

*Александрова Мария Евгеньевна, магистрант,  
Российский университет транспорта РУТ (МИИТ),  
г. Москва, Россия*

*Кизим Оксана Викторовна, к.т.н., доцент,  
Российский университет транспорта РУТ (МИИТ),  
г. Москва, Россия*

## **МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА РОССИИ**

**Аннотация:** Целью статьи является анализ современного состояния международных транспортных коридоров, проходящие через Россию, а также оценка возможности модернизации транспортной инфраструктуры с целью внедрения в систему международного транзита.

**Ключевые слова:** логистика, международные транспортные коридоры, Транссибирская магистраль, Панъевропейский коридор.

**Annotation:** The purpose of the article is to analyze the current state of international transport corridors passing through Russia. Assessment of the possibility of modernizing the transport infrastructure in order to introduce it into the international transit system.

**Key words:** logistics, international transport corridors, Trans-Siberian railway, Pan-European corridor.

Международные транспортные коридоры играют главную роль в формировании развитой маршрутной сети между странами, укрепляя международное сотрудничество, благодаря которому решаются важнейшие

проблемы с транспортным обеспечением грузоперевозок, формируя новые экономические, культурные и научно-технические связи между государствами.

Транспортные коридоры – это высокотехнологические системы, являющиеся важнейшей частью национальной и международной транспортной системы. Транспортные коридоры обеспечивают массовую перевозку грузов между городами одной страны, либо между странами-участницами данного транспортного коридора. При обслуживании грузопотоков используется подвижной состав и транспортная инфраструктура различных видов транспорта данного направления. При обслуживании груза международного сообщения транспортные коридоры формируют международные транспортные коридоры.

Принципиальная идея транспортных коридоров заключается в концентрации транспортных, грузовых и пассажирских потоков с максимальной пропускной способностью и высоким уровнем безопасности. Благодаря эффекту масштабирования обеспечивается удешевление и ускорение процесса перевозки.

На сегодняшний день по территории России проходят семь международных транспортных коридоров: Транссибирская магистраль (TS), «Север-Юг» (NS), Приморье-1 (PR1), Приморье-2 (PR2) и три панъевропейских коридора - №1,2,9 (PE1, PE2, PE9 соответственно) (рис.1, табл.1).

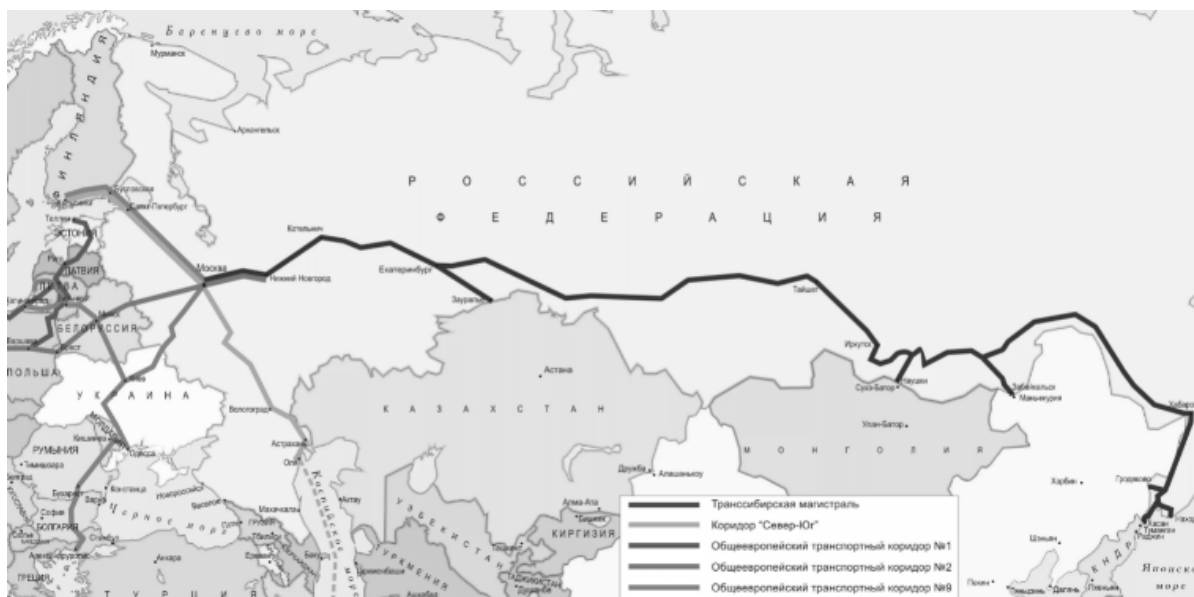


Рисунок 1 – Международные транспортные коридоры России

Таблица 1 – Международные транспортные коридоры России

	Начальная точка маршрута	Страны участники	Конечная точка маршрута	Протяженность км	Виды транспорта
Евразийские коридоры (Транссиб, «Север-Юг»)					
TS	Москва-Пассажирская-Ярославская	Россия	Владивосток	9 288	Железнодорожный
NS	Санкт-Петербург	Россия, Иран, Индия, Азербайджан, Армения, Казахстан, Оман, Сирия, Узбекистан (ждут: Турция, Украина)	Мумбаи (Бомбей)	7 200	Железнодорожный, водный
Коридоры «Приморье»					
PR 1	Харбин	Россия, Китай	Порты АТР	500	Автомобильный, железнодорожный, водный
PR 2	Хуньтунь		Гданьск	360	
Панъевропейские коридоры					
PE I	Хельсинки (Финляндия)	Финляндия, Эстония, Латвия, Литва, Польша, Россия	Варшава (Польша)	1 630	Железнодорожный, автомобильный, авиационный, водный
PE II	Берлин (Германия)	Германия, Польша, Беларусь, Россия	Нижний Новгород	2 200 а/м 2 313 ж/д	Железнодорожный, автомобильный
PE IX	Хельсинки (Финляндия)	Финляндия, Россия, Украина, Беларусь, Молдова, Румыния, Болгария, Греция, Литва	Александрупол и с (Греция)	6 500 (основной 3400)	Железнодорожный, автомобильный, авиационный, водный

Опорным пунктом в развитие международных транспортных коридоров занимает Транссибирская магистраль («Транссиб»).

Транссибирская магистраль – это самая длинная железная дорога в мире. Ее протяженность составляет 9 288 км. Железная дорога пролегает через всю Россию, соединяя Москву и Санкт-Петербург с крупнейшими сибирскими и дальневосточными промышленными городами страны (Новосибирск, Владивосток).

Транссиб проходит с запада на восток по территории двух континентов: Европы (1777 км) и Азии (7512 км). На Европу приходится 19,1% длины

Транссиба, на Азию — 80,9 %. Условной границей двух частей света принят 1778-й км Транссиба, близ города Первоуральска.

Транссиб проходит по территории 21 субъекта РФ по территории 13 областей, 4 краев, 2 республик, 1 автономной области и 1 автономного округа.

Транссиб включен в приоритетные маршруты в транспортном сообщении между Европой и Азией в проекте Европейской экономической комиссии ООН.

В регионах, по которым проходит Транссиб, сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны, добывается 65% угля, выпускается 25% древесины и осуществляется 25% нефтепереработки.

Пропускная способность Транссиба – 100 млн.т. Реальный грузооборот на сегодняшний день составляет 144 млн.тонн (табл.2) [2].

Таблица 2 – Грузооборот Транссибирской магистрали

Год	Грузооборот, млн.т	Прирост, %
2015	113	+3,78%
2016	117	+3,54%
2017	120	+2,56%
2018	128	+6,67%
2019	132	+3,13%
2020	144	+9,09%
...	...	
2024	180	+25,00%

Пропускная способность Транссибирской магистрали к 2024 году по плану должна достигнуть 180 млн. тонн – что на 25% больше грузопотока на 2020 год.

На 2020 год на внутрироссийские перевозки по Транссибу приходилось 61% всего грузооборота, на экспорт приходится – 31,1%, на импорт – 6,3%. Объем транзитный грузов через Транссибирскую магистраль составляю 1,6% (рис.2) [2].

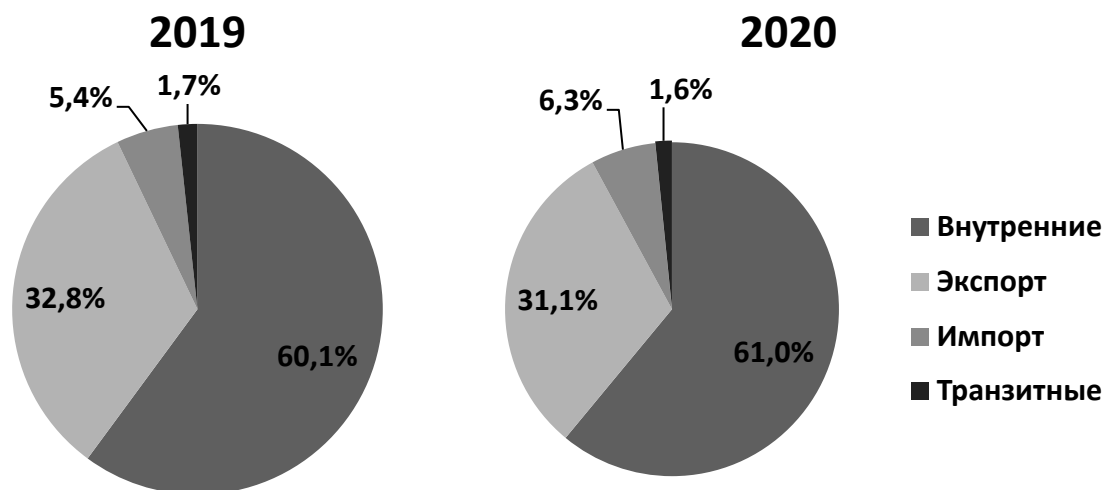


Рисунок 2 – Доли грузооборота по Транссибирской магистрали

Успешным результатом, как считают специалисты, можно считать, когда 5–6 % евроазиатской торговли и соответственно контейнерных перевозок будет проходить через российские транзитные системы.

Преимущество Транссиба заключается в том, что срок доставки транзитных грузов сократилось до 7 дней. Из этого следует, что за сутки преодолевается примерно 1400 км, что обеспечивает экономию в 200 долларов (примерно 15 000 рублей) на перевозку каждого контейнера.

Транссибирская магистраль проходит через важный экономический центр России – Сибирский регион (Новосибирск). Развитие Новосибирского транспортного узла обуславливается проходящей через регион Транссибирской магистрали. В этих условиях формирование в Сибирском регионе мощного мультимодального транспортного узла становится важным фактором эффективного развития транспортной инфраструктуры России в целом.

2020 год оказался тяжелым для всей мировой экономики, страны Каспийского бассейна не являются исключением. Так, например ВВП России снизился на 3,4%, а Ирана более чем на 7%. Но, несмотря на эпидемиологическую обстановку, пандемия не ударила сильно на транспортную инфраструктуру каспийской пятерки, входящей в международный транспортный коридор «Север-Юг».

Международный транспортный коридор «Север-Юг» предназначен для обеспечения быстрой транспортной и экономической связи стран Северной Европы с Индией и странами Юго-Восточной Азии. Протяженность маршрута составляет 7 200 км.

МТК «Север-Юг», образованный в 2002 году, получил свое развитие только в 2014 году, когда состоялось открытие Восточного железнодорожного маршрута «Север-Юг» (железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран). Транспортный коридор также функционирует по направлению Россия – Иран по железной дороге, проходящий через Азербайджан. На границе с Ираном осуществляется перегрузка на автомобильный транспорт, где груз следует через Иран до портов Персидского залива. В феврале 2020 года было принято решение по развитию транзитного потенциала коридора, что повлекло за собой ряд мероприятий по снятию административных и технических барьеров, организации приема пробных контейнеров на базе существующей транспортной инфраструктуры, а также создание портовой экономической зоны в Астраханской области.

Стандартный маршрут из Индии в Россию (Санкт-Петербург) проходит через море и занимает 40 дней (рис.3).

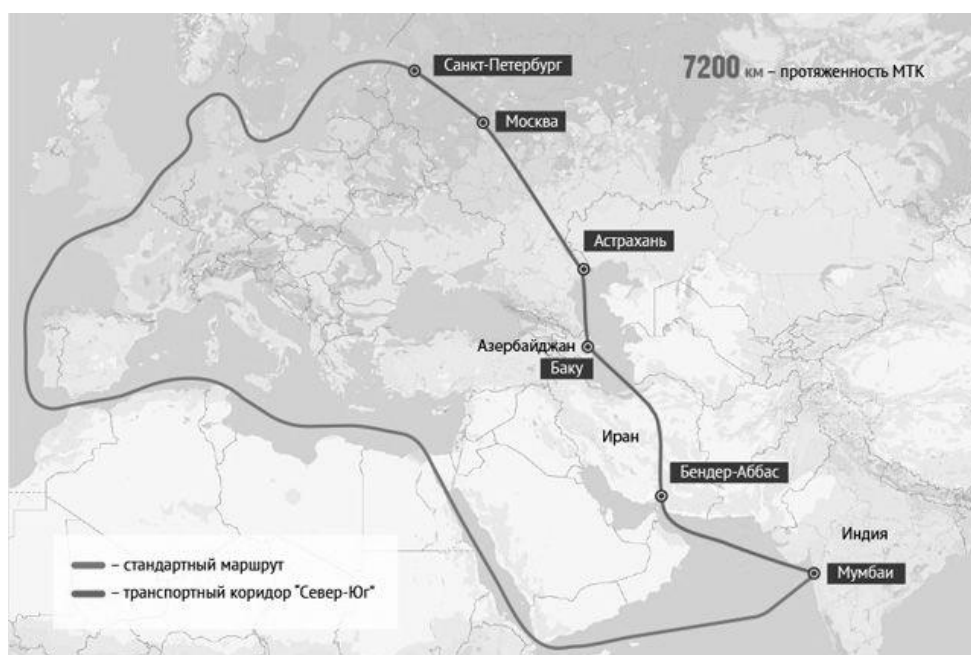


Рисунок 3 – МТК «Север-Юг»

МТК предусматривает маршрут из Индии в Россию через Азербайджан. Данный маршрут занимает 20 дней и сокращает стоимость перевозки на 30%.

Грузооборот портов России Каспийского бассейна имеет положительную динамику на 2019 и 2020 году – +53% – в сравнении с 2018 годом (рис.4) [2]. Важно отметить, что такая динамика грузооборота является восстановительный, так как в 2010 году грузооборот составлял почти 11 млн. тонн.

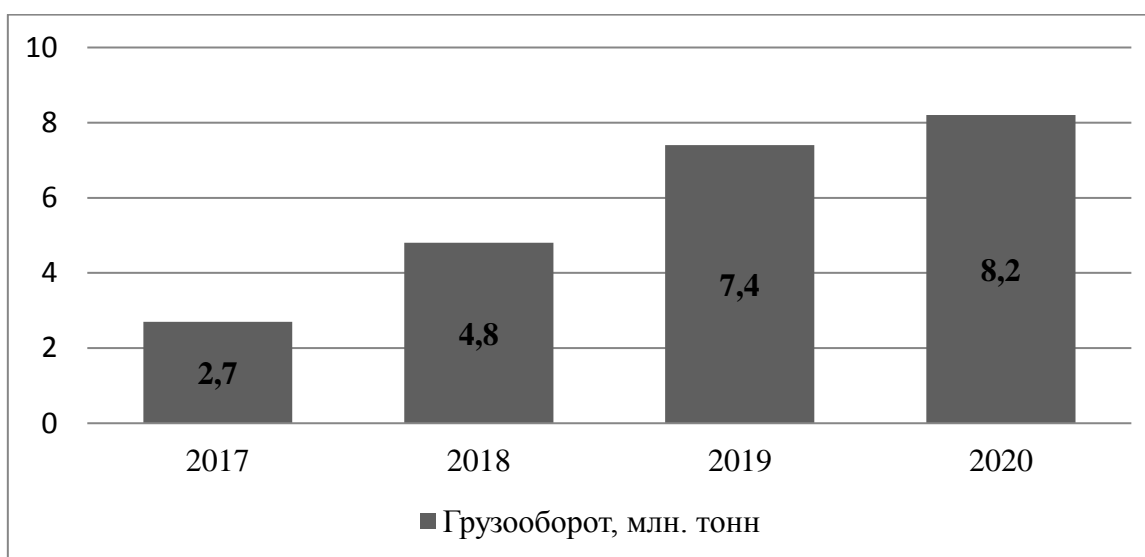


Рисунок 4 – Грузооборот портов России Каспийского бассейна

Существующие в Каспийском регионе мощности российских портов в настоящее время не обладают конкурентоспособной портовой инфраструктурой для развития контейнерных перевозок. Контейнерооборот Каспийского бассейна РФ по итогам 2019 г. находился на уровне до 3 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). При этом на все каспийские порты приходится лишь около 1–1,5% грузооборота портов РФ [1].

На сегодняшний день МТК «Север — Юг» в его северной части работает преимущественно на торговлю между Россией и Ираном. МТК «Север — Юг» столкнется с ограничениями грузовой базы в торговле с Индией. Соответственно, увеличение грузопотока на маршруте будет связано прежде всего с торговлей с Ираном и лишь затем с развитием транзита из Индии.

Международный транспортный коридор «Приморье-1» является составной частью коридора Суйфэньхэ (порты Приморья – Харбин – Транссиб). На железнодорожной станции Суйфэньхэ имеется отдельная контейнерная линия емкостью 50 вагонов. Оборудование представлено двумя кранами, грузоподъемностью 50 и 20 тонн соответственно. В течение суток может обрабатываться 40 контейнеров.

Коридор имеет направление – Харбин-Суйфэньхэ-Гродеково-Владивосток/Восточный/Находка. Причем от Гродеково (граница с Китаем) до Владивосток/Восточный/Находка перевозка груза осуществляется железнодорожным транспортом. На автомобильном транспорте перевозка осуществляется по маршруту Пограничный (граница с Китаем) – Уссурийск – Владивосток/Восточный/Находка.

Благодаря созданию МТК «Приморье-1» протяженность маршрута сократилась на 800 км, что составляет 500 км (ранее 1 300 км).

Транспортный коридор «Приморье-2» соединяет китайскую провинцию Цилинь с портами Славянка, Зарубино и Посьет.

Коридор имеет направление – Хуньчун-Краскино-Посьет/Зарубино-порты АТР. Причем от Камышовая (граница с Китаем) до Посьет/Зарубино перевозка груза осуществляется железнодорожным транспортом. На автомобильном транспорте перевозка осуществляется по маршруту Краскино (граница с Китаем) – Посьет/Зарубино.

Грузооборот Дальневосточного бассейна в 2020 году составил 224,6 млн. тонн, что на 4,6% больше 2018 года (табл.3) [2]. Контейнерооборот составил 192 млн. TEU (2018 год – 179 млн. TEU).

Таблица 3.Грузооборот Дальневосточного бассейна

	2019	2020	Прирост, %
Грузооборот, млн. тонн	214,6	224,6	+4,6
Контейнерооборот, млн. TEU	178,8	192,4	7,5



На порты МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» приходится 80,9% общего контейнерооборота, причем на порт Владивосток приходится 57,2% контейнерооборота портов Дальневосточного бассейна (рис.5) [2].

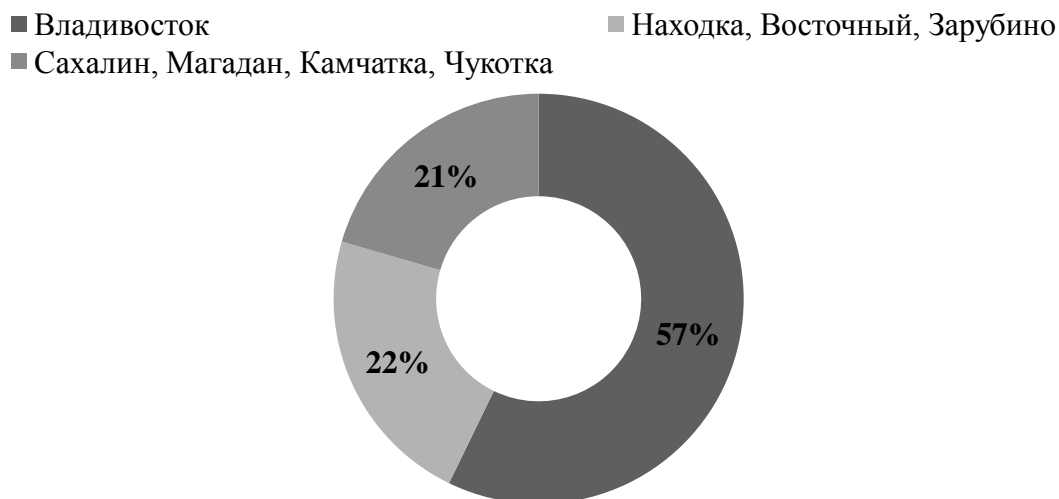


Рисунок 5 – структура контейнерооборота Дальневосточного бассейна

МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» создавались с целью укрепления экономического сотрудничества между странами-участницами коридора, а также социально-экономическое развитие Дальнего востока и Байкала.

Важно отметить, что данные коридоры не конкурентоспособны из-за низкой пропускной способности. В связи с этим, развитие МТК занимает важное место в Транспортной стратегии России до 2030 года. Основной целью развития является укрепления экономического сотрудничества и развитие транзитного потенциала Дальнего Востока. При реализации Стратегии, модернизация «Приморье-1» и «Приморье-2» поспособствует реализации проекта «Шелковый путь» и модернизации транспортной инфраструктуры [3].

Самым протяженным Панъевропейским коридором является коридор №9, его протяженность составляет 3 400 км. Коридор включен в состав МТК «Север-Юг» от границы Финляндии до Москвы. Панъевропейский коридор № 2 полностью включен в состав коридора «Транссиб». Маршрут коридора проходит через Берлин – Позань – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. Вопросу транзитных перевозок выделяется особое место в стратегии

развития, России необходимо расширить панъевропейские транспортные коридоры, в связи с этим рассматривается предложение о продлении коридора №2 до Екатеринбурга.

В Европейских странах (например, Чехия и Нидерланды) около 40% бюджета государства выделяется на развитие международного транзита. В России данная статья расходов занимает меньшую долю (при сравнении с экспортом и импортом). К 2030 году планируется, что объем транзитных перевозок грузов через РФ составит более 100 млн. тонн. Причем, транзит железнодорожным транспортом составит 76 млн. тонн, водным транспортом – 21 млн. тонн, на автомобильный и авиационный транспорт приходится наименьший объем – 3 млн. тонн и 1,4 млн. тонн, соответственно [3].

Лидирующее место в МТК занимает Сибирский округ, через который проходит Транссибирская магистраль. Вследствие этого, на территории Сибири необходимо наличие высокоразвитой транспортной инфраструктуры, для обслуживания груза в минимально короткие сроки, с возможностью увеличения объемов перевозок. Существенная роль модернизации отводится железнодорожному транспорту и прилегающей инфраструктуре, для обеспечения необходимой пропускной способности – это позволит интегрироваться отечественной транспортной отрасли в международную систему.

Таким образом, при реализации стратегий по модернизации и развитию транспорта, Россия реализует транзитный потенциал в рамках международных транспортных коридоров.

#### **Библиографический список:**

1. Информационно-аналитический обзор – ERAI Eurasian Rail Alliance / Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов, 2020.
2. Федеральная служба государственной статистики / [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.gks.ru/>.

3. «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» от 22.11.2008 № 1734-р.