

Роль международных транспортных коридоров в процессе интеграции России в мировую экономику



А. С. Цыденов,
заместитель министра
транспорта РФ

Одним из ключевых условий участия России в мировой системе производства и распределения продукции является реализация доступных, эффективных и устойчивых транспортных связей. Решить эту важнейшую задачу поможет развитие международных транспортных коридоров, которые благодаря выгодному геополитическому положению страны способны вывести Россию в число лидеров мирового рынка грузовых и пассажирских перевозок.

Современный этап социально-экономического развития России характеризуется повышением роли интеграции в мировую экономику, внешнеэкономическими связями, реализацией транзитного потенциала, повышением конкурентоспособности отечественной продукции и услуг.

Снижение транспортных издержек, а также доступные, эффективные и устойчивые транспортные связи являются ключевыми условиями участия

России в мировой системе производства и распределения продукции.

Выгодное геополитическое положение позволяет России претендовать на одно из ведущих мест в мировой экономической и транспортной системе в качестве торгового партнера и транспортно го моста между Европой, Азией и Америкой (по направлениям Запад — Восток, Север — Юг).

Важнейшую роль в этом играют международные транспортные коридоры (МТК).

ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН



Правовой базис МТК

Развитие МТК в России опирается на те же общеэкономические, общесоциальные и общетранспортные приоритеты, которые определены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.

Международно-правовой режим МТК задает правовой статус коридора на мировом уровне. Он складывается под воздействием внутреннего права страны, по территории которой проходит МТК, а также под воздействием негосударственных норм регулирования. Международно-правовой режим закрепляется обычно в соглашениях и конвенциях по МТК.

У ряда российских участков МТК нет конвенционной договорной основы, то есть международно-правового статуса. Сегодня его имеет только один коридор – «Север – Юг».

Неопределенность международно-правового статуса российских участков МТК означает неопределенность нормативно-правового режима использования маршрутов при организации внешнеторговых перевозок. В связи с этим для создания системы международно-правового регулирования в сфере функционирования российских участков МТК целесообразно принятие на мировом уровне рамочных соглашений и конвенций по МТК. Международные соглашения для получения мирового признания МТК должны иметь межправительственный статус.

Подобная практика активно реализуется Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). В ее соглашениях по транспортной инфраструктуре определяются международные маршруты, а также минимальные транспортные технические и эксплуатационные стандарты по параметрам панъевропейских внутренних транспортных сетей. Европейское соглашение о международных автомагистралях служит международной правовой основой для строительства и развития мировой сети автодорог категории Е. Государства как договаривающиеся стороны соглашения обязуются выполнять его положения, в том числе в части строительства и реконструкции автодорог категории Е в рамках национальных инвестиционных программ в соответствии с их планами.

Аналогичное европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях является

правовой основой для согласованного развития сети железных дорог категории Е в Европе, а также железных дорог мирового значения.

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и их объектах (терминалах, пограничных пунктах пропуска, станциях смены колесных пар) устанавливает технический и правовой базис для развития эффективной инфраструктуры. Это касается как автомобильных, так и железнодорожных перевозок, а также соответствующих услуг. Соглашение устанавливает минимальные транспортные стандарты по эксплуатационным характеристикам подвижного состава, техническим характеристикам и параметрам инфраструктуры для обеспечения эффективных международных комбинированных перевозок и предоставления сопутствующих транспортных услуг.

Протокол 1997 г. о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к данному соглашению устанавливает единообразные требования к объектам инфраструктуры и услугам комбинированных перевозок с использованием внутренних водных путей. В Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения определена сеть водных путей категории Е от Атлантики до Урала, состоящая из судоходных рек, каналов и прибрежных маршрутов и соединяющая 37 стран, определены порты внутреннего плавания, технические и эксплуатационные характеристики внутренних водных путей международного значения.

Значение логистики

Наряду с развитием инфраструктуры российских участков международных транспортных коридоров большое значение имеет их технологическое развитие, совершенствование транспортно-логистических технологий и освоение новых инструментов эффективной организации грузоперевозок, в том числе с использованием современных инфокоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы (ГЛОНАСС).

Развитие эффективных евро-азиатских наземных транспортных маршрутов могло бы обеспечить транспортные связи, дополняющие существующие морские маршруты, и в то же время быть важным инструментом развития

стран евро-азиатского региона, в частности, стран, не имеющих выхода к морю, задействованных в проекте Евро-азиатской транспортной системы.

Активизация торгово-экономических отношений стран Азиатско-Тихоокеанского региона с Россией, государствами СНГ, странами Евросоюза обеспечивает дальнейший рост международных грузоперевозок как через морские порты Дальневосточного бассейна, обслуживаемые Транссибирской магистралью, так и в прямом железнодорожном сообщении через госграницу России с Китаем, КНДР, Монголией, Казахстаном. Значение торгово-экономических отношений с Китаем и Индией будет определяться не только их потенциалом для развития внешней торговли России в целом, но и особой растущей геополитической ролью этих государств в мире. В связи с этим Россия стоит перед необходимостью создания адекватного экспортного потенциала на азиатском направлении и формирования комплекса мер по его реализации.

Комплекс задач

Среди первостепенных задач развития МТК – повышение конкурентоспособности российских участков международных транспортных коридоров. Эта задача носит комплексный характер. Она включает в себя развитие транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожных и автомобильных подходов к портам и пограничным пунктам пропуска; создание национальной сети мультимодальных контейнерных терминалов – логистических центров; упрощение процедур оформления транзитных грузов; разработку технологических схем взаимодействия различных видов транспорта; развитие конкурентной тарифной политики; совершенствование таможенного законодательства; реализацию российских интересов при разработке правил международного транзита; заключение соглашений с заинтересованными странами о создании и функционировании транспортных коридоров.

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, расположенные вдоль евро-азиатского наземного транспортного моста, зависят друг от друга в части доступа на международные рынки. Слабое звено или отсутствие звена в транспортной цепочке в одной стране делает весь маршрут экономически нежизнеспособным с точки зрения международных перевозок.



Множество препятствий нефизического характера, таких как чрезмерные требования в отношении документации, задержки в пунктах пересечения границы, неофициальные платежи и факты непредвиденного закрытия границы, мешают операторам перевозок изучать и осваивать альтернативные маршруты. В результате странам, расположенным вдоль евро-азиатского наземного моста, приходится нести относительно высокие транспортные издержки, что снижает конкурентоспособность их экспорта и препятствует выходу на новые экспортные рынки, который мог бы ускорить их экономическое развитие.

Установленные евро-азиатские маршруты в большинстве своем являются мультимодальными. Между тем они используются не в полной мере из-за препятствий нефизического характера. В этом контексте роль мультимодального транспорта может значительно возрасти, если улучшение условий ведения бизнеса во всем регионе будет продолжаться. Таким образом, операторы смогут оптимизировать результаты комбинированного использования морского, железнодорожного и автодорожного транспорта на имеющихся евро-азиатских маршрутах.

Проблема неразвитости сетевой структуры российских участков МТК усугубляется тем, что их развитие происходит в условиях активного формирования альтернативных конкурирующих мультимодальных маршрутов через территорию других стран. К проблемам

внешней конкуренции для российских участков МТК относится продолжающееся развитие альтернативных широтных транзитных направлений в обход России: Трансазиатской магистрали (ее северное звено проходит через Китай и Казахстан, а южное звено идет в Европу через Центральную Азию, Иран, Турцию) и коридора ТРАСЕКА, соединяющего Центральную Азию с Европой через Закавказье.

Сеть зарубежных МТК содержит достаточное количество транспортных узлов и транспортно-логистических центров, в некоторых приоритетных точках достигших уровня «сухих портов». Связанная с этим проблема российских МТК заключается в неразвитости инфраструктуры транспортных узлов и транспортно-логистических центров на российских участках МТК.

Особое значение в реализации Евроазиатских транспортных связей будет иметь развитие инфраструктуры и технологий для контейнерных перевозок, которые играют доминирующую роль во внешней торговле. 70–80 % экспортных грузов, поставляемых из основных портов стран ЕС в страны АТР — контейнерные. Европейских грузов, направляемых в адрес Гонконга, это касается почти на 100 %. Контейнерными являются 90% экспортных грузов, направляемых в адрес портов стран АТР из портов Германии, и 100 % — поступающих из портов Словении. Более 90 % импортных грузов — из стран АТР, обрабатываемых в портах стран ЕС. Таким образом, интегральный уровень контейнеризации взаимной

торговли стран ЕС и стран АТР в целом составляет более 80 %, его дальнейшее повышение будет связано с ростом обработки контейнерных грузов в портах стран Балтии, Польши и Финляндии.

Интегральный уровень контейнеризации взаимной торговли стран ЕС и АТР достигнет 85 %: около 80 % экспорта стран ЕС и более 90 % их импорта в торговле со странами АТР, в 2020 г. — 90 % (около 85 и 95 %, соответственно), а в 2030 г. — 94 % (90 и 97 %).

Возможности привлечения этого реального и потенциального контейнерного грузопотока к обслуживанию российскими участками МТК, прежде всего, железнодорожным транспортом, транзитом через территорию России, будут определяться экономической эффективностью для грузоотправителей в Европе и странах АТР в такой переориентации. В итоге важнейшим интегральным фактором, определяющим целесообразность и выгодность для поставщика переориентации груза с морского транспорта, следующего в обход России, на российские железнодорожные участки МТК (и ускорения его перевозки), является цена перевозки за единицу веса.

МТК «Запад — Восток»

МТК «Запад — Восток» создает прямой выход грузам России, стран Европы и СНГ в дальневосточные российские морские порты и на пограничные переходы, расположенные на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном.

В перспективе на 2015–2020 гг. в коридоре Запад – Восток узкие места в пропускной способности на подходах к портам Северо-Запада появятся на участках Вологда – Волховстрой – Мга и Волховстрой – Беломорск – Мурманск. Так, на участке Волховстрой – Мга прогнозируется увеличение объемов перевозок к 2020 г. свыше 150 млн т в грузовом направлении. При усилении устройств электроснабжения с целью сокращения межпоездного интервала до 8 минут дефицит пропускной способности участка в 2020 г. составит более 50 пар поездов в сутки. На участке Вологда – Волховстрой – около 40 пар поездов в сутки. Трудности в работе направления также создадут Череповецкий и Вологодский железнодорожные узлы из-за недостаточного развития внутриузловых соединений и длины приемо-отправочных путей.

Узкие места в работе направления возникают также вследствие недостаточной пропускной и перерабатывающей способности станций Волховстрой, Бабаево, Свердловск-Сортировочный и Пермь-Сортировочный.

На выходе из Кузбасса на период до 2015 и 2020 гг. на линии Новосибирск – Татарская – Омск появится дефицит пропускной способности. В связи с этим потребуются отклонение части грузовых поездов с участка Новосибирск – Омск на Средсиб (Алтайская – Карасук – Входная), что позволит разгрузить Транссибирскую магистраль и повысить скорость движения пассажирских поездов.

Дефицит пропускной способности возникнет на направлении Пермь – Котельнич, где потребуется строительство третьего пути на участках Пермь-Сортировочный – Чайковская, Лянгасово – Котельнич.

На линии Омск – Называевская – Екатеринбург в 2015 и 2020 гг. возникнет дефицит пропускной способности. В 2015 г. лимитирующим участком будет Тюмень – Богданович – Екатеринбург, в 2020 г. — также участок Омск – Называевская – Ишим.

Проблемными и узкими местами в пропускной способности Транссибирской магистрали являются сортировочные станции Тайшет и Иркутск-Сортировочный. Их полезная длина путей парков отправления не позволяет обрабатывать поезда установленных массы и длины, вследствие чего поезда на подходах к этим станциям простаивают.

В связи с увеличением в последнее время парков подвижного состава частных операторов и, по сути, с децентрализацией его использования и регулировки (управления доставкой до места погрузки) большую актуальность приобретает технологическая проблема возврата порожних вагонов и контейнеров. При этом порожний подвижной состав занимает пути станций, препятствует эффективной обработке вагонопотоков и организации перевозочного процесса.

МТК «Север – Юг»

Международный транспортный коридор «Север – Юг» рассматривается Россией как возможность организации транзитного сообщения между странами Северной и Западной Европы со странами Закавказья, Персидского залива и Южной Азии. В перевозках по направлениям коридора «Север – Юг» участвуют, как правило, почти все виды магистрального транспорта: морской, внутренний водный, железнодорожный и автомобильный. Поэтому возникают важные задачи их эффективного взаимодействия и беспрепятственного продвижения грузопотоков без задержки в пунктах их перевалки с одного вида транспорта на другие и под таможенными процедурами в пунктах пересечения государственных границ. Проблему по-прежнему представляют высокая неравномерность и непредсказуемость времени доставки.

Железнодорожная часть российско-го коридора «Север – Юг» имеет достаточно высокое техническое оснащение. Тем не менее, ОАО «РЖД» в целях повышения скоростей движения поездов, снижения эксплуатационных расходов проводит работы по реконструкции и развитию железнодорожной инфраструктуры коридора, что позволит беспрепятственно выполнять перспективные объемы перевозок.

Наиболее интенсивное движение наблюдается на участке Москва – Рязань. Лимитирующим является участок Воскресенск – Голутвин, загрузка которого превышает допустимые нормы, грузовые и пассажирские поезда движутся по параллельному графику. Возникнут трудности и на участке Воскресенск – Рязань.

В узких местах участков Саратов – Петров Вал и Петров Вал – Иловля лимитирующим фактором являются устройства тягового электроснабжения.

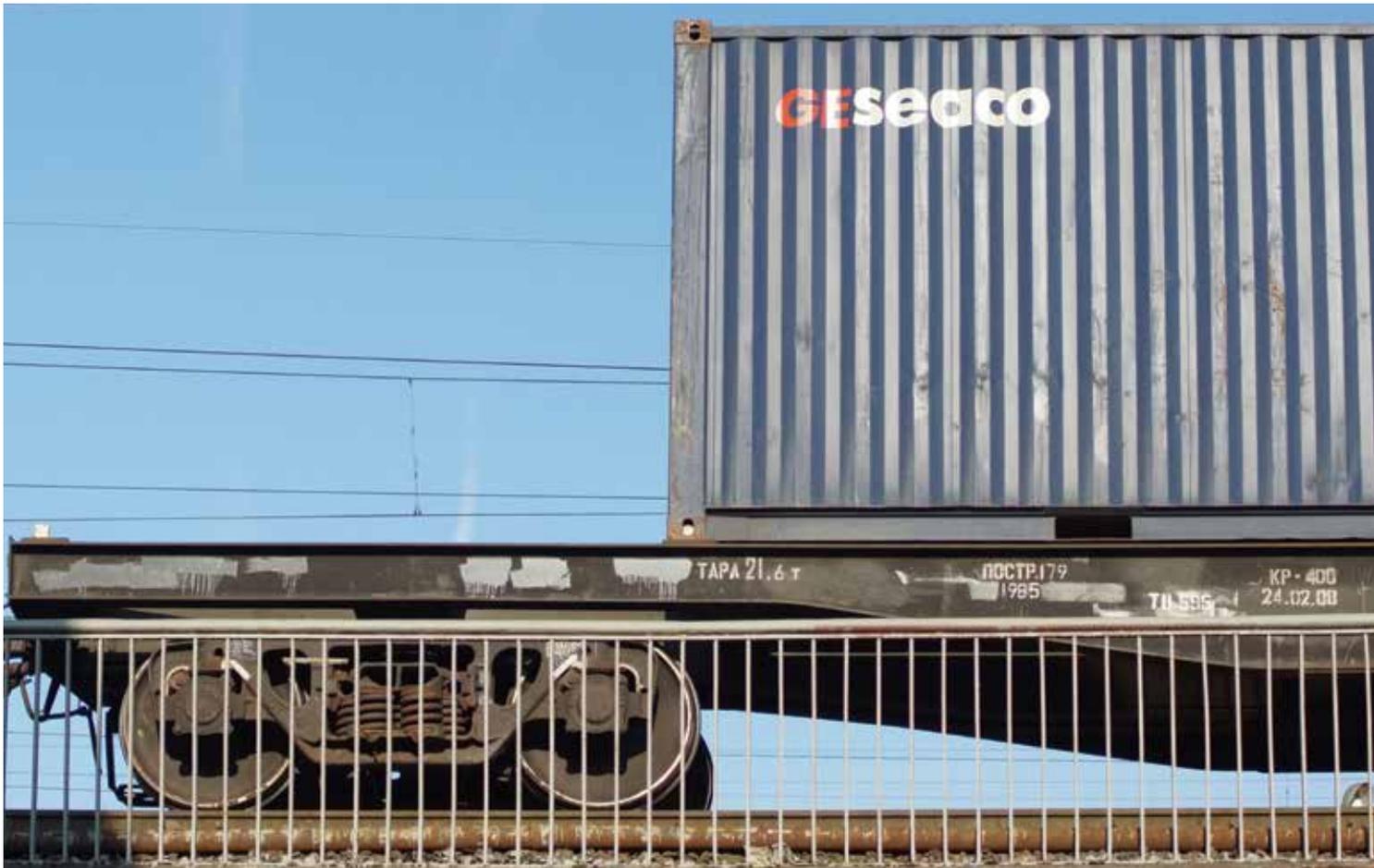
Пропуск поездов по участку Астрахань 2 – Им. М. Горького затрудняет недостаточная пропускная способность участка Ахтуба – Трубная.

На участках, входящих в коридор «Север – Юг», на период до 2015 г. в соответствии с «Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» на 2015 и 2020 годы», одобренной на НТС ОАО «РЖД» 26 марта 2012 г., планируется проведение ряда мероприятий:

- развитие Санкт-Петербургского железнодорожного узла (разрабатывается Генеральная схема развития узла);
- организация скоростного пассажирского движения в направлении Санкт-Петербург – Бусловская (Хельсинки); второй этап – вынос грузового движения на направление Санкт-Петербург – Сосново – Лосево – Каменногорск, в том числе строительство второго главного пути (40 км) и электрификация участка Выборг-Тов. – Каменногорск, строительство новой железнодорожной линии Лосево – Каменногорск (64 км);
- строительство третьего главного пути на участках Воскресенск – Голутвин протяженностью 27,9 км, Клин – Поварово I (37,7 км), Пост 81 км – Александров (31,7 км);
- строительство второго главного пути на участках Пост 81 км – Яхрома протяженностью 59,1 км, Икша – Поварово (32,1 км);
- усиление устройств тягового электроснабжения на участках Саратов – Петров Вал и Петров Вал – Иловля;
- электрификация участка Кочетовка – Ртищево протяженностью 254,4 км;
- строительство второго главного пути на участке Ахтуба – Волгоград протяженностью 31,8 км;
- развитие предпортовых станций Выборг, Оля;
- развитие станций Орехово-Зуево, Бекасово, Рыбное, Кочетовка.

Меры по развитию инфраструктуры

Поскольку понятие МТК подразумевает также пассажирское сообщение, при создании устойчивого транспортного каркаса требуется развитие скоростного и высокоскоростного движения. При этом создание выделенной инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения обеспечит не только рост скоростей пассажирских перевозок, но и высвободит резервы существующей железнодорожной сети



для грузовых перевозок и позволит организовать движение ускоренных контейнерных поездов.

В период до 2015 г. предусмотрено строительство дополнительных главных путей общей протяженностью 260,3 км и электрификация 294,4 км железнодорожных линий. Кроме того, на участках коридора предусматривается усиление устройств тягового электроснабжения, а также развитие сортировочных, предпортовых станций и железнодорожных узлов.

Наряду с этим большое значение в развитии инфраструктуры российских участков МТК имеет реализация предложений сопредельных стран по расширению сети международных маршрутов на территории России. Среди таких предложений, поддержанных Российской Федерацией, следует отметить следующие перспективные направления расширения Евроазиатских маршрутов МТК:

- Евроазиатский железнодорожный маршрут № 1. Предлагается продление маршрута: железная дорога Санкт-Петербург – Усть-Луга (порт); паромная линия Усть-Луга (порт) – Балтийск (порт) – Засниц (порт);
- Евроазиатский железнодорожный маршрут № 9. Предлагается продление

маршрута: железная дорога Волгоград – Тихорецкая – Краснодар – Новороссийск;

- Евроазиатский автодорожный маршрут № 3е. Предлагается продление маршрута: от Ростова-на-Дону до Москвы, что позволит включить автомагистраль «Дон» Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону в систему важнейших евроазиатских маршрутов. После внесения данного изменения маршрут 3е будет соединять порт Новороссийск через Ростов и Воронеж с Москвой.

Продолжается сотрудничество в области развития МТК, установившееся между региональными комиссиями ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и правительствами стран ЕАТС. Эти комиссии учитывают в своей деятельности, что ориентированное на перспективу развитие транспортной инфраструктуры требует значительных по объему финансовых затрат в течение продолжительного периода.

Мероприятия по развитию международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» на территории Российской Федерации предусматривают комплексное развитие транспортной инфраструктуры на участке Санкт-Петербург – Казань –

Оренбург – до границы с Республикой Казахстан.

Большую роль в организации ускоренных международных мультимодальных перевозок в современной транспортной системе МТК сыграет формирование схем размещения «сухих портов» на МТК. «Сухие порты» должны представлять собой внутренние транспортно-логистические комплексы, выполняющие следующие функции:

- приемка, обработка, хранение и предусмотренный законом осмотр перевозимых в процессе международной торговли грузов, комплектование и распределение грузов, складирование, перевалка и отправка их по назначению;
- проведение таможенного, ветеринарного, фитосанитарного и других видов государственного контроля и надзора, а также совершение иных формальных процедур;
- оказание комплекса дополнительных услуг участникам перевозочного процесса на МТК, в том числе банковских, юридических, страховых, валютных и др.

Руководящие принципы развития и эксплуатации «сухих портов», а также требования к ним по пропускной способности и перечню предоставляемых

услуг представлены в проекте соглашения о «сухих портах», размещаемых вдоль сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог.

Интеграция в мировую транспортную систему и создание инфраструктуры единого транспортного пространства МТК в первую очередь должны быть реализованы в рамках Единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана, а также в рамках стран Шанхайской организации сотрудничества, АТЭС, ОЧЭС и сотрудничества с ЕС. Эти направления транспортной геополитики целесообразно рассматривать как приоритетные в рамках концепции развития МТК.

Для реализации высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий на МТК потребуется создание интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на МТК с использованием современных инфотелекоммуникационных технологий и ГЛОНАСС.

Интеллектуальные системы управления транспортно-логистическими процессами должны разрабатываться заинтересованными операторами рынка на основе единых стандартов. Роль государства в данном случае будет заключаться в формировании единой системы стандартов разработки и внедрения ИТС, относящихся к логистике МТК.

Планирование развития эффективной сети транспортных коммуникаций МТК и транспортно-логистических центров в ее узлах является комплексной задачей, которая требует применения современных эффективных методов и средств транспортного моделирования. В российской практике их нет, и это ограничивает эффективность развития отечественной транспортной инфраструктуры в целом, в том числе ее участков, относящихся к МТК.

В рамках ЕврАзЭС разработан Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. Реализация Плана всеми государствами-членами ЕврАзЭС должна будет содействовать реализации положений Концепции Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, утвержденной Решением № 374 Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества (на уровне глав правительств) от 25 января 2008 г.

Евразийская экономическая комиссия также разрабатывает Концепцию

развития Единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана, в которой должны быть определены принципы и направления интегрированного развития транспортной системы стран-участников.

Условия перехода к сетевой транспортной системе

Одним из проблемных вопросов системного характера в транспортной политике развития российских участков МТК является переход от развития транспортных коридоров к концепции сетевого планирования системы транспортных маршрутов, связывающих сопредельные государства и регионы нашей страны.

В связи с этим одной из проблем является то, что в России нет единого документа, определяющего маршруты и инфраструктуру МТК, а также их характеристики, в том числе пропускную способность, текущую загрузку, прогноз объемов перевозок.

Технологическую проблему развития МТК представляет организация взаимодействия видов транспорта и участников транспортного процесса в транспортных узлах и транспортно-логистических центрах. Отсутствие сквозных услуг, предоставляемых на всем протяжении МТК, является фактором снижения конкурентоспособности при принятии грузоотправителем решения об использовании российских участков МТК.

Важную роль в снижении барьеров на пути прохождения груза играет информационное взаимодействие и повышение информированности всех участников транспортного процесса. Эффективный информационный обмен, предварительное информирование и использование унифицированных электронных документов, современных средств телекоммуникаций, спутниковых и глобальных навигационных систем имеют большое значение в снижении издержек взаимодействия участников транспортного процесса, повышении безопасности перевозок, а также скоординированности действий участников за счет рационального планирования. Примером эффективной организации таких процессов является расширение использования унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в железнодорожном сообщении со странами Европы в соответствии с достигнутыми договоренностями в рамках рабочей группы ЦИТ-ОСЖД.

Вместе с тем необходимо отметить

отсутствие нормативной правовой базы единого документа смешанной перевозки. Продолжается работа над проектами федерального закона о прямых (смешанных) перевозках и федерального закона о транзите.

В начальной стадии находятся работы по созданию интеллектуальных транспортных систем МТК. Эти системы должны обеспечить скоординированное управление и оптимизацию движения транспортных потоков, транспортных средств и грузов на российских участках МТК во взаимодействии с информационными системами в их продолжении за рубежом. Работы в данном направлении только начаты в связи с развитием участка Санкт-Петербург – Хельсинки на МТК «Север – Юг».

Развитие инфраструктуры МТК должно обеспечивать создание единого транспортного пространства по следующим важнейшим направлениям:

- Европа – Азиатско-Тихоокеанский регион с использованием железнодорожных сетей европейской части Российской Федерации и Транссибирской железнодорожной магистрали, выходов к границе с Китайской Народной Республикой и портам Дальнего Востока (МТК «Запад – Восток»);

- Северная Европа – Южная Азия с использованием автомобильных, железных дорог и внутренних водных путей, связывающих балтийское побережье Российской Федерации с Каспийским морем и позволяющих использовать транспортные системы Ирана и Индии (МТК «Север – Юг»);

- Северная Европа – Азиатско-Тихоокеанский регион с использованием Северного морского пути;

- Европа – Азия – Северная Америка с использованием трансполярных авиатрасс.

В качестве основы российской транспортной системы МТК должна выступать разветвленная транспортная система, а не линейная. Развитие транспортной системы МТК должно выполняться как развитие разветвленной сети транспортных коммуникаций, т. е. устойчивого сетевого транспортного каркаса.

Повышение доступности и качества транспортных услуг МТК должно обеспечиваться на базе развития высокоэффективных транспортно-логистических технологий управления товародвижением, а также на основе создания интеллектуальных транспортных систем на МТК. ■