

УДК 334

DOI 10.21661/r-117996

М.Н. Рустамзаде, Р.В. Фаттахов

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: в условиях перехода ведущих стран мира на инновационный путь развития транспорт рассматривается как один из самых значимых факторов социально-экономического роста России, который способствует усилению единства экономического пространства страны, совершенствует межрегиональные и международные транспортно-экономические связи, повышает эффективность использования природных ресурсов, развивает предпринимательство и международное сотрудничество. Однако перед реализацией транспортного и транзитного потенциала России стоит ряд препятствий. В статье рассмотрены особенности развития международных и транспортных коридоров на территории России, а также ключевые проблемы их функционирования и возможные пути их преодоления.

Ключевые слова: транспортный коридор, транспортная инфраструктура, интермодальные перевозки, международный транзит, железнодорожные перевозки.

M.N. Rustamzade, R.V. Fattakhov

THE PROBLEMS OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS DEVELOPMENT ON THE TERRITORY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract: in the transition of the leading countries of the world on an innovative way of development, transport is considered as one of the most important factors of socio-economic growth in Russia. Transport contributes to strengthening the unity of the economic area of the country, improves the interregional and international transport and economic relations, increases the efficient using of natural resources, develops entrepreneurship and international cooperation. However, there is a number of obstacles before implementation of transport and transit potential of Russia. The

paper deals with features of international and national transport corridors on the territory of Russia and the key problems of their functioning and possible ways to overcome them.

Keywords: *transport corridor, transport infrastructure, intermodal transportation, international transit, railway transportation.*

Международные транспортные коридоры имеют важное значение для социально-экономического развития страны. Это обусловлено не только с позиции коммерческой выгоды, но и с точки зрения вопроса о национальной безопасности страны, а именно военной, экономической, промышленной, технологической, продовольственной, демографической. Для эффективного функционирования МТК необходима развитая транспортная инфраструктура, но не только на собственной территории, но и в тех государствах, где лежит их продолжение.

В российской практике возможно использование национальных транспортных коммуникаций для развития международного сотрудничества, в состав которых входят постоянные устройства (объектов инфраструктуры) различных видов транспорта, относимых к МТК: железнодорожные, автомобильные и внутренние водные магистрали с их оборудованием, морские порты, расположенные на границах российских участков коридоров, аэропорты гражданской авиации транспортные терминалы, располагаемые в зонах коридоров и влияющие на их работу.

Международные транспортные коридоры включают в свой состав наиболее оборудованные магистрали и инфраструктурные объекты, на которых сосредоточены внешнеторговые и транзитные грузо- и пассажиропотоки, и звенья российской транспортной сети, обладающие благоприятными перспективами для привлечения на них указанных потоков.

В России абсолютно все МТК проходят по участкам наиболее загруженных национальных транспортных коридоров, что обуславливает необходимость комплексного подхода к решению задач в сфере международной транспортной системы.

Положительной стороной данного подхода является возможность снижения себестоимости перевозок, повышение финансового потенциала для модернизации и развития элементов совместно используемой инфраструктуры. Однако негативным моментом может являться растущие требования к синхронизации графиков движения, соблюдению мер безопасности, а также установление пределов для международных перевозок, которые не приведут к срыву внутреннего товарообмена, являющегося фундаментом для любой страны.

Непосредственными функциями МТК являются обслуживание экспортно-импортных перевозок, а также международного транзита. Все остальные функции проявляются в мультипликативном эффекте при взаимном воздействии международных и национальных транспортных коридоров на составляющие национальной безопасности.

Совместное развитие международных и национальных транспортных коридоров оказывает влияние на промышленные, продовольственные, демографические аспекты, а также на военную и национальную безопасность нашей страны, что может быть связано не только с глобализацией мировой экономики и перемещением предприятий из Европы в Азию, но и с необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания МТК. В особенности это касается транспортной инфраструктуры, с которой, на сегодняшний день, имеется ряд проблем, в частности на автомобильном и железнодорожном транспорте.

В первую очередь, это ограниченность пропускной способности. Четверть автомагистралей федерального значения работает в режиме перегрузок [6, с. 8]. Протяженность так называемых «узких мест», на сегодняшний день, составляет 8,4 тыс. км. – около 10% всей протяженности железнодорожной сети. Согласно прогнозом при сохранении сегодняшнего уровня финансирования модернизации и обновления объектов инфраструктуры рост протяженности «узких мест» может достигнуть 19,2 тыс. км [2].

Вторая проблема – это транспортная «разоренность». На сегодняшний день наблюдается отсутствие синхронного взаимодействия различных видов транспорта, что становится причиной, например, неэффективной конкуренции между железнодорожными и автодорожными перевозками, которая выражается в снижении эффективных расстояний перевозок. Особенно остро эта проблема проявляется в недостаточном развитии интермодальных перевозок и создания транспортно-перевалочных узлов (так называемых хабов), как, например, Роттердам и Гамбург, которую включают в себя портовую, железнодорожную и автодорожную инфраструктуру.

В настоящее время для развития транспортной инфраструктуры выделяется недостаточно финансирования. Можно сказать, что данная проблема является основной. Вследствие недофинансирования инфраструктуры возникает проблема ограниченной пропускной способности и невывоза готовой продукции. Особенно эта проблема актуальна в условиях растущего дефицита федерального бюджета – основного источника финансирования модернизации и реконструкции инфраструктурных объектов. По оценкам «НИПИ территориального развития транспортной инфраструктуры» на строительство и развитие транспортной инфраструктуры выделяется более 1,3 трлн руб., или 3% от ВВП ежегодно.

Таблица 1

Объем рынка транспортной инфраструктуры в России
в 2007–2015 годах, млрд руб. (без НДС)

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
566,5	594,4	591,8	660,1	654	648,8	623,8	594,5

Источник: Отчеты PMR, Отчет EMBS Group [1].

Как можно увидеть из таблицы, за период с 2013 года по 2015 год наблюдается падения этого рынка на 10%.

Таблица 2

Структура рынка транспортной инфраструктуры
в России в 2015 году, млрд рублей (без НДС), %

Автодороги	438,5	74%
Железные дороги	36,5	6%
Аэропорты	76,5	13%
Порты и прибрежная инфраструктура	43	7%
<i>Итого</i>	594,5	

Источник: *Отчет EMBS Group [1]*.

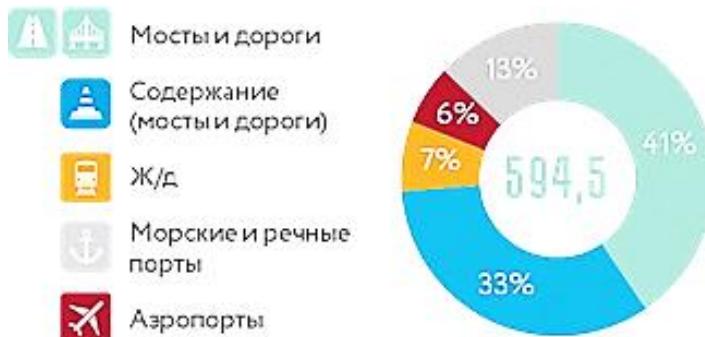


Рис. 1. Структура рынка транспортной инфраструктуры в 2015 г., %.

Источник: *Отчет EMBS Group [1]*.

В соответствии с данными EMBS Group значительная доля финансирования приходится именно на строительство и реконструкции автомобильных дорог. Конечно, данные цифры не свидетельствуют о качестве проделанной работы.

Особый дефицит финансирования, на сегодняшний день, испытывает железнодорожный транспорт. Согласно данным ОАО «РЖД» размер инвестиций на строительство инфраструктурных объектов сократился на 31% по сравнению с 2014 годом.

Следующая проблема, которая имеет важное значение для развития транспортной инфраструктуры, это нехватки инженерно-строительных технологий и компетенций. Особенno это касается качества проектирования, строительства и современного обслуживания инфраструктуры. Так, только 64% от всей протяженности автомобильных дорог соответствует нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям [3].

Обобщая все выше названные проблемы, можно сказать о том, что нехватка финансирования связана с отсутствием условий для участия частного сектора в развитии транспортного сектора. И если в строительстве автомобильных дорог

привлекаются частные капиталы, то в железнодорожном секторе финансирование за счет частных инвесторов практически отсутствует, за исключение нефтегазовых компаний, которые могут себе позволить прокладывать новые железнодорожные пути и то только за собственный счет. Например, это сделал «Газпром», чьи затраты на строительство 572 км железной дороги на Ямале, по словам, А.Б. Миллера, составили 130 млрд рублей [4].

Таким образом, на развитие главной составляющей транспортных коридоров (в том числе международных) влияет слабое развитие транспортной инфраструктуры, что является следствием недофинансирование данного сектора. Этую проблему можно решить с помощью механизмов государственно-частного партнерства, таких как концессионные соглашения и контракты жизненного цикла [5]. При этом частных инвесторов нужно привлекать на выгодных для них условиях и мотивировать на качественное выполнение своей работы.

Список литературы

1. EMBS Group – Business Intelligence [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.embs-group.com/#!home>
2. Gudok.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1338958>
3. МОСТОРЕСТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ir.mostotrest.ru/ru/o-kompanii/obzor-rynka.html>
4. Официальный сайт ПАО «Газпром» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/>
5. Рустамзаде М.Н. Контракт жизненного цикла как инструмент государственно-частного партнерства на железнодорожной инфраструктуре / М.Н. Рустамзаде, С.Е. Конджария // Nauka-rastudent.ru. – 2017. – №. 01 (037) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nauka-rastudent.ru/37/3971/>
6. Тимофеев А. Развитие транспортной инфраструктуры России: игра на опережение // The Boston Consulting Group. – 2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/ppp_transport_sphere.pdf

Рустамзаде Минаввар Намиг кызы – студентка ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Россия, Москва.

Rustamzade Minavvar Namig kyzы – student FSEBI of HE “Financial University under the Government of the Russian Federation”, Russia, Moscow.

Фаттахов Рафаэль Валиахметович – д-р экон. наук, профессор департамента экономической теории ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Россия, Москва.

Fattakhov Rafael Valiakhmetovich – doctor of economic sciences, professor of the department of Economic Theory FSEBI of HE “Financial University under the Government of the Russian Federation”, Russia, Moscow.
