например, Приморье.

Исходя из этого все пространство бывшего СССР, а также некоторых соседних стран является единым с транспортной точки зрения, несмотря на политические, экономические и иные разногласия и противоречия. Именно поэтому недопустимо «вторжение» сюда иного стандарта колеи, так как это станет фактором «привязки» данной территории, где гипотетически будет реализован подобный проект, к иному пространству.

А такие проекты предлагались неоднократно, в основном со стороны Китая, который неоднократно предлагал проложить дорогу своего стандарта 1435 мм, например, по территории Казахстана с выходом на порты Каспийского и, далее, Черного морей. Однако подобные предложения регулярно отвергались ввиду того, что тому же Казахстану с его достаточно развитой железнодорожной инфраструктурой стандарта 1520 мм гораздо выгоднее оставаться в едином пространстве, чем внедрять у себя совершенно новые стандарты. Ведь в этом случае смены колеи не избежать, правда, теперь уже на российской границе [4].

Аналогичные предложения Китай делал и Киргизии, горной стране с неразвитой сетью железных дорог. Для того чтобы ее правительство все-таки отказалось от реализации подобных проектов, были предприняты усилия на уровне руководства не только ОАО «РЖД», но и политического руководства России.

На европейском направлении также предпринимались попытки изменить стандарт колеи, иногда вполне успешные. Так, после выхода из состава Российской империи в Польше практически вся сеть железных дорог, за исключением одной изолированной линии, была «перешита» на европейский стандарт. А вот Финляндия примерно в то же самое время отказалась от этого по причине прежде всего большой дороговизны подобных работ. После распада СССР получившие независимость страны Балтии объявили о перешивке своей колеи на европейский стандарт. Проект не был реализован ввиду чрезвычайной его дороговизны. Двойная колея (1520/1435 мм) была проложена от польской границы через все три прибалтийских государства, и такая операция имела прежде всего политический, нежели экономический смысл.

Исходя из этого очевидно, что, имея одинаковый стандарт железнодорожной колеи, материковое пространство остается связанным в единое целое, несмотря на разногласия и противоречия между входящими в него странами. Так было в 20–30-х гг. XX в. с Финляндией, так остается уже в этом столетии со странами Балтии¹, входящими не только в ЕС, но и в НАТО, и той же Финляндией, входящей в ЕС и вступившей в НАТО после почти 80 лет нейтралитета. В свете последних событий с введением санкций все эти страны объявлены недружественными государствами. Такой же статус имеет в настоящее время и Украина. Остается надеяться, что ситуация «недружественности» стран рано или поздно изменится и единое транспортное пространство 1520 сыграет в этом не последнюю роль.

Таким образом, несмотря на крайне недружественную политику отдельных государств, входящих в пространство 1520, основная его часть остается интегрированной в той или иной степени, и такие процессы развиваются и углубляются. Рассмотрим конкретные примеры.

Монголия в пространстве 1520

Железнодорожный транспорт Монголии и его место во внешнеэкономических связях этой страны были подробно рассмотрены в ука-

занной статье [5]. Улан-Баторская железная дорога (УБЖД) протяженностью 1815 км была построена в 1947–1956 гг. при техническом и

¹ Особенно показателен недавний вопиющий пример, когда Литва отказалась пропускать транзитные грузы в Калининградскую область.

финансовом содействии СССР, поэтому имеет тот же стандарт колеи. Эксплуатация линий также осуществлялась при помощи нашей страны. В 1949 г. было создано советско-монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД»), которое и в настоящее время является оператором Монгольских железных дорог. С 2009 г. доверительным управляющим российским пакетом акций совместного предприятия является ОАО «РЖД». Таким образом, национальный железнодорожный оператор Монголии фактически является филиалом ОАО «РЖД».

В 2010 г. Великий народный хурал Монголии утвердил комплексную программу дальнейшего развития железнодорожного транспорта в стране. Согласно ей предполагается довести общую протяженность железнодорожных линий до 4000 км, соединив при этом все крупные месторождения полезных ископаемых и промышленные районы.

Тогда же было принято однозначное решение сохранить российский стандарт колеи 1520 мм. Были и предложения «перешить» колею на европейский (соответ-

ственно и китайский) стандарт, что, по мнению их авторов, удешевит и упростит экспорт продукции монгольских добывающих предприятий в Китай. Однако противоположная и, на наш взгляд, рациональная точка зрения взяла верх: стандарт колеи останется прежним. И дело даже не в том, что перешивка колеи – это огромные затраты и усилия, а прежде всего в том, что руководство страны предпочло технологически сохранить ее в общевразийском пространстве. Или, попросту, быть ближе к России, чем к Китаю.

Объем перевозок УБЖД в 2019 г. достиг 27 млн т грузов (+4 % к показателю 2018 г.). Грузооборот увеличился на 7,1 % и составил 16 млрд т/км. В сегменте пассажирских перевозок также наблюдается рост. Перевезено 3 млн пассажиров, что на 17 % больше, чем в прошлом. Пассажирооборот увеличился на 1,3 % и превысил показатель 1 млрд пасс.-км. В последующие годы эти показатели, разумеется, снизились, в основном из-за всеобщих карантинных ограничений, закрытия границы с Китаем, общего спада экономики [5, 6, 7].

Белоруссия в пространстве 1520

Рассмотрим теперь самую близкую для России страну, как географически и политически, так и ментально, – Белоруссию. Сегодня Белорусская железная дорога (БЧ) – лидер национальной, а также транзитной через ее территорию,

системы перевозок. Она обеспечивает почти 70 % грузооборота всех видов транспорта общего пользования. Кроме того, Белорусская железная дорога – крайне важный транзитно-транспортный узел международной железнодорожной

сети, находится фактически на перекрестке II и IX панъевропейских (критских) транспортных коридоров, по которым осуществляются значительные объемы сухопутных перевозок между странами Европы и Азии.

Белорусская железная дорога сегодня – это 226 станций, 6 специализированных предприятий, 52 грузовых терминала в областных центрах и крупных городах республики, располагающие необходимыми средствами механизации и складскими площадями.

Географическое положение Республики Беларусь предполагает ее высокий транзитный потенциал. Важнейшими для железнодорожного комплекса Белоруссии являются транзитные перевозки грузов, основными из которых являются уголь, нефть и нефтепродукты, черные металлы, удобрения, зерно и другие.

Кроме того, до недавнего времени, точнее до 2020 г. и введенных тогда карантинных ограничений, достаточно успешно развивались транспортно-логистические проекты в рамках контейнерных перевозок между портами Балтийского и Черного морей через территорию Белоруссии. Характерными примерами здесь могут служить контейнерный поезд «Викинг» – совместный проект железных дорог Литвы, Украины и Белоруссии, стивидорных компаний и портов Клайпеда, Ильичевск и Одесса, а также поезд *Zubr* – продукт кооперации железных дорог Латвии, Эстонии, Молдавии, Украины

и Белоруссии, стивидорных компаний и портов Рига, Таллин, Ильичевск и Одесса. К сожалению, ввиду последних событий и связанной с ними санкционной политики большинства европейских государств реализация этих проектов приостановлена.

Тем не менее развитие рынка контейнерных перевозок, прежде всего между странами Европы и Азии, – одно из стратегических направлений деятельности БЧ. Так, по сообщению официального портала, объем транзитных контейнерных перевозок возрос по сравнению с предыдущим годом на 25 %. Это хороший показатель, хотя именно в 2020 г. транзитные перевозки сильно просели из-за карантинных ограничений [8].

В рамках участия в проекте «Один пояс – один путь» проводится последовательная работа по организации транзитных перевозок в сообщении с Китаем, для чего формируются специализированные контейнерные поезда. Частота их курсирования из Китая в Европу достигла 26 раз в неделю, а в обратном направлении – 21 раза в неделю. Время в пути от станции Красное (на границе с Россией) до Бреста составляет менее 12 часов, маршрутная скорость достигает 1400 км/сутки с минимальной стоянкой на станциях.

Таким образом, очевидно, что грузооборот с Китаем – основной тренд в контейнерных перевозках Белорусской железной дороги. По итогам 2020 г. товарооборот между ними составил 4,6 млрд долл.

С целью повышения качества транспортно-логистических услуг при экспедировании и доставке грузов на такое расстояние было создано специальное государственное предприятие «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» (БТЛЦ) – основной оператор контейнерных перевозок в стране. Оно специализируется на доставке грузов из Белоруссии в Китай и обратно по железной дороге под ключ с использованием в случае необходимости автотранспорта. Отправление осуществляется в основном со станций Брест и Колядичи, а также других станций БЧ, открытых для работы с крупнотоннажными контейнерами. При этом формируются отдельные поезда, а также используются одиночные *TEU* с их постановкой в состав контейнерного поезда Европа – Китай – Европа.

Другим направлением контейнерных перевозок в восточном направлении является Монголия. Конечно, объемы транзита и белорусского экспорта в эту страну здесь на порядок ниже, чем на китайском направлении. Тем не менее достаточно регулярно формируется контейнерный поезд «Монгольский вектор», следующий по маршруту Брест (Беларусь) – Осиновка (Беларусь) – Красное (Россия) – Наушки (Россия) – Сухэ-Батор (Монголия) – Улан-Батор (Монголия).

Ведущим центром по переработке крупнотоннажных контейнеров и тяжеловесных поездов является

грузовая станция Колядичи, где осуществляется обработка и перевалка грузов в регионы Беларуси, а также в страны СНГ и дальнее зарубежье с использованием возможностей железнодорожного и автомобильного транспорта. Работа организована по технологии сухого порта, где единый технологический процесс объединяет склады, сооружения вспомогательного назначения, автомобильные и железнодорожные подъездные пути, открытые площадки для хранения контейнеров.

Важное значение БЧ придает также развитию и внедрению современных информационных технологий на основе электронных документов, в том числе с использованием специализированной системы АС «Электронная перевозка». Так, например, только в прямом двустороннем железнодорожном сообщении Беларусь – Россия эту систему используют не менее 430 грузоотправителей и около 70 экспедиторских организаций Республики Беларусь.

Особое внимание в привлечении дополнительных грузопотоков с использованием элементов транспортной логистики уделяется работе по разработке конкурентоспособных транспортно-логистических схем, оптимизации плана формирования поездов и связанное с этим переключение транзитных грузопотоков с альтернативных маршрутов железных дорог соседних государств на маршруты с участием Белорусской железной дороги.

Заключение

Очевидно, что пространство 1520 имеет значительный транспортно-логистический потенциал при осуществлении сухопутных перевозок в направлении Европа – Азия. Понятно, что в связи с последними событиями его значение ощутимо снизилось, особенно это касается перевозок в страны ЕС и из них. Тем не менее железные дороги принимают на себя основной объем грузопере-

возок в странах ЕАЭС, а также их ближайших соседей по Евразийскому континенту, за исключением крайней западной его оконечности. Таким образом, пространство 1520 из чисто технического термина, используемого путейцами постсоветских стран, превращается в один из символов интеграции, объединения стран-партнеров в гипотетический новый союз.

Список литературы

1. Харламова Ю. А. Борьба за Евразию в фокусе транспортных геостратегий: Моногр. М.: ИНФРА-М, 2020. 196 с.
2. Харламова Ю. А. Российский железнодорожный комплекс: политический анализ: Моногр. М.: ИНФРА-М, 2012. 182 с.
3. Дмитриев М. Э. Пространство 1520: перспективы интеграции // Транспорт Российской Федерации. № 5 (42) 2012. С. 8–12.
4. Баженов Ю. М. Мировая транспортная система: политическое измерение // Журнал технических исследований. 2020. Т. 6. № 4. С. 34–35.
5. Баженов Ю. М., Андрушак Е. Н., Сапожникова Д. А. Железнодорожный транспорт в системе внешнеэкономических связей Монголии // Постсоветский материк. 2021. № 1 (29). С. 88–97.
6. АО «Улан-Баторская железная дорога (УБЖД)». Официальный сайт // URL: <https://www.ubtz.mn/> (дата обращения: 06.04.2022).
7. Железные дороги Монголии. Официальный сайт // URL: <https://www.mtz.mn/en/> (дата обращения: 08.04.2022).
8. Белорусская железная дорога (БЧ). Официальный сайт // URL: <https://www.rw.by/> (дата обращения: 08.04.2022).

BAZHENOV Yuri M. – *Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor of the Department of International Relations and Geopolitics of Transport of the Russian University of Transport (MIIT). Address: 26A Novosushchevskaya str., Moscow, 127055, Russian Federation. E-mail: el-dorado3@mail.ru*

AKIMOVA Alyona O. – *Assistant at the Department of International Relations and Geopolitics of Transport of the Russian University of Transport (MIIT).*

ANUFRIEV Maxim A. – *Master's student of the Department of International Relations and Geopolitics of Transport at the Russian University of Transport (MIIT).*

Keywords: *of space 1520, railway gauge, transport integration, cargo transportation, passenger transportation, container transportation, transit.*

THE SPACE OF 1520 IS A FACTOR OF INTEGRATION OF EURASIA

Abstract

The article considers the concept of Space 1520 in historical, technological and geopolitical aspects. The issues of integration of the space covered by the railway gauge of the standard 1520 mm are considered. On the example of Belarus and Mongolia, an analysis of the advantages of the entry of national railways and carrier companies in this Space is given.

References

1. Kharlamova Yu. A. *The struggle for Eurasia in the focus of transport geostrategies: monograph*. M.: INFRA-M, 2020. 196 p
2. Kharlamova Yu. A. *Russian railway complex: political analysis: Monograph*. M.: INFRA-M, 2012. 182 p.
3. Dmitriev M.E. *Space 1520: prospects of integration* // *Transport of the Russian Federation*. No. 5 (42) 2012. Pp. 8–12.
4. Bazhenov Yu. M. *The world transport system: a political dimension* // *Journal of Technical Research*. 2020. Vol. 6. No. 4. Pp. 34–35.

5. Bazhenov Yu. M., Andrushchak E. N., Sapozhnikova D. A. *Railway transport in the system of foreign economic relations of Mongolia* // *Post-Soviet continent*. 2021. No. 1 (29). Pp. 88–97.
6. *Ulaanbaatar Railway JSC (UBZhd)*. Official website // URL: <https://www.ubtz.mn/> (accessed: 06.04.2022).
7. *Railways of Mongolia*. Official website // URL: <https://www.mtz.mn/en/> (accessed: 08.04.2022).
8. *Belarusian Railway (BCH)*. Official website // URL: <https://www.rw.by/> (accessed: 08.04.2022).