

# Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики



**Ю. В. Чижков,**  
Руководитель  
Северо-Западного  
отделения  
НП «Международная  
академия транспорта»

Важнейшими задачами транспортной политики государства являются планомерная работа по формированию коммуникационного каркаса, обеспечивающего потоки материальных и людских ресурсов на региональном и межрегиональном уровнях, и реализация национальных программ, направленных на создание и развитие международных транспортных коридоров, которые формируют основу для успешной мирохозяйственной интеграции, позволяют эффективно конвертировать транзитные функции государства.

Северо-Запад России – один из наиболее важных регионов, по территории которого проходит ряд международных транспортных коридоров (МТК) и их ответвлений.

Это 9-й панъевропейский транспортный коридор (рис. 1), МТК «Север – Юг», северное ответвление Транссиба и планируемая магистраль Белкомур, которая обеспечит выход с Транссиба



Рис. 1. Международные транспортные маршруты, связывающие Европу и Азию

к северным портам, международный автомобильный коридор «Европа – Западный Китай». Здесь обеспечивается вход во внутреннюю водную систему России и морской выход к западной части Северного морского пути (СМП). Кроме того, на Северо-Западе, известном своими природными ресурсами и развитыми производственными мощностями, формируется значительный грузовой поток для российских и международных перевозок.

Для обоснованного формирования транспортной политики на региональном и российском уровнях необходимо представлять эффективность, основные преимущества и недостатки транспортных коридоров. Сейчас на генеральных направлениях между Западной и Восточной Европой, а также между Европой и Азией официально насчитывается 23 МТК, включая панъевропейские (Критские) и МТК международной Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

В настоящее время сформировались три мировых экономических полюса: Евросоюз, государства Восточной и Юго-Восточной Азии, Северная Америка. В силу ряда причин во внешнеэкономической деятельности нашего государства возросло значение стран Восточной и Юго-Восточной Азии, особенно Китая. Вместе с тем недопустима утрата устоявшихся торгово-экономических отношений с государствами Западной и Северной Европы. Российская Федерация будет разорвана между Евросоюзом и Китаем, если не станет коммуникационным мостом между этими полюсами экономического и технологического развития. Именно поэтому наибольший интерес представляют евроазиатские МТК.

Территория нашей страны расположена на пересечении кратчайших торговых путей между странами Европы, Ближнего Востока и Центральной Азии; азиатской части Тихоокеанского региона, где формируется значительная часть международных товаро-транспортных потоков.

К основным международным транспортным маршрутам, связывающим Европу и Азию, относятся (рис. 1):

1) водные маршруты:

- южный водный маршрут через три океана с проходом через Суэцкий канал;
- арктический морской маршрут, включающий СМП, проходящий вдоль побережья Северного Ледовитого океана;

2) наземные транспортные коридоры:

- Восток – Запад, основу которого составляет Транссиб, проходящий через весь Евро-Азиатский континент, от атлантического до тихоокеанского побережья с ответвлениями на Казахстан, Китай, Монголию и Корейский полуостров на Востоке и на Северную и Западную Европу на Западе;

- Север – Юг, проходящий по территории Северной Европы, России, Ирана, Индии с ответвлениями на Кавказ, к Персидскому заливу, в Центральную Азию;

- Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА), проходящий из Западной Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море в Центральную Азию;

- экономический пояс «Шелковый путь».

### МТК «Европа – Кавказ – Азия»

Инициированный в 1993 г. Европой и США проект МТК «Европа – Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА, рис. 1), как и ряд других современных проектов, направленных на возрождение древнего торгового пути, исключает Россию. Проект преследует в основном геополитические цели. Не все страны, по территории которых проходит маршрут, политически стабильны.

Вместе с тем для формирования реального МТК необходима унификация законодательств, распространение норм международного торгового права на территории всех стран-участниц. Для эффективной реализации транзитных функций требуются согласованные политические, дипломатические и экономические усилия заинтересованных

государств. Простая стыковка железнодорожной, автодорожной и иных транспортных коммуникаций не может обеспечить эффективную транспортировку грузов по всей трассе. Невыполнение этих основных условий и стало преградой на пути реализации указанного проекта.

### Экономический пояс «Шелковый путь»

В последнее время значительное внимание уделяется инициативе главы Китая Си Цзиньпина по созданию экономического пояса «Шелковый путь» (рис. 2). Этот проект был представлен в конце 2013 – начале 2014 г. По некоторым оценкам, суммарные вложения в проект должны составить около 22,1 трлн долларов.

Основная задача проекта – перенаправить потоки экспорта товаров и капиталов в те страны, с которыми Китай начал развивать сотрудничество в последнее десятилетие, прежде всего, в страны Африки и Центральной Азии. Четко просматривается направленность проекта на решение долговременных евразийских задач Китая. После решения многочисленных политических, организационных, финансовых и иных вопросов коммуникационная основа проекта должна воплотиться в действующий МТК.

По замыслу инициаторов проекта новый Шелковый путь должен включать наземную и морскую составляющие.

Наземный Шелковый путь, как и тысячелетиями назад, начнется в Сиане (провинция Шэньси), затем пройдет через весь Китай в Ланьчжоу (провинция Ганьсу), в Синьцзян-Уйгурский автономный



Рис. 2. Экономический пояс «Шелковый путь»



Протяженность по территории Казахстана – 2787 км.  
 Протяженность участков реконструкции по территории Казахстана – 2 309 км  
 Общая стоимость – 2,3 млрд. долл. США  
 □ Начало работ – 2007 год, завершение работ – 2012 год

Рис. 3 Международный автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай»

район, г. Урумчи, пересечет Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию, Турцию. Далее, пройдя через Босфорский пролив, он направится в Москву, продлится до Роттердама и закончится в Венеции (Италия), где встретится с морской составляющей.

Морской Шелковый путь начнется в г. Цюаньчжоу (провинция Фуцзянь), пройдет через крупнейшие города Южного Китая Гуанчжоу (столица Гуандуан), Бэйхай (Гуанси) и Хайкоу (Хайнань), дойдет до Малаккского пролива с остановкой в Куала-Лумпур, пересечет Индийский океан с заходами в Калькутту (Индия), Коломбо (Шри-Ланка) и на Мальдивы, дойдет до Найроби в Кении. Затем через Джибути, через Красное море и Суэцкий канал он пройдет в Афины (Греция) и далее в Венецию (Италия), где сомкнется с наземным маршрутом.

Контроль над двумя маршрутами Шелкового пути обеспечит энергетическую безопасность Китая, позволит защитить его инвестиции в стратегически важных регионах. Кроме того, реализация проекта позволит снизить логистические издержки. Для Китая важно обеспечить безопасность Восточной, Центральной и Юго-Восточной Азии, от политической и экономической стабильности которых зависит благополучие ряда приграничных регионов КНР, а также стабильность ее торговли.

Следует отметить, что пока проект китайского Шелкового пути остается только концепцией, предметом непрекращающихся экспертных и политических дискуссий.

### МТК «Северная и Западная Европа – Китай»

В дополнение к китайской инициативе Россия предлагает свои варианты евро-азиатских маршрутов (коридоров) из Северной и Западной Европы в Китай.

В сентябре 2009 г. начались работы по проекту East West Transport Corridore II (Транспортный коридор Восток – Запад), которые продолжались до сентября 2012 г. Цель проекта – разработка и внедрение эффективных, безопасных и экологически чистых технологий доставки товаров, идущих с юго-востока Китая на запад, в район Балтики. Приходится констатировать, что России в подобных проектах пока отводится роль стратегически важной транзитной территории.

На прошедшем в Казани 13 и 14 сентября 2013 г. Международном транспортно-логистическом форуме много внимания уделялось обсуждению международного автомобильного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» (рис. 3).

В 2015 г. в газете «Ведомости» появилась статья, где дана оценка стоимости создания такого автодорожного маршрута. Так, по словам первого зампреда правления ГК «Автодор» Иннокентия Алафинова, строительство части транспортного коридора «Шелковый путь» от ЦКАД до Казахстана потребует 784 млрд руб., ее эксплуатация в 2025–2050 гг. – еще 407 млрд (в ценах 2015 г.). Одновременно сообщается следующее: «Идея единого транспортного коридора Европа – Западный Китай (Санкт-Петербург – Москва – Оренбург –

Алматы – Хоргос) появилась в 2000-е гг. Общая длина 8500 км: 2189 км по России, 2800 км – в Казахстане, 3400 км – в Китае. Меморандум о сотрудничестве президенты России и Казахстана подписали еще в 2008 г. Стоимость российской части коридора – 1,261 трлн руб., включая трассу М11 «Москва – Петербург» и часть ЦКАД».

Вместе с тем, по оценке экспертов, сегодня у государства нет денег на такой масштабный автодорожный проект, а без них частный капитал пока не привлечет.

В последнее время активно обсуждается предложение по созданию «пассажирской ветки» нового Шелкового пути, которая должна пойти через Россию. Стоимость строительства оценили в 242 млрд долларов (1,5 трлн юаней), срок реализации проекта – 8–10 лет. Поездка из Пекина в Москву по новой железной дороге протяженностью 7000 км займет два дня вместо нынешних шести.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 7.05.2015 г. № 819-р принято предложение Минтранса России, согласованное с МИДом России и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, о подписании меморандума между Министерством транспорта России, Государственным комитетом КНР по развитию и реформе, ОАО «Российские железные дороги» и корпорацией «Китайские железные дороги» о формах сотрудничества, модели финансирования и инвестирования высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань» в рамках приоритетного проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва – Пекин» (рис. 4).

### МТК «Север – Юг»

Международный транспортный коридор «Север – Юг» (рис. 5) может рассматриваться как развитие панъевропейского МТК № 9. Соглашение о создании этого транспортного коридора было подписано 12 сентября 2000 г. правительствами России, Индии, Ирана и Омана. Позже к соглашению присоединились Беларусь, Украина, Казахстан и ряд других стран.

Цель проекта – создание благоприятных условий для транспортировки грузов между Средним Востоком и Балтийским регионом. Из Персидского залива, Индии, Пакистана грузы должны



Рис. 4. Проект высокоскоростного транспортного коридора «Шелковый путь»

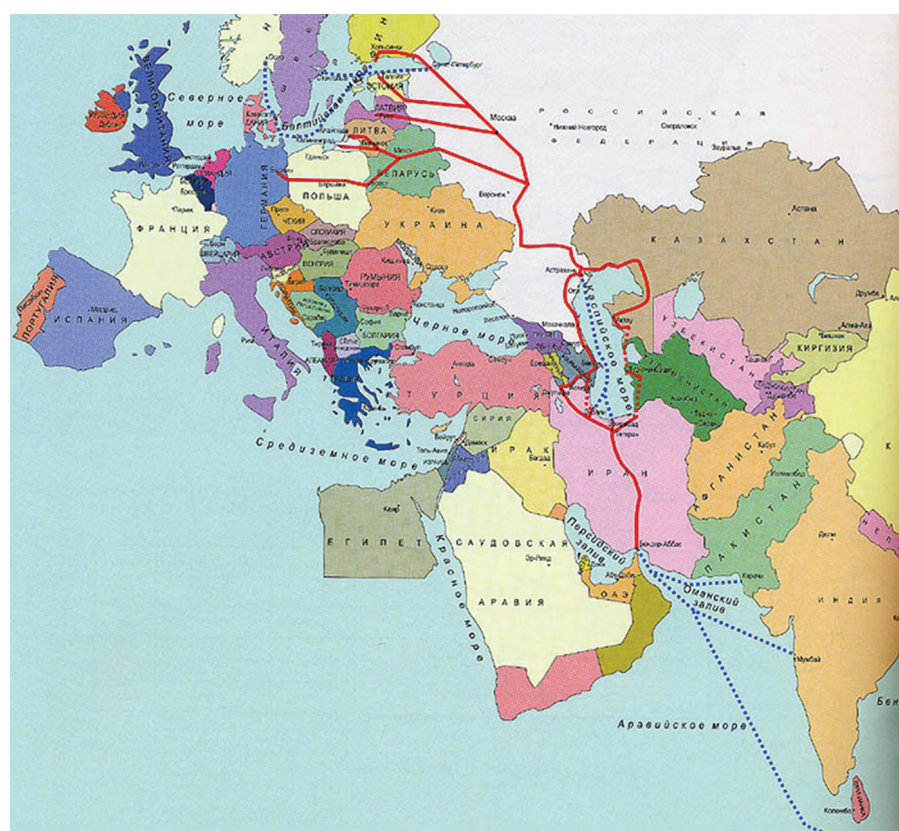


Рис. 5. Международный транспортный коридор «Север – Юг»

доставляться на Северо-Запад и далее в любую страну Европы. В рамках этого проекта должны параллельно развиваться водные пути, железнодорожное и автомобильное сообщение. В перспективе возможно создание большого перевалочного пункта на пересечении МТК «Север – Юг» с Транссибом. Таким образом, рассматриваемый коридор мог бы стать одной из основных транспортных артерий страны и аккумулировать грузопотоки из Азии в Европу.

К сожалению, приходится констатировать, что сегодняшний грузопоток

не соответствует имеющемуся потенциалу. Это обусловлено политической нестабильностью в ряде государств, организационными недоработками, несогласованностью действий участников и, что особенно важно, недостаточной надежностью перспективной грузовой базы.

### Транссиб

Вследствие сохраняющейся нестабильности на Среднем Востоке и в Закавказье евроазиатские транспортные артерии на территории России

приобретают первостепенное значение. В первую очередь, речь идет о модернизированных Транссибирской и Байкало-Амурской магистралях (БАМ) с ответвлениями на Казахстан, Китай, Монголию и Корейский полуостров на Востоке и на Северную и Западную Европу на Западе (рис. 6). Сегодня этот маршрут представляет собой наиболее эффективный, реально действующий наземный транспортный коридор на евро-азиатском направлении.

Транссибирская магистраль – одна из самых технологически оснащенных железнодорожных линий в мире. Здесь создана сквозная система диспетчеризации движения контейнерных поездов, действует надежный график транзитных перевозок, осуществляется непрерывное информационное сопровождение на всем пути следования контейнерных составов, обеспечивается высокая степень сохранности грузов. Соблюдаются необходимые правовые условия, регламентируемые актами международного права и внутренними нормативными актами РФ. По этому маршруту можно пересечь весь континент в рамках двух таможенных пространств: России и Евросоюза.

В конце июля 2013 г. одобрена Программа модернизации БАМа и Транссиба, которая предусматривает увеличение перевозок по этим магистралям к 2018 г. до 55 млн т в год. Стоимость проекта утверждена в размере 562 млрд рублей. В мае 2014 г. на совещании у вице-премьера А. Дворковича принято решение об увеличении пропускной способности БАМа и Транссиба к 2018 г. минимум до 75 млн т. При этом предполагается, что стоимость работ по модернизации не изменится. Однако ОАО «РЖД» настаивает на выделении дополнительно не менее 85 млрд руб.

Сегодня на Транссибе насчитывается около 15 маршрутов контейнерных поездов, в частности, тех, которые дают возможность пересечь всю территорию нашей страны в широтном направлении за семь дней.

Согласно данным Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП) транзит крупнотоннажных контейнеров железнодорожным транспортом в 2014 г. составил 132 тыс. TEUs (рост 11,7% по сравнению с транзитом в 2013 г.). Общий объем перевозок в крупнотоннажных контейнерах по ТСМ – 1,8 млн TEUs, в том числе 752 тыс. TEUs в составе контейнерных поездов.

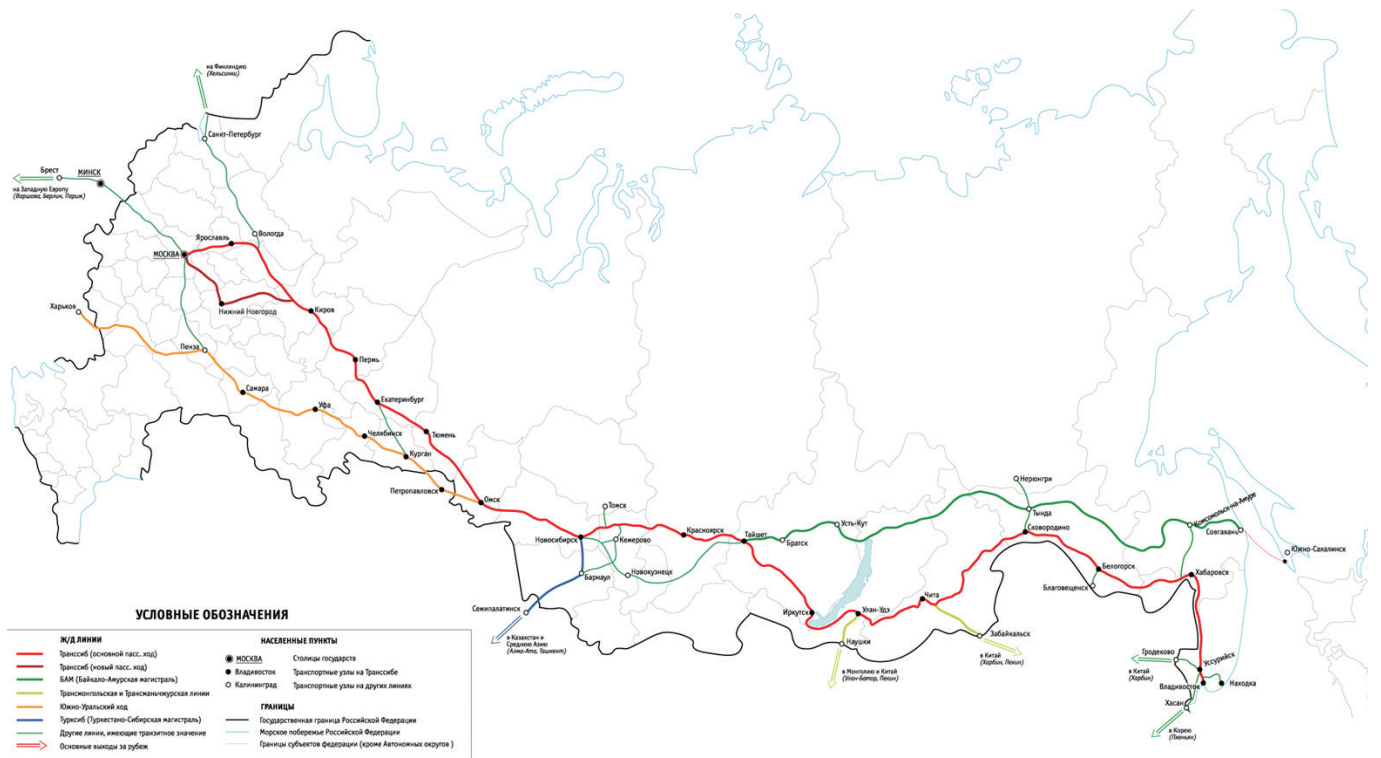


Рис. 6. Транссибирская магистраль и другие основные транзитные линии России

Дальнейшее развитие МТК «Восток – Запад» на основе Транссиба получит в результате реализации проекта Белкомур, обеспечивающего железнодорожную связь с портами в Архангельске и Мурманске (рис. 7). Использование незамерзающего Мурманского порта, имеющего прямой выход в Атлантику позволит замкнуть треугольник мировых экономических полюсов: Евросоюз – (Атлантический океан) – Северная Америка – (Атлантический океан, Белкомур, Транссиб) – государства Восточной и Юго-Восточной Азии – (Транссиб) – Евросоюз. В сочетании с проектом «Баренц Линк» и другими проектами развития транспортных коммуникаций на Севере Европы может быть организован железнодорожный выход с Транссиба к северным портам Норвегии и Финляндии. Кроме того, дополнительное грузовое наполнение получит западный участок подхода к СМП. Прогнозируемый грузопоток – 35 млн т.

Наряду с повышением транзитного потенциала Белкомур будет способствовать экономическому оживлению 60 населенных пунктов (население более одного миллиона), находящихся непосредственно по маршруту магистрали, повышению качества жизни, образования, медицины, ро-

сту занятости населения, развитию туризма.

После ввода магистрали в действие повысится инвестиционная привлекательность региона, появятся условия для реализации промышленных проектов, развития портов Архангельска и Мурманска, на 800 км сократится расстояние между ними и промышленным Уралом.

Нельзя забывать, что при этом усилится конкуренция со стороны портов

севера Финляндии и Норвегии, особенно если будет реализован проект по формированию сквозного железнодорожного движения на участке Канда-лакша – Салла.

В сентябре 2015 г. в рамках официального визита президента РФ В. В. Путина в КНР подписано соглашение о совместной реализации проекта Белкомур. Генеральным подрядчиком проекта выступит компания «Poly Technologies, Inc». Новая магистраль



Рис. 7. Проект Белкомур



Рис. 8. Южный морской международный транспортный коридор

станет коммуникационной основой развития экономики Республики Коми, Пермского края, Архангельской и Мурманской областей.

### Морские транспортные коридоры

#### Южный морской Международный транспортный коридор, проходящий через Суэцкий канал

При принятии Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. было отмечено, что по территории России проходит менее 1 % всего товарооборота между Европой и Азией. Несмотря на уникальное геополитическое положение и огромный транзитный потенциал нашего государства, основ-

ной евразийский грузопоток – около четырех миллионов контейнеров – идет морским путем через Суэцкий канал, в обход России (рис.8).

Этот маршрут остается предпочтительным несмотря на длительную транспортировку (примерно 35 дней) и террористические угрозы пиратов Сомали.

Перевозки осуществляются круглогодично судами, не имеющими ледового класса, дедвейтом до 240 тыс. т, что позволяет использовать на этом направлении контейнеровозы вместимостью 18–20 тыс. TEUs.

Конкурентные преимущества южного морского маршрута значительно возросли после 6 августа 2015 г., когда был открыт новый Суэцкий канал,

что позволило обеспечить двустороннее движение судов. Благодаря этому среднее время ожидания кораблей во время прохода по каналу уменьшилось в четыре раза, а его пропускная способность увеличилась с 49 до 97 судов в день.

#### Северный морской путь

В последние годы большое внимание уделяется возрождению СМП, повышению его привлекательности для транспортировки грузов в направлении Восток – Запад (рис. 9). В 2012 г. за одну навигацию объем транзитных перевозок по СМП достиг рекордного значения 1 126 860 т. Растет интерес к этому маршруту зарубежных компаний. Однако пока СМП нельзя считать экономически эффективным. Специалисты Центрального научно-исследовательского института морского флота (ЦНИИМФ) считают, что СМП станет экономически рентабельным при объеме коммерческих перевозок не менее 25 млн т в год.

Развитию Севморпути препятствует ряд проблем:

- 1) требуется дополнительное изучение глубоководных высокоширотных маршрутов;
- 2) побережье недостаточно оборудовано береговыми станциями международной службы НАВТЕКС;
- 3) почти все линейные дизельные ледоколы выработали свой ресурс и подлежат замене, а атомные ледоколы, кроме судна «50 лет Победы», должны быть выведены из эксплуатации и утилизированы в течение ближайших 10 лет.

Высоки риски загрязнения окружающей среды углеводородами. При этом в мире сегодня нет эффективных средств ликвидации разливов нефти в арктических льдах.

Требуется проведение большого объема работ по капитальному ремонту, реконструкции и модернизации арктических портов за исключением порта Дудинка.

Вызывают сомнения доводы о преимуществах (времени и стоимости) транспортировки грузов с использованием СМП. Дополнительные расходы на арктический корабельный сбор, ледовую разведку, ледокольную проводку, услуги ледового лоцмана и т. п., потери времени на «формирование каравана» для прохождения Севморпути в сопровождении ледокола, более низкая скорость движения и т. п. делают иллю-

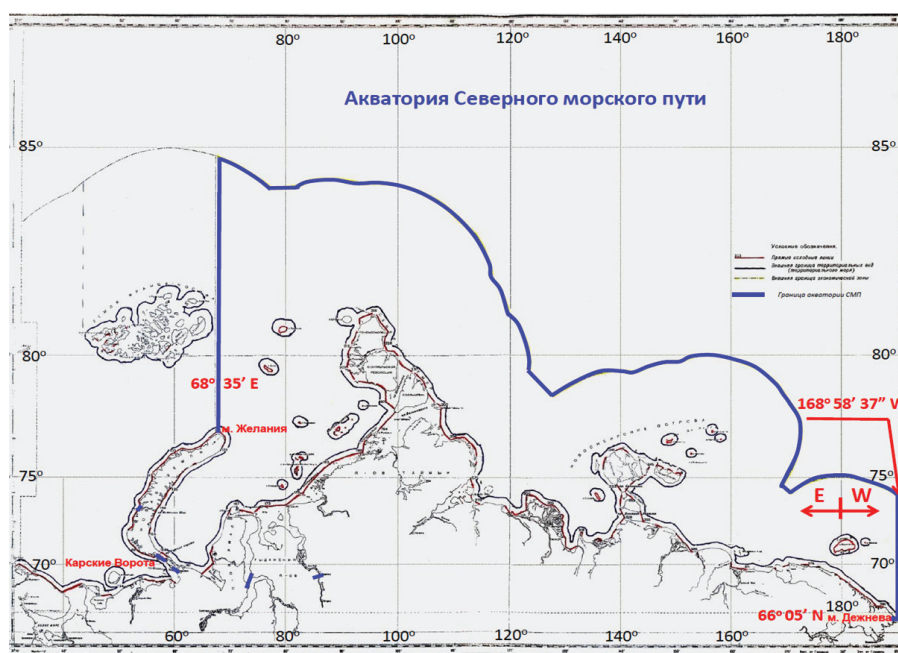


Рис. 9. Карта Северного морского пути

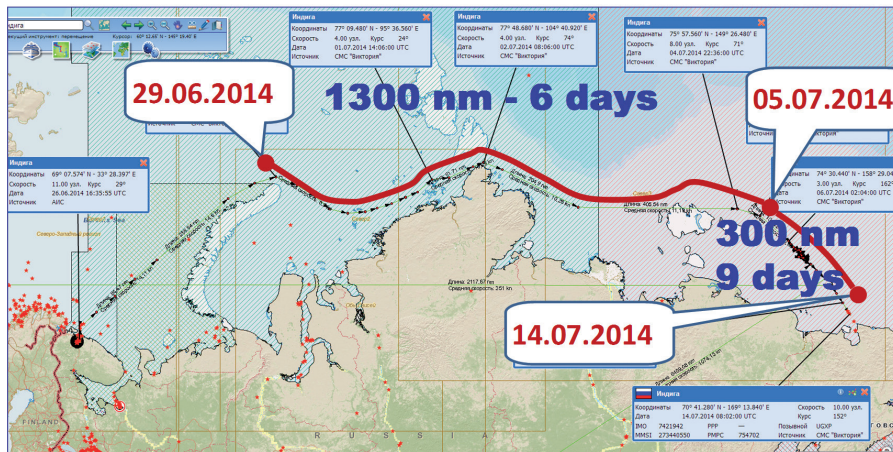


Рис. 10. Схема рейса танкера «Индига»

зорной экономической эффективностью СМП по сравнению с южным морским маршрутом. Кроме того, строительство грузового судна ледового класса дороже конвенционального на 35–40 %. При этом увеличивается и стоимость страхования судна.

Продление сроков навигации в Арктике влечет за собой большие финансовые затраты. Так, например, круглогодичная навигация, начавшаяся в 1978 г. в западном секторе Арктики по вывозу продукции Норильского комбината, обошлась государству примерно в \$200 млрд в ценах 1975 г.

На IV Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее» в декабре 2014 г. отмечалось, что в ближайшем будущем возможно увеличение площади льдов в Арктике. Кроме того, уменьшение массы льда и его площади не дает оснований говорить об отсутствии серьезных препятствий даже для атомных ледоколов. В качестве примера приведен рейс танкера «Индига» Мурманск – Певек под проводкой атомного ледокола «Ямал» в июле 2014 г. (рис. 10).

Первые 900 миль караван прошел со средней скоростью около 10 узлов. На протяжении 300 миль в Новосибирском и Айонском ледовых массивах средняя скорость составила менее 1,5 узла.

Вместе с тем за полярным кругом находится более 20 % территории России. В районах Крайнего Севера добывается 95 % газа, 75 % нефти, основная часть никеля, олова, платиноидов, золота и алмазов. Нефтегазовый потенциал береговой зоны и шельфа арктических морей оценивается в объеме более 100 млрд т – около 30 % мировых запасов нефти и газа. Арктика – важнейший стратегический регион, являющийся зоной интересов многих стран. Через Арктику проходят, контролируемые ис-

ключительно Российской Федерацией, морские пути между рынками Северо-Западной Европы и Тихоокеанского региона. Необходимо военное присутствие в Арктике для защиты национальных интересов России. Морское арктическое судоходство обеспечивает поддержание государством приоритетных отраслей экономики Севера (нефтегазовая, горнодобывающая, металлургическая, лесная). Развитие арктической морской транспортной инфраструктуры обеспечивает завоз социально значимых грузов в рамках Северного завоза, разведку и освоение новых месторождений природных ресурсов. Все это свидетельствует о необходимости создания арктической транспортной системы для обеспечения устойчивого развития экономики Российской Арктики, военно-политической стабильности и безопасности в этом регионе.

Таким образом, сегодня наиболее экономически привлекателен Южный морской транспортный коридор «Восток – Запад», проходящий через Суэцкий канал. Реальную конкуренцию этому маршруту может составить только наземный МТК «Восток – Запад» на основе Транссиба. К сожалению, в процессе формирования МТК Россия пока чаще выступает в качестве удобной транзитной территории. Так, в рамках российских предложений по маршрутам нового Шелкового пути, включая ВСМ Москва – Пекин, в отличие от Китая, не сформулированы понятные и конкретные экономические интересы нашего государства: какие отрасли экономики и каким образом получают стимул для развития, какие товары повысят свой экспортный потенциал и на каких зарубежных рынках, для каких групп населения существенно важно сокра-

щение времени проезда из Москвы в Пекин до двух дней.

Для осуществления транснациональных перевозок с использованием МТК необходимы ускоренное внедрение информационных сервисов, реализация современных транспортно-логистических технологий, основанных, в частности, на широком внедрении интеллектуальных транспортных систем. ■

#### Литература

1. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.
3. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».
4. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы».
5. Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 18 ноября 2011 г. № 2074-р).
6. Комаров Д. Новый Шелковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира. Южный Китай. 25.03.2015.
7. Из Москвы в Китай за 784 млрд // Ведомости. 2015. 25 сент. № 3925.
8. Распоряжение Правительства РФ от 7.05.15 г. № 819-р.
9. Контейнерный транзит по Транссибу в 2014 году вырос на 11,7 % // РЖД-Партнер. 09.02.2015.
10. Челпанова М. Интервью – Владимир Якунин, президент РЖД: Vedomosti.ru 23.06.2014.
11. Мегaproект РЖД по модернизации БАМа и Транссиба будет пересмотрен: Vedomosti.ru 27.05.2014.
12. Пикан И. Проблемы и решения организации транспортного коридора Запад – Восток // Взгляд из России: тез. докл. на Междунар. семинаре по проблемам железнодорожного транспорта, 1–2 июня 2005 г., Куовола (Финляндия).
13. Ольшевский А. Н. Функционирование северного морского пути: статистика и перспективы: доклад на IV Междунар. форуме «Арктика: настоящее и будущее», 10, 11 дек. 2014 г.
14. Корнилов В. Ледовые рейсы // Морские вести России. 2013. № 16.
15. Пересыпкин В. И. Проблемы и решения арктической транспортной системы // Морские вести России. 2012. № 14.