

СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ СНГ

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ –
КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ СНГ**

Москва, 2013 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
1. Международные транспортные коридоры: состояние и перспективы развития Содружества	5
2. Организационно-правовое обеспечение и некоторые итоги развития международных транспортных коридоров в государствах – участниках СНГ	13
3. Потенциал транспортных коридоров и формирование общего транспортного пространства СНГ	24
Заключение	29

Приложения:

- 1. Схема евроазиатских наземных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – участников СНГ**
- 2. Сеть международных автомобильных дорог СНГ**

ВВЕДЕНИЕ

Государства – участники СНГ и прежде всего те, которые имеют выходы к морю, занимая большую часть евразийского пространства, обладая сложившимися основами международной инфраструктуры и базовыми элементами глобальной навигационной системы, владеют уникальными возможностями для участия в мировых процессах транспортно-экономической интеграции, которые могут и должны быть востребованы.

Государства – участники СНГ объективно выступают в качестве глобального транспортно-коммуникационного соединения прежде всего на направлении между странами Запада и Востока.

В этой связи тематика развития международных транспортных коридоров (далее – МТК) в СНГ требует пристального внимания. Функционирование и перспективы развития МТК следует рассматривать в контексте основных аспектов эволюции мировой транспортной системы, имея в виду прежде всего рост товарообмена в треугольнике центров торгово-экономического развития Северная Америка – Европейский союз – Азиатско-Тихоокеанский регион, одна из сторон которого проходит по территориям государств – участников СНГ.

Касаясь в этом смысле проблематики транзита, следует отметить, что в настоящее время лишь около 1,5 % общего объема перевозок грузов между двумя мировыми центрами возникновения и погашения грузопотоков – Европейский союз и Азиатско-Тихоокеанский регион проходят через территории государств – участников СНГ, тогда как абсолютное большинство транзитной прибыли приходится на долю судоходных компаний, осуществляющих доставку грузов морским путем через Суэцкий канал.

Под МТК, как известно, понимается совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых) с соответствующим обустройством и инфраструктурой, в рамках которой

используются различные наземные виды транспорта, обеспечивающие перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации.

Предпосылки становления МТК были заложены на второй (Критская) и третьей (Хельсинская) общеевропейских конференциях по транспорту в 1994 и 1997 годах соответственно. Основным итогом их работы стало выстраивание системы панъевропейских (критских) коридоров, уточнение и продление ряда направлений МТК, а также формирование новых международных маршрутов.

Одним из этапов развития участков МТК СНГ является Транс-Европейская транспортная сеть (TEN), сложившаяся в рамках Европейского союза, в основу которой положена утвержденная в июле 1996 года Концепция совместных главных направлений создания Транс-Европейской сети. Она ориентирована на интеграцию деятельности различных видов транспорта, расширение европейской коридорной сети на Восток и ее соединение с транспортными сетями стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также создание новых транзитных магистралей континентального значения евроазиатского формата.

Целью работы является ознакомление с проблемами формирования и развития такого важного элемента интеграции, как МТК, подходами, регулируемыми их функционирование на национальном уровне, а также описание роли транспортных коридоров в построении общего транспортного пространства СНГ.

При подготовке материала использовались данные отдела приоритетных направлений экономического сотрудничества Департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ, Межгосударственного статистического комитета СНГ, органов отраслевого сотрудничества СНГ в транспортной сфере, а также информация Министерства транспорта Российской Федерации.

1. Международные транспортные коридоры: состояние и перспективы развития

С учетом решений, принятых в разное время Европейским союзом, Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого Океана ООН, Координационным транспортным совещанием государств – участников СНГ, а также Декларации Второй международной евроазиатской конференции по транспорту (сентябрь 2000 года, г. Санкт-Петербург) в качестве основы МТК СНГ рассматриваются четыре евроазиатских наземных транспортных коридора (приложение 1):

ТРАНССИБ: Центральная Европа – Республика Беларусь, Российская Федерация – на Китай, Корейский полуостров и Японию (в его состав включен панъевропейский транспортный коридор № 2);

Север – Юг: Северная Европа – Российская Федерация – на Центральную Азию/Кавказ – выход к Персидскому заливу. В его состав включен участок панъевропейского транспортного коридора № 9: граница Финляндии – Санкт-Петербург – Москва. К межправительственному Соглашению о международном транспортном коридоре «Север – Юг», подписанному в 2000 году с Ираном, Россией и Индией, также присоединились Беларусь, Казахстан и Таджикистан;

ТРАСЕКА: Восточная Европа – Украина, Республика Молдова (с использованием инфраструктуры панъевропейских коридоров № 3, 5, 7, 9) – через Черное море – Грузия, Республика Армения, Азербайджанская Республика – через Каспийское море – Республика Казахстан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Кыргызская Республика, Республика Таджикистан;

Южный: Юго-Восточная Европа (по панъевропейскому коридору № 4) – Турция – Исламская Республика Иран – с ответвлением на Туркменистан, Республику Узбекистан, Кыргызскую Республику, Республику Казахстан – с выходом на Китай.

Анализируя состояние и развитие МТК СНГ в части различных видов транспорта, можно отметить следующее.

Инфраструктура железнодорожного транспорта

Эксплуатационная длина сети железных дорог государств – участников СНГ составляет порядка 142 тыс. км, из них 61,1% составляет сеть железных дорог России, 15,8 % – Украины, 9,8 % – Казахстана и 13,3 % – других государств – участников СНГ. Общая протяженность железнодорожных линий, обслуживаемых электрической тягой, составляет 60,9 тыс. км, или 43,5 % их общей эксплуатационной длины. На большинстве направлений железнодорожные магистрали имеют значительные резервы провозной и пропускной способности для обеспечения гарантированной перевозки экспортно-импортных и транзитных грузов.

Система железнодорожных транспортных сообщений государств – участников СНГ между собой, а также с третьими странами основывается прежде всего на направлениях, которые сформировались еще тогда, когда они находились в составе единого государства. При этом следует обратить внимание на то, что большинство из 18 основных железнодорожных направлений МТК СНГ, выделенных из всего множества направлений, по которым осуществляются сегодня перевозки грузов и пассажиров между государствами – участниками СНГ, имеют соответствующие ответвления, а также полностью корреспондируются с системой железнодорожных маршрутов, формируемых в рамках ЕЭК ООН, ОСЖД, ЭСКАТО ООН.

Выделенные направления коридоров условно можно разделить на три группы. В первую входят направления большой протяженности, имеющие развитую инфраструктуру, обеспечивающие значительные объемы перевозок, соединяющие между собой столицы государств – участников СНГ. Они позволяют осуществлять выход к ряду портов Балтийского, Черного и Каспийского морских бассейнов, западным и восточным границам Содружества. Во вторую – маршруты МТК СНГ, являющиеся связующими между направлениями первой группы. Они дополняют и развивают их, обеспечивая выбор маршрута для перевозки грузов и пассажиров, дополнительные выходы к морским портам и пограничным станциям

Содружества. Последняя группа включает направления, обеспечивающие дополнительные транспортно-экономические связи на национальном уровне, а также транспортные соединения между отдельными государствами без выхода на основную железнодорожную сеть СНГ.

Загрузка коридорных направлений имеет тенденцию роста. Это связано прежде всего с развитием межрегиональных связей на национальном уровне, а также внешнеэкономических (транзитных) связей государств – участников СНГ с третьими странами.

Учитывая значение железнодорожных направлений для международного сообщения, наиболее важными являются следующие:

обеспечивающее межрегиональные связи России (центральные районы с Уралом и югом Сибири) и Казахстана (северные районы с восточными и юго-восточными районами), евроазиатские связи, обслуживаемые переходом Алашанькоу – Дружба, а также внешнеторговые перевозки между Казахстаном и Россией;

обслуживающее транспортные связи Украины с Россией, а также внешнеторговые связи Украины, России, других государств – участников СНГ со странами Восточной Европы, а также евроазиатские связи. На российском участке данного направления годовой грузопоток в обоих направлениях составляет 21–46 млн т;

связывающие западные регионы Украины с ее центральными и восточными районами с последующими выходом на железные дороги центральной России, в частности, Поволжья, Южного Урала и затем Казахстана. Годовой грузопоток на российском участке направления 4 составляет 11–87 млн т;

реализующее экономические связи Северо-Запада России с Беларусью и центральными районами Украины. Годовой грузопоток на российском участке коридора составляет 4,6–7,5 млн т и на подходе к российско-белорусской границе сокращается до 2 млн т. Такой же грузопоток наблюдается на линии от российско-белорусской границы до г. Витебска;

обслуживающее связи восточных районов Казахстана с районами Западной и Восточной Сибири. На российском участке этого направления годовой грузопоток составляет 15,5–46,0 млн т.

Ответвления данного железнодорожного маршрута обеспечивают связи Северного Казахстана с Сибирью с выходом на Транссиб в районе Новосибирска и Тайшета. Загрузка участка Кулунда (российско-казахстанская граница) – Алтайская – до 15,6 млн т, Среднесибирская – Новосибирск – 14 млн т.

Также довольно активно развиваются железнодорожные направления, практически совпадающие с направлениями МТК «Север – Юг» и «ТРАСЕКА». Для обеспечения перевозок в рамках последнего между морскими портами Украины и Грузии на Черном море и портами Азербайджана и Туркменистана на Каспии используются морские железнодорожные паромные сообщения.

Следует отметить, что на ряде коридорных направлений сети железных дорог СНГ в период 2000–2012 годов проведены крупные работы по модернизации и реконструкции, обеспечившие повышение их провозных и пропускных возможностей, повышение скорости движения и весовых норм грузовых поездов, а также внедрение технологий электронного обмена данными.

Инфраструктура автомобильного транспорта

Второй базовой инфраструктурной составляющей, обеспечивающей функционирование МТК СНГ в условиях стабильного спроса на международные автомобильные перевозки грузов, а также растущее использование личного автотранспорта, является комплекс мер по совершенствованию и развитию опорной сети автомобильных дорог. При этом необходимо учитывать, что международные автомобильные дороги СНГ составляют также важнейшую часть национальных опорных транспортных сетей и несут значительную нагрузку внутренних транспортных связей.

Развитие сети международных автомобильных дорог СНГ, расположенных в полосе МТК СНГ (приложение 2), учитывает необходимость их интеграции в систему МТК. Каждое из государств – участников СНГ через свои дорожные администрации и Межправительственный совет дорожников обеспечивает функционирование, развитие и модернизацию национальных участков международных автомобильных дорог СНГ в соответствии с согласованными требованиями.

Речь, в частности, идет об обустройстве подъездов к пограничным пунктам пропуска автотранспортных средств, строительстве автозаправочных станций, станций технического обслуживания, терминалов, гостиниц, стоянок, создании специализированной структуры, обеспечивающей функционирование сети предприятий, оказывающих сервисные услуги международным автомобильным перевозчикам. Данные мероприятия осуществляются поэтапно, в рамках соответствующих национальных программ, исходя из финансовых возможностей каждого государства с привлечением в необходимых случаях отечественных и иностранных инвесторов.

Определены также общие требования к международным автомобильным дорогам СНГ в части их классификации, геометрических характеристик, обустройства, охраны окружающей среды, ремонта и содержания.

Принципиальной особенностью развития и совершенствования таких дорог является проводимая государствами – участниками СНГ согласованная политика в части повышения эксплуатационной надежности находящихся на них мостовых сооружений. Она направлена на улучшение их потребительских свойств (повышение долговечности и безопасности движения, увеличение грузоподъемности).

Состояние мостов на международных автомобильных дорогах СНГ коридорного формата в настоящее время в государствах – участниках СНГ весьма различно. В частности, количество мостов, находящихся в

неудовлетворительном и аварийном состоянии, составляет в государствах – участниках СНГ 20–70 % общего количества сооружений.

Сильно различаются мосты по долговечности: время эксплуатации без появления дефектов колеблется от 0 до 10 лет, работоспособность сохраняется в течение 10 – 30 лет, велик разброс по срокам службы – от 25 до 90 лет. Различны и условия движения по ним. Так, количество мостов, на которых не обеспечиваются расчетные скорости, колеблется в разных государствах – участниках СНГ от 20 до 80 % общего их количества.

Имеющееся недофинансирование содержания, ремонта и реконструкции мостов не позволяет не только достичь нормативного состояния сооружений сети, но и в некоторых случаях даже обеспечить безопасный проезд по ним. Одним из путей решения данной проблемы является включение в национальные программы по ремонту и реконструкции мостовых сооружений в качестве приоритетных объектов, мосты, находящиеся именно на международных автомобильных дорогах МТК СНГ.

Инфраструктура внутреннего водного транспорта

В функционировании и развитии МТК СНГ немаловажную роль играет инфраструктура внутренних водных путей России, основу которой составляет Единая глубоководная система европейской части России, отнесенная в соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения к разряду магистральных внутренних водных путей. В нее входят реки Нижний Дон, Кама, Волга, Свирь, Нева, Ладожское, Онежское и Белое озера и связывающие их судоходные каналы Волго-Балтийский, Волго-Донской и канал им. Москвы, соединяющие Балтийское, Белое, Каспийское, Азовское и Черное моря. По данным Федерального агентства морского и речного транспорта (Российская Федерация), в последние годы Единая глубоководная система обеспечивает товарооборот с 44 странами мира, при этом по экспорту объем составляет около 15,2 млн т, по импорту – около 1 млн т.

Одними из ее основных элементов являются два искусственных межбассейновых соединения: Волго-Балтийский водный путь на севере и Волго-Донской судоходный канал – на юге. По данным направлениям грузопоток постоянно увеличивается.

Необходимо подчеркнуть, что эта воднотранспортная конфигурация преимущественно совпадает с направлениями МТК № 2, 5, 7, 9, «Север – Юг» и «ТРАСЕКА». Также она имеет немаловажное значение в обеспечении функционирования Транссиба при осуществлении международных транзитных перевозок в смешанном сообщении на широтном направлении Запад – Восток.

Для государств – участников СНГ особый интерес представляет возможность совместного использования Южного воднотранспортного коридора Единой глубоководной системы, который является частью МТК № 9 и интермодальной трансъевропейской сети и проходит по р. Нижний Дон, Волго-Донскому каналу и р. Волга. Он соединяет международные морские бассейны (Каспийский, Азово-Черноморский, Средиземноморский), внутренние водные пути Европы (р. Дунай и его межбассейновые соединения), обеспечивает взаимодействие с МТК № 2, 5, 7 и «ТРАСЕКА». При этом устьевые порты Азов, Ростов, Астрахань способны обеспечивать круглогодичную работу транспортного флота.

На данном направлении на участке Волгоград – Азов в перспективе до 2015 года прогнозируется увеличение грузопотоков до 20 млн т. При комплексном подходе на трассе Южного воднотранспортного коридора возможна также организация контейнерных перевозок транзитных грузов на маршруте Европа – Азия.

Вместе с тем, по оценке экспертов Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ, использование инфраструктуры внутренних водных путей России явно недостаточно учитывается при формировании и развитии МТК СНГ, имея в виду предоставляемые ею

возможности в освоении различных схем перевозок, как в смешанном, так и в прямом сообщениях.

При этом мощность российской воднотранспортной системы в настоящее время используется не более чем на 30 %. Судоходные сооружения на внутренних водных путях, входящих в МТК «Север – Юг» и его ответвления, имеют значительные резервы пропускных способностей. Однако техническое состояние некоторых из них неудовлетворительно и требует выполнения реконструкции (модернизации). Речь, в частности, идет об исчерпании пропускной способности Волго-Донского канала и Волго-Балтийского водного пути, а также о высокой изношенности оборудования в речных и устьевых портах.

Инициативы государств – участников СНГ, направленные на согласованное использование национальных водных путей, меры, предпринимаемые Россией в соответствии с Концепцией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации, одобренной Правительством Российской Федерации (распоряжение от 3 июля 2003 года № 909-р), по созданию условий для поэтапного открытия национальных внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранного государства, по их развитию и модернизации, позволяют говорить о наличии определенных перспектив в части формирования региональной системы судоходства формата «река – море».

Наряду с железнодорожным и автодорожным инфраструктурными сегментами она может рассматриваться в качестве еще одной предпосылки эффективного использования и диверсификации МТК СНГ.

Следует отметить, что основные грузопотоки экспортно-импортных и транзитных перевозок на территориях государств – участников СНГ концентрируются по осям Запад – Восток и Север – Юг и в основном совпадают с главными направлениями межрегиональных перевозок на национальном уровне. Объекты опорной транспортной сети различных видов транспорта государств – участников СНГ, входящие в МТК СНГ, совмещают

функции внутренних и международных коммуникаций, обеспечивают крайне важные для стран сообщения.

2. Организационно-правовое обеспечение и некоторые итоги развития МТК в государствах – участниках СНГ

Одним из ключевых условий совершенствования региональной структуры МТК СНГ является развитие национальных участков транспортных коридоров. В государствах – участниках СНГ имеет место различная практика регулирования этой сферы.

Наиболее успешно вопросы развития национальных участков МТК СНГ решаются в Республике Беларусь, Республике Казахстан, Российской Федерации и Украине. Большинство этих государств являются ведущими «игроками» на интеграционном транспортном поле Содружества. Они имеют наиболее развитую транспортно-коммуникационную структуру, а также обладают наиболее серьезным управленческим потенциалом в части обеспечения функционирования национальных участков МТК СНГ.

Рассмотрим реализуемые названными государствами ключевые подходы к построению национальных коридорных участков, основу которых составляют концептуальные (стратегические) и программно-целевые подходы.

В **Азербайджанской Республике** мероприятия по реконструкции автомобильных дорог, входящих в структуру Программы «ТРАСЕКА», включены в комплексную программу развития национальной транспортной системы.

В **Республике Беларусь** проблематика МТК СНГ рассматривается, в частности, в рамках развития отдельных видов транспорта в Концепции развития железнодорожных пунктов пропуска на государственной границе, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 15 октября 2005 года.

В соответствии с ее положениями ведутся обустройство и модернизация железнодорожных пунктов пропуска с определением

приоритетов решения задач на ряде стратегических участков. При этом особое внимание уделяется наиболее проблемным на сегодняшний день участкам – пунктам пропуска «Гудогай» и «Тереховка» МТК № 9 в части прежде всего дальнейшего организации выполнения технического, коммерческого, таможенного, пограничного, фитосанитарного и ветеринарного видов контроля в период 2008–2013 годов.

Исходя из положений Программы развития Белорусской железной дороги до 2010 года и Комплексной программы развития приграничной инфраструктуры, были реализованы меры по улучшению организационных, эксплуатационных, технических, экологических аспектов железнодорожных транзитных перевозок и развития приграничной инфраструктуры. Целью проводимой работы являлось создание экономичной, надежно работающей системы железнодорожного транспорта, функционирующей (с учетом транзитных преимуществ ее территории) на направлениях МТК СНГ, позволяющих повысить его конкурентоспособность и привлечь дополнительные объемы перевозок, повысить финансовую отдачу от перевозочной деятельности.

В 2007–2012 годах на ряде железнодорожных участков МТК Беларуси были проведены следующие работы.

На полигоне Осиновка – Минск – Брест МТК № 2 – осуществлена модернизация оборудования подстанций с внедрением необслуживаемого и мало обслуживаемого оборудования, а также контактной сети под скоростное движение, в том числе в рамках организации скоростного движения поездов на участке Брест – Минск – Красное. На полигоне Езерище – Витебск – Могилев – Жлобин – Гомель – Терюха МТК № 9 начата его поэтапная электрификация на участке Жлобин – Гомель, а также осуществлена прокладка оптико-волоконных линий на участках Витебск – Орша – Могилев и Гомель – Терюха.

Отличительной особенностью Белорусской железной дороги является ее расположение на стыке железных дорог разной ширины колеи, что служит

определяющим фактором в организации транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом и развитии необходимой инфраструктуры для оказания различных услуг грузовладельцам.

На белорусско-польской границе (направление МТК № 2) в Брестском железнодорожном узле сосредоточены основные мощности перегрузочной инфраструктуры, которые позволяют обеспечить гибкую систему обработки транзитных грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Западную Европу с использованием различных схем перевозки. При этом перегрузочные мощности имеют стабильные резервы для увеличения объемов перевозок на 60-70 %.

В рамках упомянутой Программы реализованы также мероприятия, направленные на совершенствование таможенного оформления грузов на входных передаточных станциях: сокращение простоя вагонов, отцепленных от поездов, для таможенного, карантинного и иных видов досмотра; упрощение процедуры получения разрешений на транзит по территории Белоруссии отходов производства и потребления.

В реализуемой в республике программе «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы предусмотрено дальнейшее развитие автомобильных дорог на маршрутах МТК СНГ и прежде всего модернизация автомобильной дороги М1/ЕЗО МТК № 2 в целях доведения ее параметров до международных стандартов в соответствии с требованиями европейского Соглашения о международных автомагистралях и Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ от 11 сентября 1998 года. В частности, предполагается в приоритетном порядке усовершенствовать систему содержания дороги и оснастить эксплуатационные организации мобильной высокопроизводительной техникой.

Проведенные белорусскими специалистами исследования показывают, что для приведения входящих в МТК № 9 и его ответвления дорог и дорожных сооружений в соответствие с требованиями к международным автомагистралям необходимо выполнить комплекс работ по обеспечению

требуемой ровности и шероховатости дорожного покрытия, обустройству дорог световозвращающими элементами, дорожными знаками и разметкой, повышению несущей способности и увеличению габаритов мостов и путепроводов. На наиболее загруженных участках дорог требуется их расширение до 4 или 6 полос движения, строительство обходов населенных пунктов, путепроводов на пересечении с железными дорогами. По предварительным расчетам, ориентировочная стоимость этих работ составляет более 320 млн долларов США.

Программа предусматривает также выполнение работ по развитию автомобильных дорог на подъездах к пограничным переходам на границах с Литовской Республикой и Украиной, стоимость которых составляет около 7,3 млн долларов США.

Поддержанию в надлежащем состоянии этих важнейших международных транспортных магистралей постоянно уделяется самое серьезное внимание со стороны правительства и дорожной администрации страны. Например, на ремонт и содержание дорог, входящих в МТК № 9, ежегодно направляется около 6 млн долларов США.

В обеспечении развития МТК СНГ особое место занимают наработки, сделанные в **Республике Казахстан**.

Так, в целях дальнейшего развития и укрепления международной автодорожной инфраструктуры в стране была реализована Программа развития автодорожной отрасли Казахстана на 2006–2012 годы. Она, в частности, была направлена на восстановление шести участков автомобильных дорог (Ташкент – Шымкент – Тараз – Бишкек – Алматы – Хоргос; Шымкент – Кызыл-орда – Актобинск – Уральск – Самара; Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск; Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана; Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай; Астана – Костанай – Челябинск), входящих в МТК СНГ. В соответствии с Программой техническое состояние названных автодорог приведено в соответствие с современными транспортными нагрузками – 13 т на ось, а также

осуществлен перевод автодорог международного значения во 2-ю техническую категорию. Кроме того, проведена реконструкция аварийных мостов и путепроводов, не отвечавших требованиям в части габаритов и грузоподъемности.

Общий объем освоенных в рамках данной Программы составляет 1 283 млрд тенге, включая 830 млрд тенге – на дороги республиканского значения, 271 млрд тенге – на дороги местного значения и 182 млрд тенге, привлеченных на принципах государственно-частного партнерства.

В Казахстане ведется работа по созданию транспортно-логистических центров, которые, к примеру, на узловых станциях позволят решить проблему организации ритмичного потока грузов для равномерной загрузки перерабатывающих мощностей.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, в настоящее время в стране на пути следования автотранспортных средств на маршрутах МТК дислоцируются в среднем до 24 постов транспортного контроля, примерно половина из которых расположена непосредственно на государственной границе с сопредельными государствами. По итогам проведения контроля всеми государственными органами перевозчику выдается единый документ – талон прохождения контроля, наличие которого освобождает перевозчика от повторного контроля при следовании по ее территории.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 2006 года утверждены: Программа развития морского транспорта на 2006–2012 годы и Программа развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях на 2007–2012 годы, реализация мероприятий которых была направлена на дальнейшее развитие морских портов, сервисной инфраструктуры, оснащение национального морского торгового флота новыми современными судами, совершенствование нормативно-правовой базы, а также подготовку и переподготовку кадров в отрасли морского транспорта.

Особое значение для республики имеет порт Актау, выступающий в качестве основного узла МТК «ТРАСЕКА» и являющийся единственным национальным морским торговым портом, работающим по международным стандартам. На территории порта установлен режим специальной экономической зоны. В настоящее время порт Актау ежегодно способен перерабатывать в среднем около 10 млн т нефтеналивных грузов и 1,5 млн т сухих грузов.

Вместе с тем объемы перевалки грузов в этом порту уже достигли предельного уровня, что предопределило начало реализации проекта «Расширение порта Актау в северном направлении», направленного на увеличение мощности обработки грузов в 2 раза.

В настоящее время в Казахстане осуществляется подготовка национальной стратегии развития МТК.

В Республике Молдова вопросы развития МТК рассматриваются в рамках Концепции формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров Республики Молдова, утвержденной постановлением Правительства Республики Молдова в 2002 году.

За прошедшие 10 лет в рамках Программы определены «главные критерии» выбора национальных транспортных коммуникаций для включения в состав МТК. Формируемые маршруты соответствуют техническим параметрам европейских соглашений, заключенных под эгидой ЕЭК ООН: «О международных автомагистралях» от 15 ноября 1975 года, «О международных магистральных железнодорожных линиях» от 31 мая 1985 года, «О важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах» от 1 января 1991 года, «О важнейших внутренних водных путях международного значения» от 19 января 1996 года.

В свою очередь, развитие участков МТК на территории республики осуществляется с максимальным использованием существующих

транспортных сетей, имеющих значительные резервы провозной способности.

В Российской Федерации целостное видение перспектив развития МТК сосредоточено прежде всего в рамках Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, в которой, в частности, определено: «... что интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны предполагает, прежде всего, ... выработку комплекса мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, включая вопросы взаимодействия с таможенными, пограничными и другими государственными контрольными органами, планирования их развития и согласования в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам».

В подразделе «Транспортные коридоры и региональные особенности развития опорной транспортной сети» стратегии отмечено, что транспортные коридоры, в полосе которых размещены коммуникации опорной транспортной сети, стыкуются с международными транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных сетей.

Наличие существенных региональных различий в развитии опорной транспортной сети предполагает дифференцированный подход к ее развитию. Например, для европейской части России приоритетами являются модернизация и комплексное развитие транспортной сети, в том числе в полосе основных МТК СНГ, повышение пропускной способности автодорожной сети, ликвидация «узких мест» на подходах к крупным городам и транспортным узлам, согласованная модернизация портов и железнодорожных подходов к ним. Для Сибири и Дальнего Востока основной же задачей является формирование опорной транспортной сети, создание коммуникаций (прежде всего железнодорожных линий), обеспечивающих освоение природных ресурсов, развитие местной сети, обеспечивающей связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью.

Важнейшей составной частью опорной транспортной сети являются пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, к основным направлениям развития которых относятся: оптимизация их количества и размещения на коммуникациях различных видов транспорта; модернизация и увеличение пропускной способности наиболее загруженных и ликвидация малодеятельных пунктов; разработка и внедрение современных технологий, обеспечивающих максимальную скорость выполнения необходимых процедур при пересечении людьми, грузами и транспортными средствами государственной границы России.

В настоящее время в России действует Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». В соответствии с ее положениями осуществляется концентрация финансовых и организационных усилий по развитию существующих транспортных коридоров, созданию альтернативных маршрутов для ускорения движения грузов и пассажиров, строительству скоростных автомагистралей, специализации железнодорожных линий для организации пассажирского и грузового движения, устранение разрывов и «узких мест» на основных направлениях МТК и их ответвлениях.

В целях решения этих задач в приоритетном порядке реализуются следующие проекты:

комплексное развитие инфраструктуры МТК «Транссиб» в направлении Европа – Российская Федерация – Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Монголию и Китай;

комплексное развитие инфраструктуры МТК «Север – Юг» по направлению Северная Европа – Российская Федерация – Иран – Индия с ответвлениями на Кавказ – Персидский залив и Центральную Азию.

Задача сбалансированного и эффективного развития МТК включает также реализацию инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры и логистических технологий (создание мультимодальных транспортных узлов и межрегиональных логистических центров) в

комплексных транспортных узлах на базе крупных морских портов, аэропортов-хабов и приграничных железнодорожных узлов.

Согласно названной Федеральной целевой программе мероприятия по развитию объектов транспортно-логистической инфраструктуры МТК финансируются на из средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Так, выделение на развитие Мурманского транспортного узла выделено 117 391,9 млн рублей, транспортного узла Восточный – Находка, интегрированного в международный транспортный коридор Транссиб – 111 963,5 млн рублей. На развитие Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра, предназначенного для обслуживания международных грузопотоков по коридорам «Запад – Восток» и «Север – Юг», – 11 579,9 млн рублей.

Процессы развития МТК имеют место также в **Республике Узбекистан и Туркменистане.**

В этих государствах проводится работа по развитию международных транспортных магистралей. Так, в Республике Узбекистан завершается реализация проектов по обеспечению надежного и безопасного движения высокоскоростных пассажирских поездов на участке Ташкент – Самарканд. В целях развития Узбекской национальной автомагистрали в 2012 году осуществлено строительство и реконструкция 517 км автодорог, 2 крупных транспортных развязок, 544 пог. м мостов и путепроводов.

В Туркменистане основное внимание уделяется развитию международной железнодорожной инфраструктуры по маршруту Новый Узень – Гызылгая – Берекет – Этрек – Гурген (Турменистан, Республика Казахстан с выходом на Иран) на направлении МТК «Север – Юг».

Основой государственной политики **Украины** в области МТК является Концепция создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине до 2015 года, утвержденная постановлением Кабинета Министров Украины в 1997 году.

За время ее действия много сделано по развитию национальной сети МТК, улучшению состояния транспортной инфраструктуры и приведению ее в соответствие нормам и стандартам ЕС, увеличению ее пропускной способности, совершенствованию технологии международных и транзитных перевозок, привлечению дополнительных транзитных потоков стран Европы и Азии.

В прошлом году успешно завершена реализация Программы развития национальной сети международных транспортных коридоров в Украине 2006–2012 годов, которая выступала в качестве механизма реализации второго этапа названной Концепции.

В ходе ее реализации: проведена модернизация инфраструктуры; получили развитие комбинированные и контейнерные перевозки; оптимизировано применение единых тарифов; улучшилась организация продвижения грузопотоков внешнеторговых и транзитных грузов за счет концентрации и маршрутизации; улучшилось взаимодействие видов транспорта в транспортных узлах, развитие интермодальных систем международных перевозок; сформировано единое информационное поле для перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей, экспедиторов, органов государственного контроля на границах.

Реализован комплекс мероприятий, направленных на развитие сети и инфраструктуры МТК Украины, который включает, в частности:

реконструкцию участков автомагистралей Киев – Мыла (МТК № 3); Мукачево – Ужгород (МТК № 5); Кипти – Глухов – Бачевск, Киев – Васильков, в обход г. Одессы (МТК № 3);

строительство автомобильных дорог Львов – Краковец и Львов – Броды (МТК № 3) на основе концессий и государственно – частного партнерства.

В перспективе планируется также завершить: строительство (восстановление) глубоководного судоходного канала Дунай – Черное море (МТК № 7), строительство и реконструкцию причалов в речных портах,

реконструкцию судоходных шлюзов и волнозащитных сооружений и конструкций на р. Днепр, строительство Бескидского тоннеля на МТК № 5.

Учитывая, что в Украине особое место занимают вопросы развития морских торговых портов, в рамках Программы осуществлялось совершенствование действующих и строительство новых современных высокотехнологических специализированных перегрузочных комплексов, оптимизация технологии перегрузки традиционных грузов, модернизация железнодорожно-автомобильных путей и других портовых объектов.

Интересен также опыт украинской стороны по созданию условий для увеличения пропускной способности и грузооборота Одесского морского торгового порта, являющегося одной из ключевых транспортно-распределительных точек МТК № 7, 9, а также «ТРАСЕКА». В рамках Концепции развития ДП «Одесский морской торговый порт» на период 2006 – 2010 годов реализованы 8 инвестиционных проектов общей стоимостью около 1,5 млрд долларов США, что позволило увеличить пропускную способность порта до 36 млн т грузов в год и создать дополнительно около 2 тыс. рабочих мест.

В Украине также действует подпрограмма по комплексному развитию пунктов пропуска (пунктов контроля) на государственной границе. Государственной таможенной службой, Пограничной службой и другими заинтересованными ведомствами совместно с Украинской железной дорогой проводится совместная работа по упрощению порядка пересечения государственной границы путем организации размещения всех контролирующих служб в пунктах пропуска через государственную границу по принципу «единого офиса».

В целях расширения пропускной способности и повышения качества проведения пограничных и таможенных процедур в период 2007–2011 годов реконструированы, в том числе автомобильные пункты пропуска: Косыны, Городище (МТК № 5), Бачевск, Новые Яриловичи, Платоново (МТК № 9).

Еще одной формой обеспечения развития национальных участков МТК СНГ являются национальные проекты, в основе которых, как правило, лежит реализация потенциала государственно-частного партнерства.

В наибольшей степени такой подход (фактически связанный с предоставлением инвестиционных преференций международными финансовыми институтами) получил распространение в государствах Содружества Центральной Азии и Закавказья, которые являются участниками Программы ТРАСЕКА и МТК «Южный».

Отдельно следует упомянуть реализацию проектов национального и двустороннего форматов в рамках Программы ТРАСЕКА. К таким проектам, в частности, относится: строительство контейнерных терминалов в г. Бухаре (Республика Узбекистан), г. Баку (Азербайджанская Республика) и г. Туркменбаши (Туркменистан); развитие контейнерных услуг между портами Баку и Туркменбаши; создание центра по экспорту хлопка в г. Бухаре; развитие интермодальных перевозок (все государства – участники СНГ).

Очевидный интерес для государств представляют также такие региональные проекты, как «Гармонизация пограничных процедур», «Единая политика обложения транзитной таможенной пошлиной и тарифы», «Общая юридическая база для транзитных перевозок», выполняемые в рамках Программы «ТРАСЕКА».

Осуществляемая работа по формированию национальных участков МТК СНГ и созданию условий для их согласованного развития – даже с учетом имеющихся проблем – является объективным доказательством тех возможностей, которые предоставляет региональная система транспортных коридоров для построения общего транспортного пространства СНГ.

3. Потенциал транспортных коридоров и формирование общего транспортного пространства СНГ

Одной из стратегических задач транспортной интеграции в Содружестве является построение общего транспортного пространства СНГ, определенного

Соглашением о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников СНГ в области транспортной политики от 10 октября 1997 года.

В этой связи необходимо отметить следующее.

Анализ современного состояния и особенностей формирования МТК СНГ, концептуальных и программных подходов по развитию национальных коридорных участков, а также реальных результатов, достигнутых в вопросах формирования опорной транспортной инфраструктуры в полосе МТК СНГ, дает основание говорить о наличии сложившейся сетевой структуры МТК по видам транспорта, охватывающей на стратегически перспективных транспортных «плечах» территории государств – участников СНГ.

Подключение территорий, находящихся вне зоны ее обслуживания, может осуществляться в том числе на основе использования соответствующих ответвлений МТК СНГ. Участие в международных проектах по согласованному развитию евроазиатских наземных транспортных коридоров, являющихся основой МТК СНГ, 18 основных железнодорожных направлений МТК СНГ и сети международных автомобильных дорог СНГ объективно вовлекает государства – участники СНГ и их хозяйствующие субъекты в транснациональные процессы интеграции.

Одним из важных направлений этой деятельности является формирование транснациональных предприятий, обеспечивающих согласованное функционирование и развитие международных транспортных соединений и прежде всего «Север – Юг» и «ТРАСЕКА».

Рассмотренные выше положения позволяют говорить о потенциально высоких интегративных возможностях МТК СНГ, обусловленных такими их свойствами, как целостность, направленность, а также довольно высокая структурированность.

При выполнении соответствующих правовых условий это создает предпосылки для использования сетевой структуры МТК СНГ в качестве

зоны беспрепятственной транспортировки, в рамках которой обеспечивалось бы сокращение (ликвидация) различного рода барьеров в международном (транзитном) сообщении.

Признанный международной правовой статус МТК СНГ также значительно усиливает координирующий потенциал этого института при решении вопросов формирования общего транспортного пространства СНГ (далее – ОТП СНГ).

Подписание в 2003 году государствами – участниками СНГ Меморандума о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров и планомерная реализация его положений подтвердило их заинтересованность в согласованной работе по данной тематике. Напомним, что одним из ключевых положений этого документа является норма о создании условий для развития конкретных участков транспортных коридоров путем «образования заинтересованными Сторонами постоянно действующих координирующих и управляющих структур».

Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденные главами правительств в 2008 году, определили формирование и развитие МТК СНГ в качестве одного из ключевых стратегических сегментов региональной интеграции на транспорте и обозначили необходимость создания координирующего органа в данной сфере.

Свое развитие последний тезис получил в Соглашении о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ, от 20 ноября 2009 года.

В этом документе наряду с другими важными положениями, регулирующими развитие МТК СНГ, было определена необходимость формирования Координационного комитета транспортных коридоров СНГ. Эта структура призвана, в частности, координировать работу компетентных

органов государств – участников и органов отраслевого сотрудничества СНГ по согласованному развитию МТК СНГ; реализовывать совместные практические действия, в том числе финансового порядка и проекты по функционированию МТК СНГ; проводить экспертизу проектов нормативных правовых актов и предложений по регулированию развития МТК СНГ; создавать условия для привлечения инвестиций на развитие МТК СНГ.

Деятельность названного Комитета, сформированного в 2012 году, постепенно развивается. Уже состоялось два его заседания; очередное запланировано в октябре 2013 года в г. Минске.

В условиях функционирования на постсоветском пространстве наряду с СНГ Таможенного союза и Союзного государства одной из значимых задач является обеспечение комплексного подхода к развитию региональных объединительных процессов в транспортной сфере, имея в виду прежде всего необходимость их согласованности. Это позволит с учетом особенностей транспортного сотрудничества в каждом из региональных блоков более полно согласовывать их интересы в межрегиональном (например, ЕС – СНГ или Таможенного союза – ШОС) аспекте, а также лучше проработать реализацию отдельных направлений транспортного сотрудничества. При этом, в частности, субрегиональные «транспортные площадки» Содружества могут рассматриваться в качестве взаимодополняющей (например, в рамках конкретных международных транспортных проектов и программ) компоненты транспортной интеграции Содружества в целом.

В данном контексте сеть МТК СНГ, учитывая ее расположение (в большей или меньшей степени) на территориях всех государств – участников СНГ может играть роль системообразующей вертикали, которая увязывает построение, в частности, ОТП СНГ, Единого транспортного пространства Таможенного союза, а также по ряду элементов и Объединенной транспортной системы Союзного государства с развитием в перспективе на европейском (ЕС) направлении. Правовой основой этого тезиса является то, что функционирование и развитие МТК СНГ регулируется с учетом «действующих

международных правовых норм в этой области и гармонизированных с ними национальных правовых актов и межгосударственных соглашений».

Учитывая, что в зоне тяготения к МТК концентрируются крупные грузопотоки и осуществляется скоординированное взаимодействие различных видов транспорта, обеспечивающих качественные перевозки грузов на транзитных направлениях с высоким уровнем сервисного обслуживания клиентуры на основе единого сопроводительного документа, сквозной тарифной ставки и при полной ответственности экспедитора (оператора) за весь перевозочный процесс, нельзя еще раз не отметить значение МТК СНГ для реализации транзитного потенциала Содружества.

В государствах – участниках СНГ основной объем транзитных грузов на направлениях МТК перевозится предприятиями железнодорожного и автомобильного транспорта. При формировании ОТП СНГ это предопределяет важность актуализации транспортно-распределительного обеспечения транзитных перевозок грузов на 18 согласованных железнодорожных коридорных направлениях в части прежде всего их календарного планирования, отправительской маршрутизации, организации технологических маршрутов, укрупнения групп вагонов в адрес одного получателя, систематизации планирования и учета простоя вагонов.

Потенциал МТК СНГ, реализация которого базируется на согласованных межгосударственных подходах к развитию транспортной инфраструктуры названных видов транспорта, а также тот факт, что его транспортно-инфраструктурная составляющая преимущественно находится в собственности государств, являются весомыми предпосылками для осуществления эффективного межгосударственного регулирования построения ОТП СНГ.

Эффективное использование МТК СНГ способно привести к значительному мультипликативному эффекту, который будет проявляться в активизации формирования зоны свободной торговли государств – участников СНГ, развитии топливно-энергетического комплекса, информационных и телематических систем, привлечении инвестиций.

Ощутимым может быть влияние транспортных коридоров и на развитие приграничного сотрудничества. Оно состоит в переходе при осуществлении международного транспортного процесса от доминирования контрольной к коммуникативной и фильтрующей функций. В этом смысле на ряде направлений уже сегодня прорабатываются, в частности, вопросы, связанные с созданием условий, способствующих сокращению сроков прохождения экспортно-импортных и транзитных грузов через приграничную территорию государств, совместного отслеживания весовых параметров автотранспортных средств.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ состояния и направлений развития международных транспортных магистралей железнодорожного, автомобильного и водного видов транспорта в СНГ позволяет говорить о наличии в регионе сложившейся структуры МТК.

В настоящее время она включает транспортные маршруты, размещенные в полосе четырех евроазиатских наземных транспортных коридоров, сопряженных с панъевропейскими транспортными коридорами, а также иные, не совпадающие с названными коридорами, международные транспортные соединения, входящие в том числе в 18 основных железнодорожных направлений и сеть международных автомобильных дорог СНГ.

Деятельность государств, направленная на развитие национальных участков МТК СНГ, основана на применении концепции и стратегий развития этого направления, а также в использовании программно-целевых подходов. При этом практически во всех государствах – участниках СНГ в той или иной мере решаются вопросы развития международной транспортной инфраструктуры, на направлениях МТК СНГ.

В ходе дальнейшей работы по развитию МТК СНГ целесообразно сосредоточиться на реализации следующих направлений.

В области правового обеспечения: гармонизация нормативно-правовой базы государств – участников СНГ с нормами и принципами международного права, создающих правовые условия для согласованного развития МТК СНГ; создание правовых условий для согласованного устранения барьеров при осуществлении международных перевозок на МТК СНГ; сотрудничество с международными организациями, деятельность которых связана с вопросами организации международных перевозок и функционированием МТК СНГ.

При решении вопросов развития инфраструктурного, финансового и технологического обеспечения важно акцентировать внимание в том числе на разработке согласованных рекомендаций по приоритетности развития инфраструктуры МТК СНГ, повышении эффективности ее использования и инвестиционной привлекательности отдельных проектов; создании условий для снятия барьеров при осуществлении международных перевозок на МТК СНГ; внедрении систем и устройств для повышения безопасности движения транспортных средств; формировании согласованных транспортно-технологических схем доставки грузов и развитии комбинированных перевозок грузов.

В области организации перевозочного процесса и информационно-коммуникационных технологий на МТК СНГ следует сосредоточиться на развитии транспортной логистики, реализации в межгосударственных стандартах единой системы электронного документооборота, обеспечении информационной и коммерческой безопасности транспортных операторов, осуществляющих свою деятельность на МТК СНГ.

Департамент экономического сотрудничества
Исполнительного комитета СНГ