

Развитие новых автодорожных направлений международных транспортных коридоров в Российской Федерации



С. Д. Воронцова,
канд. экон. наук,
первый вице-президент
ГК «Транспортная
интеграция»

Представлены перспективные направления международных транспортных коридоров на территории России. Рассмотрены вопросы повышения конкурентоспособности новых трасс – от совершенствования таможенного законодательства и тарифной политики до создания сети станций для заправки газомоторным топливом.

Международные транспортные коридоры (МТК) представляют собой совокупность магистралей с соответствующей инфраструктурой различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации. Стратегическая роль МТК для России определяется тем, что они могут обеспечить:

- 1) повышение роли РФ в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков, связывающих Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего и Среднего Востока, страны Азии с Северной Америкой;
- 2) формирование транспортной инфраструктуры, объединяющей российское экономическое пространство и способствующей выравниванию уровней развития регионов и диверсификации производства;
- 3) развитие межрегиональных рынков и привлечение дополнительных инвестиций в экономику северных и восточных регионов РФ.

Система МТК на территории России – это два евроазиатских коридора: «Север – Юг» и «Транссиб», Северный морской путь, панъевропейские коридоры № 1 и № 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами Азиатско-Тихоокеанского региона (Приморье 1, 2). В системе МТК на территории России панъевропейский коридор № 2 проходит по коридору «Транссиб».

На автомобильных дорогах, включенных в указанные МТК, концентрируются наибольшие объемы грузоперевозок и транспортные потоки, которые обеспечивают международные и межрегиональные связи.

Существующие и перспективные объемы грузовых автомобильных перевозок в сечениях автодорог федерального значения, входящих в состав МТК, показаны на *рис. 1*. Прогноз грузопотоков разработан с учетом строительства новых автодорог для формирования МТК (М-11 Москва – Санкт-Петербург, ЦКАД в Московской области и др.).

До сих пор в РФ не разработан единый документ, определяющий трассы МТК, состав инфраструктуры (перечень объектов с указанием их балансодержателей, технических и экономических характеристик, существующей и перспективной загрузки и т. д.), подключение их к системе европейских и азиатских коридоров, перспективы развития. Существующая система МТК не полностью отвечает геополитическим и экономическим интересам России. Она не включает транспортные подходы к ряду регионов – активных участников внешней торговли.

С учетом объемов и динамики внешней торговли ряда регионов, их вклада в общий объем экспорта и импорта страны, их важного геополитического значения представляется целесообразным продлить трассы МТК на территории следующих субъектов РФ: Республика Крым и г. Севастополь, Сахалинская и Камчатская обла-

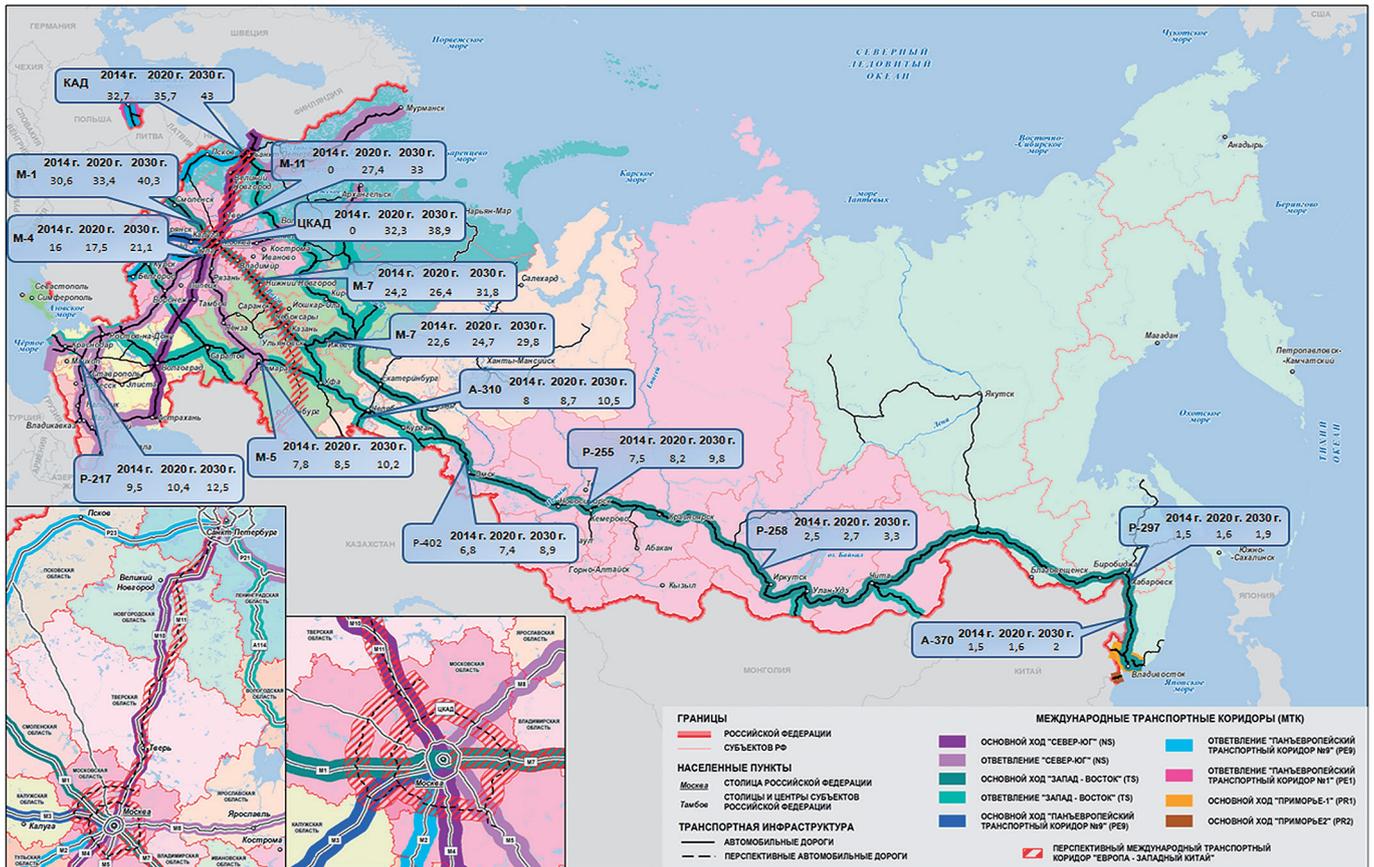


Рис. 1. Прогноз грузопотоков по перегонам автомобильных дорог, входящих в МТК

сти, Республики Саха (Якутия) и Хакасия, Алтайский край, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. Подключение приведенных субъектов РФ к МТК даст возможность обеспечить на их территории развитие транспортной и логистической инфраструктуры, необходимой для обслуживания международных перевозок, а также будет способствовать решению задач, связанных с геополитическими интересами РФ.

При формировании МТК, проходящих по территории РФ, не в полной мере учтены автомобильные маршруты, включенные в европейскую и азиатскую сеть международных автомагистралей. Для обеспечения высокого качества международных перевозок сеть автодорог в составе МТК на территории России должна быть дополнена автодорогами, включенными в европейскую и азиатскую сеть автомагистралей, а дороги регионального значения – переведены в сеть дорог федерального значения с доведением их до уровня требований, соответствующих Европейскому соглашению о международных автомагистральных.

Для получения международного признания необходимы межгосударственные соглашения о развитии

МТК. Сегодня только коридор «Север – Юг» имеет международный статус, подтвержденный межправительственным соглашением.

В настоящее время в РФ не разработаны единые требования к объектам транспортной инфраструктуры, входящим в состав МТК, поэтому нельзя сформировать план действий по модернизации и развитию указанных объектов.

Для повышения конкурентоспособности МТК, проходящих по территории РФ, необходимо решить задачи, связанные с совершенствованием таможенного законодательства и тарифной политики, с упрощением процедур оформления транзитных грузов, с разработкой технологических схем взаимодействия различных видов транспорта, с обеспечением реализации российских интересов при разработке правил международного транзита и с заключением соглашений с заинтересованными странами о создании и функционировании транспортных коридоров.

С учетом перспектив развития внешнеэкономических связей РФ предлагается расширить перечень

автомобильных направлений МТК, проходящих по территории России, включив в него следующие коридоры: «Европа – Западный Китай», «Центр – Урал», «Северо-Запад – Сибирь», «Северо-Восток – Полярный Урал», «Промышленный Урал – Полярный Урал», «Азиатско-Тихоокеанский транспортный коридор».

Перспективный МТК «Европа – Западный Китай» обеспечит транспортные связи между Россией, Казахстаном, Китаем и странами ЕС. Общая протяженность маршрута составит 8,5 тыс. км, из них 2,3 тыс. км пройдет по территории РФ, 2,8 тыс. км – Казахстана, 3,4 тыс. км – Китая.

Основные задачи строительства российского участка МТК «Европа – Западный Китай» следующие:

1) создание надежных транспортных связей, обеспечивающих выход РФ на растущие рынки Центральной и Юго-Восточной Азии и транзит грузов между Европой и Азией, что позволит активизировать международный товарооборот и ускорить оборачиваемость внешнеэкономических грузов;

2) стимулирование социально-экономического развития и повышение инвестиционного потенциала

субъектов РФ в зоне тяготения МТК за счет создания транспортной инфраструктуры, что даст возможность улучшить транспортную доступность регионов, уменьшить затраты времени на перевозки и снизить транспортную составляющую в конечной цене продукции;

3) повышение конкурентоспособности отраслей российской экономики за счет развития торговых отношений между РФ, странами ЕС, Казахстаном и Китаем, реализации транзитного потенциала страны, ускорения товародвижения и снижения транспортных издержек.

Для России развитие МТК «Европа – Западный Китай» имеет принципиальное значение. Сейчас основная часть российского экспорта ориентирована на европейский рынок, однако в посткризисный период возможное снижение спроса на российские товары в Европе негативно скажется на темпах роста отечественной экономики. Основным локомотивом посткризисного роста стали развивающиеся страны – Китай, Индия и государства Латинской Америки. Именно в эти страны увеличивают свой экспорт США и государства ЕС. Перераспределение центров экономического роста предъявляет России серьезный вызов. Для выхода на новые рынки Центральной и Юго-Восточной Азии и транзита грузов между Европой и Азией необходимо развитие МТК «Европа – Западный Китай».

Этот транспортный коридор обеспечит связи между самыми емкими мировыми рынками. На территории 27 стран ЕС, в России, Казахстане и Китае проживает около 2 млрд человек, или 30 % общей численности населения планеты. В рассматриваемых государствах объем валового внутреннего продукта составляет 40,4 % мирового уровня.

Сегодня ведущая роль в международном товарообороте принадлежит двум макрорегионам: Европе (осуществляет 40 % мирового товарного экспорта) и Азии (25 %). В зону обслуживания МТК «Европа – Западный Китай» входят крупнейшие страны-участники международного товарообмена: Китай, Россия, Германия, Италия, Нидерланды, Франция, которые обеспечивают 32,4 % мирового экспорта и 27,5 % мирового импорта.

По основному транспортному

маршруту, связывающему Европу и Азию, т. е. по морскому маршруту через Суэцкий канал осуществляется 98 % общего объема международных перевозок. Недостатки этого маршрута протяженностью более 20 тыс. км – исчерпание пропускной способности Суэцкого канала и длительный срок доставки грузов. Привлекательность сухопутного МТК «Европа – Западный Китай» определяется его конкурентными преимуществами: меньшей протяженностью и меньшим временем нахождения грузов в пути по сравнению с морскими перевозками. Так, грузы, доставляемые морским маршрутом через Суэцкий канал, находятся в пути до 45 сут., а при использовании МТК «Европа – Западный Китай» перевозка будет продолжаться 10–12 сут.

Указанный маршрут позволит значительно сократить расстояние транспортировки экспортно-импортных грузов России. Например, экспортные грузы в Китай из Центрального и Приволжского федеральных округов России следуют сначала в морские порты Балтийского бассейна, далее через Суэцкий канал, затем по территории КНР до потребителей. После создания прямой автотранспортной связи расстояние транспортировки будет сокращено с 28 до 4 тыс. км, т. е. в семь раз.

Новый транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» будет создан с минимальным количеством стран-участниц и лишь с одной границей между Казахстаном и Китаем. По территории Казахстана и России на протяжении 5,1 тыс. км трасса будет проходить в зоне действия Единого таможенного союза РФ, Республики Беларусь и Республики Казахстан, что позволит оптимизировать схемы доставки международных грузов.

В Казахстане и Китае создание МТК вошло в перечень «прорывных проектов». Протяженность участка МТК, проходящего по территории Республики Казахстан от Хоргоса (граница КНР) до Мартука (граница РФ с выходом на Оренбург), составляет 2,8 тыс. км. Проект предусматривает строительство и реконструкцию 2,5 тыс. км автомобильных дорог, из них 1,4 тыс. км – под I техническую категорию с четырехполосным движением (от Хоргоса на границе с Китаем до г. Кызылорда) и 1,1 тыс. км

– под II техническую категорию (от г. Кызылорда до п. Мартук).

По территории Китая МТК «Европа – Западный Китай» проходит от Шанхая и морского порта Ляньюньган на побережье Желтого моря до г. Ланьчжоу в Центральной части КНР, далее следует в Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) со столицей в г. Урумчи, выходя на китайско-казахстанскую границу в районе погранперехода «Харгос» (находится в 670 км от г. Урумчи). Погранпереход «Хоргос» имеет статус пункта международных транзитных перевозок, это крупнейший автодорожный КПП на северо-западе Китая. В районе погранперехода «Хоргос» создается зона свободной торговли и строятся мощные терминально-логистические комплексы.

Создание МТК «Европа – Западный Китай» выгодно всем странам – участницам проекта, поскольку позволяет:

- 1) реализовать транзитный потенциал и интегрировать транспортные системы;
- 2) снизить трансграничные транспортные издержки;
- 3) увеличить зарубежные инвестиции и объем международной торговли;
- 4) создать новые терминально-складские и производственные мощности в зоне тяготения МТК;
- 5) расширить экспорт технологий и инноваций в сфере строительства и эксплуатации транспортной и терминально-складской инфраструктуры.

Россия, Казахстан и Китай подписали меморандумы о сотрудничестве в развитии международного автодорожного маршрута «Европа – Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – Шымкент – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган».

В таблице приведен перечень автодорог, рекомендуемых для включения в МТК «Европа – Западный Китай».

Вследствие высокой конкуренции транзитных маршрутов за обслуживание грузопотоков между Азией и Европой важнейшей задачей становится активизация работ в РФ по созданию МТК «Европа – Западный Китай».

Перспективный МТК «Центр – Урал» будет сформирован после строительства новой автомобильной дороги федерального значения Москва

– Саранск – Ульяновск – Екатеринбург, которая обеспечит связи между стратегически важными регионами страны Центрального, Приволжского и Уральского федеральных округов и разгрузит существующие федеральные автомобильные трассы М-5 «Урал» и М-7 «Волга», работающие в режиме перегрузки. Новая трасса пройдет по мостовому переходу через Волгу, построенному в Ульяновске.

Перспективный МТК «Северо-Запад – Сибирь» предлагается сформировать, построив новую автомобильную дорогу федерального значения Санкт-Петербург – Сыктывкар – Ханты-Мансийск – Новосибирск.

Перспективный МТК «Северо-Восток – Полярный Урал» будет образован после строительства автомобильных дорог по направлению Сыктывкар – Воркута – Салехард с выходом к Нарьян-Мару.

Перспективный МТК «Промышленный Урал – Полярный Урал» предлагается создать, построив автодорогу между Тюменью и Салехардом.

Перспективный МТК «Азиатско-Тихоокеанский транспортный коридор» предлагается сформировать после стро-

ительства и реконструкции следующих автомобильных дорог:

1) строящейся автомобильной дороги федерального значения А-331 «Виллюй»: Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск;

2) существующей федеральной автодороги А-360 «Лена»: Невер (от трассы Р-297 «Амур») – Тында – Нерюнгри – Якутск;

3) существующей федеральной автодороги Р-504 «Колыма»: Якутск – Магадан;

4) перспективной автодороги, проходящей по территории Магаданской области и Чукотского автономного округа и обеспечивающей подходы к населенным пунктам этих регионов и к морским портам Певек и Анадырь;

5) перспективной автодороги, проходящей по территории Камчатского края и обеспечивающей его подключение к перспективной автодороге Магадан – Певек – Анадырь.

Включение в перспективные МТК перечисленных автомобильных дорог обусловлено тем, что они обеспечивают:

1) связи между столицей РФ и административными центрами субъектов РФ;

2) связи между административными центрами субъектов РФ;

3) связи с транспортными узлами (морскими и речными портами, аэропортами, железнодорожными станциями) и со специальными объектами федерального значения;

4) подходы к государственной границе РФ.

Объемы грузовых автомобильных перевозок в сечениях автодорог федерального значения, входящих в состав перспективных МТК, показаны на рис. 2.

Для повышения конкурентоспособности МТК, проходящих по территории России, они должны быть оснащены современными многофункциональными зонами дорожного сервиса, включающими многотопливные заправки. К наиболее перспективным видам топлива, соответствующим экологическим требованиям и характеризующимся высоким экономическим эффектом, относится сжиженный природный газ (СПГ). При одинаковых нормах расхода СПГ с дизельным топливом цена газомоторного топлива в полтора-два раза меньше. Наибольшая эффективность обеспечивается при переводе на использование СПГ тяжелых и сверхтяжелых гру-

Автомобильные дороги, рекомендуемые для включения в МТК «Европа – Западный Китай»

Индекс	Титульное наименование	Значение	Регионы, по территории которых проходит автомобильная дорога
М-11	Строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург	Федеральная	Ленинградская область, Новгородская область, Тверская область, Московская область
ЦКАД	Строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога	»	Московская область
М-7	«Волга»: Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа	»	Московская область, Владимирская область, Нижегородская область, Республика Чувашия, Республика Татарстан, Республика Удмуртия, Пермский край
Р-239	Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан	»	Республика Татарстан, Оренбургская область
	Строящаяся платная автомобильная дорога Шали – Бавлы	Региональная	Республика Татарстан
	Строящаяся платная автомобильная дорога Бавлы – Кумертау	»	Республика Башкортостан
	Проектируемая платная автомобильная дорога Кумертау – граница с Республикой Казахстан (МАПП «Сагарчинский»)	»	»

ниям МТК в европейской части России предусматривает такую последовательность создания заправочной инфраструктуры:

1-й этап – строительство КриоАЗС на направлениях МТК «Север – Юг» и «Европа – Западный Китай»: от границы Финляндии до Москвы по автодороге федерального значения М-10 «Скандинавия», Кольцевой дороге вокруг Санкт-Петербурга, строящейся скоростной платной автодороге федерального значения М-11 Москва – Санкт-Петербург, строящейся ЦКАД в Московской области;

2-й этап – строительство КриоАЗС на направлениях МТК «Запад – Восток» и «Европа – Западный Китай»: от Москвы до Казани по автодорогам федерального значения М-7 «Волга» и М-5 «Урал» и далее до Екатеринбурга;

3-й этап – строительство КриоАЗС на направлении МТК «Север – Юг» (ответвление на Ростов-на-Дону и Новороссийск) по автодороге федерального значения М-4 «Дон»;

4-й этап – строительство КриоАЗС на направлении МТК «Запад – Восток»: от Москвы до границы Республики Беларусь по дороге федерального значения М-1 «Беларусь».

Общая протяженность автодорожных маршрутов, оснащенных КриоАЗС, в составе данного пилотного проекта составит около пяти тысяч километров. На автодорогах федерального значения, входящих в состав перечисленных автодорожных маршрутов, будут построены 34 КриоАЗС (рис. 4). Расстояние между ними не будет превышать 400 км.

Реализация приведенных планов позволит создать необходимые условия для перевода магистрального автомобильного транспорта на использование СПГ, будет способствовать снижению себестоимости автомобильных перевозок и повышению конкурентоспособности МТК, проходящих по территории РФ. ■

Литература:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 11 июня 2014 г. N 1032-р).
2. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» (утв. постановлением Правительства РФ от

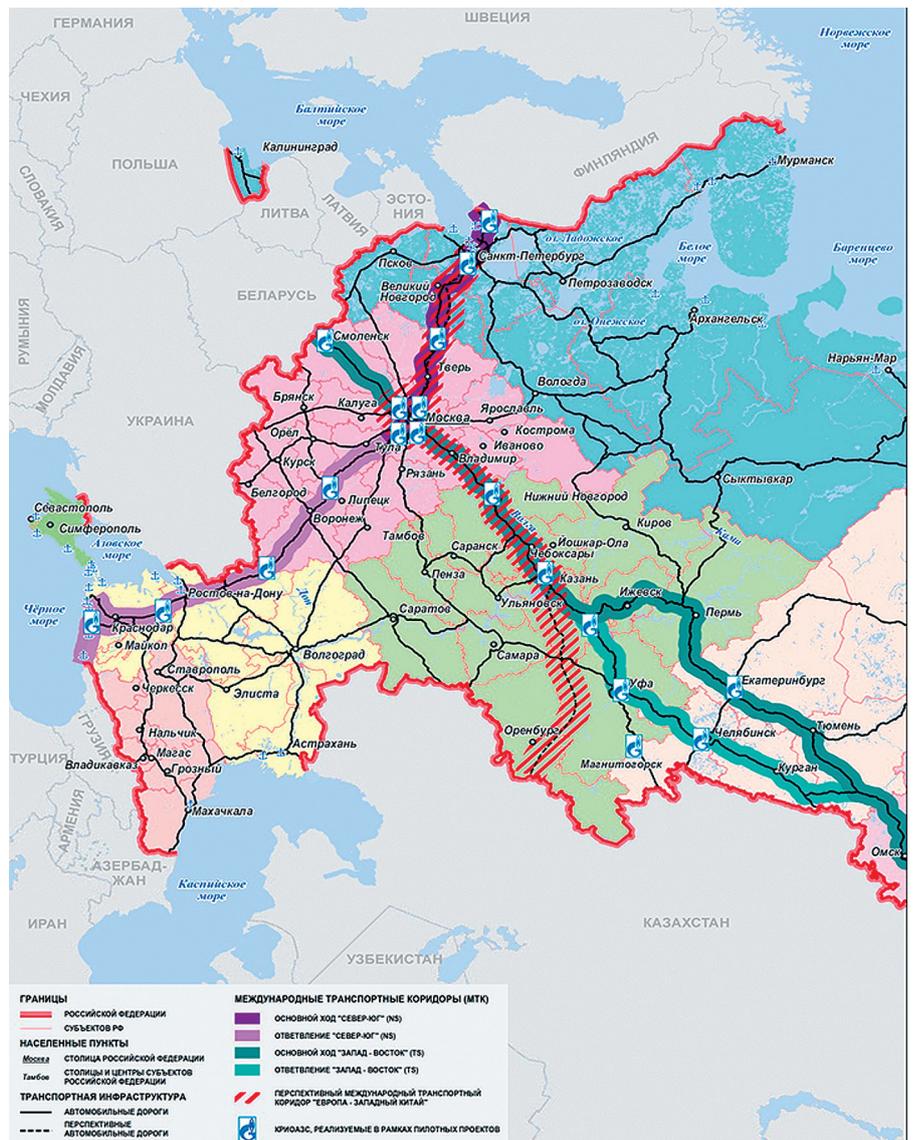


Рис. 4. Строительство КриоАЗС по направлениям МТК в европейской части России

- 5 дек. 2001 г. № 848 с изм. и доп. от 6 окт. 2015 г.).
3. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренная на Морской коллегии при Правительстве РФ (протокол от 28 сент. 2012 г. № 2).
4. Проект обновленной Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.
5. «Доклад об экономике России 33: Новая экономическая эра?» / Группа Всемирного Банка, 2015. URL: <http://www.worldbank.org/ru/news/press-release/2015/04/01/russia-economic-report-33>.
6. Бюллетень основных прогнозов перспектив развития мировой экономики (ПРМЭ) / Международный Валютный Фонд, 2015. URL: <https://www.imf.org/external/russian/pubs/ft/>

7. Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy. The World Bank. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2012/01/16461597/connecting-compet-2012-trade-logistics-global-economy>.
8. Maritime Development Plan. Strategy for an Integrated German Maritime Policy. Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, Germany.
9. The Global Competitiveness Report 2012-2013. World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2012-2013>.
10. The World Bank: World Development Indicators, 2012. Gross Domestic Product 2011. URL: <http://www.worldbank.org>.