

Международные транспортные коридоры Евразии и Экономический пояс Шелкового пути

Асаул М. А.^{1,*}, Малыгин И. Г.², Мохов А. Е.³

¹ Департамент транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Москва, Российская Федерация; * asaul-m-a@mail.ru

² ФГБУН Институт проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук, Санкт-Петербург, Российская Федерация

³ Департамент транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, Москва, Российская Федерация

РЕФЕРАТ

Статья посвящена тематике взаимодействия Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) в части транспортных маршрутов и развития международных транспортных коридоров. Дается обзор реализуемых на сегодняшний день евразийских международных транспортных коридоров (МТК), рассказывается о вновь создаваемой и реконструируемой транспортной инфраструктуре, обозначаются проблемные вопросы, возникающие в процессе осуществления данных проектов. Дается абрис перспектив сотрудничества в сфере транспорта в плане намеченного Большого евразийского партнерства, уже фактически реализуемого в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС).

Ключевые слова: Экономический пояс Шелкового пути, международные транспортные коридоры (МТК), Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), интеграция, инфраструктура, транзитный потенциал, транспортные услуги

International Transport Corridors of Eurasia and the Silk Road Economic Belt

Maksim A. Asaul^{a,*}, Igor G. Malygin^b, Aleksey E. Mokhov^c

^a Department for Transport and Infrastructure of Eurasian Economic Commission, Economic Moscow Automobile and Road Construction State Technical University, Moscow, Russian Federation; * asaul-m-a@mail.ru

^b Solomenko Institute of Transport Problems of the Russian Academy of Sciences, Saint Petersburg, Russian Federation

^c Department for Transport and Infrastructure Eurasian Economic Commission

ABSTRACT

The paper discusses the interaction of Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt within the framework of transport routes and international transport corridors development. Today's Eurasian international transport corridors are reviewed together with the discussion of rebuild and renovated transport infrastructure, considering corresponding realization issues. The paper gives the perspective of collaboration in the transport section of planned Big Eurasian Partnership, which is virtually realized within the framework of the Shanghai Cooperation Organization.

Keywords: The Silk Road Economic Belt, International Transport Corridors, Eurasian Economic Commission, Eurasian Economic Union, Integration, Infrastructure, Transit Potential, Transport Services

Экономический пояс Шелкового пути видится его участникам важным направлением международной экономической и транспортной интеграции. Так же, как и все, современные экономические союзы во многом являются именно транспортными, коммуникационными интеграционными объединениями.

Международные транспортные коридоры (МТК) наиболее эффективно функционируют внутри интеграционных объединений, в условиях единого таможенного, экономического, финансового и правового пространств. Дополнение транспортных потоков информационными (определяющими в т. ч. логистический сервис) обеспечивает согласованное движение товаров, предоставление транспортных услуг и сопутствующего документарного сопровождения.

Развитие системы евразийских МТК является важнейшим направлением в плане евразийской транспортной интеграции. МТК — транспортная система, концентрирующая на главном маршруте транспортные потоки, а также телекоммуникации и трубопроводы. На пространстве Большой Евразии это, прежде всего, уже реализуемые панъевропейские транспортные коридоры и продвигаемый КНР проект Нового Шелкового пути.

На поле постсоветской транспортной интеграции, начало которой заложено решением Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) «О согласовании транспортной политики государств — членов Таможенного союза и Единого экономического пространства» [6], удалось достичь определенных результатов. Установлены унифицированные внутригосударственные тарифы на железнодорожные перевозки. Создана безразрешительная система для международных перевозок грузов автомобильным транспортом по территории стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС), это коснулось двусторонних перевозок, транзитных перевозок [1] и перевозок между государствами внутри ЕАЭС (далее — Союз). Транспортный автомобильный контроль перенесен на внешний контур ЕАЭС, на внутренних границах Союза транспортный контроль был упразднен. Все это уже сейчас позволило существенно снизить транспортные расходы.

Мировая практика показывает, что в последнее время активно развивается «информационно-телекоммуникационная система, обеспечивающая навигационное, телекоммуникационное обеспечение управления движением и безопасность транспортных средств...» [14, с. 9]. В Институте проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук (ИПТ РАН) активно работают над разработкой интеллектуальной мультимодальной транспортной системы России [2; 3; 17] и ее интеграции в международные транспортные коридоры, проходящие по территории РФ [13; 16].

В настоящее время перед странами ЕАЭС встают задачи формирования современной инновационной инфраструктуры, создания условий для реализации транзитного потенциала, развития международных транспортных коридоров, внедрения в транспортную сферу «цифровой среды» (с использованием передовых IT-технологий) [8, с. 97–119].

Президентами союзных евразийских стран утвержден стратегический документ в сфере транспорта — «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики». Подготовлена соответствующая «дорожная карта» по его реализации (принята Евразийским межправительственным советом ЕАЭС в 2017 г.) [7]. В коллективной работе Евразийской экономической комиссии со Сторонами Договора о Евразийском экономическом союзе по реализации «дорожной карты» особое внимание уделено вопросу создания и развития транспортных коридоров. Устройство стыковых пунктов и пунктов пропуска, устранение «узких мест» на маршрутах евразийских транспортных коридоров будет способствовать реализации совокупного транзитного потенциала и созданию «транспортного моста» между Азией и Европой. Евразийские транспортные коридоры являются продолжением европейских МТК, которые определены на II панъевропейской конференции по транспорту (о. Крит, март 1994 г.). Уточнения были сделаны на III конференции в г. Хельсинки в 1997 г. (поэтому Панъевропейские транспортные коридоры еще называют Критскими или Хельсинскими, независимо от их географического положения [5]).

Каждому из МТК было дано собственное наименование. Транспортные коридоры, имеющие отношение к ЕАЭС, обозначены следующим образом:

- «Транссиб»: страны зарубежной Европы — Москва — Екатеринбург — Красноярск — Хабаровск — Владивосток / Находка и система ответвлений (на Санкт-Петербург, порты Азово-Черноморского бассейна, Казахстан, Монголию, Китай и Северную Корею). В Российской Федерации сопряжен с Панъевропейским транспортным коридором № 2 (ПТК № 2), краткое международное обозначение — *TS*;

- «Север-Юг»: страны зарубежной Европы — европейская часть РФ — порты Каспия — Иран — Индия — Индийский океан — NS;
- «Северный морской путь»: Атлантика — Норвегия — Мурманск — Архангельск — Диксон — Тикси — Тихий океан — SMP;
- «Приморье-1»: Харбин — Гродеково — Владивосток / Восточный / Находка — порты Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) — PR1;
- «Приморье-2»: Хуньчунь — Краскино — Зарубино / Посьет — АТР — PR2;
- *Панъевропейский транспортный коридор № 1*: Хельсинки — Таллин — Рига — Вильнюс — Варшава (ответвление от основного направления коридора: Рига — Калининград — Гданьск) — PE1;
- *Панъевропейский транспортный коридор № 2*: Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород — PE2;
- *Панъевропейский транспортный коридор № 9*: Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва — Киев — Кишинев — Бухарест — Александруполис (и ответвления коридора: Санкт-Петербург — Псков — Орша — Гомель — Украина, Гомель — Минск — Вильнюс — Калининград / Клайпеда) — PE9.

В российский участок *Панъевропейского транспортного коридора № 1* (рис. 1) включается морской порт г. Калининграда и авто- и железнодорожные подъезды от Литвы и Польши, а также аэропорт Калининграда. В относящуюся к ЕАЭС часть *Панъевропейского транспортного коридора № 2* входят автомобильная и железнодорожная магистрали от Польши через Беларусь до Нижнего Новгорода, аэропорты Минска и Москвы, Нижнего Новгорода, а также складские комплексы Смоленска, Москвы, Владимира и Нижнего Новгорода. Фактически сейчас уже реализуется продление ПТК № 2 до Екатеринбурга, что является обеспечением взаимодействия между европейскими и евразийскими транспортными системами, ПТК № 2 сопрягается с транспортным коридором «Транссиб» (TS), по магистралям которого проходит основная часть железнодорожных и автомобильных потоков в направлении: восток — запад по территории России (рис. 2).

Наибольшую протяженность по территории ЕАЭС из европейских МТК в настоящее время имеет *Панъевропейский транспортный коридор № 9*, который проходит от Хельсинки до Санкт-Петербурга и далее следует по двум маршрутам: через Псков и Республику Беларусь и через Центральную Россию в направлении границ Украины (через Оршу и Москву соответственно). В связи с развитием евразийских логистических направлений Россия предложила официально продлить ПТК № 9 и уже реализует его продолжение в направлениях: Москва — Ростов — порты Кубани и Крыма, Москва — Волгоград — Астрахань.

В Дальневосточном федеральном округе транспортная сеть (в том числе создающаяся) предоставит хорошие условия для существенного увеличения транзитных перевозок и осуществления инвестиционных вложений в инфраструктуру на направлении: северо-восточные провинции Китая — российские порты Приморья.

Основное назначение МТК «Север-Юг» — доставка грузов из регионов Персидского залива, Южной Азии, Аравии через Иран, Каспий и Россию (либо паромными с перевалкой на железные дороги РФ, либо судами «река-море» по российским внутренним водным путям и Балтике) в Центральную и Северную Европу (см. рис. 2 на стр. 16). Данный МТК предназначен вобрать грузы стран Индийского океана, России, зарубежной Европы. Соглашение о его реализации подписали Россия, Индия и Иран еще в сентябре 2000 г., в ходе работы II Международной Евро-Азиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге. Путь перевозок грузов по направлению: бассейн Индийского океана — Иран — Каспий — Россия — государства Центральной и Северной Европы значительно короче маршрута, проходящего по Южному морскому пути через Суэцкий канал.

Стратегическим для России транспортным коридором для глобальных перевозок по маршруту Европа — страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) становится Северный морской путь, проходящий вдоль всего северного побережья России. Путь актуализируется принципиально в связи с уменьшением количества многолетних льдов (в результате климатического потепления) и развитием атомного ледокольного флота — строительства мощнейших ледоколов типа «Сибирь» и «Лидер» [16].



Рис. 1. Карта сети транспортных коридоров в Европе

Перенаправление объемов пассажиро- и грузопотоков в международных сообщениях, необходимость повышения конкурентоспособности перевозчиков предъявляют требования постоянного инновационного развития транспортной системы, перманентного совершенствования обеспечения ее безопасности [9; 10]. Все мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры МТК на территории России были объединены в подпрограмму «Международные транспортные коридоры» Федеральной целевой программы (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России». В рамках программы идет реконструкция и строительство автодорожных и железнодорожных магистралей в направлениях: Москва — Н. Новгород — Екатеринбург — Владивосток и Санкт-Петербург — Москва — Волгоград — Астрахань.

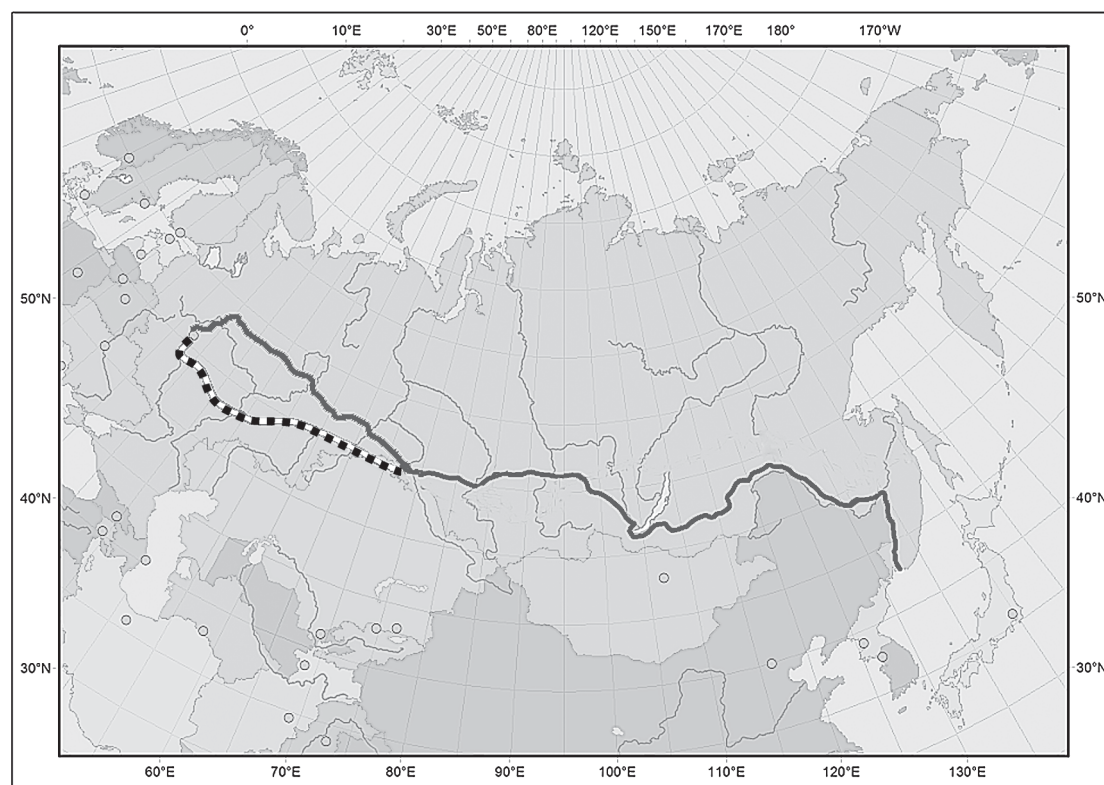


Рис. 2. Схема Транссибирской магистрали (Транссиба). Пунктиром показан участок исторического маршрута Транссиба (через Республику Казахстан)

Реконструируются существующие и создаются новые портовые комплексы на маршрутах международных транспортных коридоров для обеспечения увеличивающихся объемов перевозок: на Балтике — комплексы погрузки минеральных удобрений и нефтеналива (Большой порт Санкт-Петербурга), паромный терминал (Балтийск, Калининградская область), комплекс для перелива нефти (Приморск), паромный комплекс, терминалы сжиженного природного газа (СПГ) и перегрузки угля (Усть-Луга); на Каспии — нефтяной комплекс (Махачкала), причал контейнеровозов (порт Оля, Астраханская область); на Тихом океане — развитие портов (Восточный, Находка); на Черном море — паромные комплексы в портах Кавказ и Крым, контейнерный терминал (Новороссийск), реконструкция порта Туапсе. На внутренних водных путях вышеназванной ФЦП предусмотрена реконструкция гидроузлов на реках Волга и Дон, строительство контейнерных терминалов для создания логистических мультимодальных центров в речных портах Азова, Астрахани, Волгограда, Казани, Москвы, Н. Новгорода, Ростова-на-Дону, Самары, Санкт-Петербурга, Ярославля.

Реализация МТК включает в себя строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры воздушного транспорта с расширением направлений полетов, предусмотрены развитие сети международных аэропортов с высоким уровнем сервиса, сертификация систем безопасности полетов по мировым стандартам. Для функционирования российских участков МТК создаются операторы интермодальных перевозок, обеспечивающие логистику и контроль за продвижением грузов на основе сквозных тарифных ставок. Помимо всестороннего обустройства международных маршрутов, важным преимуществом российского транзита является наличие единого экономического и правового пространств. Есть надежда, что в будущем подобное пространство будет представлять и территория Евразийского экономического союза в целом. В общем плане трассы коммуникаций на пространстве ЕАЭС соответствуют кратчайшим географическим расстояниям между странами Азии и Европы,

и таким образом само географическое положение благоприятствует развитию евро-азиатского транзита через территорию ЕАЭС.

Географические преимущества местоположения Евразийского экономического союза в ближайшее время необходимо и следует дополнить организационными, инфраструктурными, правовыми и «цифровыми». Вместе с транспортной сетью необходимо развивать и современные информационные коммуникации, способные создать «цифровое» обеспечение транзита [15]. Одним из приоритетов развития организации перевозок грузов является использование современных цифровых технологий при оформлении грузоперевозок и контроле доставки.

Важно отметить, что цифровые электронные технологии требуют полномасштабного внедрения на всех этапах движения грузов от отправителя до получателя. Например, на автомобильном транспорте предстоит реализация важных направлений, таких как:

- согласование требований, предъявляемых к автомобильным дорогам, планируемым для включения в перечень евразийских транспортных коридоров;
- согласование перечня автомобильных дорог и маршрутов, планируемых для включения в перечень евразийских транспортных коридоров;
- совершенствование механизма контроля за въездом (выездом) автотранспортных средств на территории (с территорий) государств — членов ЕАЭС (в том числе по евразийским МТК) в части допустимых весогабаритных параметров;
- внедрение согласованного механизма контроля за перемещением крупногабаритных и / или тяжеловесных транспортных средств (ТС) по автодорогам стран ЕАЭС;
- подписание международного договора в рамках ЕАЭС о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров;
- обеспечение синхронизации процедур оформления и выдачи спецразрешений на прохождение тяжеловесных и / или крупногабаритных ТС при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских МТК;
- обеспечение синхронизации процедур оформления и выдачи специальных разрешений на перевозку опасных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров.

Эти и другие подобные мероприятия уже сегодня включаются в проект Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2018–2020 гг. [4].

Еще одно принципиально важное евразийское направление — сотрудничество стран ЕАЭС с Китайской Народной Республикой, прежде всего в проекции планов сопряжения транспортных маршрутов Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Это сотрудничество открывает огромные возможности для развития торговых связей, формирования финансовых потоков, создания новых транспортных путей в Евразии [12]. Необходимо учитывать также, что от реализации совместных транспортных проектов с Китаем ожидается и значительный синергетический эффект во взаимодействующих экономиках с вовлечением многих отраслей производства. Это тот самый случай партнерских отношений внутри союзного сообщества (ЕАЭС), когда, как пишет в своей статье исследователь М. В. Ганеева, «определенные общие группы функций (сообщества) передаются на уровень интеграционного блока, а многие операции требуют совместного участия государств» [11].

Финансирование развития части инфраструктурных проектов предполагается за счет средств Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и «Фонда Шелкового пути». В качестве первого шага КНР предложила совместное со странами, расположенными вдоль Шелкового пути, формирование перечня пилотных проектов, в которых были бы учтены двусторонние и многосторонние интересы, и их совместную реализацию. Такой перечень был сформирован специально созданной Рабочей груп-

пой и одобрен министрами транспорта государств — членов Евразийского экономического союза. Глубина проработки проектов разная: часть из них уже реализуется, другие близки к этому этапу, третьи существуют пока что лишь «в чертеже».

От России среди предложений фигурирует немало известных. В первую очередь это проекты строительства новых автомобильных дорог в рамках международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай». Это масштабный комплексный инвестиционный проект, охватывающий территории Беларуси, России, Казахстана и Китайской Народной Республики, направленный на строительство новых высокоскоростных автодорог и масштабную реконструкцию уже существующих. Также стоит вопрос о модернизации инфраструктуры БАМа и Транссиба с увеличением их пропускных способностей. В комплексном развитии Транссиба напрямую заинтересованы четыре страны: Россия, Беларусь, Казахстан и Китай. Транссиб играет важную роль в транзите товаров по линии Европа — страны АТР. Трафик из Китая в ЕС посредством Транссиба по времени занимает на несколько суток меньше, чем морским путем (через Суэцкий канал). В настоящее время прорабатываются вопросы привлечения инвестиций в приоритетные инфраструктурные проекты не только со стороны Китая, но и с участием других внешнеполитических партнеров.

Реализация приоритетных проектов позволит реконструировать старые и построить новые транспортные коммуникации, создать систему логистических центров и хабов, эффективно использовать преимущества географического положения ЕАЭС. В конечном счете это будет способствовать дальнейшему развитию транспортных систем стран Евразийского экономического союза, формированию общего рынка транспортных услуг и единого транспортного пространства.

Литература

1. Асаул М. А. Некоторые аспекты реализации и развития транзитного потенциала в рамках Евразийского экономического союза // Экономика и управление. 2016. № 6 (128). С. 4–7.
2. Асаул А. Н., Малыгин И. Г., Комашинский В. И. [и др.]. Концептуальные подходы к построению интеллектуальной мультимодальной транспортной системы РФ // Информация и космос. 2016. № 3. С. 8–17.
3. Асаул А. Н., Малыгин И. Г., Комашинский В. И. Четвертая индустриальная революция (industrie 4.0) в транспортной и сопутствующих отраслях // Проблемы управления рисками в техносфере. 2016. № 2 (38). С. 70–78.
4. Асаул М. А. Интеграционные направления деятельности в сфере трансфера и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Проблемы предпринимательской и инвестиционно-строительной деятельности. Материалы XVII научно-технической конференции. Под научной редакцией А. Н. Асаула. 2015. С. 238–246.
5. Асаул М. А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундаментальные исследования. 2016. № 2-1. С. 120–124.
6. Асаул М. А. Согласованная транспортная политика государств — членов таможенного союза и единого экономического пространства // В сборнике: Саморазвитие, самоуправление и трансформационные изменения в инвестиционно-строительной сфере. Материалы XV Международной научной конференции. 2013, Санкт-Петербург. Т 1. С. 311–320.
7. Асаул М. А. Транспортная политика государств — членов ЕАЭС должна быть направлена на построение интеллектуальной мультимодальной транспортной системы // Транспорт России: проблемы и перспективы — 2016. Материалы Международной научно-практической конференции. 2016. С. 15–20.
8. Асаул М. А., Мохов А. Е. Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг Евразийского экономического союза // Монография. СПб. : АНО «ИПЭВ». 2018. 250 с.
9. Асаул М. А., Мохов А. Е. Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 2 (75). С. 6–9.
10. Ганеева М. В. Внутренние угрозы экономической безопасности Евразийского экономического союза // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия Экономика. № 2. 2017. С. 168–177.
11. Ганеева М. В. Проблема эффективности региональных интеграционных проектов в современной экономике // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия Экономика. № 2. 2016. С. 50–61.

12. *Икрамов М. А.* Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Саморазвитие, самоуправление и трансформационные изменения в инвестиционно-строительной сфере: материалы XV Международной научной конференции под ред. заслуженного деятеля науки РФ, заслуженного строителя РФ, д-ра экон. наук, профессора А. Н. Асаула. Т. 1. СПб. : АНО ИПЭВ, 2013. С. 99–106.
13. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР — ИЕТС» // Коллективная монография / Отв. ред. академик РАН В. В. Козлов, член-корреспондент РАН А. А. Макоско; Российская академия наук. М. : Наука, 2019. 463 с.
14. *Малыгин И. Г., Асаул А. Н., Комашинский В. И.* Интеллектуальная мультимодальная транспортная система Российской Федерации // Транспорт России: проблемы и перспективы — 2016. Материалы Международной научно-практической конференции. 2016. С. 8–15.
15. *Малыгин И. Г., Комашинский В. И., Михалев О. А.* [и др.]. Транспортные технологии и глобализация в период 4-й индустриальной революции (проблемы и перспективы) // Научно-технический журнал «Информация и космос». 2018. № 1. С. 6–13.
16. *Цыганов В. В., Малыгин И. Г., Комашинский В. И.* [и др.] Инфраструктура Сибири, Дальнего Востока и Арктики. Состояние и три этапа развития до 2050 г. // Монография / Под ред. члена-корреспондента РАН А. А. Макоско. М. : ИПТ РАН, 2019. 465 с.
17. *Asaul A., Malygin I., Komashinskiy V.* The Project of Intellectual Multimodal Transport System // Transportation Research Procedia. Volume 20, 2017. P. 25–30.

Об авторах:

Максим Анатольевич Асаул, профессор, заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, профессор кафедры «Экономика автомобильного транспорта» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) (Москва, Российская Федерация), доктор экономических наук; asaul-m-a@mail.ru

Игорь Геннадьевич Малыгин, профессор, директор ФГБУН Институт проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор технических наук; malygin_com@mail.ru

Алексей Евгеньевич Мохов, заместитель начальника отдела естественных монополий Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (Москва, Российская Федерация), кандидат политических наук; mohov@eecommission.org

About the authors:

Maksim A. Asaul, Professor, Deputy of Department for Transport and Infrastructure Eurasian Economic Commission, Professor of Department of Motor Transport Economic Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (Moscow, Russian Federation), Doctor of Science (Economics); asaul-m-a@mail.ru

Igor G. Malygin, Professor, Director of Solomenko Institute of Transport Problems of the Russian Academy of Sciences (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Technical Science; malygin_com@mail.ru

Aleksey E. Mokhov, Deputy of Section of Natural Monopolies, Department for Transport and Infrastructure Eurasian Economic Commission (Moscow, Russian Federation), PhD in Political Sciences; mohov@eecommission.org