

Стратегическая роль транспортных коридоров в развитии международных транзитных перевозок

К.С. Чумляков

УДК 339.5 : 65.6
ББК 65.428 : 65.37
Ч-907

Приоритетным вектором внешней политики Российской Федерации в последнее время становится дальневосточное направление. В условиях непрерывного роста объемов товарооборота между Западной Европой и странами Азии особое внимание уделяется формированию международных транспортных коридоров, проходящих по территории России. Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона открывает новые экономические возможности в реализации стратегических планов выхода РФ на растущие рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), укрепив тем самым транзитный потенциал страны и торгово-экономическое взаимодействие с другими государствами.

Стратегическая роль международных транспортных коридоров для России заключается в следующем:

- повышение роли Российской Федерации в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков, связывающих Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего и Среднего Востока, страны Азии с Северной Америкой;
- формирование транспортной инфраструктуры, объединяющей российское экономическое пространство и способствующей развитию экономики регионов и диверсификации производства;
- развитие межрегиональных рынков и привлечение дополнительных инвестиций в экономику северных и восточных регионов Российской Федерации¹.

¹ Концепция транспортных коридоров как основа пространственной модели развития транспортной инфраструктуры // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrat_Gossovet_Rab_Groop_34.htm (дата обращения: 23.10.2013)

Азиатско-Тихоокеанский регион на сегодняшний день является одним из основных регионов развития мировой экономики. По данным Российского центра исследований АТЭС ВВП стран АТР составляет 60% мирового ВВП и продолжает расти². Учитывая уникальное географическое положение РФ, использование российских транспортных коридоров странами АТР с целью выхода к европейским рынкам через Балтийское море будет наиболее выгодным по сравнению с морским маршрутом через районы Восточной Африки. Так, на саммите АТЭС, прошедшем во Владивостоке в 2012 году, приоритетным направлением обозначена разработка предложений по развитию международных транзитных перевозок и формированию рациональных транспортных маршрутов между Азией и Европой.

Особая роль в решении данного вопроса отведена транспортным коридорам Дальнего Востока и Забайкалья, их конкурентоспособность должна соответствовать как существующим, так и перспективным международным транспортным связям. В рамках комплексного анализа транзитной проблематики РФ с целью выявления некоторых новых концептуальных подходов к формированию международных транспортных коридоров рассмотрим существующее состояние МТК на территории Дальнего Востока и Забайкалья, исследуем их место в системе международных транзитных перевозок.

Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона, как и России в целом, напрямую зависит от эффективно действующей транспортной системы. На долю транспортной составляющей в валовом региональном продукте Дальнего Востока приходится 11%, в Байкальском регионе – около 20%, а в среднем по России этот показатель равен порядка 7%³. Железнодорожный транспорт является основным видом магистрального транспорта в регионе. Удельный вес составляет свыше 80% грузооборота и около 40% внутреннего пассажирооборота на этой территории⁴. Ключевая роль железнодорожного транспорта в формировании грузовых и пассажирских потоков обуславливает необходимость и актуальность включения российских железных дорог в систему международных транзитных перевозок.

Согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» перспективным направлением международной деятельности является обеспечение транспортных связей между Европой и Азией, расширение экономических контактов России с членами АТЭС. Связующая роль в вопросе расширения взаимовыгодного экономического сотрудничества определе-

² Преимущества и опасности быстрого роста // Российский центр исследования АТЭС. URL: <http://www.apec-center.ru/trends/35/874/show/> (дата обращения: 23.10.2013)

³ Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года // Министерство регионального развития Российской Федерации. URL: http://www.minregion.ru/activities/territorial_planning/strategy/federal_development/346/ (дата обращения: 23.10.2013)

⁴ Там же



на для Транссибирской железнодорожной магистрали. Ежегодно по территории Дальнего Востока и Байкальского региона в зависимости от участков на Транссибирской железнодорожной магистрали перевозится порядка 95 млн т различных грузов, на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ) в обоих направлениях перевозится от 12 до 20 млн т грузов, в том числе около 10 млн т угля и 5-6 млн т нефти и нефтепродуктов⁵. В перспективе предполагается рост грузопотоков по обеим магистралям. Помимо Транссиба и БАМа система международных транспортных коридоров на территории Дальнего Востока и Забайкалья включает в себя ещё один евроазиатский коридор – Северный морской путь, а также коридоры регионального значения, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского и Хабаровского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Эти коридоры остаются в числе приоритетных магистралей современной России и сохраняют свое стратегическое значение, остановимся подробнее на каждом из них.

В настоящее время наземная транспортная инфраструктура России малопригодна для принятия на себя экспортно-импортных потоков из Азии в Европу. Поскольку по Транссибу и БАМу перевозится значительное количество грузов между российскими регионами, фактически они работают на пределе пропускной способности, что сдерживает многие проекты развития международных отношений. Основную проблему для включения российских магистралей в мировую транспортную систему представляет состояние Транссибирской магистрали, дальневосточных морских портов и пропускная способность Байкало-Амурской магистрали. По подсчетам ОАО «РЖД», на реконструкцию Транссиба потребуется около 180 млрд руб., на развитие БАМа – свыше 730 млрд руб.

Транссибирская магистраль объединяет Европейскую часть, Урал, Сибирь и Дальний Восток России, соединяет российские западные, северные и южные порты, железнодорожные выходы в Европу с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию. Протяженность магистрали – около 10 тыс. км. За 2012 г. общая пропускная способность Транссиба составила 120 млн тонн в год. Однако для выхода на новый уровень экономического взаимодействия России со странами АТР этого не достаточно. Требуется совершенствование всего перевозочного процесса, ценовой политики, повышение пропускной способности, развитие железнодорожной инфраструктуры.

Реализация проекта Транссиб-2, предполагающего организацию скоростных пассажирских и грузовых контейнерных перевозок на участке Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург, частично позволит разгрузить Транссиб, повысив тем самым пропускную способность существующей инфраструктуры. Транс-

⁵ Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года // Министерство регионального развития Российской Федерации. URL: http://www.minregion.ru/activities/territorial_planning/strategy/federal_development/346/ (дата обращения: 23.10.2013)

сиб-2 будет проходить параллельно существующей магистрали, его протяженность составит более 7 тыс. км, скорость движения пассажирских поездов – до 200 км/ч, контейнерных – до 140 км/ч. Магистраль создаст серьезную конкуренцию морским перевозкам, проходящим через Суэцкий канал. Срок реализации проекта составит 8 лет, стоимость строительства – около 5,9 млрд долл. Также высвободить пропускную способность Транссибирской магистрали для транзитных скоростных перевозок пассажиров и контейнеров позволит модернизация Байкало-Амурской магистрали.

БАМ входит в структуру Транссиба, пролегает по территории, имеющей значительный природно-ресурсный экспортный потенциал – Иркутской области, Забайкальского края, Амурской области, Республик Бурятия и Саха (Якутия), Хабаровского края. Протяженность магистрали от Тайшета до Советской Гавани составляет 4300 км. По данным ОАО «РЖД», в 2012 г. общая пропускная способность составила 16 млн тонн. Согласно положениям «Стратегической программы развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 года», а также «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», «Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года» планируется специализация БАМа для пропуска тяжелых поездов, прогнозируется увеличение объемов перевозок за счет роста промышленного производства, освоения ряда месторождений, строительства железнодорожной линии на Якутск и развития Ванино-Совгаваньского транспортного узла. Реализация выдвинутых перспективных планов будет способствовать увеличению пропускной способности БАМа до 50 млн т. Проводимая в настоящее время, реконструкция увеличит грузоперевозки до 24 млн т в год. От степени технической оснащенности Байкало-Амурской магистрали зависит обеспечение перевозки грузов через порты в Приморском и Хабаровском краях – Восточный порт, порты Ванино и Советская Гавань и др.

Дальневосточное побережье России представлено основными транспортными узлами: Ванино-Совгаваньский транспортный узел, Владивостокский транспортный узел, Восточно-Находкинский транспортный узел и Хасанский транспортный узел. В настоящее время существующих технологических возможностей портов достаточно для освоения транзитных экспортно-импортных грузопотоков. Согласно «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» дальнейшее развитие транспортных узлов обеспечит совокупный грузооборот до 140 млн т, имеются все благоприятные перспективы для развития транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути.

Северный морской путь входит в транспортную систему Арктики и является ее важнейшей коммуникационной инфраструктурой. Возрождение и развитие СМП даст дополнительный стимул его интеграции в мировую транспортную систему в качестве самостоятельного Евразийского транспортного коридора, что позволит



РФ укрепить свое положение в системе международных хозяйственных связей. По прогнозам Министерства транспорта России, грузопоток по СМП к 2020 г. может увеличиться до 63 млн т. Связано это во многом с освоением и эксплуатацией шельфовых месторождений Баренцева моря и Тимано-Печорской провинции, развитием Норильского промышленного района, а так же с ростом общего экспортно-импортного грузопотока из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, стимулирующими возрождение СМП, являются проекты по развитию производства и транспортировке сжиженного природного газа на полуострове Ямал – строительство в районе пос. Сабетта завода по сжижению природного газа, международного порта, железнодорожной магистрали «Северный широтный ход» и др. инфраструктурных объектов.

Несмотря на то что имеются все предпосылки для значительного увеличения российского товарооборота со странами АТР, существуют сдерживающие этот рост причины. К их числу относятся:

- высокая стоимость транзитной перевозки (необоснованно завышенные ставки в морском, железнодорожном транспорте, при перевалке грузов в портах, таможенных и пограничных сборов и налогов);
- неразвитость транспортной инфраструктуры, отставание в применении современных транспортных технологий, в информатизации транспорта комбинированных перевозок;
- отсутствие инструментов координации действий российских морских, железнодорожных и автомобильных перевозчиков, портов, экспедиторов;
- неразвитость существующей нормативной и законодательной базы в обеспечении перевозок грузов международного транзита с участием различных видов транспорта;
- отсутствие развитого института страхования российскими страховыми компаниями транзитных грузов на всем пути следования.

Развитие транзитного потенциала и укрепление позиций на международных рынках является важнейшей геополитической и геоэкономической задачей, как для России, так и для любого государства. Внутренняя связанность транспортной структуры страны, интеграция транспортной структуры ее регионов в общую транспортную систему будут повышены в первую очередь за счет развития транспортных коридоров Дальнего Востока и Забайкалья. Проводить внешнеэкономическую политику, направленную на решение озвученных проблем, необходимо с учетом новых подходов к развитию транспорта, поиском новых технологий и рациональных путей освоения международных транзитных перевозок пассажиров и грузов. Отмеченные предложения влекут за собой не только расширение взаимовыгодного экономического сотрудничества России и стран АТР, но и становление единой современной транспортной системы страны.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Концепция транспортных коридоров как основа пространственной модели развития транспортной инфраструктуры // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrat_Gossovet_Rab_Groop_34.htm (дата обращения: 23.10.2013) (Konceptija transportnyh koridorov kak osnova prostranstvennoj modeli razvitija transportnoj infrastruktury // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federacii.)

Отчет по торговле и развитию. Статистический справочник [электронный ресурс] // Секретариат Конференции ООН по торговле и развитию [сайт]. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2012_ru.pdf (дата обращения: 23.10.2013) (Otchet po trgovle i razvitiju. Statisticheskij spravochnik [jelektronnyj resurs] // Sekretariat Konferencii OON po trgovle i razvitiju [sajt])

Преимущества и опасности быстрого роста // Российский центр исследования АТЭС. URL: <http://www.apec-center.ru/trends/35/874/show/> (дата обращения: 23.10.2013) (Preimushhestva i opasnosti bystrogo rosta // Rossijskij centr issledovanija ATJeS)

Реализация транзитного потенциала России. Сотрудничество и конкуренция в системе международных транспортных коридоров // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrat_Gossovet_Rab_Groop_47.htm (дата обращения: 23.10.2013) (Realizacija tranzitnogo potenciala Rossii. Sotrudnichestvo i konkurencija v sisteme mezhdunarodnyh transportnyh koridorov // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federacii)

Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры. Проблемы формирования и развития. М.: ВИНТИ РАН, 2010. 312 с. (Rezer S.M., Prokof'eva T.A., Goncharenko S.S. Mezhdunarodnye transportnye koridory. Problemy formirovanija i razvitija. M.: VINITI RAN, 2010. 312 с.)

Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года // Министерство регионального развития Российской Федерации. URL: http://www.minregion.ru/activities/territorial_planning/strategy/federal_development/346/ (дата обращения: 23.10.2013) (Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitija Dal'nego Vostoka i Bajkal'skogo regiona na period do 2025 goda // Ministerstvo regional'nogo razvitija Rossijskoj Federacii)

Транзитный потенциал, как фактор стимулирования экономического развития и нового геополитического позиционирования России // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <http://www.mintrans.ru:8080/prensa/Tranzit.htm> (дата обращения: 23.10.2013) (Tranzitnyj potencial, kak faktor stimulirovanija jekonomicheskogo razvitija i novogo geopoliticheskogo pozicionirovanija Rossii // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federacii)

