

УДК 339.92

М.А. Иваненко

РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Аннотация. Турбулентность экономической среды современного мирового хозяйства обуславливает необходимость поиска новых источников реализации внешнеэкономического потенциала Российской Федерации. Статья посвящена проблемам развития международных транспортных коридоров нашей страны, являющихся одним из важнейших факторов развития ее внешнеэкономических связей на современном этапе.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транзитный потенциал, международные транспортные коридоры.

Mikhail Ivanenko

REALIZATION OF TRANSIT CAPACITY OF THE RUSSIAN FEDERATION ON THE BASIS OF DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Annotation. Turbulence of the economic environment of the modern world economy causes need of search of new sources of realization of the external economic capacity of the Russian Federation. The article is devoted to problems of development of the international transport corridors of our country which are one of the most important factors of development of its foreign economic relations at the present stage.

Keywords: transport infrastructure, transit potential, international transport corridors.

Развитие внешнеэкономического потенциала России в современных условиях глобализации неразрывно связано с оценкой перспектив реализации инфраструктурно-транспортного потенциала страны. Интеграционное, мультиплицирующее значение транспорта в условиях нарастающей нестабильности мирового хозяйства является фактором устойчивости национальной экономики. Поэтому проблемы достижения и удержания конкурентных преимуществ транспортной инфраструктуры все больше актуализируются. В современных условиях роль транспорта во внешнеэкономических связях страны возрастает. Последнее, по нашему мнению, просматривается в двух важнейших аспектах. Во-первых, с точки зрения реализации кластерного подхода к развитию эффективной и современной транспортно-логистической инфраструктуры, которая будет способствовать ускорению товародвижения и уменьшению издержек в международной торговле, во-вторых, учитывая необходимость последовательного интегрирования транспортного комплекса страны в глобальную сеть международных транспортных коридоров (МТК), роль которых в реализации транзитного потенциала и инновационной ориентации экономики неоспорима.

Участие России в МТК также следует рассматривать под углом повышения значения экономики страны в современном международном разделении труда (МРТ) и в общемировом пространстве транспортных коммуникаций. Мировую транспортную систему в последние годы все чаще используют в качестве инструмента лоббирования отдельных интересов некоторых стран, которые защищают свои позиции на международных энергетических рынках. Как пример можно привести обозна-

чение странами Европейского союза (ЕС) в качестве приоритетных некоторых энергетических МТК, конкурирующих с отечественными. Это ограничивает диверсификацию российских МТК и существенно снижает их внешнеэкономический потенциал. В частности, европейские энергетические транзитные коридоры Estlink и Swedlink, анонсированные в 2009 г., объем финансирования по которым в ЕС составляет 275 млн евро, предусматривал прокладку кабеля от энергетических систем Финляндии и Швеции в Прибалтику [4]. Данный коридор – альтернатива экспорту российской электроэнергии, несмотря на сравнительную дороговизну ее поставок из стран Скандинавии (т.е. здесь налицо значимость именно политического фактора для стран Прибалтики). К таким же политически ангажированным проектам следует отнести нереализованный проект газопровода Nabucco, железнодорожный коридор «Трасека» и пр.

В конечном итоге организация многих МТК связана с оказанием геополитического и геоэкономического воздействия на ту или иную страну, что, по безупречному мнению исследователей, актуализирует для нашей страны проблематику транспорта как важнейшего фактора обеспечения внешнеэкономической безопасности [11]. На наш взгляд, с учетом этого фактора актуализируется необходимость установления взаимосвязей направленности интеграции отечественной транспортной системы в систему МТК с приоритетами социально-экономического развития нашей страны.

В правовых документах последних лет, касающихся различных аспектов формирования и развития МТК с участием России, отсутствует обозначение приоритетных МТК, могущих позволить избежать геополитических рисков, а также способствовать развитию внешнеэкономической транспортной инфраструктуры страны. К таким МТК с участием стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и других зарубежных стран следует отнести железнодорожные континентальные (европейское направление) и трансконтинентальные («Транссиб», «Север-Юг») МТК. Особая роль, в частности, принадлежит МТК «Транссиб» «Запад-Восток»). Согласно паспорту модернизации «Транссиба», утвержденному Правительством РФ, на период до 2018 г. совокупный объем инвестиций в проект составит около 560 млрд руб. [1].

Учитывая природно-ресурсные, географические и социально-экономические факторы, именно железнодорожной сети и инфраструктуре принадлежит опорная роль в реализации внешнеэкономического и транспортного потенциала страны [7]. Несмотря на то, что единая сеть железных дорог в рамках постсоветского пространства распалась, железные дороги России являются одной из крупнейших мировых транспортных систем, занимая третье место в мире после США и Китая по объемам перевозок и протяженности линий [13]. ОАО «Российские железные дороги» («РЖД») обладает современной телекоммуникационной средой, а грузонапряженность железных дорог страны превышает аналогичные параметры крупнейших зарубежных стран.

В исследованиях последнего времени [8] проводился комплексный анализ направлений интернационализации российского транспортного комплекса в мировую транспортную систему, что в целом, с учетом наших исследований, позволяет выделить такие базовые направления повышения эффективности железнодорожно-инфраструктурного компонента внешнеэкономического потенциала нашей страны, как формирование системы железнодорожной таможенно-транспортной интеграции в ЕАЭС, увеличение роли российских портово-железнодорожных кластеров в транспортной системе ЕАЭС, наращивание транзитного железнодорожного потенциала. При этом следует учитывать, что в ЕС железнодорожные контейнерные перевозки отнесены к приоритетным направлениям развития транспорта. Также необходимо принимать во внимание, что формирование оптимальной железнодорожной инфраструктуры в большей степени способствует развитию экономического пространства стран ЕАЭС, чем другие виды транспорта. К тому же транзитный потенциал грузооборота ЕАЭС оценивается на уровне ежегодно 220 млн т, а к 2020 г. возможности достичь показателя в 400 млн т [8].

Полноценная транспортная интеграция стран ЕАЭС посредством МТК на современном этапе осложняется по причине неудовлетворительного состояния национальных транспортных систем стран-членов, которые испытывают как серьезную изношенность, так и дефицит бюджетного финансирования. Инвестиционная программа, утвержденная межгосударственным советом ЕЭА, предусматривает реализацию 52 внутрирегиональных проектов строительства логистических центров, мостов и дорог до 2020 г., однако и этого явно недостаточно. С учетом того, что товарооборот между странами ЕАЭС в последние годы растет быстрыми темпами, без должного уровня развития инфраструктуры невозможно реализовать потенциал внешней торговли отдельных стран и углублять внутрирегиональную экономическую интеграции. К 2020 г. в ЕАЭС планируется завершение формирования единого рынка транспортных услуг и транспортной системы (Единое транспортное пространство ЕАЭС), от которого, по оценкам экспертов, ожидают серьезного экономического эффекта. Поэтому необходима разработка новых МТК между Азией и Европой, где ЕАЭС способен выступить транзитным центром межрегиональных наземно-морских и наземных коммуникаций [10].

В рамках ЕАЭС ключевая роль при формировании МТК должна быть отведена России как стране с наибольшим транспортным, внешнеэкономическим и транзитным потенциалом. Пока же роль отдельных видов транспорта, в частности, железнодорожного, в реализации транспортного и внешнеэкономического потенциала страны недооценена, равно как недооценена необходимость развития инфраструктурно-логистической компоненты этого вида транспорта. Несмотря на сложную геополитическую обстановку, наша страна играет ключевую роль среди других стран Содружества Независимых Государств (СНГ) в реализации потенциала железнодорожного транспорта. Если общая протяженность железнодорожных маршрутов между азиатскими и европейскими странами, пролегающих через нашу страну, составляет 15 тыс. км, на долю России приходится порядка 10 тыс. км этих маршрутов. За счет интеграции железнодорожной сети России в так называемый Панъевропейский транспортный коридор (англ. – PE), через территорию нашей страны проходят три важнейших МТК – I, II и III [6; 2]. Однако Панъевропейский коридор не полностью отвечает стратегическим экономическим интересам России, поскольку не позволяет некоторым российским регионам эффективно использовать его коммуникации для трансконтинентальных международных перевозок грузов. Поэтому насущной задачей является продление этих коридоров в Восточную Азию (Япония, Китай, Южная Корея), страны Ближнего Востока (Иран и другие государства Персидского залива) и Индию. Это будет в полной мере способствовать повышению транзитного потенциала нашей страны, росту внешнеторговых перевозок.

При этом, однако, имеются опасения, что планы «РЖД» по наращиванию объемов транзита по «Транссибу» не сделают его ключевым евроазиатским транспортным коридором, поскольку объемы перевозок в формате стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) во много превышают потенциал «Транссиба». Поэтому, по оценкам, необходимо строительство мощной железнодорожной транспортной системы с ежегодной пропускной способностью в размере 1–1,5 млрд т [5]. Если же пропускная способность «Транссиба» не изменится, то крупные азиатские транспортные компании и в дальнейшем будут увеличивать капиталовложения в развитие перевозок морским транспортом. В связи с этим планы по модернизации железнодорожных МТК должны быть более чем амбициозны.

Трансконтинентальные МТК «Север-Юг» и «Запад-Восток» по своим направлениям совпадают с межрегиональными маршрутами перевозок в России, где сконцентрировано более 80% населения страны, а также ее природно-ресурсного, сельскохозяйственного и промышленного потенциала. К тому же «Транссиб» является кратчайшим путем между Азией и Европой. Вместе с тем, актуальной проблемой остается обеспечение загрузки российских МТК постоянным объемом грузопотоков. Здесь очень сложная ситуация, поскольку грузопотоки уменьшаются, растет конкуренция со стороны перевозчиков из других стран, некоторые страны прилагали серьезные усилия по исключению международных потоков грузов с российской территории на другие, альтернативные маршруты. Кроме того, темпы внедрения в России

новых транспортно-логистических технологий невысоки, что снижает комплексность и скорость доставки грузов. Слабо налажено взаимодействие ОАО «РЖД», Министерства транспорта РФ и Федеральной таможенной службы в части таможенного контроля и оформления товаров. Часто изменяются железнодорожные тарифы, а правовая база перевозок требует существенного обновления.

Все указанные обстоятельства обуславливают рост таможенно-транспортных издержек, увеличение сроков доставки по международным направлениям и, в результате, переход к морскому способу транспортировки контейнерных грузов в обход нашей страны. Если анализировать конкретные показатели работы «Транссиба» в последние годы, то число транзитных контейнеров в 2009–2014 гг. возросло до 131 тыс. единиц. Рост конкурентоспособности перевозок контейнеров по «Транссибу» во многом был обусловлен за счет изменения мер тарифного регулирования. Так, начиная с 2014 г. на 42 % снижена ставка на грузоперевозки сорокафутовых контейнеров в Китай и через Брест (в обратном направлении) [10].

Серьезным барьером на пути развития транзитных перевозок является взаимное существование двух регулирующих систем: соглашения о международных железнодорожных перевозках (СОТИФ), участником которого Россия не является, а также Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС), которое использовалось в России и других странах постсоветского пространства. Действие двух разных соглашений предусматривает различия в порядке оформления грузов.

В целом в сегодняшних кризисных условиях, с учетом снижения объемов перевозок, необходим ряд организационно-экономических мер по развитию российского компонента «Транссиба» с целью все большего вовлечения в него транзитных грузов, а также повышению качества логистического и таможенно-транспортного сервиса. Как один из успешных проектов можно привести начало реализации в 2016 г. совместного проекта между Китайскими железными дорогами, «РЖД», «ТрансКонтейнер» порта г. Далянь по перевозкам грузов компании Samsung из г. Далянь в Россию (Калужская обл.) [3]. Данный проект позволяет более чем в три раза сократить время доставки, обеспечивая конкурентоспособность и пунктуальность по затратам. Это особенно важно с учетом исчерпания пропускной способности «Транссиба» (100 млн т. в год), объем перевозок по которому в 2015 г. составил уже 113 млн т. Поэтому начатая с 2013 г. компанией «РЖД» модернизация инфраструктуры Восточного полигона позволит к 2030 г. перевозить дополнительно свыше 65 млн т грузов [9].

Качественный прирост как транзитных, так и национальных грузопотоков через МТК «Транссиб» является одним из приоритетов Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. [10], а также связан с реализацией некоторых инфраструктурных проектов, в частности, нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан» (ВСТО). В этой связи следует сказать о взаимосвязанности транспортно-инфраструктурных и энергетических компонентов развития МТК, поскольку от эффективного развития последних во многом зависит стабильность поставок энергоносителей и продукции нефтепереработки из России в зарубежные страны. Поэтому здесь следует говорить о транспортно-энергетических функциях МТК. Это, прежде всего, касается обеспечения сырьем перерабатывающих производств Поволжья, формирования на Дальнем Востоке новых нефтегазохимических кластеров, географической и товарной диверсификации экспорта энергоносителей. Здесь необходимо отметить следующие ключевые перспективные магистральные трубопроводные системы, роль которых в развитии МТК неоспорима: Балтийская нефтепроводная система (БТС), «ВСТО», «Северный поток», Прикаспийский газопровод.

Помимо «Транссиба», среди других значимых объектов транспортной инфраструктуры следует обозначить Северный морской путь (связывает кратчайшим путем Северо-Запад Европы с Азией, США и Канадой), по которому перспективной является транспортировка нефти с полуострова Ямал. Важную роль также играют и российские дальневосточные порты, имеющие прямой выход на «Транссиб» (например, Находка, Владивосток, Зарубино) [12]. Важно также учесть необходимость привлечения в российские МТК стабильных национальных и транзитных грузопотоков по трем клю-

чевым составляющим (контейнерному, зерновому и угольному), что обусловит формирование ряда логистических преимуществ МТК.

Первоочередной задачей реализации транзитного потенциала страны является формирование единых требований к объектам транспортной инфраструктуры, что позволит наметить единую стратегию модернизации этих объектов. Кроме того, проблемным вопросом остается улучшение инвестиционной привлекательности проектов в сфере транспорта (улучшение инвестиционного климата, уменьшение рисков и пр.). Необходимы адекватная оценка спроса на транзитные услуги в конкретных МТК и оптимизация трансграничных процедур в соответствии с зарубежной практикой. Неосвоенный внешнеэкономический транзитный потенциал нашей страны составляет около 15 млн TEU (англ. – twenty-foot equivalent unit, двадцатифутовый эквивалент) только по контейнерным перевозкам (это – до 20 млрд долл. ежегодного дохода для российских операторов) [5]. Поэтому стране необходима комплексная концепция развития МТК в России (по примеру той, которая утверждена для дальневосточных МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»). Наконец, необходимо, чтобы правоприменительная практика в области формирования и развития МТК не отставала от соответствующих практик ведущих развитых стран.

Библиографический список

1. Балиев, А. Поезда загрузят по полной [Электронный ресурс] / А. Балиев // Российская Бизнес-Газета. – 2014. – № 972. – Режим доступа : <https://rg.ru/2014/11/11/transsib.html> (дата обращения : 15.02.2017).
2. Введение в курс мировой экономики (экономическая география зарубежных стран) / Е. Н. Смирнов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : КноРус, 2009. – 416 с. – ISBN 978-5-390-00359-6.
3. Дробышева, И. С дальним прицелом : как ДФО встраивается в международную систему перевозок [Электронный ресурс] / И. Дробышева. – Режим доступа : <http://dv.land/economics/s-dalnim-pritelom> (дата обращения : 27.02.2017).
4. ЕС выделит 275 млн евро на энергопроекты стран Балтии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://m.rosbalt.ru/business/2009/01/29/613984.html> (дата обращения : 15.01.2017).
5. Злобин, Д. Непутевая дорога [Электронный ресурс] / Д. Злобин // Наша версия. – 2016. – Режим доступа : <https://versia.ru/rekonstrukciya-transsiba-mozhet-ne-opravdat-potrachennykh-na-neuo-milliardov> (дата обращения : 17.03.2017).
6. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС : быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор // Евразийский банк развития. – 2009. – 60 с.
7. Мировая экономика и международные экономические отношения : учебник для бакалавров / Под ред. Р. К. Щенина, В. В. Полякова. – М. : КноРус, 2014. – 446 с. – ISBN 978-5-9916-2837-2.
8. Нехорошков, В. П. Интернационализация транспортного комплекса как фактор интеграции России в мировую экономику : автореф. дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.14 / Нехорошков Владимир Петрович. – М. : МГУ им. М.В. Ломоносова, 2015. – 48 с.
9. Рыбкин, В. БАМ и Транссиб работают на пределе пропускной способности [Электронный ресурс] / В. Рыбкин // Евразийский коммуникационный центр. – 2015. – Режим доступа : <http://eurasiancenter.ru/infrastructureexperts/20150505/1004085409.html> (дата обращения : 16.02.2017).
10. Транзитные контейнерные перевозки по Транссибу в сообщении с КНР растут опережающими темпами [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gudok.ru/news/freighttrans/?ID=1314529> (дата обращения : 12.01.2017).
11. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (в ред. Распоряжения Правительства РФ от 11.06.2014 г. № 1032-п) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://government.ru/media/files/41d4e8c21a5c70008ae9.pdf> (дата обращения : 12.03.2017).
12. Харламова, Ю. Железнодорожный комплекс как фактор политической устойчивости государства / Ю. А. Харламова // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2010. – № 3. – С. 33-44.
13. Цыденов, А. С. Развитие международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации / А. С. Цыденов // Транспорт Российской Федерации. – 2013. – № 1(44). – С. 3–7.
14. The World Factbook – Russia [Electronic resource] // CIA, 2017. – Mode of access : <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html#rs> (accessed date : 16.03.2017).