

# Россия и международные транспортные коридоры

Ю.А. ЩЕРБАНИН,

член президиума Российской академии транспорта, директор по науке ЕАГУЦентрКонсалт, д.э.н, профессор



**Российская Федерация, вытянутая в широтном направлении, географически расположена как мост между Азией и Европой. Нас всегда будут интересовать евроазиатские связи, евроазиатские транспортные коридоры.**

Всегда полезно вспоминать историю. В середине 80-х годов Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН были инициированы исследования по анализу транспортных потоков между скандинавскими странами и Южной Европой в целях освоения перевозок на этом направлении интермодального подхода. Тогда же возникло и понятие «транспортный коридор». 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. Это направление/маршрут обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология.

Таким образом, предполагалось: западноевропейская часть континента, имеющая чрезвычайно высокую плотность автомобильных и железных дорог, развитый внутренний водный транспорт и транспортную инфраструктуру в целом, смоделирует свои сухопутные перевозки таким образом, чтобы пассажиро- и грузопотоки по возможности не проходили транзитом через населенные пункты, не загружали и без того забитые магистрали, вокзалы, порты и пакгаузы. Но это не все. В процессе проектирования пассажиро- и грузопотоков предполагалось отработать новые подходы к увеличению существующих объемов работы транспорта в условиях принятых на рубеже 80-х–90-х годов решений о расширении Евросоюза.

Изначально учитывалось, что с разрастанием ЕС объективно увеличатся также объемы перевозок сырьевых товаров и готовой продукции, повысится давление на транспортные системы. Но одновременно принималось во внима-

ние и другое обстоятельство: динамичное развитие промышленного производства в странах Азии могло привести к тому, что в Европу хлынет большой товаропоток, будет развиваться международный обмен по всему спектру экономических отношений — торговля, инвестиции и т.д. Отсюда вполне оправданный вывод — Европе, чтобы успешно конкурировать с товарами, производимыми в Азии, необходимо было предпринять решительные меры для снижения транспортных расходов в конечной цене товара. В Европе доля зарплаты в цене товара велика, да и другие издержки оставались совсем не маленькими. Где можно было «отыграть», так это в стоимости транспортировки грузов. Кстати, сегодня доля транспортных издержек в конечной цене товаров (даже у тех, что привезены из Азии) составляет порядка 9–11%. Для сравнения: в России этот показатель колеблется в пределах 14–18%, а порой доходит и до 25%.

Интермодальные технологии предполагали использование нескольких видов транспорта (на выбор клиента) для удобного перемещения пассажиров, дешевой и быстрой переработки грузов. Основная цель — снижение транспортных издержек, использование всех преимуществ, которые могут предоставить клиенту современные логистические технологии.

В тот период были рассмотрены автомобильные и железнодорожные перевозки в странах, тяготеющих к данному направлению/транспортному коридору (в Швеции, Дании, Германии, Польше, Чехии, Словакии, Австрии, Швейцарии и Италии), разработаны методы определения целесообразности использования отдельных видов транспорта и их комбинирования для выбора основных направлений обеспечения перевозок и совершенствования транспортной инфраструктуры. Позже

своеобразным лидером в теоретико-практической проработке проблемы международных транспортных коридоров стал Евросоюз.

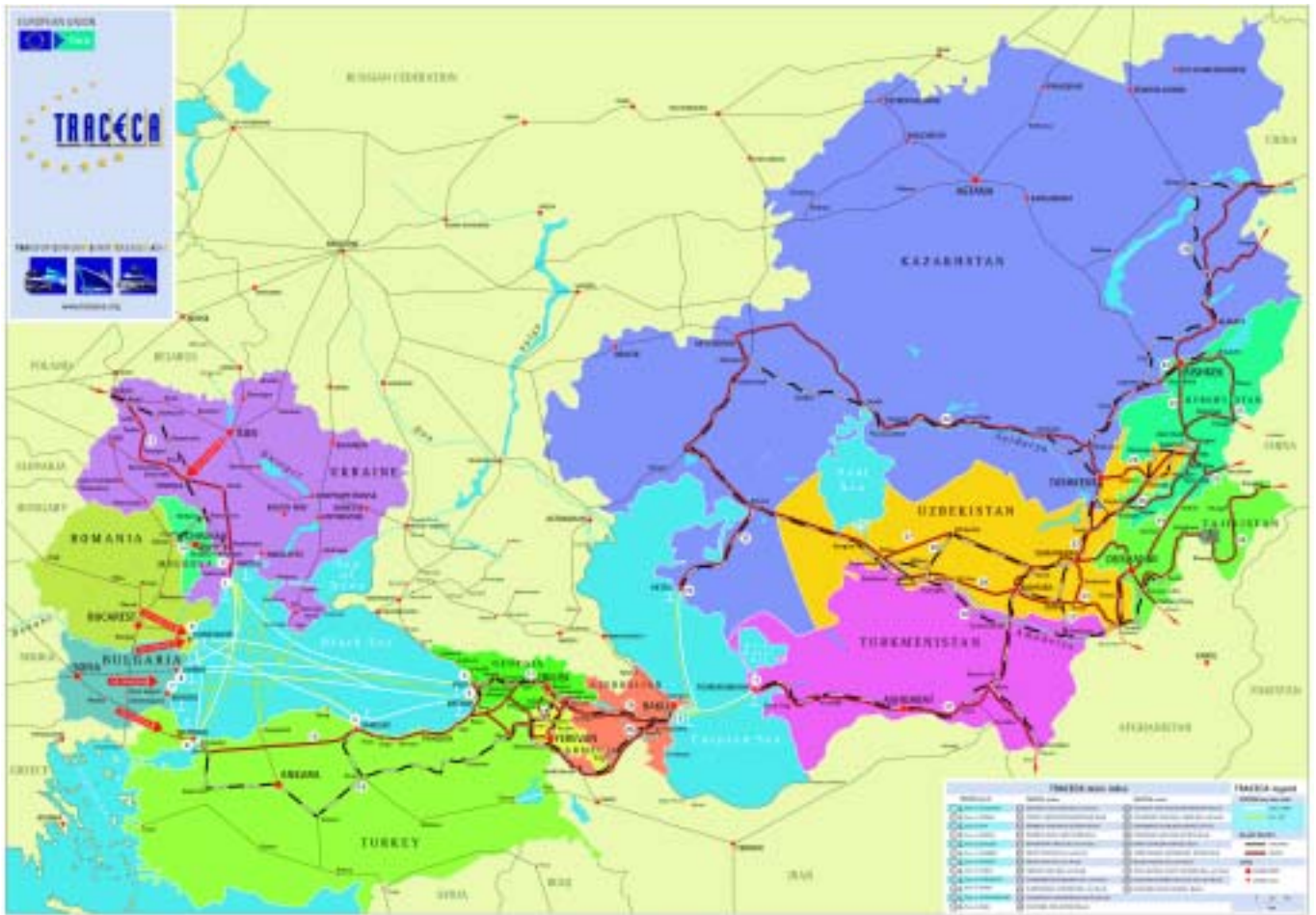
Тогда же усилилась взаимная заинтересованность Запада и Востока в улучшении транспортных связей друг с другом, что проявляется и сегодня в росте объемов перевозок между ними.

В ходе состоявшихся I, II и III Обще-европейских конференций по транспорту были определены так называемые Критские коридоры — основные направления, которые предстояло организовать, улучшить, усовершенствовать, проложить для выполнения вышеизложенных задач.

Следует отметить, что Евросоюз подошел к решению поставленных целей очень ответственно и серьезно. Проведя три Обще-европейские конференции по транспорту, он отказался от их дальнейшей организации, ибо выполнил все, что планировал: были утверждены маршруты, определены примерные расходы на финансирование коридоров, а также механизмы реализации. Евросоюз выделил значительные финансовые средства для развития коридоров, в том числе странам — кандидатам на вступление в ЕС. И это объяснимо: зачем решать проблемы с транспортом после принятия стран в ЕС? Необходим комплексный подход!

Евросоюз, правда, допустил и некоторые невнятные ходы. Например, в 1995 году был придуман так называемый проект **TRACECA (TRANsport CoridorEuropeCaucasusAsia)** для транспортировки грузов из Средней Азии через Кавказ в Европу. Конечно, его формальное создание было объявлено с достаточной долей помпы, образован секретариат и т.д. Но коридор так и не заработал — не пошел груз.

Что касается России, то и МПС, и Минтранс энергично включились в реализацию планов по созданию участков транспортных коридоров, пролегающих через территорию нашей страны. Российская Федерация активно участвовала в работе различных комитетов по сотрудничеству с



**TRACECA (TRAnsport Corridor Europe Caucasus Asia)**

ЕС, по коридорам № 9, 2, 1. Но видимых, ощутимых (например — в деньгах) результатов не получила. Никакого финансирования со стороны Евросоюза по коридорам открыто не было, хотя именно на такое решение многие и рассчитывали. Грузопотоков ощутимо не прибавилось. Строго говоря, объемы увеличиваются, но темпом, сопоставимым с темпами роста российской торговли: они не столь велики, чтобы говорить о резком скачке транзитных перевозок.

Понятно, что «спасение утопающего — дело рук самого утопающего». Появилось желание войти в число транзитных держав — следовательно, необходимо прилагать для этого финансовые усилия. Но как оказалось — не только финансовые. Тут требуется предпринять целый комплекс мер: от рекламно-пропагандистских до разъяснительных, от организационных до политических, от технических до таможенных.

Россия занималась развитием не только собственных частей критических коридоров. Наша страна, вытянутая в широтном направлении, географически расположена как мост между Азией и Европой. Нас всегда будут интересовать евроазиатские связи, евроазиатские транспортные коридоры.

Транссиб, мощный железнодорожный коридор, соединяющий Европу с Азией, является исключительно привлекательным для транспортников, осуществляющих перевозки грузов между странами этих двух частей света. Примечательно, что на самой, пожалуй, крупной в мире выставке «Транспорт и логистика», которая в очередной раз проводилась в Мюнхене в июне 2005 года, пять известных зарубежных транспортно-экспедиторских компаний соревновались между собой — кто лучше и интереснее представит свои возможности в области перевозки грузов по Транссибу из Китая в Европу. Однако, судя по всему, полностью мощности магистралей до сих пор не используются.

Если почитать материалы трех евроазиатских конференций по транспорту (а они доступны), то можно встретить интересные цифры. Руководители железнодорожного транспорта различного уровня по-разному оценивают провозные способности Транссиба. Одни утверждали, что по этой магистрали можно перевозить 200 тысяч TEU, другие называли цифру 300 тысяч, а некоторые «замахивались» и на 500 тысяч TEU в год. Таким образом, можно предположить, что Транссиб располагает достаточно большими резервными

мощностями. Этот коридор работает, и у него имеются вполне понятные перспективы. Впрочем, наличествуют и негативные моменты, в большинстве случаев связанные с неэффективными таможенными технологиями. Об этом достаточно много говорилось на конференции, состоявшейся в Москве в начале ноября 2005 года.

На Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту, которая прошла в Санкт-Петербурге в 2000 году, Российская Федерация совместно с Индией и Ираном подписала Соглашение по международному транспортному коридору Север — Юг. Этот коридор призван связать Север Европы через территорию России с Ираном и Индией.

Минуло уже более пяти лет после подписания данного Соглашения. За это время Россией и Ираном были предприняты определенные усилия, чтобы создать условия для увеличения грузопотока по коридору. Иранская сторона сильно укрепила свои порты на Каспии и подходы к ним. Российская Федерация расширила возможности астраханских портов, включая Оля; была построена железнодорожная ветка, связывающая этот порт с магистральной железной дорогой. Казахстан, под-



державший данное Соглашение, развивает Актау. Но груз по коридору в тех объемах, которые ожидалось изначально, не идет. Перевозчики пока продолжают перевозить товары традиционным путем — через Суэцкий канал. Перелом ситуации добиться не удалось.

Если посмотреть на политическую ситуацию вокруг Каспия, то она не самым лучшим образом способствует активному развитию транспортных сообщений. Что касается республик бывшего СССР, то там не все ладно, и затруднительно убеждать грузовладельцев принимать на себя даже самые малые риски. Не очень-то простая ситуация складывается и вокруг Ирана — в контексте его взаимоотношений с Соединенными Штатами Америки. А грузоперевозчики — народ консервативный.

Итак, Европа, наш сосед на Западе, практически завершила формирование транспортных коридоров, транспортных сетей; так называемая программа TEN реализуется. Складывается впечатление, что вопросы, связанные с продолжением коридоров до Екатеринбурга, Новосибирска и т.д., постепенно отмирают. А чем же занимается Европа сегодня?

Появилось много проектов, касающихся Балтийского региона. Евросоюз полагает, что пора частично снижать нагрузку на сухопутные системы и переводить часть грузопотоков на море. Даже появились новые понятия, например Sea Motorways — «морские дороги». Приведем несколько наиболее серьезно прорабатываемых проектов. Наверное, не все они обретут воплощение на практике, но все будет хорошо проработаны и детально изучены.

Рассмотрим вкратце данные проекты.



Этот проект называется «**Балтийское кольцо**».

Возможности «Балтийского кольца» необходимо реализовывать совместно.

Выходы на Россию, ее транспортные системы позволяют увеличить объемы перевозок.



Другой проект — **INTRASEA (INland TRAnsport on SEA routes)**, или **Сухопутный транспорт на морских путях**.

Суть его состоит в том, что крупные экономические центры, расположенные вокруг Балтийского моря, требуют хороших транспортных связей. Балтика стала, по существу, внутренним морем Евросоюза после вступления в него прибалтийских республик и Польши. Естественно, необходимо развивать и транспортные коридоры, инфраструктуру и т.д.



А на вышеприведенном рисунке мы видим проект **NECL (North-East Cargo Links)** — **Коридор, связывающий Север и Восток**. Его идея сводится к тому, чтобы грузы, идущие с Востока по сухопутным маршрутам через Россию на Скандинавию, должным образом «ввинтить» в современные логистические технологии, которыми оперирует, например, IKEA.

**The South Baltic Arc Region, или Регион Южно-Балтийской дуги**, представляет собой новый проект. Северная часть Европы, или южная часть Балтики, является регионом, весьма насыщенным морскими и речными портами, там значительна плотность автодорог. Опять же, требуется их гармонизация.



Ниже приводим еще один интересный проект **SEB Trans-Link — Транспортный коридор ЮВЕ — Балтика**. Он связывает страны Юго-Восточной Европы со Скандинавией.



Вот проблемы, над которыми работает Европа сегодня. Возникает вопрос: Россия как-то сотрудничает с Европой по данному проекту или же мы все еще идем по «Критскому пути»? А как с проектом Марко Поло?

В сентябре 2006 года в Санкт-Петербурге планируется проведение Четвертой Международной евроазиатской конференции по транспорту. Эта конференция по транспорту уже сделалась своеобразным брендом российских транспортников. Предыдущие три проводились под руководством Минтранса и МПС России, и им уделялось очень большое внимание. На конференцию съезжались министры транспорта стран Европы и Азии, и, по всеобщему мнению, именно на этих представительных форумах вырабатывалась евроазиатская политика по транспорту, вернее — ее основные положения.

Надеемся, что и на предстоящем форуме будут рассмотрены важнейшие вопросы: ведь после Третьей конференции прошло уже три года.