

Актуальные аспекты развития международных транспортных коридоров на территории России



А. Г. Кириллова,
д. т. н., профессор,
руководитель Проекта
по развитию экспортной
логистики АО «Российский
Экспортный Центр»

Развитие транзитного потенциала нашей страны в связи с изменением международных грузопотоков является одним из наиболее важных направлений государственной транспортной политики. При этом цифровизация экономики и логистики требует актуализации оценки существующих транспортных коридоров и уточнения перспективы участия РФ в новых формирующихся маршрутах.

Транспортно-экономические сухопутные связи между странами Европы и Центральной, Восточной и Юго-Восточной Азии большей частью тяготеют к территории России, к ее транспортной системе, способной эффективно осваивать большие грузопотоки и обеспечивать комбинированные перевозки грузов (рис. 1).

Направление «Восток – Запад»

Сегодня при активной поддержке государства осуществляются работы по развитию Восточного полигона, где расположена инфраструктура между-

народного транспортного коридора (МТК) «Восток – Запад». Основу евроазиатского направления «Восток – Запад» составляет Транссибирская магистраль, самая протяженная железная дорога в мире, соединяющая Азию и Европу. Пересекая по суше территорию России, магистраль обеспечивает прямой выход российским и транзитным грузам к портам Дальнего Востока, далее в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) на востоке и в европейские страны на западе. Для России это отличная возможность реализации транзитного потенциала, осо-



Рис. 1. Международные транспортные коридоры

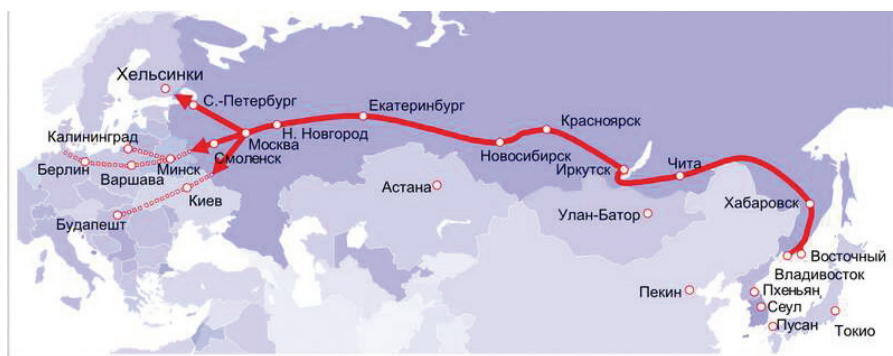


Рис. 2. Транссибирская магистраль

бенно если учесть, что Транссибирский маршрут (рис. 2) намного короче аналогичного морского [2].

В рамках развития Транссиба постоянно проводятся мероприятия, направленные на обеспечение ускоренного пропуска контейнерных поездов и пассажирского движения, на увеличение пропускной способности инфраструктуры железнодорожного транспорта. Повышению конкурентоспособности Транссиба способствует эффективная тарифная политика. Для привлечения грузов на Транссиб обеспечивается высокое качество сервиса на основе координации деятельности участников грузовых перевозок.

Транссибирская магистраль играет ключевую роль в доставке продукции Дальнего Востока и Байкальского региона на российские рынки и рынки стран АТР, в развитии транзита экспортно-импортных грузов и международного транзита грузов, прежде всего контейнерных, в сообщении стран АТР и Европы. Для организации пассажирского движения и пропуска грузовых поездов повышенной массы будет завершено строительство совмещенного мостового перехода через Амур и реконструирован тоннель под Амуром у г. Хабаровска. Для освоения перспективных внешнеторговых перевозок обустроятся пограничные станции Гродеково и Хасан, пункты пропуска Нижнеленинское – Тунцзян и Благовещенск – Хэйхэ.

Активное развитие БАМ позволит поддержать перспективные грузопотоки с вновь осваиваемых крупных месторождений минерального сырья и предприятий по их переработке, а также угля в Центральную Россию и на экспорт в страны АТР. Большое значение для обеспечения устойчивых связей между Европой и странами АТР, для привлечения грузов на Транссиб имеет развитие МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». В этом направлении уже реализован ряд

мероприятий (рис. 3).

ОАО «РЖД» с 2016 г. введена дополнительная нитка графика на перевозку контейнерных поездов по коридору «Приморье-1» и снижен тариф на транзитный провоз контейнеров. Запас пропускных способностей по существующей железнодорожной сети составляет до шести пар поездов в сутки [6]. Кроме того, по коридору «Приморье-1» можно выполнять автомобильные перевозки транзитных грузов. После реконструкции автомобильного пункта пропуска «Пограничный», которая будет окончена в 2018 г., его пропускная способность увеличится почти в десять раз: со 140 до 1300 машин в сутки. На направлении коридора «Приморье-2» также имеется и железнодорожное, и автомобильное сообщение. В части железной дороги сегодня есть возможность пропускать до шести пар поездов в сутки. Чтобы расширить номенклатуру грузов, перевозимых по данному коридору через железнодорожный пункт пропуска Махалино, необходимо его дополнительное оборудование и оснащение. Пока пункт специализирован только под насыпные грузы (уголь и пр.). В рамках развития транспортного коридора «Приморье-2» предполагается к реализации проект «Большой порт Зарубино» со значительными объемами финансирования за счет частных инвесторов.

Развитие транзитных перевозок с использованием возможностей северо-восточных портов Китая и железнодорожной инфраструктуры России будет способствовать реализации идеи по сопряжению Экономического пояса шелкового пути и Евразийского экономического союза, инициированной главами государств России и Китая.

Совместно с бизнес-сообществом в направлении Восточного полигона реализуется проект развития транспортного узла Восточный – Находка, направленный на модернизацию круглогодичного

глубоководного морского порта. Развитие за счет средств федерального бюджета необходимой транспортной инфраструктуры: железнодорожной, автомобильной и морской, позволит построить новые и нарастить существующие портовые мощности по перевалке угля, а также увеличить мощности имеющегося контейнерного терминала. Проект даст возможность интегрировать узел Восточный – Находка в МТК «Транссиб»). В результате ожидается существенное повышение эффективности системы мультимодальных перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов и рост грузооборота порта, что также увеличит экспортный и транзитный потенциал РФ [1].

Реализация проектов модернизации портовой инфраструктуры придаст новый импульс развитию экономических и инвестиционных отношений между Россией и странами АТР, позволит расширить экономическое пространство РФ.

Минтрансом и причастными организациями прорабатывается возможность развития транспортного коридора для транзита контейнерных грузов из Китая в порты региона Средиземного моря через российские порты Азово-Черноморского бассейна. При условии формирования контейнерных поездов и отправки грузов через порты Азово-Черноморского бассейна можно существенно уменьшить сроки доставки грузов по сравнению с существующим маршрутом через Суэцкий канал.

Таким образом, с учетом значительного снижения транзитного времени новые транспортные коридоры могут составить серьезную конкуренцию традиционным маршрутам.

МТК «Север – Юг»

Оживлению перевозок на Черноморском направлении будет способствовать принятие Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении [2]. Формирование МТК «Север – Юг» инициировано в целях реализации стратегического партнерства и активизации экономического сотрудничества стран – участниц проекта с другими государствами Персидского залива и Южной Азии. Одновременно этот коридор будет способствовать развитию транзитных евроазиатских перевозок, что приведет к усилению геостратегической и геополитической позиций стран-участниц [4]. Основные преимущества коридора «Север – Юг»

для грузовладельцев перед другими маршрутами, в частности перед морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении в два раза и более расстояния и стоимости перевозок, а также в развитой инфраструктуре различных видов транспорта, прежде всего железнодорожного и морского, имеющей выход на транспортные системы прикаспийских государств.

В южной части МТК «Север – Юг» предполагается несколько маршрутов следования грузов с использованием железнодорожного транспорта:

- Транскаспийский маршрут: с использованием российских морских портов Каспийского бассейна, иранских портов Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад; участие железных дорог заключается в подвозе грузов в порты и вывозе их из портов;

- Западная ветвь коридора [3]: прямое железнодорожное сообщение по территории Азербайджана с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) либо по пограничному переходу Джульфа (Азербайджан) – Джульфа (Иран);

- Восточная ветвь коридора: прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Серахс (Туркмения) – Серахс (Иран).

В 2016 г. страны-участницы внесли значительный вклад по выработке дальнейших действий по развитию МТК «Север – Юг». В соответствии с протоколами трехстороннего и четырехстороннего совещаний от 15 марта 2016 г. и от 2 августа 2016 г. (ОАО «РЖД», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», Иранские железные дороги (РАИ), Tarkib Haml-o-Naghl, ADY Express и АО «РЖД Логистика») сторонами была проведена работа по организации первой тестовой отправки контейнеров по маршруту МТК «Север – Юг» из Индии в Россию через Иран и Азербайджан. Первая партия контейнеров на станцию Ворсино прибыла 13 октября 2016 г., а вторая – 19 октября 2016 г., т. е. в установленные сроки.

К трудностям, возникшим в процессе подготовки и осуществления тестовой отправки контейнеров по западно-каспийскому маршруту МТК «Север – Юг», нужно отнести следующее:

- невозможно оформить единый транспортный документ на весь маршрут перевозки;

- нет прямого морского сообщения между портами Нава Шева и Бендер Аббас (обязателен заход судов в порт Джебель-Али, ОАЭ).

Эти вопросы сейчас прорабатываются совместно с иранской стороной.

Развитие МТК «Север – Юг» позволит снизить транспортные издержки вследствие сокращения сроков доставки грузов, дать значительный рост рынку транзитных перевозок, привлечь иранских и индийских инвесторов к инвестированию в совместные проекты, начать строительство новых объектов транспортной инфраструктуры, загрузить судостроительную промышленность страны и обеспечить востребованность высококвалифицированных кадров в промышленности и на транспорте.

По итогам заседания Рабочей группы по сотрудничеству в области транспорта между РФ и Исламской Республикой Иран (с 31 октября по 1 ноября 2016 г. в Тегеране) иранская сторона представила актуальные материалы по проекту строительства железнодорожного участка Решт – Астара.

Российская сторона приветствует усилия по развитию транспортной инфраструктуры, необходимой для функционирования МТК «Север – Юг» и на постоянной основе принимает участие в реализации данных проектов.

Севморпуть

Северный морской путь – это целая транспортная система, в комплекс которой входят все многочисленные реки, впадающие в Северный Ледовитый оке-

ан (рис. 4). Развитие Северного морского пути (СМП) в России обусловлено и тем, что в стране создан самый масштабный в мире ледокольный флот. Большие преимущества открывает глобальное потепление: маршруты, ранее значительно покрытые льдом, сегодня становятся судоходными без ледоколов.

Эксперты и аналитики считают, что этот коридор может стать полноценным конкурентом Суэцкому каналу и с каждым годом будет все более востребован, особенно если учесть растущую активность газовых и нефтяных компаний в Арктике, в частности на Ямале.

В 2008 г. была принята «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года», где Арктика обозначена как ключевой стратегический резерв развития страны. Отечественные специалисты связывают перспективы роста грузоперевозок с увеличением экспорта. Кроме того, в расчет принимаются каботажные перевозки.

Сегодня развитие СМП снова входит в число приоритетных задач, причем не только в нашей стране, но и во всем мире. Повышенное внимание к северному региону связано с месторождениями арктического шельфа. И вопрос транспортировки здесь становится ключевым.

В 2013 г. в Китае была сформирована концепция Морского шелкового пути. Речь шла о маршрутах, связывающих порты Австралии, Индонезии, Сингапура и Малайзии. Если объединить этот коридор с трассами СМП, такая глобальная

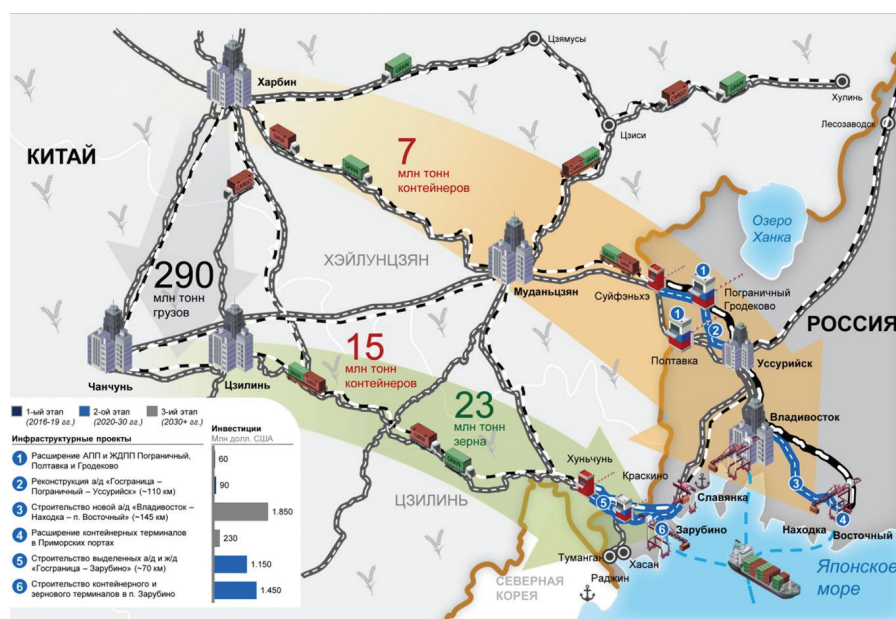


Рис. 3. Международные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2»

сеть принесет много «бонусов» разным странам. С экономических позиций это очень выгодно, поскольку доставка грузов будет осуществляться быстрее, а транспортные расходы уменьшатся. В будущем все торговые маршруты АТР можно переориентировать в направлении СМП [5].

Для России эффективная работа и развитие инфраструктуры транспорта на северном побережье означает динамичный рост экономики. При развитии транспортной составляющей будут решены следующие задачи:

- создание общего транспортного пространства;
- обеспечение транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок;
- интеграция в использование всех возможностей транзитных перевозок;
- обеспечение транспортной безопасности.
- сохранение экологии и снижение негативного влияния транспорта на климат и окружающую среду.

В 2016 г. была разработана модель создания на базе СМП регулярной арктической контейнерной линии. Ниша, в которой перевозки по СМП выгоднее, чем по южному маршруту, — транзит контейнерных грузов между портами Северо-Восточной Азии (Китая, Японии, Республики Корея) и Северной Европы (Роттердам, Гамбург и др.). Контейнерный грузопоток на тех маршрутах, где использование СМП потенциально может дать существенный выигрыш грузоперевозчикам, составляет около 455 тыс. TEU.

Транспортная магистраль из Европы в Азию в северных морских широтах стала одной из ключевых тем обсуждения на Восточном экономическом форуме, который прошел во Владивостоке 6 и 7 сентября 2017 г. Проблемы, связанные с эксплуатацией СМП, и перспективы его развития обсу-

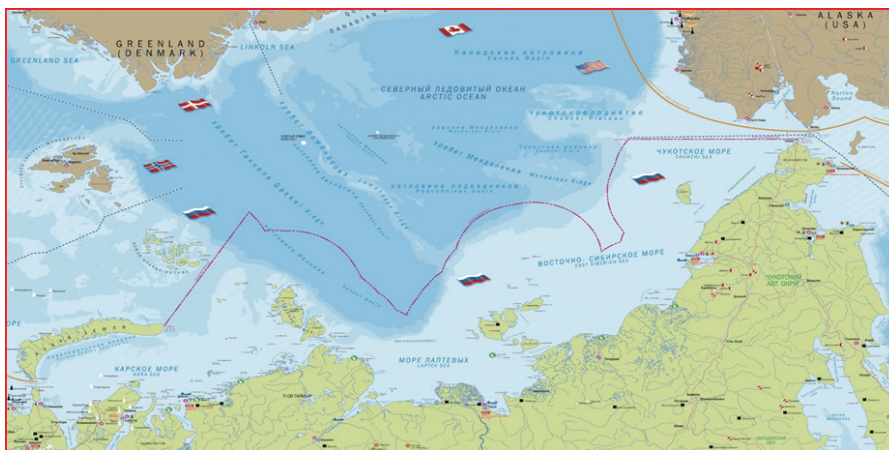


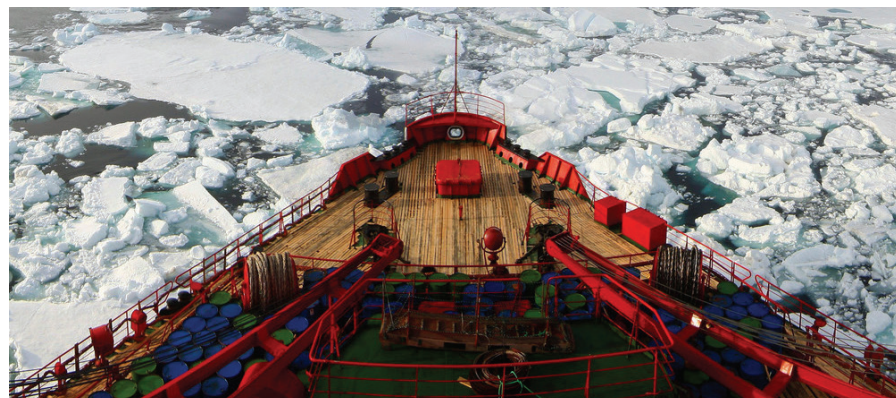
Рис. 4. Северный морской путь

ждались в рамках тематической сессии «Развитие Северного морского пути: от слов к делу».

Объем грузоперевозок по СМП по итогам 2017 года достиг рекордного уровня и составил 10,7 млн тонн, что на 42,6% больше, чем в 2016 году. Объем только сухих грузов для строительства инфраструктуры составляет 1,5 млн т в год. Росту грузооборота способствовала реализация проектов по строительству порта Сабетта и освоению газовых месторождений на Ямале («Ямал-СПГ»). Увеличение общего трафика сказалось и на росте объемов транзитных перевозок по СМП.

По прогнозам экспертов к 2022 г. объем перевозок достигнет 40 млн т и дальнейший рост грузооборота будет обусловлен вводом новых мощностей по производству сжиженного природного газа («Арктик-СПГ», «Печора-СПГ») и разработкой нефтегазовых месторождений.

Модернизация инфраструктуры также потребует значительных инвестиций, необходимо формировать инвестиционные предложения, активнее привлекать частный капитал и повышать инвестиционную привлекательность северных областей.



Стоит отметить, что иностранные компании проявляют большой интерес к использованию Севморпути. Например, Япония связывает с СМП решение двух проблем: диверсификации транспортных маршрутов между Азией и Европой и развития энергетической базы.

Актуальными вопросами становятся улучшение координации между участниками рынка и применение информационных технологий и Интернета в Арктике, особенно в связи с развитием цифровой экономики и цифровой логистики. Это позволит оптимизировать работу судов и существенно понизить себестоимость логистики контейнерных перевозок, что будет способствовать привлечению новых видов грузов на формируемые транспортные маршруты. ■

Литература

1. Прокофьева Т. Н. Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров: кластерный подход к управлению функционированием и развитием. Lambert Acad. Publ., 2015.
2. Материалы Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) http://osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE_ID=977 (дата обращения 15.10.2017 г.)
3. Декларация об экономическом сотрудничестве между Россией, Ираном и Азербайджаном. Баку, 2016.
4. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг». СПб., 2002.
5. Материалы КВТ ЕЭК ООН <http://www.unece.org/ru/trans/main/itc/about.e.html> (дата обращения 15.10.2017 г.)
6. Материалы Интернет-сайта www.rzd.ru (дата обращения 15.10.2017 г.)