

Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров

С. КУЗНЕЦОВА – старший эксперт-аналитик АНО «ИПЕМ»

Международные транспортные коридоры (МТК) играют важную роль в формировании развитой транспортной сети между странами, способствуя укреплению международного сотрудничества и формированию новых экономических, научно-технических и культурных связей между странами. На текущий момент отсутствует единый концептуальный подход к определению транспортных коридоров, но экспертами ООН было принято следующее: «МТК – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок».

В распоряжении Правительства Российской Федерации №3363-р от 27.11.2021 дано следующее определение МТК:

«Международный транспортный коридор – совокупность маршрутов, проходящих по территориям государств и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также совокупность технологических и организационно-правовых условий осуществления этих перевозок».

Формируемая на территории России система МТК включает в себя два евроазиатских коридора (Транссиб и «Север-Юг»), Северный морской путь (СМП) в рамках Северного морского транзитного коридора (СМТК), панъевропейские транспортные коридоры №1, №2 и №9, а также коридоры Приморье-1 и Приморье-2, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). При этом в системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор №2 включен в состав Транссиба. Участок панъевропейского транспортного коридора №9 (граница Финляндии – Санкт-Петербург – Москва) включен в состав коридора «Север-Юг».

Санкционное давление в 2022–2023 годах привело к изменению структуры и направлений грузоперевозок в России: ускоренными темпами происходит переориентация перевозок

основных видов экспортных грузов на восточное и южные направления. На текущий момент с учетом санкционного давления западных стран особое внимание направлено на МТК «Север-Юг» и Северный морской транзитный коридор (СМТК), так как логистические цепочки смещены в сторону стран АТР и Ближнего Востока. Стоит заметить, что возрастает не только значение восточного вектора международных связей, но и усиливается необходимость опоры на собственные ресурсы страны и развитие самодостаточного внутреннего рынка.

Транссибирская магистраль

Опорным сегментом в развитии сети МТК на территории России, безусловно, является Транссиб, который соединяет Москву с крупнейшими сибирскими и дальневосточными промышленными центрами. Транссиб, составляющий основу Северного Евроазиатского коридора, проходит с запада на восток по территории двух континентов: Европы (1777 км) и Азии (7512 км). На Европу приходится 19% длины Транссиба, на Азию – 81%. Условной границей двух частей света принят 1778-й км Транссиба, расположенный около города Первоуральска. Транссиб проходит по территории 21 субъекта РФ: 13 областей, 4 краев, 2 республик, 1 автономной области и 1 автономного округа. В регионах, по которым проходит Транссиб, сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны. Одно из важных преимуществ Транссиба – сокращение срока доставки грузов до 7 суток. По Транссибу осуществляются как пассажирские, так и экспортно-импортные и внутренние грузовые сообщения. 80% экспорта в восточном направлении обеспечивается за счет Транссиба (рис. 1).

Кроме того, Транссиб является ключевым и безальтернативным (для железнодорожного транспорта), экономически выгодным средством обеспечения транзита, стратегического маневра силами и средствами между Дальним Востоком, Сибирью и Европейской частью России.

Сам Транссиб неразрывно связан с другой железнодорожной магистралью – Байкало-Амурской (БАМ). РЖД разработали план модернизации Транссиба и БАМа, которые образуют Восточный полигон. Главной задачей плана является комплексная модернизация БАМа и Транссиба, которая увеличит пропускную способность железнодорожной сети. Восточный полигон расположен в границах четырех железных дорог: Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной. Он обслуживает транспортные потребности 14 субъектов РФ и обеспечивает транзит для всей страны.

Реализация проекта модернизации Восточного полигона позволит укрепить позиции страны на рынках стран АТР, наладить международную кооперацию, торговлю и взаимовыгодное сотрудничество в экономической и культурной сферах. Кроме того, проект даст новый импульс развитию регионов Сибири и Дальнего Востока.

По данным РЖД, в 2022 году перевозки грузов по Восточному полигону составили 148,8 млн тонн. При этом РЖД планируют к концу 2023 года перевезти более 160 млн тонн.¹

¹ Провозная способность Восточного полигона по итогам 2022 года достигла 158 млн тонн [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=207194>

Автомобильный транспорт важен для расширения провозных возможностей МТК «Север-Юг» в случае существенного роста грузопотоков, т.к. пограничные железнодорожные переходы, на которых меняется ширина колеи, имеют ограничения пропускной способности.

Кроме того, МТК «Север-Юг» важен с точки зрения элемента транспортно-территориальной структуры страны: маршрут пересекает множество регионов России, которые непременно получают экономическое, социальное и, конечно, транспортно-логистическое развитие при полном запуске коридора.

Однако существует множество барьеров, препятствующих развитию МТК «Север-Юг». Основными барьерами являются недостроенный участок железнодорожной линии Решт – Астара и низкая пропускная способность однопутных неэлектрифицированных путей на территории Ирана. В части автомобильного транспорта на активное использование коридора накладываются ограничения в виде низкой пропускной способности двухполосных участков дорог на подъездах к крупным городам и прохождения автодорог через населенные пункты со светофорным регулированием. Транскаспийский маршрут не может быть в полной мере развит, пока не будут устранены проблемы отсутствия современных терминалов для перегрузки контейнеров и генеральных грузов, устаревшего оборудования для перевалки грузов, отсутствия современного флота для фидерных перевозок сухогрузов, а также накатных судов типа ро-ро. Также в части водного транспорта существуют трудности из-за ограничения пропускной способности участков внутренних водных путей Единой глубоководной системы.

Кроме того, развитие коридора «Север-Юг» долгое время сдерживали и продолжают сдерживать экономические санкции США Ирана. Индия, в свою очередь, активно сотрудничает с Ираном в части развития МТК «Север-Юг», помогая нивелировать негативные эффекты от санкций США. Так, Индия, выполняя роль лоббиста коридора, старается развивать морской порт Чабахар не только как важный транзитный хаб на побережье Аравийского моря, но и как зону свободной торговли.

С географической точки зрения выбор Чабахара очевиден – это единственный порт Ирана, имеющий непосредственный выход в Индийский океан, в то время как Бендер-Аббас расположен в узком Ормузском проливе, имеющим стратегическое значение для международной торговли. Кроме того, Чабахар, расположенный ближе к Индии, выведен из-под санкций США, что делает его более привлекательным для Индии.

В 2021 году перевозки по МТК «Север-Юг» составили около 15 млн тонн, при этом имеется потенциал двукратного роста к 2030 году². При этом, по словам главы Минтранса РФ Виталия Савельева, объем перевозок грузов через коридор «Север-Юг» в 2023 году превысит 17 млн тонн.

В настоящее время меридиональный коридор по территории СНГ фактически создан: по обоим берегам Каспийского моря проходят железные и автомобильные дороги, ведущие в Иран, модернизированы морские порты России, Азербайджана, Казахстана, Туркменистана. Созданная за это время инфраструктура значительно улучшила условия для формирования торговых и транспортных связей российских регионов с прикаспийскими странами. Но развитие данного коридора, как более быстрого и короткого пути к Персидскому заливу и Аравийскому морю, будут сдерживать восстановление Ирана от экономических санкций США, напряженная геополитическая обстановка в зоне Персидского залива, а также последствия российско-украинского кризиса. Тем не менее судьба коридора во многом зависит от активной деятельности логистических компаний, работающих на этом направлении, а также от объема субсидирования перевозок заинтересованными государствами.

Северный морской транзитный коридор и Северный морской путь

Северный морской путь (СМП) открыт для международного судоходства с 1991 года. В официальных российских документах он определен как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация».

Северный морской транзитный коридор (СМТК) – самый короткий маршрут из стран Северной Европы до стран АТР (рис. 1). Важным моментом и по сей день является немалый интерес Китая к СМП – маршрут от Шанхая до портов Северного моря по СМТК составляет 13–14 тыс. км, в то время как через Суэцкий канал 20–21 тыс. км. Поэтому СМТК полноценно может являться МТК в обозримом будущем.

На сегодняшний день этот маршрут имеет в основном каботажное и экспортное значение. Для логистического освоения СМП в 2018 году НОВАТЭК и «Совкомфлот» создали судоходную компанию «Морской арктический транспорт», в которую также вошли китайские COSCO Shipping и Фонд Шелкового пути. Новая компания призвана обеспечить круглогодичную навигацию по СМП углеводородов в страны АТР.

Для стимулирования собственного производства судов ледового класса Россия с 01 января 2019 года ввела ограничение прохода судов иностранной постройки по СМП, но тем не менее коридор не полностью закрыт для них.

Основу грузопотока по СМП в настоящее время составляют СПГ и нефть. Основа грузовой базы на ближайшую перспективу находится как в западном, так и в восточном секторах СМП, что говорит о необходимости расширении навигации по всему маршруту.

К 2022 году объем перевозок по СМП составил 34 млн т. Основу грузопотока по СМП в 2022 году составили нефтегазовые инвестиционные проекты: на СПГ и газоконденсат приходится 60,3% перевозок, на нефть и нефтепродукты – 21,2%. В 2023 году планируется нарастить грузопоток по СМП до 36 млн тонн. К 2025 году планируется увеличение грузопотока до 40–42 млн тонн.

СМП является главной морской коммуникацией в российской части Арктики. Он используется в качестве транспортного коридора для перевозки как национальных, так и международных грузов и имеет стратегическое значение для всей страны.

Развитие СМТК предполагает, что он составит основу Арктической транспортной системы, в которую должен входить комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также береговой инфраструктуры.

Для полноценного использования СМТК и СМП как глобальной коммуникации следует своевременно создавать логистические центры и региональные коридоры для быстрой доставки грузов.



Рис. 2. Сеть панъевропейских транспортных коридоров

В этом плане перспективны порты Мурманск, как крупнейший незамерзающий и глубоководный порт СМТК и СМП, Владивосток, Находка и Восточный, как крупнейшие порты Дальнего Востока и конечные точки коридора, а также порты Анадырь и Певек, которые могут использоваться как перевалочные базы. При значительном наращивании портовых мощностей, модернизации транспортных магистралей и строительстве новых, порты СМТК и СМП могут стать крупными узловыми точками для входа не только новых маршрутов (в том числе и речных), но и новых грузов.

В обозримом будущем СМТК сможет стать альтернативой не только Суэцкого канала, но и «суэцко-сингапурского» морского пути, а также альтернативой перевозок по железной дороге, однако стоит учитывать особенности расположения крупных месторождений (в центре страны), а также особенности перевозок разных групп грузов (более подробно про СМП на сайте ИПЕМ³).

Коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2»

Для России, с учетом ее соседства и характера прохождения границ, весьма эффективными могут быть региональные МТК, особенно учитывая обострившуюся геополитическую обстановку. Такие коридоры создаются в настоящее время на востоке страны – «Приморье-1» и «Приморье-2». Предполагается, что «Приморье-1» соединит Харбин через Суйфэнхэ и Гродеково с портами Владивосток, Находка и Восточный, через которые будут осуществляться перевозки между провинцией Хэйлунцзянь и южными провинциями Китая, а также между ней и странами АТР по наиболее короткому маршруту. Коридор «Приморье-2» призван обеспечить кратчайший выход к морю провинции Цзилинь через Хуньчунь и порт Зарубино, где планируется

² Перевозки по МТК «Север-Юг» имеют потенциал возрасти в 2 раза к 2030 году [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://portnews.ru/news/336640/>

³ Северный морской транзитный коридор: задачи и перспективы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ipem.ru/content/severnyy-morskoy-tranzitnyy-koridor-zadachi-i-perspektivy/>



создание крупного терминала для экспорта российского и транзита китайского зерна для рынков южного Китая и стран АТР. Кроме того, важную роль играет порт Славянка, который после модернизации стал современным универсальным перегрузочным терминалом для перевалки зерна, а также экспортных, импортных и транзитных грузов (рис. 1).

Панъевропейские коридоры

Идея формирования международных транспортных коридоров относится к 1980–1990-м годам, когда в Западной Европе возникла особая необходимость оптимизации внутреннего и внешнего транспортного сообщения Европы для регулирования растущих транспортных потоков. В результате работы 1-й и 2-й Европейских конференций по транспорту, в 1994 году были определены десять основных транспортных направлений – «критических коридоров», обеспечивающих оптимальные транспортные связи западноевропейских стран между собой с выходом в страны Балтии, европейские страны СНГ (на Москву, Санкт-Петербург, Минск, Львов, Киев), к портам Черного моря (Одесса, Констанца, Варна) и в Турцию (Стамбул) (рис. 2).

Система панъевропейских коридоров неоднородна – Западная Европа занимает первое место в мире по обеспеченности транспортной сетью и частоте движения, при этом уступая Восточной Европе по дальности перевозок. Независимо от географического положения эти транспортные коридоры также называют критическими коридорами или хельсинкскими коридорами. Наибольший интерес представляли Второй панъевропейский (Критский) транспортный коридор и Девятый панъевропейский транспортный коридор («Балтийский мост»). Второй коридор обеспечивал полноценную связь между Западом и Востоком и значительно нагружал Транссибирскую магистраль как транзитный путь между странами АТР и Европой. Девятый же коридор связывал Северную Европу с Россией, здесь же был актуален выход и на СМП. Важность девятого международного транспортного коридора вызвана тем фактом, что для развития мировой экономики была необходима интеграция России в единое Евроазиатское транспортное пространство. Это связано с особенностями географического положения, высоким уровнем технологического развития и уровнем жизни населения. Однако в условиях изменившейся геополитической обстановки утрачена значимость и важность панъевропейских коридоров.

Развитие международных транспортных коридоров к 2025–2030 гг.

В сложившейся геополитической обстановке развитию МТК южного и восточного направления уделяется особое внимание. Так, к 2025 году планируется увеличение объема перевезенных грузов до 160–175 млн тонн на Восточном полигоне, до 18–25 млн тонн на МТК «Север-Юг» и до 39–42 млн тонн на СМП. К 2030 году на Восточном полигоне произойдет рост объема перевозок до 175–210 млн тонн, до 40–50 млн тонн увеличится объем перевозок на МТК «Север-Юг», СМП увеличит объем перевезенных грузов до 80–110 млн тонн (рис. 3, рис. 4, рис. 5).

В 2022 году общий объем перевозок через Восточный полигон, МТК «Север-Юг» и СМП составил 197 млн тонн. Суммарный объем перевозок по всем рассматриваемым коридорам будет составлять 217–242 млн тонн к 2025 году (прирост варьирует от 110% до 123% относительно значений 2022 года) и 295–370 млн тонн к 2030 году (прирост варьирует от 150% до 188% относительно значений 2022 года).

Резкое сокращение взаимодействия Европы с Россией вследствие санкционного давления вызвало разворот грузопотоков с северо-западного направления на юг и восток. Закрытие европейского рынка для российских металлургии и угля, уход из России международных морских линий, закрытие погранпереходов разрушили привычные логистические цепочки.

Тем не менее далеко не весь сокращенный объем экспорта в ближайшем будущем будет транспортироваться по рассматриваемым МТК, не стоит забывать про крупные транзитные хабы – Казахстан и Турцию, через которые продолжается экспорт в Европу, несмотря на запрет на поставку значительной части российской продукции. Однако основная часть оставшегося грузопотока все же переключится на Транссиб, МТК «Север-Юг» и СМП, что говорит о переориентации и активизации грузопотоков с западного направления на восточное и южное. Таким образом, учитывая рост грузопотоков по всем трем рассматриваемым коридорам к 2030 году до 295–370 млн тонн, можно сказать, что именно к этому периоду станет возможным полное переключение экспорта российских товаров

с европейского направления на МТК (Транссиб, БАМ, МТК «Север-Юг» и СМП) на территории России.

Разворот российской политики на Восток как в экономической, так и в дипломатической сферах создает в сторону Китая очевидный тренд, который особенно заметен в энергетической сфере. С 2022 года Китай стал главной альтернативой европейскому экспортному рынку. Однако с успешным внедрением МТК «Север-Юг» в систему МТК на территории России еще одними важными рынками станут Индия и Иран. В условиях геополитической напряженности важным рынком для России по-прежнему остается Турция, как ключевой транзитный партнер. Еще одним крупным транзитным партнером являются ОАЭ, которые, стараясь снизить зависимость от США, расширяют сотрудничество не только с Россией, но и Китаем и Индией. ОАЭ и другие страны Персидского залива также могут быть заинтересованы в поставках по коридору МТК «Север-Юг».

Заключение

МТК в условиях глобальных интеграционных процессов и изменившейся геополитики являются одними из наиболее важных факторов развития российской экономики. На сегодняшний день важной задачей разворота на Восток, который, несомненно, невозможен без создания новых логистических коридоров и расширения провозных мощностей на уже существующих. Эффективные транспортные коридоры станут драйверами роста для торговли с азиатскими экономическими партнерами. МТК важны и для внутренней части России – с их помощью оживится экономика и транспортная сеть Сибири и Дальнего Востока, а также в целом улучшится социально-экономическое состояние регионов, через которые пролегают МТК.

Транссиб позволяет России беспрепятственно преодолеть субширотную всю страну, а также выйти на рынки стран АТР. МТК «Север-Юг» обеспечивает России выход к морским портам Ирана и связывает Россию с рынками стран Ближнего Востока, Аравийского моря и Юго-Восточной Азии. Таким образом, будет существенно увеличен грузопоток между Россией, азиатскими и африканскими странами. СМП, в свою очередь, в условиях санкционного

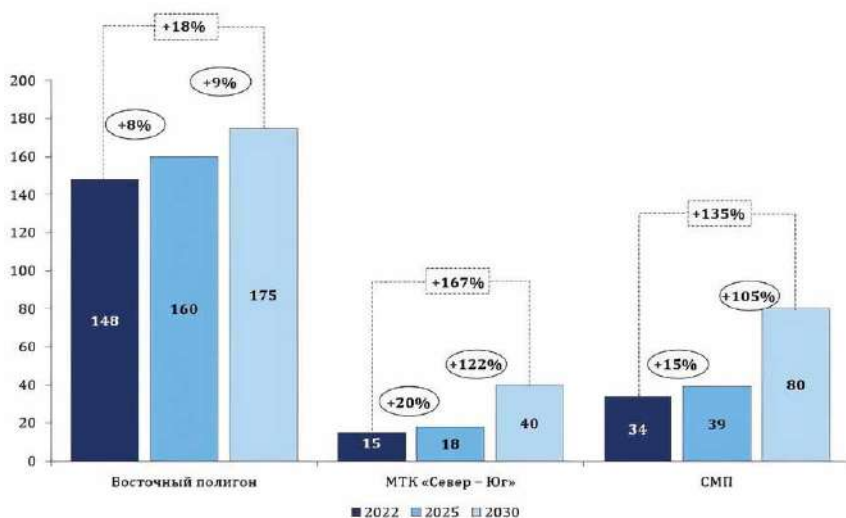


Рис. 3. Объем перевезенных грузов по рассматриваемым МТК к 2025 и 2030 гг., млн тонн, пессимистичный сценарий. Источники: ОАО «РЖД», Минтранс России, ГК «Росатом», SeaNews, ТАСС, расчеты ИПЕМ

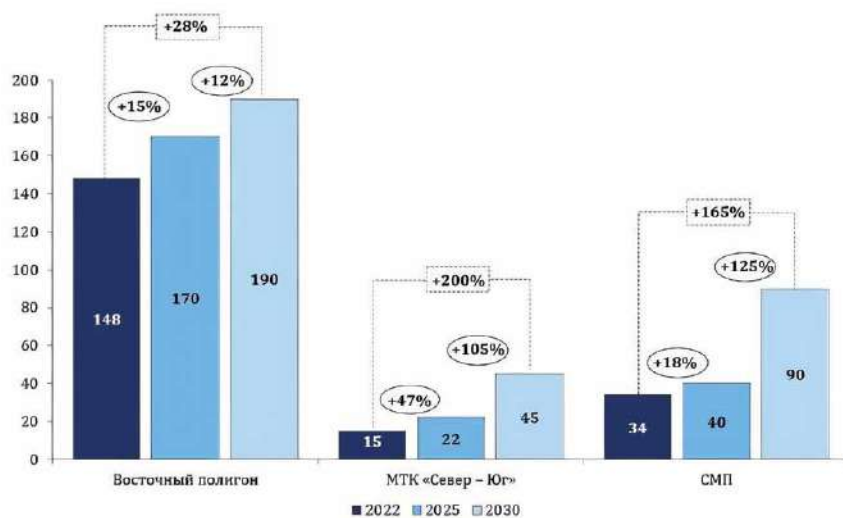


Рис. 4. Объем перевезенных грузов по рассматриваемым МТК к 2025 и 2030 гг., млн тонн, базовый сценарий. Источники: ОАО «РЖД», Минтранс России, ГК «Росатом», SeaNews, ТАСС, расчеты ИПЕМ

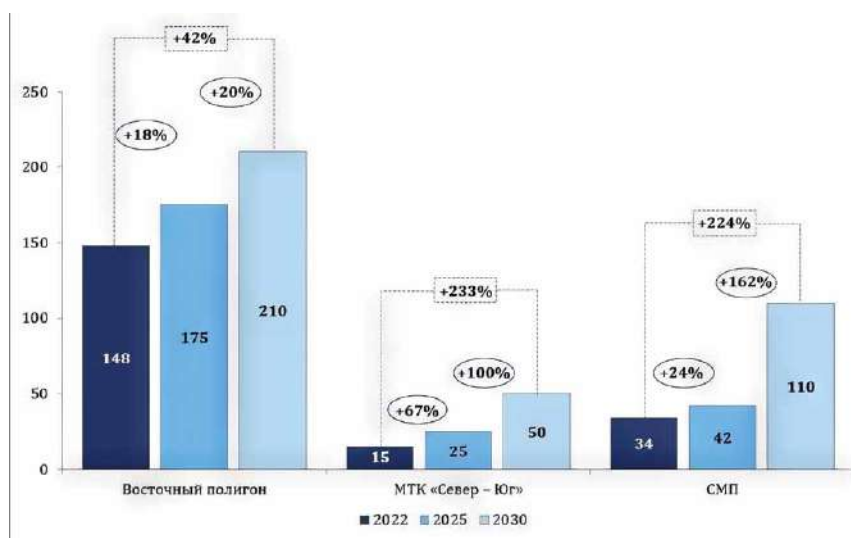


Рис. 5. Объем перевезенных грузов по рассматриваемым МТК к 2025 и 2030 гг., млн тонн, оптимистичный сценарий. Источники: ОАО «РЖД», Минтранс России, ГК «Росатом», SeaNews, ТАСС, расчеты ИПЕМ

давления поспособствует переориентации нефти из Балтийских портов на восток, преимущественно в Китай. Сейчас российская нефть идет в Китай в основном через Африку, однако развивая СМП, можно будет сократить временные и финансовые издержки при транспортировке углеводородов. При этом основная роль все же возлежит на МТК «Север-Юг» и СМП, эти два проекта в большей степени призваны переориентировать направления поставок и сократить транспортные издержки, особенно учитывая скорую исчерпаемость пропускных мощностей Восточного полигона.

В целях построения полной картины основных транспортных коридоров России необходимо сформировать коридор в направлении Азово-Черноморского бассейна (АЧБ). Российские порты АЧБ играют важную роль в транспортной системе страны и на текущий момент сохраняют роль локомотива в портовом секторе России. По данным Ассоциации морских торговых портов (АМТП) грузооборот морских портов АЧБ в 2022 году составил 263,6 млн тонн, увеличившись на 2,7% относительно 2021 года. При этом в структуре грузооборота стремительно увеличивается экспорт грузов. Так, в августе 2023 года экспорт составил около 70% общего объема грузов, импорт – около 27%.

Так, развивая МТК на территории России, можно будет в ближайшее время полностью переориентировать поставки с западного направления на восточное и снизить последствия санкционного давления со стороны европейских стран. Однако после завершения кризиса и отмены санкционного давления со стороны Евросоюза Россия получит дополнительную возможность для развития экономики и улучшения своих отношений с европейскими странами. В таком случае развитие сети МТК создаст колоссальные транзитные возможности и возможности контролировать торговые пути.

Все МТК должны существовать в прочной связке, чтобы обеспечивать России экономическую и политическую интеграцию в обширное евразийское пространство. Благодаря успешному использованию МТК будет синхронизирован товарообмен между странами, уменьшена себестоимость грузоперевозок, возрастет возможность развития транспортной инфраструктуры.