

Проблемы и перспективы развития международных транспортных коридоров в пространстве стран Евразийского экономического союза

С.Г. Шеина, С.А. Сухинин, И.В. Новоселова, К.С. Петров

Донской государственной технической университет

Аннотация: Международные транспортные коридоры в пространстве стран Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС) по своей структуре объединяют различные виды транспортных магистралей, объекты транспортной инфраструктуры, средства передвижения, органы управления транспортом. Решающим фактором развития международных транспортных коридоров на территории ЕАЭС выступает пространственная локализация интеграционной группы. Расположение стран ЕАЭС близи двух главных экономических центров – Китая и Европейского союза, обуславливает возможность транзита груза по территории большинства государств ЕАЭС. В то же время, транспортный комплекс ЕАЭС сталкивается с рядом вызовов, которые необходимо трансформировать посредством перспективных проектов, средств и инструментов совместного управления.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, Евразийский экономический союз, транспортно-логистическая инфраструктура, транспортно-транзитные связи, грузоперевозки.

Система международных транспортных коридоров, проходящих по территории стран Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС), имеет важное значение, поскольку не только реализует транзитный потенциал государств Союза, но и позволяет им осуществлять собственные экспортно-импортные поставки грузов на мировые рынки [1]. Этому способствует выгодное географическое положение ЕАЭС, а наличие разветвленной транспортной сети, по которой осуществляются массовые грузовые перевозки между европейскими государствами, с одной стороны, и странами Азиатско-Тихоокеанского региона – с другой, непосредственное соседство стран ЕАЭС с Китаем, как ведущей экономикой мира, сухопутный выход к транспортным магистралям государств Южной и Юго-Западной Азии, наличие морских портов акватории трех океанов являются факторами, детерминирующими активное участие Союза в функционировании международных транспортных коридоров и перевозках по его магистралям.

Тем не менее, анализ локализации международных транспортных коридоров в пространстве стран ЕАЭС показывает разную степень их вовлеченности в международные транзитные транспортные коридоры [2]. В силу особенностей географического положения, наиболее активно вовлечены в систему международных транспортных коридоров Россия и Казахстан – они обладают диверсифицированной транспортной сетью, хорошо обеспечены транспортно-логистической инфраструктурой и принимают участие в осуществлении грузоперевозок в направлении Китай – Европа, в том числе по маршруту «Экономического пояса Шелкового пути». Армения и Кыргызстан в силу особенностей географического положения, отсутствия выхода к морю и горного рельефа, фактически оказались отстраненными от международных транспортных коридоров.

Важной предпосылкой развития международных транспортных коридоров и совершенствования их функционирования на территории стран ЕАЭС является сложившаяся структура основных внешнеторговых партнеров государств Союза (рис. 1). Наибольший объем внешней торговли стран ЕАЭС приходится на государства Европейского союза (далее ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (далее АТЭС), из последних максимальная доля приходится на КНР [3]. Согласно данным Департамента статистики Евразийской экономической комиссии за 2019 г., большая часть экспорта стран-участниц ЕАЭС осуществляется посредством морского транспорта – 58,5% суммарного экспорта Союза [4]. Удельный вес трубопроводного транспорта в экспорте составляет 21,9%, а железнодорожного сообщения – 18,4%. Структура импорта товаров в страны ЕАЭС более диверсифицирована: грузов ввозятся в водным транспортом – 36,4%, на железнодорожный транспорт приходится 31,8%, а на автомобильный транспорт – 28,7%.

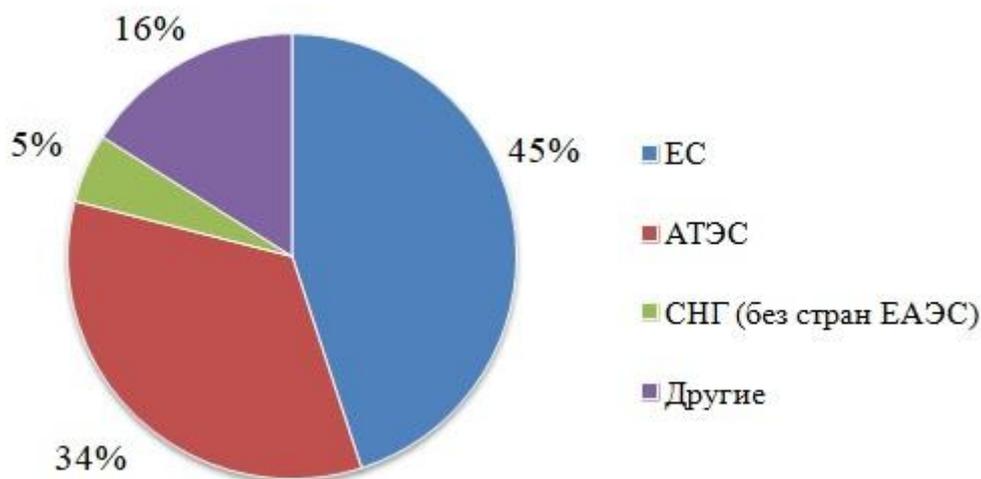


Рис. 1 – Географическая структура внешнеторгового оборота стран ЕАЭС, 2019 г., %

Включению стран ЕАЭС в маршруты международных транспортных коридоров способствует и относительно развитая транспортная инфраструктура, которая дает возможность осуществлять перевозки между странами Запада, Востока и Юго-Западной Азии. Новые проекты прокладки автомобильных и железных дорог, экспортных трубопроводов, поддержка путей сообщения и транспортных средств в надлежащем техническом и эксплуатационном состоянии являются факторами, обеспечивающими устойчивость и надежность перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим по территории ЕАЭС [5].

Степень интегрированности государств ЕАЭС в международные транспортные коридоры зависит от ряда факторов и имеет определенные проблемы. Данные проблемы можно выделить в отдельные группы:

1. Ограничения, связанные с транспортно-логистической инфраструктурой, которые требуют крупного финансирования, поскольку модернизация инфраструктурных объектов невозможна без финансовых инвестиций [6].

2. Экономические ограничения, связанные с ценовой политикой в осуществлении транзитных перевозок в пределах национальных сегментов международных транспортных коридоров. Так, в частности, Китай добивается удешевления стоимости доставки контейнерных грузов в Европу железнодорожным транспортом за счет субсидирования этого вида перевозок, что позволяет держать уровень тарифов на такие перевозки на приемлемых для потребителей уровнях. Государства ЕАЭС в силу ограниченности бюджетов и меньших масштабов развития их национальных экономик не имеют такой возможности тарифного регулирования перевозок по своим магистралям, включенным в транспортные коридоры [7]. Это делает их транспортно-транзитные услуги менее конкурентоспособными в сравнении, к примеру, с более дешевыми перевозками морским транспортом.

3. Административные и правовые ограничения, которые связаны с юридическими вопросами и отсутствием унификации в правилах перевозки грузов по международным транспортным коридорам. Это выражается в отсутствии единых нормативно-правовых документов, которые регламентировали бы общие нормы и правила перевозки грузов по отдельным участкам международных транспортных коридоров, расположенным в пределах различных государств. Так, в большинстве европейских стран железнодорожные перевозки регулируются положениями Конвенции о международных железнодорожных перевозках, а в странах ЕАЭС и некоторых других государствах – Договором о международном грузовом сообщении. Для оперативности проведения пограничных и таможенных операций необходима интенсивная работа по унификации таможенных и пограничных правил [8]. Это позволит сократить время, необходимое для операций пограничного и таможенного контроля, упростит проведение этих формальностей, сделает эти процедуры более транспарентными.

Что касается путей решения указанных проблем и снятия выявленных барьеров и ограничений, то одной из альтернатив может быть реализация не масштабных, а точечных актуальных инфраструктурных проектов, которые позволят существенно упростить грузовые перевозки по международным транспортным коридорам. С целью улучшения пропускной способности сухопутных транспортных путей маршрута Китай – ЕАЭС – страны ЕС можно воспользоваться расширением узких мест транспортной инфраструктуры, не требующих больших капиталовложений, как при строительстве дополнительных линий железнодорожных путей, а обойтись локальными инженерно-техническими мероприятиями. К примеру, одним из направлений повышения эффективного функционирования системы международных транспортных коридоров может являться создание вспомогательных транспортных узлов – терминально-логистических центров на территории стран-участников ЕАЭС [9]. Данные центры должны оперативно обрабатывать контейнерные грузы из Китая или Европы в приграничных районах ЕАЭС и далее распределять их железнодорожным либо автомобильным транспортом по маршрутам международных транспортных коридоров.

Для активизации грузовых перевозок в пределах международных транспортных коридоров, проходящих в пределах стран ЕАЭС, также необходимо усиление маркетинговой политики [10]. Недостаточная информированность грузоотправителей при использовании транспортных путей стран ЕАЭС в обеспечении транзита грузов, не дает возможность привлечь новых клиентов [11]. Таким образом, необходима популяризация преимуществ железнодорожных и автомобильных грузоперевозок по оси КНР – ЕАЭС – ЕС, что в свою очередь должно увеличить грузопоток и способствовать улучшению транспортного обслуживания бизнес-партнеров.

Средством ускорения перевозок по международным транспортным коридорам является также цифровизация операций по грузопереработке в узлах стыковки транспортных магистралей приграничных стран. Для реализации этого приоритетного направления страны ЕАЭС утвердили состав ресурсов, запланированных к переводу в электронный вид в первую очередь для создания цифровых транспортных коридоров. Такая цифровая система должны быть полностью сформирована к 2025 г. Первыми элементами, запланированными к оцифровке, являются карты дорог и дорожной инфраструктуры, входящих в транспортные коридоры [12].

Развитие международных транспортных коридоров в последнее время осуществляется в сложных условиях, в том числе вызванных пандемией COVID-19. При этом пандемия коронавирусной инфекции не повлияла негативно на загрузку железнодорожного коридора между Китаем и Европой. Наоборот, она привнесла неожиданно положительные эффекты, доказав жизнеспособность коридора «Запад – Восток» в масштабах Экономического проекта «Новый Шелковый путь».

Эксперты полагают, что Китай заинтересован в перевозке грузов транзитом через страны ЕАЭС в Европу по сухопутному коридору, как из-за коротких сроков доставки, так и из-за контроля морских коммуникаций со стороны США на всем морском пути от Шанхая до Суэцкого канала [13]. Поэтому КНР делает ставку именно на участие стран ЕАЭС в маршрутах международных транспортных коридоров, входящих в состав Нового Шелкового пути, а дальнейшее развитие его инфраструктуры тесно связано с цифровизацией современной логистики и ретейла, благодаря внедрению инновационных технологий.

Большинство из международных транспортных коридоров, пролегающих на территории стран ЕАЭС, реализуют международную инициативу «Экономический пояс Шелкового пути», инициированную

Китаем. Направлениями сопряжения Нового Шелкового пути и государств ЕАЭС могут стать формирование современной транспортной и логистической инфраструктуры, выстраивание более гибкой тарифной системы, упрощение таможенных процедур, формирование и реализация единого рынка транспортно-логистических услуг с использованием современных цифровых технологий. Реализация этого комплекса мер межгосударственного сотрудничества в транспортной сфере позволит вывести их взаимодействие на новый уровень, активизировать транспортный потенциал стран ЕАЭС, оптимизировать маршруты транспортной сети, обновить транспортную инфраструктуру, что позитивно скажется на развитии экономики стран-участниц ЕАЭС и позволит обеспечить их экономический рост.

Литература

1. Мусин А.К. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов. Аналитический доклад. Москва: Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК, 2019. 24 с.
2. Golam M., Monowar M. Eurasian Economic Union: Evolution, challenges and possible future directions // Journal of Eurasian Studies, 2018, № 9, pp. 163-172.
3. Евразийский экономический союз // Росстат. Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. URL: rosstat.gov.ru/folder/12880.
4. Статистика ЕАЭС // Евразийская экономическая комиссия. URL: eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx.
5. Веремеенко А.А., Веремеенко Е.Г. Проблемы взаимодействия порта и автомобильного транспорта // Инженерный вестник Дона, 2013, №2. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2013/1692.

6. Сухинин С.А., Аль-Фатла А.Н.М., Петров К.С., Новоселова И.В., Безмолитвенная А.Р. Ключевые логистические направления в транспортных перевозках строительных материалов в Российской Федерации // Инженерный вестник Дона, 2022, №3. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2022/7541.

7. Белозерова И.Г. Экономический эффект, возникающий при совершенствовании системы планирования перевозок грузов // Инженерный вестник Дона, 2013, №3. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2013/1762.

8. Моренко А.А. Таможенный контроль товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом: проблемы и направления их решения // Международный научный студенческий журнал, 2021, № 12. С. 261-265.

9. Gašparík J., Čechovič L., Blaho P., Pečený L. Capacity of corridor lines after modernization // Transportation Research Procedia, 2021, № 53. pp. 159-166.

10. Zilberova I.Y., Shumeev P.A., Novoselova I.V. The essence and prospects of business development in Russia in modern conditions // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 2020, № 913. URL: iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/913/5/052025.

11. Макаров Е.И., Гамов А.Н. Условия структурно-функциональной устойчивости транспортно-логистического кластера // Инженерный вестник Дона, 2014, №1. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2014/2221.

12. Мясникова О.В., Таболич Т.Г. Разработка подходов к созданию организационно-функциональной структуры экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза // Цифровая трансформация, 2020, № 1. С. 23-35.

13. Фурсова И.В. Поезда спешат на запад // Российская газета – Спецвыпуск «Дыхание Китая», 2020, № 193(8247). С 28-29.

References

1. Musin A.K. Departament transporta i infrastruktury EEK [EEC Transport and Infrastructure Department], 2019. 24 p.
 2. Golam M., Monowar M. Journal of Eurasian Studies, 2018, № 9, pp. 163-172.
 3. Rosstat. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki Rossiyskoy Federatsii [Federal State Statistics Service of the Russian Federation]. URL: rosstat.gov.ru/folder/12880.
 4. Yevraziyskaya ekonomicheskaya komissiya [Eurasian Economic Commission]. URL: eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx.
 5. Veremeyenko A.A., Veremeyenko E.G. Inzhenernyj vestnik Dona, 2013, №2. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2013/1692.
 6. Sukhinin S.A., Al'-Fatla A.N.M., Petrov K.S., Novoselova I.V., Bezmolitvennaya A.R. Inzhenernyj vestnik Dona, 2022, № 3. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2022/7541.
 7. Belozerova I.G. Inzhenernyj vestnik Dona, 2013, №3. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2013/1762.
 8. Morenko A.A. Mezhdunarodnyy nauchnyy studencheskiy zhurnal, 2021, № 12. pp. 261-265.
 9. Gašparík J., Čechovič L., Blaho P., Pečený L. Transportation Research Procedia, 2021, № 53. pp. 159-166.
 10. Zilberova I.Y., Shumeev P.A., Novoselova I.V. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 2020, № 913. URL: iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/913/5/052025.
 11. Makarov Ye.I., Gamov A.N. Inzhenernyj vestnik Dona, 2014, №1. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2014/2221.
-



12. Myasnikova O.V., Tabolich T.G. Tsifrovaya transformatsiya, 2020, № 1. pp. 23-35.

13. Fursova I.V. Rossiyskaya gazeta – Spetsvypusk «Dykhaniye Kitaya», 2020, № 193(8247). pp. 28-29.