

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: СУТЬ ПОНЯТИЯ И РОССИЙСКИЕ РЕАЛИИ

Излагается подробное толкование термина «международный транспортный коридор», освещаются основные проблемы, стоящие на пути России к активному вовлечению в развитую систему международных путей, а также представлены комментарии к положениям Транспортной стратегии РФ до 2030 г.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, МТК, транспортная стратегия РФ, международный транзит, транспортная политика.

Yu. V. Elfimova

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS: ESSENCE OF THE CONCEPT AND RUSSIAN REALITIES

The article gives a detailed definition to the term «international transport corridor», describes key obstacles to Russia's active involvement in international links system, and comments the guidelines of the Transport Strategy of the Russian Federation till 2030.

Keywords: international transport corridor, Transport Strategy of the Russian Federation, international transit, transport policy.

Проблема транспортного сообщения в России всегда была одним из главных камней преткновения на пути экономического становления страны. При этом Российская Федерация, имеющая протяженность железнодорожных путей 154 000 км (из них 75 300 км электрифицированных), также имеет в распоряжении около 30 000 км необщедоступных железнодорожных путей (на территориях предприятий и в местах разработки полезных ископаемых). Россия занимает 1-е место в мире по протяженности электрифицированных железных дорог и 2-е место в мире по общей протяженности железных дорог (после США) [8]. Автомобильных дорог в России 701 тыс. км, из них 597 тыс. км с твердым покрытием; по протяженности автомобильных дорог Россия занимает 10 место в мире, с плотностью автодорожной сети 44,2 км на 1000 км [6].

Исходя из того, что транспортные пути по сути являются артериями, через которые текут как внешнеторговые, так и внутренние потоки товаров, то можно легко прийти к выводу о том, что Россия — идеальная территория для транзита грузовых потоков третьих стран. Путь из Европы в Азию через Россию — кратчайший, поэтому для нее экономически целесообразно развитие транспортных коридоров. В настоящее время по территории России проходят три панъевропейских транспортных коридора: *первый* — «Север-Юг» (Хельсинки–Таллин–Рига–Каунас и Клайпеда–Варшава и Гданьск), *второй* — «Восток-Запад» (Берлин–Познань–Варшава–Брест–Минск–Смоленск–Москва–Нижний Новгород) и *девятый* — (Хельсинки–Выборг–Санкт-Петербург–Псков–Москва–Калининград–Киев–Любашевка–Кишинев–Бухарест–Димитровград–Александрополис). Стратегически важными при этом являются Транссибирская магистраль, паромные линии на Балтике, коридор

для доставки грузов с Тихоокеанского побережья США в Китай через российские порты Приморья, воздушное пространство России [6].

Система международных транспортных коридоров (МТК) формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей. В ее основу положены официально установленные на второй Общевропейской конференции по транспорту международные транспортные (критские) коридоры № 1, 2, 9, предложения по их продлению по территории России. Для более полного учета геополитических и экономических интересов России направления указанных МТК на территории страны дополнены рядом новых маршрутов, расширяющих зоны действия коридоров и повышающих их эффективность вследствие более полного охвата международных и внутренних корреспонденций [5].

Чтобы понять суть и сложность самого понятия «транспортный коридор», попытаемся осветить несколько уже существующих определений.

В рамках ЕЭК ООН (Европейской экономической комиссии) используется общий термин «транспортный коридор», который относится как к международным (МТК), так и к национальным транспортным коридорам. Закономерно, что это не способствует четкому пониманию природы МТК и отграничению их от национальных транспортных артерий.

ЮНКТАД использует термин и понятие «международный торговый коридор». Это «...структура из четырех элементов (коммерческие и финансовые обычаи и практика; правительственные требования; инфраструктура и оборудование; участники), которые взаимодействуют между собой и со своим окружением с целью осуществления импорта и экспорта той или иной страны». Под транспортным коридором понимается определенное «...направление / маршрут массовых перевозок пассажиров и грузов, между центрами социально-экономической активности, которое обслуживается несколькими видами транспорта, способными обеспечить высокие скорости перевозки, обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология». Это определение достаточно полно отражает технологические стороны МТК.

По мнению некоторых авторов (см., напр., [2]), понятие международного коридора не должно сводиться к национальным транспортным путям, поскольку это противоречит природе МТК, которая предполагает единство правового регулирования на всех участках маршрута.

Соответственно, конвенционное определение МТК на универсальном уровне отсутствует, и ни в рамках ЕЭК ООН, ни в рамках ЮНКТАД не существует однозначно сформулированного, полного и юридически исчерпывающего определения МТК.

По мнению профессора В.А. Дергачева, международные транспортные коридоры это исключительно сложная технологическая система, концентрирующаяся на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. Концентрация материальных, финансовых и информационных услуг обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизацию прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима.

МТК, состоящие из нескольких транспортных модулей, называют также мультимодальными (или интермодальными) транспортными коридорами. Для реализации проектов международных транспортных кори-

доров необходимы не только капиталы, но и политическая воля. Эффект функционирования МТК достигается в едином таможенном и экономическом пространстве. Кроме того, страна, выступающая с инициативой создания МТК должна обладать определенной геополитической мощью. Если исходить из приведенного определения, то власть в восточноевропейских странах на протяжении длительного времени занимается преимущественно имитацией интеграционной транспортной политики [1].

Развивая мысль В.А. Дергачева, можно отметить, что Россия обладает в геополитическом плане достаточно обширной территорией, но не обладает достаточным политическим весом, чтобы перенаправить некоторые транспортные потоки, которые идут в обход России по альтернативным коридорам. О том же говорит транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г.: «...транспортная система имеет в настоящее время резервы производственных мощностей, она не в полной мере готова к обеспечению перспективных объемов перевозок грузов <...> следующих через территорию России транзитом. Это обусловлено имеющимися диспропорциями развития мощностей различных видов транспорта для обеспечения перевозок отдельных видов грузов, значительным износом основных фондов транспортных предприятий, отставанием уровня качества транспортного обслуживания по сравнению с международными требованиями».

Однако ситуация в целом не настолько удручающая, чтобы поставить крест на развитии транспортной и таможенной инфраструктуры России и ее возможному выходу на международный уровень. Информационная часть МТК имеет много общего с таможенной сферой страны. Помня о том, что Всемирная таможенная организация одной из своих целей озвучивает увеличение сбора статистики внешней торговли, играет лидирующую роль в обсуждении, развитии и совершенствовании техники таможенного дела и таможенного законодательства, было бы нецелесообразно игнорировать наличие такого обширного информационного пространства. На пути к повышению эффективности таможенной работы и укреплению национальной безопасности Россией предпринимаются, например, шаги в сторону выстраивания безопасной контейнерной цепи поставок [9].

Говоря об основных задачах формируемой международной транспортной инфраструктуры, нужно отметить обеспечение развития евроазиатских экономических связей. Форсированная интеграция в систему международных транспортных коридоров может создать дополнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры. Концентрация ресурсов — основная идея концепции транспортных коридоров [3].

Создавая условия для международного транзита, необходимо предусмотреть взаимодействие с ними российских внутренних территорий с богатейшей ресурсной базой. Наличие существенных региональных различий в развитии опорной транспортной сети предполагает дифференцированный подход к ее развитию. В частности для Европейской части России приоритетами являются модернизация и комплексное развитие транспортной сети, в том числе в полосе основных международных транспортных коридоров, повышение пропускной способности автодорожной сети, ликвидация «узких мест» на подходах к крупным городам и транспортным узлам, согласованная модернизация портов и железно-

дорожных подходов к ним. Для Сибири и Дальнего Востока основной задачей является формирование опорной транспортной сети, создание коммуникаций (прежде всего, железнодорожных линий), обеспечивающих освоение природных ресурсов, развитие местной сети, обеспечивающей связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью.

Подводя итог вышесказанному, прокомментируем по пунктам каждое из декларируемых положений Транспортной стратегии РФ. Для сохранения единого экономического пространства России необходима реконструкция существующих МТК и создание новых [7]. Создание и обеспечение эффективной работы международных транспортных коридоров должно идти по следующим важнейшим направлениям:

1. Европа–АТР с использованием железнодорожных сетей европейской части России и Транссиба и выходам к портам Дальнего Востока.

Это одно из направлений для идеального сценария развития российской транспортной инфраструктуры и укрепления России как основной территории международного транзита. Как упоминалось выше, РФ пока не имеет достаточного политического веса для гарантии стабильного потока зарубежных транзитных грузов.

2. Северная Европа–Южная Азия, использующее железные дороги и внутренние водные пути, которые связывали бы балтийское побережье России с Каспийским морем, позволили бы использовать транспортные системы Ирана и Индии.

Это направление будет развивать европейскую и южную части российской транспортной сети. Вопрос использования транспортных сетей Ирана и Индии в этом МТК имеет сильную политическую подоплеку, поэтому однозначно утверждать о стабильности грузовых потоков в этом направлении не беремся, так как все зависит от градуса политического климата в этом регионе.

3. Северная Европа–АТР с опорой на Северный Морской Путь.

Севморпуть был открыт для пользования лишь после распада СССР в 1991 г. В 2012 г. транзитные перевозки по СМП могут составить до 2 500 тыс. т, и выгоды использования СМП для транзитных перевозок очевидны: это экономия на топливе; уменьшение продолжительности рейса уменьшает расходы на оплату труда персонала и уменьшает стоимость фрахта судна; отсутствует платеж за проход судна (как по Суэцкому каналу); отсутствуют очереди (как в случае с Суэцким каналом); отсутствует риск нападения пиратов [4]. Но пока главным препятствием для свободного хода судов является лед, а чтобы грузопоток увеличился (34 судна прошло СМП в 2011 г. по сравнению с аналогичными 19 тыс. судов, прошедшими по Суэцкому каналу за тот же период), необходимо развитие инфраструктуры и в этом направлении.

4. Европа–Азия–Северная Америка (трансполярные авиатрассы).

Здесь вопрос об «открытости неба» входящих в авиатрассу стран и стоимости перекрестного использования воздушного пространства государств остается не до конца прозрачным.

Также, одной из главных задач является привлечение иностранных инвестиций, которые, не снижая уровень обороноспособности страны, были бы привлекательны для всех потенциальных участников. Необходимо оговориться, что в идеальной модели инвестирования вхождение на рынок транспорта РФ допускалось бы в виде создания филиалов (подразделений) иностранных компаний/морских линий/перевозчиков/экспедиторов, обеспечивающих непосредственно сам процесс перемещения

грузов, а инвестиции в «транспортную промышленность» осуществлялись бы в пропорции 80% государственных средств на 20% частных иностранных. Важно не допускать захвата иностранцами активов и потери стратегических приоритетов страны.

Подытоживая сказанное, можно отметить только то, что с присутствием в России сильной политической воли возможно перенаправить международные транспортные потоки транзитом через всю территорию страны, с присутствием адекватных денежных вложений осваивать альтернативные МТК, используя научный потенциал. Это может стать базой для реализации геоэкономических конкурентных преимуществ России и залогом мощного экономического роста.

При стабильном росте и развитии за счет России тех МТК, в которых она пока что присутствует как участник, они станут одним из козырей, которые поднимут престиж РФ, глубже вовлекут ее экономику в глобальные финансовые и транспортные потоки, выровняют уровни развития привлеченных регионов, облагородят развивающуюся структуру реального сектора экономики, и, в перспективе, могут превратиться в стратегические МТК для страны.

Список использованной литературы

1. Дергачев В.А. Международные транспортные коридоры (МТК). — ГЕОПОЛИТИКА. Русская геополитическая энциклопедия (Определение) [Электронный ресурс] / В.А. Дергачев. — URL: <http://dergachev.ru/Russian-encyclopaedia/12/49.html>.

2. Евразийские транспортные коридоры, проходящие по территории РФ: проблемы международно-правового регулирования [Электронный ресурс]. — URL: http://www.eurasialegal.info/index.php?option=com_content&view=article&id=629:-o-&catid=1:eurasianintegration&Itemid=1 (дата публикации: 03.03.2011)

3. Концепция транспортных коридоров как основа пространственной модели развития транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/7/concept.htm>.

4. Северный морской путь [Электронный ресурс]. — URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Северный_морской_путь.

5. Об основных направлениях формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации. Об упрощении и рационализации структуры импортного таможенного тарифа Российской Федерации: сообщение пресс-службы Российской Федерации № 664 [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.mid.ru/bdomp/ns-dos.nsf/45682f63b9f5b253432569e7004278c8/432569d800223f344325699c003b62aa!OpenDocument>.

6. Транспортная система России [Электронный ресурс]. — URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8>.

7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 нояб. 2008 г. № 1734-р [Электронный ресурс]. — URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008

8. Экономика России [Электронный ресурс]. — URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Экономика_России#.D0.A2.D1.80.D0.B0.D0.BD.D1.81.D0.BF.D0.BE.D1.80.D1.82.

9. Обеспечение контейнерной безопасности/безопасности цепи поставок и законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности [Электронный ресурс] // Повышение безопасности контейнеров и цепи поставок. 2010. — Июль. — URL: <http://www.osce.org/ru/atu/70904>.

References

1. Dergachev V.A. Mezhdunarodnye transportnye koridory (MTK). — GEO-POLITIKA. Russkaya geopoliticheskaya entsiklopediya (Opredelenie) [Elektronnyi resurs] / V.A. Dergachev. — URL: <http://dergachev.ru/Russian-encyclopaedia/12/49.html>.
2. Evraziiskie transportnye koridory, prokhodyashchie po territorii RF: problemy mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya [Elektronnyi resurs]. — URL: http://www.eurasialegal.info/index.php?option=com_content&view=article&id=629:-o-&catid=1:eurasianintegration&Itemid=1 (data publikatsii: 03.03.2011)
3. Kontseptsiya transportnykh koridorov kak osnova prostranstvennoi modeli razvitiya transportnoi infrastruktury [Elektronnyi resurs]. — URL: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/7/concept.htm>.
4. Severnyi morskoi put' [Elektronnyi resurs]. — URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Северный_морской_путь.
5. Ob osnovnykh napravleniyakh formirovaniya i razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na territorii Rossiiskoi Federatsii. Ob uproshchenii i ratsionalizatsii struktury importnogo tamozhennogo tarifa Rossiiskoi Federatsii: soobshchenie press-sluzhby Rossiiskoi Federatsii № 664 [Elektronnyi resurs]. — URL: <http://www.mid.ru/bdcomp/ns-dos.nsf/45682f63b9f5b253432569e7004278c8/432569d800223f344325699c003b62aa?OpenDocument>.
6. Transportnaya sistema Rossii [Elektronnyi resurs]. — URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8>.
7. Transportnaya strategiya Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda: utv. rasporyazheniem Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 22 noyab. 2008 g. № 1734-r [Elektronnyi resurs]. — URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008
8. Ekonomika Rossii [Elektronnyi resurs]. — URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Экономика_России#.D0.A2.D1.80.D0.B0.D0.BD.D1.81.D0.BF.D0.BE.D1.80.D1.82.
9. Obespechenie konteinernoi bezopasnosti/bezopasnosti tsepi postavok i zakonodatel'stvo Rossiiskoi Federatsii o transportnoi bezopasnosti [Elektronnyi resurs] // Povyshenie bezopasnosti konteinerov i tsepi postavok. 2010. — Iyul'. — URL: <http://www.osce.org/ru/atu/70904>.

Информация об авторе

Елфимова Юлия Владимировна — аспирант, кафедра мировой экономики и международного бизнеса, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, e-mail: elfimova.yulia@gmail.com.

Author

Elfimova Yulia Vladimirovna — post-graduate student, Chair of World Economy International Business, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: elfimova.yulia@gmail.com.