



EURASIA CENTER

Eurázsia
Központ

Elemzések

**A Nyugat-Európa–Nyugat-Kína
közlekedési folyosó jelene és
jövője**

Veres Szabolcs

EK/2022/5.



Eurázsia Központ Elemzések

Kiadó:
Eurázsia Központ

Szerkesztő:
Dr. Horváth Levente

A kiadó elérhetősége:

1117 Budapest, Infopark sétány 1i
eurasiacenter@uni-neumann.hu
<https://eurasiacenter.hu/>

Kiadásért felelős személy: Dr. Horváth Levente, igazgató

Jelen elemzés és annak következtetései kizárólag a szerzők magánvéleményét tükrözik és nem tekinthetők a Eurázsia Központ álláspontjának.



ISSN (online):

EURÁZSIA KÖZPONT

Budapest 2022.

A NYUGAT-EURÓPA–NYUGAT-KÍNA KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓ JELENE ÉS JÖVŐJE

Veres Szabolcs

Euráziában jelenleg számos globális projekt valósul meg, amelyek célja a kontinens országai közötti gazdasági együttműködés bővítése. A legtöbb ilyen kezdeményezés így vagy úgy Kínához, illetve az Eurázsiai Gazdasági Unió államaihoz kapcsolódik és az áruforgalom logisztikájának optimalizálását célozza meg. Az egyik ilyen projekt a Nyugat-Európa–Nyugat-Kína (West Europe–West China, WE–WC) közlekedési folyosó megépítése. A tanulmány célja, hogy megvizsgálja hol tart ma a kivitelezésben a WE–WC közlekedési és kereskedelmi folyosó. Az útvonalnak milyen hatásai vannak a projektben résztvevő országok gazdaságára, illetve, hogy a WE–WC hogyan befolyásolja a projekteben érintett városok és régiók gazdasági potenciálját, a közlekedési infrastruktúra minőségét és fejlődését.

Kulcsszavak: *Kína, Oroszország, Kazahsztán, áruszállítás, közlekedési folyosó*

Abstract

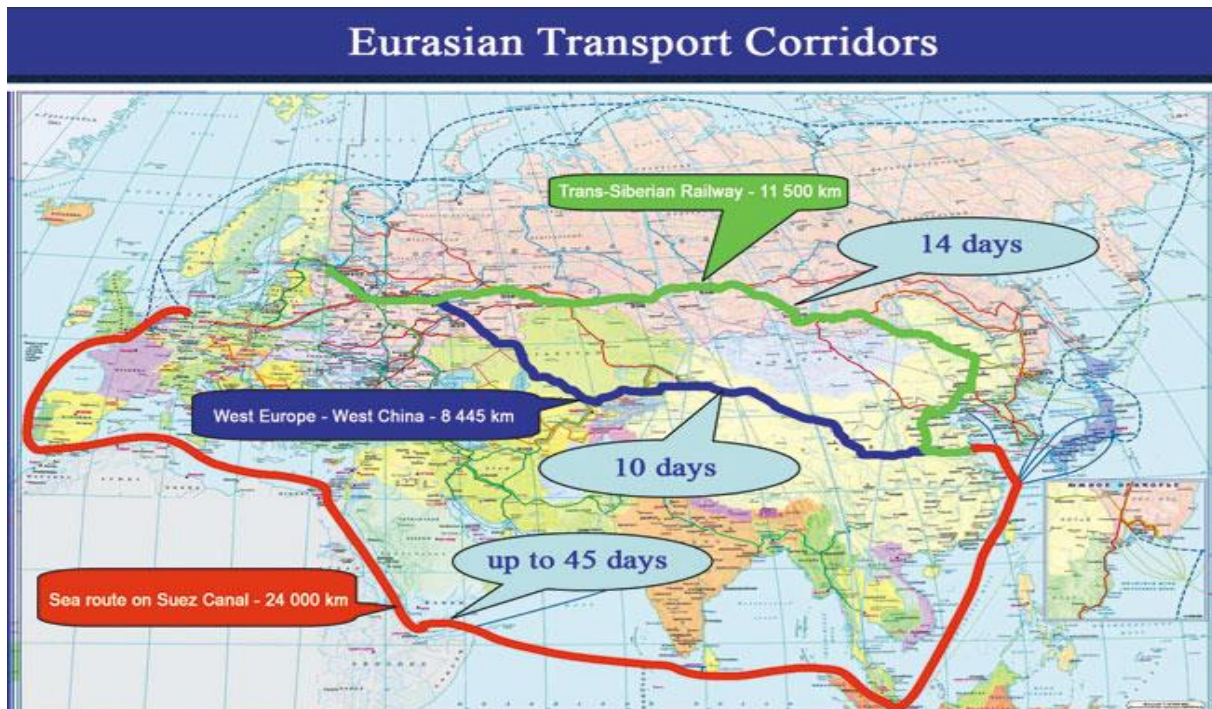
In Eurasia, there are currently a number of global projects aimed at expanding economic cooperation among the countries of the continent. Most of these initiatives are related to China and the countries of the Eurasian Economic Union, and are aimed at optimizing the logistics of the movement of goods. One such project is the construction of the Western Europe–West China Transport Corridor (WE–WC). The aim of the study is to examine where the WE–WC transport and trade corridor is under construction today. The impact of the route on the economies of the countries involved in the project and how WE–WC will affect the economic potential of the cities and regions involved in the project, the quality and development of transport infrastructure.

Keywords: *China, Russia, Kazakhstan, freight transport, transport corridor*

Bevezetés

A Nyugat-Európa–Nyugat-Kína nemzetközi közlekedési folyosó modern projektjének vannak történelmi előzményei ugyan, de a továbbiakban a jelen vizsgálatára fókuszáljuk elemzésünket. A projekt már a kezdetektől fogva prosperitást ígér az érintett régióknak és a kivitelezésbe fektetett munka mértéke is elképesztő. A projekt megvalósulása esetén egy csaknem 8,5 ezer km hosszú közlekedési folyosó fogja összekötni Kínát, a világ egyik fő termelőhelyét Európával, az egyik legnagyobb értékesítési piaccal. Ezen kívül a Nyugat-Európa–Nyugat-Kína útvonal csaknem harmada a közép-ázsiai Kazahsztánt átszelve a világ egyik nagyhatalmán, Oroszországon is áthalad.

1.kép Eurázsiai közlekedési folyosók



Forrás: The Astana Times, <https://astanatimes.com/2013/02/major-transport-corridor-to-connect-kazakhstan-russia-china-by-2015-2/>

Az ókor nagy (szárazföldi) selyemútja a 15. században lassan megszűnt a kontinensen jellemző ellenségeskedés miatti instabilitás és a tengeri távolsági kereskedelem fejlődése miatt. Így a Keletet a Nyugattal összekötő szárazföldi útvonal csak nyomaiban maradt meg. Az Európa és Kína közötti szárazföldi folyosó gondolatához csak a 21. század elején tértek vissza, amikor Kína és az EU-országok közötti kereskedelmi forgalom jelentősen megugrott és 2021-re elérte a csaknem 700 milliárd eurót (Eurostat).

A gazdasági és ellátási láncok zavartalan működése érdekében az árucikkek szállításának folyamatosnak kell lenni, ennek hiányában hamar áruhiány léphet fel bárhol. Erre jó példa a világjárvány következtében akadozó ellátási láncok miatt fellépő áruhiány. A termékek vagy egyes áruk összeállításához nélkülözhetetlen összetevők az egészségügyi szigorítások miatt késve tudtak csak megérkezni a rendeltetési helyükre, s így a termelés lelassult. A kereslet és kínálat egyensúlyának megbomlása az egész világ gazdaságban erős inflációhoz vezetett.

A növekvő globális kereslet mellett a tengeri áruszállítás korlátai is növelték a szárazföldi kereskedelmi infrastruktúra fejlesztés iránti igényeket. A Szezi-csatornán keresztül történő tengeri áruszállítás – attól függően honnan érkezik az áru és merre tart – akár két hónapot is igénybe vehet. Mindezen tényezők összesége a Kínát és Európát összekötő nemzetközi közlekedési folyosó projekt jelentős felgyorsítását váltotta ki.

2008-ban Oroszország és Kazahsztán memorandumot írt alá egy olyan potenciális együttműködésről, amely Nyugat-Európa-Nyugat-Kína közlekedési folyosó fejlesztését tűzte ki célul. Később 2015-ben Vlagyimir Putyin orosz elnök és Hszü Csin-ping kínai elnök az „Övezet és út” projekt keretében jóváhagyott egy együttműködési megállapodást, mely értelmében Kína létrehozta a Selyemút

Fejlesztési Alapot (Silk Road Fund), amelyet akkor 40 milliárd dollárral és 100 milliárd jüannel indítottak el. Ugyanezen év őszén Oroszország fizető útjait kezelő orosz Avtodor cégcsoport memorandumot írt alá a Kínai Fejlesztési Bankkal egy nemzetközi kereskedelmi útvonal finanszírozásáról, 2018 októberében pedig az orosz kormány közzétette az ország fő infrastruktúrájának modernizálására és bővítésére vonatkozó átfogó tervét, amely magában foglalja az Európa–Nyugat-Kína közlekedési folyosó oroszországi szakaszát is, a Moszkva–Nyizsnyij Novgorodnak az építésére vonatkozó feladatokat.

Kazahsztán

A Szovjetunió összeomlása óta a tengerparttal nem rendelkező független közép-ázsiai országok a közlekedési folyosóik fejlesztésével próbálnak befektetéseket vonzani gazdaságaikba és a modern közlekedési útvonalak új változatait helyezik előtérbe Európa és Ázsia összekötésére. 2001 óta összesen 11 ország, köztük Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán és Üzbegisztán működik együtt a Közép-Ázsia Regionális Gazdasági Együttműködési (CAREC) partnerségi program keretében. [Ez a program lehetővé tette számukra, hogy 2019-ig több mint 37 milliárd USD értékű beruházást](#) használjanak fel a modern közlekedési és teherforgalmi útvonalak, elsősorban a vasúti és a szárazföldi infrastruktúra fejlesztésére. A közép-ázsiai országok közül Kazahsztán volt az első ország, amely 2007-ben javaslatot tett Oroszországnak és Kínának egy Nyugat-Európa–Nyugat-Kína áruszállítási útvonal létrehozására.

A WE–WC folyosó gazdasági hatásának értékelésekor nem szabad elfeledkezni az útminőség, a szállítási sebesség és a biztonság közötti összefüggések azonosításáról. Az áruszállító vállalatok a rossz burkolatú utak miatt változtattak magatartásukon és nem indítottak megfelelő mennyiségű tehergépjárművet, mert el akarták kerülni az esetleges pénzügyi és biztonsági kockázatokat. Ugyanis a külföldi szállítmányozó cégek számára a rossz minőségű utak használata elfogadhatatlanul magas kockázatú üzletet jelent (magas biztosítási és gyakori szervizelési költségek).

Egy a WE–WC-vel kapcsolatos [kazah tanulmány](#) kimutatta, hogy az utak rossz minősége és a megfelelően felszerelt közúti biztonsági berendezések hiánya egyes útszakaszokon a szállítási sebesség csökkenését eredményezte. A kazahsztáni autópályákon a megengedett sebesség legfeljebb 120 km/h. A WE–WC útvonalat használó sofőrök azonban nem lépik túl a 80 km/órás sebességet, hogy elkerüljék az esetleges járműkárosodásokat vagy közúti baleseteket. [2018-ban a WE–WC közlekedési folyosót összekötő régiókban a balesetek 60-80%-a rossz minőségű utakkal volt összefüggésben.](#)

A korábban azonosított utak rossz minősége ellenére a WE–WC régiókban a közúti áruforgalom növekedése volt megfigyelhető. A WE–WC régiókban a közúti áru fuvarozás a 2009-es 29 477 millió tonnakilométerről 2018-ban a 2,4-szeresére, 71 579 millió tonnakilométerre nőtt. Az érintett régiók áruforgalma pedig a 2010-es 17 405 millió USD-ről 2018-ra 27 149 millió USD-ra, azaz 1,6-szorosára nőtt. Emellett pedig egyidejűleg nőtt a közúti áruszállítást kiszolgáló kazah vállalatok összbevétele is. A 2008-as 36 milliárd tengés (hőzavetőlegesen 299 millió USD) bevétel után 2017-ben a kereskedelmi folyosónak köszönhetően a kazah vállalatok bevétele már elérte a 120 milliárd tengét (368 millió USD), ami 3,3-szoros növekedést jelentett.

Ezek a pozitív változások azt jelzik, hogy Kazahsztán a közúti áru fuvarozásban a jövőben képes lehet még nagyobb növekedést elérni, ha az utak minősége és biztonsága javul. (Illetve, a januári kazahsztáni események után stabilizálódik a politikai helyzet és a bejelentet reformok végre meghozzák a várt eredményeket). Ezen kívül a WE–WC jobb minőségű útjai több külföldi (európai) céget is képesek lesznek bevonni a kazah és orosz áruszállítási piacra. Jelenleg ugyanis alacsony a külföldi társaságok aránya a régió áruszállító ágazatában, amelyek a közúti áru fuvarozást szolgálják ki.

A közlekedési útvonal – legyen az szárazföldi, vízi vagy légi – akkor válhat valódi közlekedési folyosóvá, ha az elfogadható minőségű és biztonságos. A közúti infrastruktúra minősége közvetlenül befolyásolja a szállítás sebességét, forgalmát, valamint a közúti áru forgalmat. A kereskedelmi logisztikában a biztonság kulcsszerepet játszik a közlekedési vállalatok számára a legjobb útvonal kiválasztásában. A speciális rakományok (értékes, nehéz, veszélyes stb.) szállításához kritikus a jó minőségű útburkolat. A rossz minőségű utak használata az árut szállító járművek gyors leromlásához vezet és növeli a közúti balesetek esélyét.

Kazahsztán kormánya arra számított, hogy az éves karbantartási költségek 72,5 millió USD-vel csökkennek az autópálya felújítása után. Kazahsztánban [a WE–WC projekt a Kazahsztán 2050 stratégia](#) szerves részét képezi. Ha a kormány azt akarja, hogy a WE–WC folyosót áruszállításra használják, sürgősen ki kell egészíteni az új utak építését megfelelő beruházásokkal. Kazahsztánnak ezért további finanszírozásra van szüksége az útkarbantartás jobb menedzsmentjéhez és a közúti biztonsági berendezések fejlesztéséhez.

Az utak minőségének és biztonságának elemzése során kiderült, hogy a WE–WC projekt nem hozta meg a régiók közötti fizikai kapcsolat várt javulását. A WE–WC kazahsztáni szakasza nem teremtett megfelelő közlekedési feltételeket a nagy mennyiségű és gyors áruszállítás számára és nem biztosította a feltételezett rövidebb útvonalat az utazási idő megtakarítása érdekében. Az utak rossz minősége és nem biztonságos állapota megkérdőjelezte a WE–WC út kazahsztáni szakaszának jövőbeni szerepét a nemzetközi kereskedelem élénkítésében.

Ezért a kazah, az orosz és a kínai kormányok közelmúltbeli lépései, [mint a 2020-ban bevezetett útminőség-ellenőrzés és az európai útszabványoknak való megfelelés](#) hozzájárultak a fenntartható mobilitás garantálásához a WE–WC folyosó kazahsztáni és oroszországi szakaszain. Az új útminőség-ellenőrzés sikere azonban továbbra is a regionális szereplők végrehajtási folyamatba való bevonásának mértékétől fog függeni.

Kína–Kazahsztán

A WE–WC útvonal leghosszabb része Kínát és Kazahsztánt köti össze. Ennek az útvonalnak a teljes hossza meghaladja a 6 ezer km-t. Az ázsiai partnerek szinte egy időben – 2017 novemberében és decemberében – jelentették be egyes munkálatok befejezését. 2017. november 18-án adták át a G-218-as gyorsforgalmi út utolsó szakaszát a kínai Hszincsiang Ujgur Autonóm Területen. Az új útvonal a Kazahsztán határán lévő határátkelőt kötötte össze a G-30-as autópályával, amely 4243 kilométeren keresztül Kínán halad át.

A WE–WC projektben Kína dolga könnyebbnek bizonyult, mint a partnerországoké (Kazahsztán és Oroszország), ugyanis Kínának szinte csak az 1990-es évek közepe óta létező főúthálózathoz kellett kapcsolnia a WE–WC keretében újonnan megépített úthálózatokat. Ezzel szemben Kazahsztán azt az utat választotta, hogy meglévő útszakaszait felújítja és így kapcsolódik be a WE–WC projektbe. 2017. december 6-án a kazah hatóságok bejelentették, hogy befejezték a projekt átrakodó és elosztóközpontjainak építését.

A kereskedelmi folyosó útvonalát a kínai határtól a meglévő A-2-es autópálya mentén Simkent városáig vezették le, majd tovább az M-32-es és A-24-es autópályákon az orosz R-239-es autópálya csatlakozásáig. A kazahsztáni főúthálózat meglévő szakaszainak rekonstrukciója, amelyek a WE-WC útvonalába tartoznak, alig több mint nyolc évig tartott. Ez idő alatt 2452 km utat újítottak fel, 1390 km-t hoztak összhangba az első műszaki kategóriával, és valamivel több mint ezerrel többet a második kategóriával. Így a közlekedési folyosó utolsó szakaszának megépítése Oroszországra maradt, aki teljesen más elvek szerint valósítja meg Kína és Európa összekapcsolását.

1.táblázat A WE-WC kazahsztáni útszakasza

Régiók	Útvonalszakasz neve	Építési időszak	Hosszúság, km	Útminőség (Osztály)
Aktobe	Aktobe–Karabutak–Irgiz	2003–2006	273	III
	Karabutak–Kyzylorda régió határa	2009–2012	215	I
	Martuk–Aktobe	2012–2015	102	I
	Észak Aktobe (város)	2013	39.4	II
Kizilorda	Aktobe–Zsalagash	2012–2015	555	II
	Zhalagash–Enbek		22	III
	Enbek–Kyzylorda		72	II
	Kizilorda–Simkent		456	II
Türmenisztán és Simkent	Tashkent–Simkent–Zsambil régió határa	2012–2015	203	I
Dzsambil	Türkmenisztán határa és Taraz–Khordai	2009–2012	480	II
	Almaty–Tashkent–Termes és Khordai	2018	40	I
Amati régió és Almati város	Almati–Bishkek	2015–2018	51	I
			154	II

Forrás: Saját szerkesztés

Oroszország: új nagysebességű útvonalak

Kína és Kazahsztán a leendő közlekedési folyosó nyomvonalán meglévő útszakaszok rekonstrukcióját választotta, míg Oroszországban az új utak építése mellett döntöttek. Ez részben köszönhető volt az orosz közlekedési infrastruktúra általános hiányának, részben a már meglévő útvonalak tehermentesítésének. Ez pedig egy olyan stratégiához vezetett, miszerint a megfelelő teherbírás és megnövekedett forgalom érdekében a WE-WC oroszországi szakaszához tartozó szinte valamennyi autópályát a nulláról kezdték el építeni. Ezzel kapcsolatban általánosságban elmondható, hogy Oroszország területén az építkezéseket öt nagy szakaszra osztották fel: a szentpétervári útszakaszra, az M-11 Pétervár-Moszkva autópályára, a központi körgyűrű, a [Moszkva-Kazany gyorsforgalmi út](#) és a Kazanyt összekötő autópályák komplexumára. Kereskedelmi folyosó kazahsztáni szakaszával és a ["Meridian"](#) ággal pedig egy teljes értékű autópálya Fehéroroszország határáig fog elérni. Mindezen útszakaszok jelenleg is az építkezések különböző szakaszában tartanak a teljesen üzembe helyezett és átadott szakaszoktól, létesítményektől kezdve a tervezési és felmérési munkák megkezdéséig. Egyelőre csak az köti össze őket, hogy a tervek szerint [2024 előtt minden munkának be kell fejeződnie](#).

A nyugati nagysebességű (a szentpétervári) autót [Oroszországban az első teljesen elkészült szakasza](#) annak a folyosónak, amely összeköti a szentpétervári tengeri kikötőt a szentpétervári körgyűrűvel, valamint az épülő M-11-es autópályához vezető úttal.

2.kép Oroszország nagysebességű útjai



Forrás: Business Vector, <https://www.business-vector.info/ryazanov-vs-avtodor-investor-trassy-meridian-prosit-chinovnikov-ne-perehvaty-vat-trafik/>

Kazany–Kazahsztán

Az útvonal oroszországi részének utolsó szakasza három orosz régió halad keresztül Kazanytól Orenburgon át az Oroszország és Kazahsztán határán lévő

Szagarcsin ellenőrzőpontig. A korábbi létesítményekkel ellentétben itt a helyi hatóságok felelősek az egyes szakaszok megépítéséért. Az építkezés négy komplexumra oszlik. Az első, a 40 km hosszú Szali – Szorocsi Gori, melyet 2011-ben kezdtek építeni. Az építése 2016-ban befejeződött (a Káma folyón átívelő híd), amely a leendő autópálya második szakasza lett. Jelenleg a munka az Alekszevszkoje – Almetyevszk szakaszon folyik, melynek hossza 145 km és Almetyevszket és Bavlit (100 km) köti majd össze. Az útvonal megépítésének összköltsége hozzávetőlegesen 121 milliárd rubel lesz (megközelítőleg 1,5 milliárd dollár).

A Baskír Köztársaságban épülő 282 kilométeres útszakasz Bavliból indul és Kumertau városáig tart. Ma még csak a tervezési munkák folynak. A létesítmény költségét előzetesen 156 milliárd rubelre becsülik. A régióban már megkezdődött a földtulajdonok bejegyzése a leendő út első 40 kilométerének megépítéséhez. A projekt szerint az autópálya négysávos lesz. A becsült befejezési dátuma 2022 vége.

Orenburg régióban az autópálya 172 kilométeres szakasza kerüli el [Orenburgot és Szaraktast Kazahsztán határáig](#). A leendő autópálya egyik szakaszának építési munkái még 2018 márciusában kezdődtek. A tervek szerint a 172 km-es szakasz irányonként két-két sávos lesz. A maximális sebesség itt 130 km/h lesz, az üzembe helyezési dátuma pedig 2022 vége. A korábban jelzett projekt költsége 84 milliárd rubel.

Orosz elvárások

Az Orosz Föderáció tranzitpotenciáljának kihasználásának növelése és az export növelése érdekében Oroszország törekvése az volt, hogy integrálja magát a globális közlekedési és szállítási szolgáltatások rendszerébe, melyre a WE–WC egy tökéletes lehetőséget adott.

Az orosz elvárások a projekttel kapcsolatban meglehetősen egyszerűek. Ezek az áru- és személyszállítás gazdasági hatékonyságának növelése, a szállítás biztonságának és megbízhatóságának javítása Kínából Európába (és Oroszországon keresztül). A régió társadalmi-gazdasági fejlődésének ösztönzése és a közlekedési szolgáltatások elérhetőségének növelése a lakosság számára. Emellett a technológiák és innovációk importjának és exportjának bővítése a szállítási és terminál- és raktárinfrastruktúra építése és üzemeltetése terén, valamint a külföldi befektetések növelése az orosz gazdaságban.

Beruházások

Jelenleg [Kína Európával éves szinten 700 milliárd euró értékben](#) folytat kereskedelmet, melynek nagy részét tengeri úton szállítják, de mivel a Kínában a jelenleg gyártott elektronikai cikkek és egyéb hozzáadott értéket képviselő termékek iránti kereslet egyre jobban nő Európában, így a gyorsabb szállítási lehetőségek iránti kereslet is valószínűleg növekedni fog.

Az eurázsiai kontinenst átszelő új autópálya nem olcsó. Csak Kazahsztán esetében 5,6 milliárd dolláros beruházást jelent. A projekt egyik fő támogatója, a Világbank (World Bank) a Nemzetközi Fejlesztési és Újjáépítési Bankkal (IBRD) együtt eddig 2,125 milliárd dollárt fektetett be a WE–WC megvalósításába, így ez a legdrágább projekt eddig, amelybe az alap valaha részt vett. Emellett a WE–WC további jelentős támogatói közé tartozik az Ázsiai Fejlesztési Bank (700 millió dollár), az Amerika-közi Fejlesztési Bank (414 millió dollár) és az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank

(197 millió dollár), illetve a támogatók között találunk még orosz és kínai forrásokat is.

Összegzés

A WE–WC közlekedési folyosó célja, hogy a Kínából Európába és az Európából Kínába irányuló áruforgalom szállítási ideje csökkenjen. Egy ilyen nagyszabású projekt megvalósítása elemzők szerint számos előnnyel járhat, ha jól aknázzák ki a benne rejlő lehetőségeket. Az Ázsia–Európa kereskedelmi útvonal a tengeren 40–45 napot vesz igénybe, vasúton pedig 14–15 napig tart, az új közúti útvonal becsült ideje [10 nap, de akár 5-7 nap is lehet](#). Ez szignifikáns különbséget jelent áruknak a feladótól a címzettig történő szállítási idejének csökkentésében. Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy a Kína–Közép-Ázsia és Kína–Oroszország szakaszokon az áruszállítás a jövőben egyre gyorsabbá fog válni, amit az elmúlt időszakban [erősödő orosz és kínai gazdasági kapcsolatok](#) is jól jellemeznek. Ez pedig várhatóan csökkenti az áruszállítási költségeket és olcsóbbá teszi a termékeket a fogyasztók számára, ami a jövőben a kereskedelem növekedését is jelenti a kereskedelmi autópálya szakaszon.

A WE–WC-vel kapcsolatban több dolog is megfigyelhető. A WE–WC projekt regionális szinten elősegíti mind az áruk, mind a munkaerő hatékonyabb mozgását, valamint a kereskedelmi, sőt a társadalmi tevékenységek fejlődését a közlekedési folyosó mentén és a vele szomszédos településeken. Például a logisztika optimalizálása nem csak logisztikai központok, hanem új, a WE–WC projekthez csatlakozott kínai, orosz és az uniós piacokra koncentráció gyártólétesítmények felépítését is lehetővé teszi. Erre jó példa a kínai Ürümcsi városa, amely a WE–WC útvonal mentén fekszik, a rajta keresztül haladó kereskedelmi és logisztikai átrakodóhelyeknek köszönhetően az elmúlt 10 évben a kisváros egy 4 millió lakosú nagyvárossá nőtte ki magát. Ezzel kapcsolatban egy másik példa lehet Kazahsztán esete. Ahol az ország tranzitpotenciáljának erősítése mellett a WE–WC közlekedési folyosó célja a regionális fejlődés fellendítése mellett a megélhetését is képes lesz biztosítani az ország lakosainak (30%-ának, kb. 5,5 millió ember).

Ezen kívül az útvonal megépítése és üzemeltetése hozzájárul az új munkahelyek teremtéséhez, a kis- és középvállalkozások, a szolgáltatóipar, a turizmus stb. fejlődéséhez, amelyből a projektben részt vevő országok költségvetése is részesül. Emellett Oroszország számára további lehetőségek nyílnak meg a Kínába irányuló élelmiszer- és mezőgazdasági termékek szállításában. Összességében a Nyugat-Európa–Nyugat-Kína autópálya – ahogyan azt szakértők és tisztviselők is hangsúlyozzák – egész Eurázsia társadalmi-gazdasági fejlődésének mozdonyává válhat felváltva a mára sokkal kockázatosabb és költségesebb tengeri kereskedelmi útvonalakat. (Ám minden szakértő hozzáteszi, hogy a projekt sikeréhez gazdasági és politikai nyugalom és stabilitás szükséges.)

A közlekedési folyosónak a lehetséges gazdasági előnyeit óriásira becsülték. Kazahsztán előrejelzése szerint évente több mint 30 millió tonna árut szállíthatnak át az országon, ami gyakorlatilag megháromszorozná a jelenlegi mennyiséget, ami 2024-re több mint 900 millió dollár éves bevételt eredményezhetne. Ugyanakkor egyes elemzők számos olyan problémára is emlékeztetnek, amelyek valamilyen módon összefüggésbe hozhatóak a WE–WC projekttel. Például az orosz utak építése és korszerűsítése elkerülhetetlenül hatással lesz a teherforgalom

nagyságára és a fuvarozók munkájára, ugyanakkor az európai fuvarozó cégeknél a tervezett új útirányok, mint Oroszország, Kazahsztán, Kína korántsem a legkedveltebb célpontok. Ebben a tekintetben komoly versenyhelyzetbe kerülhetnek az üzbég, kazah fuvarozó vállalatok, amelyek a kereskedelmi folyosó kellős közepén vannak, ami komoly előnyt jelent számukra Oroszországgal és Kínával szemben.

Ezen kívül, kiindulva a jelenlegi geopolitikai folyamatokból, még nem teljesen világos, hogy lesz-e elegendő tőke az utak építésének a befejezésére az Orosz Föderációban (donbászi helyzet vagy orosz-ukrán konfliktus?), illetve, hogy megfelelnek-e az előírt útminőségnek, s hogy 2024-re, időben el készülnek-e a munkálatokkal.

Számos nehézség ellenére aligha kétséges, hogy a Nyugat-Európa–Nyugat-Kína úthálózat elkészül és üzembe helyezik. A projektben résztvevő országok továbbra is kellő figyelmet fordítanak arra, hogy minden akadálytalanul haladjon. Ezt bizonyítja például [Mihail Misusztyin orosz miniszterelnök és kazah kollégája, Askar Mamin legutóbbi találkozója](#), ahol a WE–WC projekt építésének a kilátásairól is szó esett.