

Новые транспортные маршруты между Европой и Азией



М. А. Асаул,
д.э.н., заместитель директора департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (ЕАК)



А. Е. Мохов,
к.п.н., заместитель начальника отдела естественных монополий департамента транспорта и инфраструктуры ЕАК

Для развития мировой транспортной системы весьма актуальны вопросы развития трансграничной сети транспортных коридоров. На евразийском пространстве это, прежде всего, утвержденные панъевропейские транспортные коридоры, а также продвигаемый Китаем проект Нового Шелкового пути.

Международные транспортные коридоры (МТК) наиболее эффективно функционируют внутри интеграционных объединений в условиях единого таможенного, экономического, финансового и правового пространства, что определяет уровень достаточной безопасности. Сочетание транспортных и информационных потоков, определяющих необходимое качество логистического сервиса, обеспечивает согласованное движение товаров, транспортных услуг и сопутствующих им документов, в частности в электронном представлении.

Сегодня картина глобального взаимодействия стран весьма динамична. Государства, сумевшие эффективно использовать свое географическое положение, получают инвестиции для развития транспортной инфраструктуры, внедряют цифровые технологии и применяют инновации в промышленных масштабах. Интеграция транспортных систем отдельных стран в мировой коммуникационный комплекс дает импульс для

развития производства и хозяйственных связей макрорегионов и отдельных территорий, создает выгодные условия для роста внутренних перевозок и внешней торговли, что способствует решению социально-экономических задач: созданию рабочих мест, строительству объектов жизнеобеспечения и культурной инфраструктуры [1, 2].

Сегодня перед нами встают серьезные вызовы: формирование современной инновационной инфраструктуры [3], создание благоприятных условий для реализации транзитного потенциала, развитие МТК, создание современной цифровой среды в сфере транспорта с использованием передовых информационных технологий [4].

В прошлом году президентами евразийских союзных государств утвержден главный стратегический документ в сфере транспорта «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики». В настоящее время подготовлена соответствующая «дорожная карта» по



его реализации, которая принята Евразийским межправительственным советом Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в конце октября 2017 г. [5].

В совместной работе Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) со сторонами Договора о ЕАЭС в рамках «дорожной карты» особое внимание уделено вопросу создания и развития евразийских ТК, что открывает новые возможности для экономики всех государств — членов ЕАЭС. Развитие стыковых пунктов и пунктов пропуска, устранение «узких мест» в рамках евразийских ТК, а также принятие рекомендации об их перечне будет способствовать реализации нашего совокупного транзитного потенциала и создаст транспортный мост между Европой и Азией. Евразийские ТК — продолжение европейских МТК, которые были определены на II Панъевропейской конференции по транспорту на о. Крит в марте 1994 г., а уточнения в них были внесены на III конференции в г. Хельсинки в 1997 г., поэтому независимо от географического положения панъевропейские транспортные коридоры (ПТК) называют Критскими или Хельсинкскими [6].

Каждому МТК дано наименование. Так, ТК, имеющие непосредственное отношение к странам ЕАЭС, обозначены следующим образом:

- «Север — Юг» (NS): страны Восточной, Центральной и Северной Европы — европейская часть России — Каспий — Иран — Индия и другие страны побережья Индийского океана;
- «Транссиб» (TS): Центральная Европа — Москва — Екатеринбург — Красноярск — Хабаровск — Владивосток/Находка (система его ответвлений: на Санкт-Петербург, регион Кубани, Казахстан, Монголию, Китай и Корею); на территории РФ и сопредельных стран сопрягается с ПТК 2, 3 и 9;
- Северный морской путь (SMP): Мурманск — Архангельск — Кандалакша — Дудинка;
- «Приморье-1» (PR1): Харбин — Гродеково — Владивосток/Находка/Восточный — порты Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР);
- «Приморье-2» (PR2): Хуньчунь — Краскино — Посьет/Зарубино — порты АТР;
- ПТК № 1 (PE1): Хельсинки — Таллинн — Рига — Вильнюс — Варшава (ответвление от основного направления коридора: Рига — Калининград — Гданьск);
- ПТК № 2 (PE2): Берлин — Варшава — Минск — Смоленск — Москва — Нижний

Новгород (с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга);

- ПТК № 9 (PE9): Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва — Киев — Кишинев — Бухарест — Александруполис (ответвление коридора: Санкт-Петербург — Псков — Орша — Гомель — Украина и Гомель — Минск — Вильнюс — Калининград/Клайпеда).

Российский участок ПТК № 1 включает морской порт Калининграда, автомобильные и железнодорожные подъезды к нему из Литвы и Польши, а также аэропорт Калининграда.

В относящуюся к странам ЕАЭС часть ПТК № 2 входят автомобильная и железнодорожная магистрали от границы с Польшей через Беларусь до Нижнего Новгорода, аэропорты Минска и Московского транспортного узла, Нижнего Новгорода, а также терминальные комплексы в Смоленске, Вязьме, Москве и Московской области, Владимире и Нижнем Новгороде. Де-факто сейчас ПТК № 2 продлевается до Екатеринбурга, тем самым обеспечивается взаимодействие между европейскими и евразийскими транспортными системами. Коридор ПТК № 2 сопрягается с коридором «Транссиб», по которому осуществляется основная часть железнодорожных и автомобильных перевозок в направлении Запад — Восток на территории России.

Наиболее протяженный из европейских коридоров ПТК № 9 проходит от столицы Суоми до Санкт-Петербурга и далее через Беларусь и Россию в направлении границ Украины (через Оршу и Москву, соответственно). В связи с развитием евро-азиатских экономико-логистических связей Россия выступила с предложением о продлении ПТК № 9 и реализует его продолжение в направлениях Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск и Москва — Астрахань.

На Дальнем Востоке транспортная инфраструктура Приморского края, в том числе создающаяся, предоставляет хорошие условия для существенного увеличения транзитных перевозок грузов на направлении северо-восточные провинции Китая (Маньчжурия) — российские порты Приморья.

Назначение МТК «Север — Юг» — доставка грузов из региона Персидского залива, Южной Азии, Аравии через Иран и иранские порты на Каспии, далее либо паромными с перевалкой на железные дороги России, либо судами типа «река-море» через российские внутренние водные пути в Восточную, Центральную и Север-

ную Европу. Этот коридор предназначен собрать экспортные грузы стран побережья Индийского океана, России, Европы. Соглашение о его создании подписали Россия, Индия и Иран в сентябре 2000 г. во время работы II международной Евроазиатской конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург). Новый маршрут перевозок международных транзитных грузов (страны бассейна Индийского океана и Персидского залива — Иран — Каспийское море — Россия — страны Северной, Центральной и Восточной Европы) в три раза короче маршрута перевозок грузов Южным морским путем через Суэцкий канал.

Вследствие таяния многолетних льдов и развития ледокольного флота (строительства новейших ледоколов типа «Сибирь», «Лидер») Северный морской путь становится стратегическим для России ТК, с помощью которого осуществляются перевозки по маршруту Европа — страны АТР.

В Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. говорится о системном вызове, с которым столкнулась российская экономика, определяемом сочетанием трех фундаментальных факторов.

Первый фактор — усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг и капитала. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов и ожидаемым распространением новых технологий. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания, обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, необходимости существенного повышения конкурентоспособности нашей транспортной системы, что особенно важно в связи со вступлением России во Всемирную торговую организацию.

Второй фактор — возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к транспорту как отрасли, идущей по пути инновационного развития. Потребуется существенное повышение доступности и качества транспортных услуг для населения. Будут обеспечены рост производительности труда



и улучшение использования трудовых ресурсов на транспорте, а это важнейшие факторы снижения транспортных издержек и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России на мировом рынке.

Третий фактор — исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, усиление приоритета мер инновационного характера и мер по обеспечению глубокой переработки сырья, что требует повышения мобильности населения, грузов, услуг и капитала [7, 8].

Перенаправление объемов пассажиро-грузопотоков в международном сообщении, необходимость повышения конкурентоспособности перевозчиков предъявляют перманентные требования к непрерывному развитию инновационной транспортной системы и к постоянному совершенствованию обеспечения ее безопасного функционирования. Все мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры МТК на территории России были выделены в подпрограмму «Международные транспортные коридоры» ФЦП «Модернизация транспортной системы России». Идут строительство, реконструкция и модернизация основных автодорожных и железнодорожных магистралей в направлениях Москва — Нижний Новгород — Екатеринбург — Владивосток и Санкт-Петербург — Москва — Астрахань.

Реконструируются существующие и создаются новые портовые комплексы на маршрутах МТК для обеспечения увели-

чивающихся объемов перевозок: на Балтике — комплексы для минеральных удобрений и нефтеналива (порт Санкт-Петербург), паромный комплекс (Балтийск, Калининградская область), комплекс для перелива нефти (Приморск), паромный комплекс и угольный терминал (Усть-Луга); на Каспии — нефтяной комплекс (Махачкала), причал контейнеровозов (порт Оля, Астраханская область); на Тихом океане — порты (Восточный, Находка); на Черном море — паромные комплексы (в портах Кавказ и Крым), контейнерный терминал (Новороссийск), порт Туапсе. На внутренних водных путях названной федеральной программой предусмотрена реконструкция гидроузлов на реках Волга и Дон, создание контейнерных терминалов для организации мультимодальных логистических комплексов в речных портах Москвы, Санкт-Петербурга, Азова, Астрахани, Волгограда, Казани, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону, Самары, Ярославля.

Создание МТК включает в себя строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры воздушного транспорта с расширением направлений полетов, предусмотрены развитие международных аэропортов с созданием условий, соответствующих мировому уровню. Для функционирования российских участков МТК создаются операторы интермодальных перевозок, обеспечивающие логистику и контроль за продвижением грузов на основе сквозных тарифных ставок. Помимо всестороннего обустройства международных маршрутов по технологиям XXI века важное преимущество россий-

ского транзита состоит в едином экономическом и правовом пространстве. Есть надежда, что в будущем таким пространством станет и территория ЕАЭС. В общем плане трассы коммуникаций в пространстве ЕАЭС соответствуют кратчайшим географическим расстояниям между странами Европы и Азии, т. е. география благоприятствует развитию евро-азиатского транзита через территорию ЕАЭС.

Но вместе с тем, по заслуживающему внимания авторитетному экспертному мнению, географические преимущества ЕАЭС пока нивелируются недостатками транспортной инфраструктуры. Так, исследователь интеграционных процессов М. В. Ганеева [9] полагает: «Угроза экономической безопасности ЕАЭС, которая одновременно является и фактором низкого торгово-экономического сотрудничества, — несоответствие развития транспортной инфраструктуры современным потребностям интеграционного объединения. Несмотря на то что по длине железнодорожных путей ЕАЭС занимает 2-е место в мире с показателем 106,6 тыс. км, а по протяженности автомобильных дорог — 7-е место в мире — 1124,8 тыс. км, по большей части транспортная инфраструктура — это наследие Советского Союза, которое за почти тридцатилетнюю историю независимого развития стран характеризуется высокой степенью как физического, так и морального износа.

Факторы, усиливающие данную угрозу, следующие:

- недостаточный уровень доступности и качества транспортных услуг; например, отсутствие полностью элек-



тронного документооборота, таких процедур как предварительное декларирование транспортных средств и грузов;

- недостаточный уровень использования транзитного потенциала;
- отсутствие общей границы с Арменией;
- наличие нефизических барьеров при выполнении международных перевозок, например, несовершенство технологий таможенного оформления и таможенного контроля, избыточность запрашиваемых у перевозчика сведений, недостаточное использование предварительно направленной перевозчиком информации и др.».

Таким образом, географические преимущества местоположения ЕАЭС в ближайшее время необходимо дополнить организационными, инфраструктурными, правовыми и «цифровыми».

Наряду с транспортной сетью нужно развивать и современные информационные коммуникации, способные дать всестороннее «цифровое» обеспечение транзита. К приоритетам развития организации перевозок грузов всеми видами транспорта относится использование современных цифровых технологий при оформлении грузоперевозок и контроле доставки.

Важно отметить, что цифровые электронные технологии требуют полномасштабного внедрения на всех этапах движения грузов — от отправителя до получателя. К примеру, на автомобильном транспорте предстоит реализация следующих важных направлений:

- согласование требований, предъявляемых к тем автомобильным доро-

гам, которые планируется включить в перечень евразийских ТК;

- согласование перечня автомобильных дорог и маршрутов, которые планируется включить в перечень евразийских ТК;

• совершенствование механизма контроля за въездом (выездом) автотранспортных средств на территории (с территорий) государств — членов ЕАЭС (в частности, по евразийским ТК) по допустимым весовым и габаритным параметрам;

• внедрение согласованного механизма контроля за перемещением крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств по автомобильным дорогам государств — членов ЕАЭС;

• подписание международного договора в рамках ЕАЭС о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по дорогам, включенным в перечень евразийских ТК;

• обеспечение синхронизации процедур оформления и выдачи специальных разрешений на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских ТК;

• обеспечение синхронизации процедур оформления и выдачи специальных разрешений на перевозку опасных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских ТК.

Эти и другие подобные мероприятия сегодня включаются в проект Плана ме-

роприятий (Дорожной карты) по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2018–2020 гг. [10].

Еще одна важная тема — сотрудничество государств — членов ЕАЭС с Китайской Народной Республикой, прежде всего, относительно сопряжения ЕАЭС с Экономическим поясом Шелкового пути (ЭПШП). Это сотрудничество открывает огромные возможности для развития торговых связей, формирования финансовых потоков, создания новых транспортных маршрутов между Европой и Азией, что позволит существенно нарастить наш общий экономический потенциал [11]. Необходимо учитывать также, что от реализации совместно с Китаем проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП ожидается и значительный синергетический экономический эффект. Это такой случай партнерских отношений внутри союзного сообщества (в данном случае ЕАЭС), когда «определенные общие группы функций (сообщества) передаются на уровень интеграционного блока, а многие операции требуют совместного участия государств» [12].

Финансирование развития части инфраструктурных проектов предполагается за счет средств Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и «Фонда Шелкового пути». В качестве первого шага китайская сторона предложила совместное со странами, расположенными вдоль Шелкового пути, формирование перечня пилотных проектов, в которых были бы учтены двусторонние и многосторонние интересы, и их совместную реализацию.

Такой перечень из 39 проектов был сформирован специально созданной рабочей группой и одобрен в конце прошлого года министрами транспорта государств — членов ЕАЭС. Некоторые проекты сейчас реализуются, другие пока находятся на стадии проработки.

Представлен, например, проект Южной железной дороги Иран — Армения. Республика Армения вследствие ее непростого географического положения (фактически географической изоляции) крайне заинтересована в развитии отношений с Ираном. Это полностью соответствует вектору политики ЕАЭС на заключение соглашения о зоне свободной торговли с Исламской республикой Иран. После реализации проекта Армения обретет транспортные выходы через Иран и Каспийское море в РФ, Республику Беларусь, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, КНР и далее (сейчас не толь-

ко становится реальной прямой железнодорожной связью между Ираном и другими странами Персидского залива, но и обеспечивается возможность сухопутных перевозок между ними и другими государствами, расположенными на Новом Шелковом пути).

Россия выдвинула немало известных предложений, например проект строительства новых автомобильных дорог в рамках МТК «Европа — Западный Китай» протяженностью 8445 км. Этот масштабный комплексный инвестиционный проект, охватывающий территории Беларуси, России, Казахстана и Китая, направлен на строительство новой скоростной автомобильной дороги и масштабную реконструкцию существующих. Цель проекта — улучшить транспортные связи между Европой и Азией и упростить международную торговлю с КНР. Работы по его реализации активно идут в государствах — членах ЕАЭС.

Следующий важнейший проект — создание высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва — Казань протяженностью 770 км в рамках ВСМ Москва — Пекин. Планируемая скорость поездов по ней будет достигать 400 км/ч, а время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 ч вместо нынешних 14 ч.

Кроме того, стоит вопрос о модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей. В развитии Транссиба напрямую заинтересованы четыре страны: Россия, Беларусь, Казахстан и Китай. Транссиб играет важную роль в транзите товаров по линии Европа — Дальний Восток и страны АТР. Транзит из Китая в Германию посредством Транссиба занимает примерно на 20 дней меньше, чем морским путем. Реализация этих проектов будет способствовать значительному росту международных перевозок грузов, прежде всего, контейнерных.

Планы Беларуси — строительство участка ВСМ от границы Польши через Брест, Минск и Оршу до границы РФ в рамках реализации проекта «Берлин — Пекин».

Проекты Казахстана охватывают реконструкцию нескольких автомобильных и железных дорог, строительство шести транспортно-логистических центров, в том числе в Павлодаре, Усть-Каменогорске и Костанае. Логистические центры ориентированы на рынки Урало-Сибирского регио-

на России с выходом на Челябинск, Екатеринбург и Омск. Обозначенные проекты интересны для всех стран — партнеров по ЕАЭС и призваны дать мощный импульс развитию приграничных областей России и Казахстана.

Кыргызстан предлагает рассматривать в рамках сопряжения с ЭППП создание трех транспортно-логистических центров, нескольких проектов по строительству железных дорог. Реализация проекта строительства железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан позволит Кыргызской Республике создать единую внутреннюю железнодорожную сеть и присоединиться к транспортной системе Нового Шелкового пути.

С целью предметного обсуждения наших совместных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры принято решение пригласить министра транспорта КНР Ли Сяопэна на очередное совещание министров транспорта государств — членов ЕАЭС в декабре 2017 г.

Сейчас прорабатываются вопросы привлечения инвестиций в приоритетные инфраструктурные проекты со стороны не только Китая, но и других внешнеполитических партнеров. Так, планируется создание на площадке Комиссии совместной рабочей группы высокого уровня с участием Евразийского банка развития и руководителей уполномоченных органов государств — членов ЕАЭС в области транспорта. Предполагается, что деятельность этой группы будет способствовать привлечению инвестиций банка именно в инфраструктурные и «цифровые» проекты.

Реализация приоритетных проектов позволит реконструировать старые и построить новые автомобильные и железные дороги, создать современные системы международных логистических центров и хабов на основных МТК ЕАЭС, полноценно использовать преимущества его географического положения. Это будет способствовать динамичному развитию транспортных систем всех стран ЕАЭС, формированию общего рынка транспортных услуг и единого транспортного пространства. ■

Литература

1. Асаул Н. А. Создание национальной ИТС как задача государственной важности // Транспорт РФ. 2009. № 4. С. 6.
2. Асаул М. А. Некоторые аспекты реализации и развития транзитного потенциала в рамках Евразийского эконо-

номического союза // Экономика и управление. 2016. № 6 (128). С. 4–7.

3. Асаул А. Н. Национальная стратегия инновационного развития // Экон. возрождение России. 2013. № 1. С. 4.
4. Асаул А. Н., Малыгин И. Г., Комашинский В. И. Четвертая индустриальная революция (industrie 4.0) в транспортной и сопутствующих отраслях // Пробл. управления рисками в техносфере. 2016. № 2 (38). С. 70–78.
5. Асаул М. А. Транспортная политика государств — членов ЕАЭС должна быть направлена на построение интеллектуальной мультимодальной транспортной системы // Транспорт России: проблемы и перспективы — 2016: Материалы междунар. науч.-практ. конф. 2016. С. 15–20.
6. Асаул М. А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундамент. исследования. 2016. № 1-2. С. 120–124.
7. Асаул Н. А. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с изменениями, соответствующими современным реалиям // Научн. труды Вольного экон. об-ва России. 2014. Т. 183. С. 43–57.
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства России от 22.11.2008 г. № 1734-р).
9. Ганеева М. В. Внутренние угрозы экономической безопасности Евразийского экономического союза // Вестн. Рос. ун-та дружбы народов. Сер. Экономика. 2017. № 2. С. 168–177.
10. Асаул М. А. Интеграционные направления деятельности в сфере трансфера и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Проблемы предпринимательской и инвестиционно-строительной деятельности: материалы XVII науч.-техн. конф. / под научн. ред. А. Н. Асаула. 2015. С. 238–246.
11. Икрамов М. А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Саморазвитие, самоуправление и трансформационные изменения в инвестиционно-строительной сфере: материалы XV междунар. научн. конф. / под ред. А. Н. Асаула. Т. 1. СПб.: АНО ИПЭВ, 2013. С. 99–106.
12. Ганеева М. В. Проблема эффективности региональных интеграционных проектов в современной экономике // Вестн. Рос. ун-та дружбы народов. Сер. Экономика. 2016. № 2. С. 50–61.