

Россия в системе международных евроазиатских транспортных коридоров: современное состояние, проблемы, перспективы и конкурентоспособность *

В.И. Арсенов

Доктор экономических наук, профессор (Научный центр комплексных транспортных проблем)

Е.В. Артемкина

Кандидат экономических наук, доцент Всероссийской академии внешней торговли

А.И. Забоев

Кандидат экономических наук (Научный центр комплексных транспортных проблем)

Российская Федерация приняла активное участие в работе заседаний, представив Национальный доклад по развитию евроазиатских транспортных связей на территории Российской Федерации, содержащий детализированную информацию о каждом из евроазиатских транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации.

К настоящему времени идентифицированы 10 основных евроазиатских автодорожных маршрутов, 7 из которых проходит по территории нашей страны. В части железных дорог в Проекте зафиксированы 8 важнейших маршрутов, связывающих Европу и Азию, из них 5 проходят по территории России, включая глобальные евроазиатские транспортные коридоры "ТРАНССИБ" и "СЕВЕР-ЮГ".

На следующих этапах реализации проекта (2005-2006 гг.) будут рассмотрены вопросы упрощения транспортных перевозок по Евроазиатским транспортным коридорам,

включая анализ времени транзита и его стоимости на выработанных евроазиатских маршрутах. Будут рассмотрены также возможности по развитию евроазиатских транспортных связей путем принятия международных соглашений и конвенций.

Для России участие в вышеупомянутом проекте является принципиальным с точки зрения повышения конкурентоспособности отечественных транспортных коммуникаций и реализации национального транзитного потенциала.

Еще один важный стратегический аспект на который необходимо обратить внимание – это формирование транспортных связей для новой, расширенной Европы. В настоящее время, Европейской Комиссией создана Группа Высокого Уровня с целью развития трансевропейских сетей и их стыковки с соседними странами и регионами. Работы в этом направлении Европейским Союзом ведутся уже более года.

* Окончание статьи. Начало см. в журнале "Внешнеэкономический бюллетень", № 12 за 2005 год.

В частности, больше года назад Российская Федерация приняла активное участие в семинаре, проведенном под эгидой Европейской Конференции министров транспорта (ЕКМТ) при участии ЕС и посвященном развитию транспортной инфраструктуры для расширенной Европы. На семинаре были высказаны предложения, нашедшие отражение в итоговом документе, в частности:

- в придании приоритета развитию глобальных евроазиатских международных транспортных коридоров по сравнению с системой Критских международных транспортных коридоров, превращающихся в большей своей части во внутренние коридоры ЕС;

- в необходимости совершенствования механизмов по отбору и финансированию приоритетных проектов по развитию транспортной инфраструктуры в Европе;

- в повышении эффективности уже существующих коридоров и создании соответствующих управляющих комитетов по каждому коридору;

- в стремлении к тесному сотрудничеству по вопросам развития транспортной инфраструктуры в Европе и межрегиональных связей Европы всех заинтересованных сторон, в том числе ЕС, а также различных международных организаций - ЕЭК и ЭСКАТО ООН, ОСЖД*, ЕКМТ и др.

Безусловно, что для ЕС в настоящее время указанная задача представляется чрезвычайно важной. Вместе с тем, с точки зрения интересов нашей страны, главный упор на международном уровне должен делаться именно на развитии межконтинентальных связей.

Из этого следует необходимость сохранения коридорного подхода в рамках всемерного развития евроазиатских транспортных связей, зафиксированных в Декларациях первой, второй и третьей Санкт-Петербургских евроазиатских конференций по транспорту, одобренного международными организациями, а также многими странами, включая Российскую Федерацию. Это найдет отражение в Концепции пересмотра общеевропейских зон и коридоров. А формирование новой транспортной сети объединенной

Европы должно основываться на Трансевропейских сетях ЕЭК ООН, поскольку они носят интегрирующий характер и уже в значительной степени "распространены" на Восток.

Еще один важный аспект, на котором необходимо остановиться – это конкурентоспособность международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации при обеспечении евроазиатских транспортных связей.

В условиях конкуренции между несколькими направлениями освоения евроазиатских транспортно-экономических связей российские транспортные коммуникации имеют значительные конкурентные преимущества, снижающие риски при осуществлении инвестиций на развитие отдельных их объектов:

- сокращение расстояния перевозок по сравнению с большинством альтернативных маршрутов;

- наличие на направлениях концентрации транзитных перевозок коммуникаций одного или нескольких видов транспорта, обладающих значительными мощностями, высоким техническим уровнем и значительными резервами пропускной и провозной способности;

- имеющийся опыт осуществления транзитных перевозок на направлениях "Запад – Восток" и "Север – Юг", в сообщениях с государствами-участниками СНГ и странами дальнего зарубежья;

- осуществление транзитных перевозок на большей части маршрута следования в рамках одной таможенной территории и по транспортным коммуникациям, имеющим одинаковые технические параметры.

Названные выше преимущества напрямую влияют на повышение конкурентоспособности российских Международных транспортных коридоров (МТК) в части сокращения сроков и повышения безопасности перевозок транзитных грузов. Так, использование Транссибирской железнодорожной магистрали вместо традиционного Южного морского пути для перевозок контейнеров между Японией и странами Западной Европы позволяет сократить сроки доставки на 25 -

* ОСЖД - Организация сотрудничества железных дорог.

30% при обеспечении безопасности транспортировки на всем маршруте следования. Этот сухопутный маршрут, являясь естественным продолжением МТК №2, имеет наименьшее количество пограничных переходов, что значительно упрощает продвижение грузов от дальневосточных портов в страны Евросоюза.

За 2004 г. суммарный объем перевозок внешнеторговых грузов по Транссибирской магистрали составили более 70 млн тонн, в т.ч. транзит – 2,2 млн тонн, экспорт – 65 млн тонн, импорт – 3,1 млн тонн. Уже сейчас ОАО «Российские железные дороги» готовы увеличить объемы контейнерных перевозок по Транссибу в 2–2,5 раза, а при условии увеличения парков специализированных вагонов и мощностей портовых терминалов – в 3–4 раза.

Предполагается, что за счет глубокой модернизации железных дорог Восточной Сибири и Забайкалья, будет обеспечено увеличение объемов грузоперевозок в сообщении с Китаем. Объединением «Российские железные дороги» было принято решение об увеличении к 2007 году провозной способности участка Крымская-Забайкальск до 28 млн тонн грузов назначением в Китай.

Хотя у современных океанских контейнеровозов и маршрутных контейнерных поездов практически одинаковая скорость следования (1000 – 1200 км/сут.), существенное сокращение расстояний перевозок дает преимущества Транссибирскому направлению. Так, при использовании Транссиба расстояние перевозок из Японии до Роттердама сокращается почти на 30%, до Берлина – на 33%, до Хельсинки – более чем на 58%.

Время в пути по Транссибу в сообщении Находка-Брест (10538 км) составляет 9,3 суток. ОАО «РЖД» декларирует возможность дальнейшего сокращения сроков доставки грузов – до 8,5 – 9 суток.

Среднее транзитное время доставки контейнеров с использованием ускоренных поездов по Транссибирской магистрали из Японии, Южной Кореи, Китая, Тайваня до Финляндии составляет 15 – 20 суток, до Швеции и Польши – 17 – 22 суток, Германии и Нидерландов – 19 – 24 суток, до стран Южной Европы – 22 – 28 суток.

Данные по времени доставки были получены в результате выполнения демонстрационных пробегов контейнерных маршрутных поездов в рамках сотрудничества с ЭСКАТО ООН на основании принятого по этим вопросам Меморандума. Например, были пропущены демонстрационные поезда в июне 2004 г. от Бреста до Улан-Батора, а в июле – от порта Восточный до Варшавы. Кроме того, 1 марта 2005 г. из Китая, со ст. Хух-Хото, которая расположена на расстоянии 465 км от пограничного перехода Эрлянь (КНР) – Дзамын-Удэ (Монголия), в Германию (станция Дуйсбург) был отправлен первый контейнерный поезд, в составе которого было перевезено 102 двадцатифутовых контейнера. Поезд проследовал по территории шести государств (Китай, Монголия, Россия, Белоруссия, Польша и Германия), преодолев в общей сложности более 10 тыс. км за 14 дней 15 часов. А 28 марта 2005 г. со станции «Находка-Восточная» Дальневосточной железной дороги до станции Марцево Северо-Кавказской железной дороги (филиал ОАО «РЖД») отправился первый ускоренный контейнерный поезд: более 60 платформ с комплектующими деталями из Южной Кореи для Таганрогского предприятия по сборке корейских автомобилей. Из Южной Кореи контейнеры морем были доставлены в Приморье в порт Восточный и по железной дороге отправлены на побережье Азовского моря. Общее транзитное время этого маршрута в восемь раз меньше, чем Южным водным путем через Тихий и Индийский океаны, а также через Суэцкий канал.

В то же время, морские перевозчики, входящие в основные линейные конференции на направлении Европа – Азия (ORIENT Overseas Container Line (OOCL), The New World Alliance (TNWA), Senator Lines, Kawasaki Kisen Kaisha («К»LINE), Yang Ming Marine Transport Corp., Cosco Container Lines, Hanjin Shipping, Evergreen Marine Corporation и другие), обеспечивают транзитное время перевозок в сообщении между портами Европы и Японии – 25 – 30 суток, Южной Кореи – 24 – 31 суток. Амплитуда сроков доставки обусловлена расположением европейских портов, обслуживающих евроазиатские перевозки (на Средиземном или Северном морях) и количеством заходов в другие порты.

В настоящее время Европу и Дальний Восток соединяет свыше 30 еженедельных круговых контейнерных сервисов с общей вместимостью около 1,5 млн TEU*. В 2003 - 2005 гг. ведущие судоходные компании, осуществляющие перевозки на этом направлении, начали замену судов вместимостью 6000 - 6500 TEU на суда вместимостью 8000 - 8500 TEU. Китайская судоходная компания заказала 4 контейнеровоза вместимостью по 10000 TEU с началом их поставок в 2008 г. В Южной Корее разработан проект контейнеровоза вместимостью 12000 TEU. Суда такой вместимости сейчас могут обрабатываться в порту Роттердам, а в других европейских крупных портах это станет возможным после реализации уже запланированных мероприятий.

В ноябре 2004 г. ОАО «Российские железные дороги» завершило работы по технико-экономическому обоснованию проекта строительства Транскорейской магистрали. Уже проведена реконструкция 240-километровой железнодорожной линии от места примыкания магистрали к Транссибу. Ориентировочная величина грузопотока – до 200 тыс. контейнеров.

Один из конкурентов Транссиба – это ТРАСЕКА. В настоящее время перевозка контейнеров по маршруту Дружба - Актау - Баку - Потти - европейские порты на Черном море может осуществляться за 15 суток. Конкурентоспособность коридора существенно возрастет, когда будут построены железные дороги в Китае и Казахстане, обеспечивающие перевозки китайских грузов по коридору, а также решены проблемы трансграничного перемещения транзитных грузов.

Наибольшими конкурентными преимуществами Транссиб обладает при обеспечении перевозок из Южной Кореи, Японии, северных и северо-восточных провинций Китая в страны Северной, Северо-Западной, Восточной и, частично, Центральной Европы. Это подтверждается и динамикой роста транзитных перевозок по Транссибу. Объем транзитных перевозок контейнеров по Транссибирской магистрали в 2004 г. составил 155,4 тыс. TEU, увеличившись по сравнению с 1998 г. в 10 раз. Однако, из общего объема пере-

везенных по Транссибу контейнеров 96,3% пришлось на маршрут Восточный - Бусловская - Финляндия, откуда большая их часть завозится обратно в Россию из-за перекоса в тарифной политике в пользу транзита.

Значительные конкурентные преимущества по сравнению с традиционным морским путем доставки грузов имеет и коридор «Север-Юг». Среднее транзитное время доставки по этому коридору контейнеров из Тегерана в страны Северной и Центральной Европы составляет 7–8 суток по сравнению с 16-18 суток морем, из Бомбея – 13–14 суток по сравнению с 16–17 суток морем.

Сухопутная часть коридора «Север-Юг», проходящая по Российским железным дорогам от границы с Финляндией до Каспийского моря, составляет около 3 тыс. км и на северном участке совпадает с МТК № 9. От этого магистрального направления имеются выходы на страны Балтийского региона, Украину, Белоруссию, а через них на сеть железных дорог Восточной и Западной Европы. При этом создается необходимая инфраструктура для освоения растущих перевозок по этому маршруту, например построена железнодорожная линия, соединившая новый международный порт Оля на Каспийском море с общей сетью железных дорог России. Сформирован также интермодальный маршрут, по которому организована регулярная доставка контейнерных грузов в Иран.

Развитие железнодорожного сообщения через Азербайджан будет способствовать уменьшению стоимости доставки транзитных грузов почти в два раза. Например, по расчетам ОАО «РЖД», стоимость перевозки одного 20-футового контейнера из Германии и Финляндии в Индию по морскому маршруту через Суэцкий канал составляет почти 3,5 тыс. долл., а при перевозке его по транспортному коридору «Север - Юг» будет дешевле примерно на 1 тыс. долл.

В настоящее время совместно с Иранскими и Азербайджанскими железными дорогами решается вопрос о формировании прямого сухопутного сообщения по западному побережью Каспийского моря. Со строительством новой линии Казвин-Решт-

* TEU - контейнеры в 20-футовом измерении.

Астара на территории Ирана будет обеспечен выход на железные дороги Азербайджана и России. Кроме того, обсуждается вопрос возобновления прямого сообщения через республики Закавказья с дальнейшим выходом на маршрут коридора "Север-Юг".

В целом Российские железные дороги, сознавая свою роль, как транспортного моста между Европой и Азией, проводят активную политику, направленную на укрепление Евроазиатских транспортных связей, в соответствии со Стратегической программой развития Компании.

Подводя итоги, можно отметить, что развитие евроазиатских транспортных коридоров в составе глобального проекта по созданию надежных наземных и наземно-морских транспортных связей является одной из основных рекомендаций, зафиксированных в Декларации Третьей международной евроазиатской Конференции по транспорту. Это должно оказать положительное воздействие на развитие международной торговли и туризма и принесет реальную пользу всем участвующим государствам.

Плодотворное сотрудничество по развитию евроазиатских транспортных связей должно послужить важным стимулом расширения международной торговли и туризма, станет еще одним реальным шагом по созданию в дальнейшем Общеввропейского экономического пространства Россия-ЕС, евроазиатского экономического пространства, укрепит взаимодействие со странами СНГ.

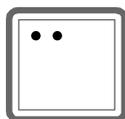
Литература:

1. Федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы Российской Федерации" на период 2002-2010 гг. Подпрограмма "Международные транспортные коридоры". Министерство транспорта РФ, 2001.

2. Арсенов В.И., Забоев А.И., Артемкина Е.В. Перспективы развития транспортных связей между Азией и Европой в свете решения международных евроазиатских конференций по транспорту (г. Санкт-Петербург). Сборник статей "Великий Волжский путь", Казань, 2004.

3. Региональные транспортные консолидирующие центры – опорные узлы системы международных транспортных коридоров. Под общей редакцией д.т.н., проф. Архангельского С.В., д.э.н., проф. Арсенова В.И., д.э.н., проф. Хасаева Г.Р. Авторский коллектив: Давыдов С.В., Ефремов С.В., Левченко А.С., Силантьев Е.В., Моханько В.П., Ефремов Д.В., Куренков П.В., Ефремов А.В., Артемкина Е.В., Неснов А.В. – Самара: Издательство Самарского научного центра РАН, 2004. – 352 с.

4. Арсенов В.И., Станиславук В.Л. Формирование единой транспортной системы Российской Федерации. Транспорт России. Анализ проблем, перспективы. Центр стратегических программ, 2005.



Н.Г. Вилкова

Инкотермс 2000. Правила толкования торговых терминов. Учебное пособие.

– *М.: ВАВТ, 2004. – 72 с.*

В учебном пособии, подготовленном профессором ВАВТ Н.Г. Вилковой, изложены и прокомментированы базисные условия поставок в международной торговле, действующие в настоящее время. Автор включил в текст пособия некоторые решения МКАС при ТПП РФ в качестве иллюстрации выхода из запутанных ситуаций.

Учебное пособие может быть использовано при чтении ряда курсов частного права. Ознакомиться с книгой можно в библиотеке ВАВТ.