

DOI: 10.12731/2227-930X-2021-11-2-21-35

УДК 656.029.4

НАУЧНЫЕ ОСНОВЫ СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

*Титова С.С., Макурина В.М.,
Карпова А.И., Смольянинов А.В.*

Международные транспортные коридоры играют ведущую роль в формировании интегрированного глобального рынка транспортных услуг. Целью данной работы является изучение состояния международных транспортных коридоров (далее – МТК) на территории Российской Федерации. Рассмотрено понятие и специфика транспортных договоров. В данной работе затронуты основы создания и функционирования международных транспортных коридоров на территории России. Актуальность обусловлена глобализацией мировой экономики, требующей новых подходов к обеспечению межгосударственных экономических и культурных связей. При этом ведущая роль отводится формируемой системе международных транспортных коридоров (МТК). Произведен детальный анализ нормативно-правовых источников в области государственного контроля логистической деятельности, в частности Соглашений о международных транспортных коридорах. Уделяется внимание перспективам создания и функционирования МТК на территории РФ. Проведенный обзор показывает актуальность создания и функционирования международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, без которых в долгосрочной перспективе не удастся обеспечить необходимый для региональных транспортных коридоров уровень конкурентоспособности.

Ключевые слова: транспортный коридор; научные основы; транспортные коридоры

SCIENTIFIC BASIS OF CREATION AND OPERATION OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN RUSSIA

*Titova S.S., Makurina V.M.,
Karpova A.I., Smol'yaninov A.V.*

International transport corridors play a leading role in the formation of an integrated global market for transport services. The purpose of this work is to study the state of international transport corridors (hereinafter - MTK) on the territory of the Russian Federation. The concept and specifics of transport contracts are considered. In this paper, the basics of the creation and functioning of international transport corridors on the territory of Russia are touched upon. The relevance is due to the globalization of the world economy, which requires new approaches to ensuring interstate economic and cultural ties. At the same time, the leading role is assigned to the emerging system of international transport corridors (MTK). A detailed analysis of regulatory and legal sources in the field of state control of logistics activities, in particular Agreements on international transport corridors, is made. Attention is paid to the prospects for the creation and operation of the MTK on the territory of the Russian Federation. The review shows the relevance of the creation and operation of international transport corridors on the territory of the Russian Federation, without which in the long term it will not be possible to ensure the necessary level of competitiveness for regional transport corridors.

Keywords: *transport corridor; scientific foundations; transport corridors*

Международные транспортные коридоры (далее – МТК) проходят по территориям, находящимся в ведении различных стран, которые могут осуществлять организацию их управления и развития как совместно, так и по отдельности (на своих участках).

МТК управляется на основе международного договора – соглашения, подписанного всеми странами-участниками, которые официально обеспечивают для товаров и грузов друг друга таможенные льготы и налоговые преференции, в связи с чем международный коридор становится более конкурентоспособным по сравнению с другими международными трассами [1].

Для стабильного функционирования и взаимодействия государств, через территорию которых проходят коридоры, должен существовать единый механизм правового регулирования. Однако свою роль играют национальные интересы, вызывающие определенные противоречия между государствами: стремление к региональному лидерству, разрыв в уровнях экономического и социального развития, разные темпы модернизации и т.д.

Участникам МТК, в том числе транспортной отрасли Российской Федерации, необходимо найти взаимоприемлемые точки соприкосновения.

Например, Соглашение о создании МТК «Север – Юг» было подписано во время второй Евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге [2]. Его приоритетными направлениями являются минимизация стоимости транзитных перевозок и времени, упрощение ряда нормативно-правовой документации, касающейся транзитных перевозок пассажиров и товаров через соответствующие территории в соответствии с принятыми международными соглашениями и стандартами.

Согласно ст. 4 вышеуказанного Соглашения, каждая страна предоставляет другим странам право международного транзита пассажиров, товаров и транспортных средств через свою территорию. Статья 5 устанавливает, что «стороны не облагают товары, находящиеся в режиме транзита на территории их стран, таможенными платежами, за исключением сборов за таможенное оформление, хранение и иные подобного рода услуги».

Согласно Основному многостороннему Соглашению о международном транспорте по развитию коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА), подписанном в 1998 г. на Саммите в

Баку, для создания единой правовой базы развития международных перевозок стороны должны стремиться к унификации законодательства, основываясь на концепциях, содержащихся в Соглашении [3].

Основное направление деятельности программы ТРАСЕКА – развитие транспортного коридора из Европы в страны Центральной Азии через Чёрное море, Кавказ и Каспийское море. С технологической точки зрения программа ориентируется на перевозку груза по единому для всего маршрута транспортному документу при использовании различных видов транспорта. Предполагается, что реализация программы будет способствовать интеграции между Европейским союзом и странами-партнёрами программы, более эффективному распределению ресурсов между странами Запада и Востока, улучшит инвестиционный климат в странах, по которым будет проходить транспортный коридор, положительно отразится на их научном и культурном развитии [4].

На данный момент в ведении стран-участниц ТРАСЕКА находятся обширные транспортные сети международного значения, пропускная способность которых достаточно велика.

Поэтому для развития транзитных перевозок странам данного Соглашения не нужно создавать новые внутренние коридоры или дополнительные транспортные переходы в сопредельные страны. Немаловажно, что коридор «Европа-Кавказ-Азия» является долговременной стабилизирующей единицей, которая может даже смягчать противоречия, возникающие между странами-участниками, заинтересованными в развитии ТРАСЕКА.

Стоит отметить, что формирование российских участков МТК является веским аргументом в пользу принятия мер государственной поддержки национальных операторов внешнеторговых мультимодальных перевозок. Совершенствуя контроль и управление движением транспортных средств, сопровождая внедрение систем электронного документооборота, развиваются системы навигации и телематики.

Таблица 1.

**Сравнение статей Соглашений о международных
транспортных коридорах**

Соглашение	«Север – Юг»	«ТРАСЕКА»
Страны-участницы	Россия, Азербайджан, Иран, Индия, Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция, Украина	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина
Цели	– повышение эффективности транспортных связей для организации грузо- и пассажиропотоков по коридору; – поддержка в доступе на международный рынок услуг различных видов транспорта стран-участниц; – гармонизация транспортной политики	– развитие экономических отношений, и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии; – увеличение объемов международных пассажиро- и грузоперевозок; – стремление к гармонизации законодательства
Объект регулирования	Международные перевозки пассажиров и товаров через территории государств-сторон, выполняемые различными видами транспорта или в их комбинации по маршрутам	Отношения между транспортными организациями, операторами мультимодальной перевозки и другими при выполнении мультимодальных перевозок грузов
Финансовый аспект	Налоги, сборы и другие платежи не будут взиматься (кроме оплаты расходов за транспортные услуги, связанные с перевозкой)	Налоги, сборы и другие платежи не будут взиматься (кроме оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги)
Безопасность	Стороны стремятся к обеспечению безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и окружающей среды (по международным стандартам)	Стороны принимают соответствующие меры, обеспечивающие безопасность движения, а также охрану окружающей среды при международных перевозках
Разрешение споров	Решаются Координационным советом, если не могут быть решены путем переговоров	Решаются Межправительственной Комиссией любой из причастных сторон, если не могут быть решены путем переговоров
Депозитарий	Исламская Республика Иран	Азербайджанская Республика
Значение для РФ	Основное преимущество заключается в сокращении в два и более раза расстояния перевозок	Прямой конкуренции с коридором «Север – Юг» нет. Речь можно вести не о конкуренции, а о сотрудничестве между транспортными структурами

В Российской Федерации деятельность международных перевозок осуществляется с помощью ряда государственных структур (рисунок 1).



Рис. 1. Контрольно-надзорная деятельность при перевозках по международным транспортным коридорам РФ

При пересечении государственной границы этими органами осуществляются следующие виды государственного контроля: пограничный, иммиграционный, санитарно-карантинный, транспортный контроль и надзор, таможенный контроль, ветеринарный надзор, карантинный и фитосанитарный контроль.

Научная и законодательная основа государственного контроля логистической деятельности — Постановление Правительства № 482 «Об утверждении Правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации), реконструкции и закрытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации» [5].

Исходя из анализа данных нормативно-правовых источников, можно выделить пять основных направлений государственного контроля:

- 1) порядок выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам на международную перевозку своего товара;
- 2) обеспечение российских перевозчиков подобными иностранными разрешениями;
- 3) допуск российских перевозчиков на международный рынок;
- 4) контроль соблюдения российского законодательства и международных договоров этими перевозчиками;

5) контроль соблюдения правил пропуска транспортных средств через границу РФ.

В настоящее время в надзорной деятельности МТК наблюдается недостаточный уровень административного взаимодействия, в связи с чем возрастает количество требований к производителям и поставщикам продукции, а также дублируются контрольно-надзорные мероприятия, что может быть использовано недобросовестными участниками рынка в целях уклонения от контроля и надзора.

Сравнительный анализ статей Соглашений, представленный в таблице 1, показал, что большая часть вопросов, затронутая в них, является схожей. Страны заинтересованы в равном доступе всех видов транспорта на международный рынок услуг, а также в создании равных условий конкурентной борьбы между отдельными видами транспорта. И, безусловно, в обоих Соглашениях важную роль играет гармонизация транспортной политики и правового регулирования. Исходя из текущего состояния осуществления контрольно-надзорной деятельности в РФ, правовая политика должна осуществляться по следующим направлениям:

- обеспечение гармонизации федерального законодательства с НПА других участников международных отношений;
- предупреждение и пресечение недобросовестной конкуренции в сфере технического регулирования;
- участие в создании единой системы аккредитации и установлении административной ответственности для должностных лиц.

Большое научное значение имеет, например, транспортный коридор с Абхазией, для изучения природы, рекреационного потенциала, этнических особенностей и т.д.

Ни с чем несравнимые по красоте природы и рекреационным характеристикам Западный Кавказ и Абхазия традиционно столетиями привлекали к себе внимание людей. В центре горной гряды Западного Кавказа и в Абхазии расположились заповедные зоны Кавказского биосферного заповедника и Сочинского национального парка. А вокруг них, как бы ожерельем, находятся курортные регионы, города и районы.

С южной части хребта, на черноморском побережье России сегодня выросла целая цепь таких городов–курортов, как Сочи, Туапсе, Геленджик, Новороссийск, Анапа, а в Абхазии – Сухум, Гагра, Пицунда и т.д.

Со стороны северного склона Эльбруса к нему прилегают курортно-туристические районы Адыгейской республики, Краснодарского края, Карачаево-Черкесской республики. К ним примыкают курортно-бальнеологические города и районы Ставропольского края и Кабардино-Балкарии. Туризм в современном мире стремительно выходит в лидирующую группу отраслей мировой экономики.

Основа туризма – транспорт. Огромные потоки автомобилей, железнодорожных составов, кораблей и самолетов сегодня непрерывно несут по транспортным коридорам сотни миллионов пассажиров и грузы, среди которых все более нарастает доля туристов и грузопотоков их обслуживающих. Эти потоки постоянно устремлены на морские, бальнеологические, горные курорты, в культурные и исторические места, на деловые конгрессы и ярмарки, фестивали и спортивные форумы и т.д.

Именно транспорт несет на себе увеличивающееся количество людей и грузов, причем все чаще и больше именно туда, где еще остается чистая экологическая среда, нетронутая природа, где безопасно, хороший климат и недорогой сервис, интересная и полезная для здоровья национальная кухня.

Поэтому в XXI веке, веке индустрии туризма, туристско-рекреационный потенциал Кавказа способен превратить данный регион в крупнейший мировой курортно-бальнеологический туристический центр. Этот потенциал имеет место быть только благодаря тому, что горные массивы не дают современным видам дорог и транспорта войти на территории парков и заповедников. Но все это может весьма быстро измениться, если автомобильные и железные дороги и их дублёры начнут проникать вглубь горных территорий по долинам горных рек и перевалам. Такие дороги, очень грубо вторгаясь в природу Кавказа, будут нести невосполнимое разрушение экосистемы. [6]

В связи с этим возникает необходимость обратить особое внимание на предостерегающий опыт транспортного и туристического освоения, например, европейских Альп, результатом которого в 80–90-е годы были экстренные и весьма дорогостоящие меры всех приальпийских государств по оздоровлению и спасению своих горных территорий.

При этом под воздействием стремительно развивающегося туризма все настойчивее звучит идея пробивки автотранспортных коридоров через Западный Кавказский хребет в районе северо-западной части Эльбруса – в Абхазию и Большой Сочи напрямую. Многочисленных авторов этих идей не смущает, что эти автотранспортные коридоры будут пролегать по заповедным землям, экология которых, при нынешних транспортных технологиях, просто не допускает самой возможности этих проектов из-за их разрушительно-го характера для экосистем, по которым намечен проброс автотрасс.

Все это указывает на то, что туристический потенциал можно сохранить только в том случае, если во главу угла будет поставлена экосистема Западного Кавказа, а технологии транспортных коммуникаций будут экологически чистыми. Только в этом случае мы способны выходить на режим устойчивого развития перспективных туристских территорий Западного Кавказа. Основным фактором, способным обеспечить, как развитие данного региона, так и сохранность его экосистемы, является правильно выбранная стратегия развития всей транспортной системы Западного Кавказа. Она должна быть органически встроенной, безусловно, максимально экологически дружественной. В противном случае экологии этой части планеты будет нанесён непоправимый ущерб. Поэтому для принятия решений строительства международного транспортного коридора в XXI веке, нужен более широкий, комплексный и системный подход, учитывающий чрезвычайно большой диапазон экономических, технических, технологических, социальных, политических и экологических факторов.

Следовательно, процесс глобальной интеграции между субъектами федерации РФ СКФО и Абхазии требует обоснованного международного договора, комплексного и инновационного подхода к транспортной политике – «новая архитектура транспортной

политики XXI века в зоне Западно-Кавказского и Абхазского биосферного заповедника, а также Сочинского национального парка». Эта стратегия является системой «связности» территории разных субъектов РФ в регионе СКФО и Абхазии, что является гарантом экономической стабильности на Кавказе на длительный срок. Цель такого проекта – разработка экологически чистых транспортных средств перемещения пассажиров и грузопотоков через хребет Западного Кавказа из СКФО в Абхазию.

То есть, речь идет о создании сети современных эстакадных дорог типа грузопассажирских трубопроводных и грузовых скоростных канатных дорог вдоль берега моря и одновременно с созданием непосредственного транспортного сообщения всех районов и городов Абхазии с Красной Поляной, с обеспечением суточной доступности туда и обратно от аэропорта Минеральных Вод до Красной Поляны через Абхазию.

Такие транспортные системы могут решить неразрешимую задачу: как пройти там, где нельзя пройти, не дотрагиваясь до земли, без шума, не пугая птиц и зверей. Пройти, учитывая нарастающее давление со стороны мирового туристического потока, привлекая его ресурсы для укрепления, а не разрушения уникальной экосистемы Западного Кавказа. Таким образом, совершенствование транспортных и рекреационных услуг обуславливает возможность ускорения формирования и развития качественной инфраструктуры рекреационного рынка, что предполагает увеличение потока рекреантов, а значит, и финансовых потоков в бюджеты различных уровней.

Нужна была научно-обоснованная разработка транспортной системы. В этой связи поиск неординарной альтернативной транспортной системы, абсолютно обеспечивающей технологическую и экологическую безопасность, при высокоскоростном, комфортном перемещении массы туристов и малопартионных скоропортящихся грузов приобретает особую актуальность. Альтернативная транспортная система будут занимать особое место в инфраструктуре надземного транспортного комплекса любого горно-туристического региона, это принципиально. Также принципиально и то, что гибридная транспортная система будущего будет питаться альтерна-

тивными возобновляемыми источниками энергии (воздух, солнце, вакуум, аккумуляторная батарея, магнитная левитация и т.д.).

В процессе транспортировки трубопроводным способом вся система не будет зависеть от погоды, от наземного, воздушного видов транспорта. Будут отсутствовать проблемы транспортных пробок, заторов, задымленности, шума, которые присущи наземным и воздушным видам транспорта. Скорость доставки в горных местах в деловых, общественных, жилых центрах и т.д. будет в 5 раз выше, чем наземными видами транспорта.

Такой вид наземного прозрачного скоростного трубопроводного транспорта не имеющего аналога в мире, спроектирован в России. можно проложить в горной местности с любой кривизной, а также в городе между зданиями отстоящими друг от друга на расстоянии три метра, диаметр прозрачной трубы 2,5 метра.

Трассировка осуществляется на высоте от 3,5 – 12 метров, что выше основных дикорастущих деревьев в горных зонах и всех городских коммуникационных, рекламных инфраструктур. Турист при перемещении может обозреть ландшафт и панораму города. Система автоматизирована, движения происходит без водителя. Транспортные капсулы могут быть как, одноместными, так и до 18 мест. В городском режиме скорость движения составляет 60 км/ч, за городской чертой – скорость 120 км/ч с суточной производительностью 12 тыс. чел., без ожидания для посадки и высадки людей и выгрузки грузов. Уровень шума – 10 Дцб.

Грузопассажиры многофункциональные скоростные канатные дороги большой вместимости (до 80 чел.), двигаются со скоростью 45 км/ч при ветровом потоке 15 м/с без раскачивания, работают в круглосуточном режиме, а также дополнительно могут служить для подвоза и вывоза социально-значимых грузов из санаториев, домов отдыха, на локальных сетях, стыкующихся с магистральными сетями. Общая протяженность предлагаемой трассы 190 км, стоимость 1 км. – 2,9 млн. долларов. Общая провозная способность 9 тыс. чел. в сутки и 800 т. груза. Уровень шума – 20 Дцб. Такая конструкция грузопассажиры канатной дороги разработана. Анализ и обобщение

материалов по геотектоническому строению, сейсмическим, гидрогеологическим, инженерно-геологическим и гидрометеорологическим условиям района Западного Кавказа дает полное основание заявить о готовности и надежности проектных решения предлагаемых исходных материалов и конструкций для строительства комплекса

В связи с изложенным, необходимо отдельно подчеркнуть актуальность составляющей создания и функционирования международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, без которых в долгосрочной перспективе не удастся обеспечить необходимый для региональных транспортных коридоров уровень конкурентоспособности.

Список литературы

1. Квитко К.Б. Сравнительный анализ международных транспортных систем: инфраструктура, рейтинги, транспортные коридоры // Транспортные системы и технологии. 2020. № 1. С. 15-29.
2. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг» (Ратифицировано Федеральным законом РФ от 12.03.2002 № 24-ФЗ) // СПС Консультант Плюс. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_35820/
3. Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия // TRACECA. http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/MLA_Russian_with_ammendments.pdf
4. Об утверждении Правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации), реконструкции и закрытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 482 (ред. от 28.12.2019) // СЗ РФ. 2008. № 28. Ст. 3381. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_78130/
5. ТРАСЕКА // Wikipedia. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%A0%D0%90%D0%A1%D0%95%D0%9A%D0%90>
6. Пылин А.Г. Международные транспортные коридоры на южном Кавказе и их транзитный потенциал // Геоэкономика энергетики. 2018. № 4. С. 15-20.

References

1. Kvitko K.B. Sravnitel'nyy analiz mezhdunarodnykh transportnykh sistem: infrastruktura, reytingi, transportnye koridory [Comparative analysis of international transport systems: infrastructure, ratings, transport corridors]. *Transportnye sistemy i tekhnologii*, 2020, no. 1, pp. 15-29.
2. Agreement on the international transport corridor "North-South" (Ratified by the Federal Law of the Russian Federation of 12.03.2002 No. 24-FZ). *SPS Consultant Plus*. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_35820/
3. Basic multilateral agreement on international transport for the development of the Europe-Caucasus-Asia corridor. *TRECECA*. http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/MLA_Russian_with_ammendments.pdf
4. On approval of the Rules for the establishment, opening, functioning (operation), reconstruction and closure of checkpoints across the state border of the Russian Federation: Resolution of the Government of the Russian Federation of 26.06.2008 No. 482 (as amended on 28.12.2019) // SZ RF. 2008. No. 28. Art. 3381. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_78130/
5. TRASEKA. *Wikipedia*. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%A0%D0%90%D0%A1%D0%95%D0%9A%D0%90>
6. Pylin A.G. Mezhdunarodnye transportnye koridory na yuzhnom Kavkaze i ikh tranzitnyy potentsial [International transport corridors in the South Caucasus and their transit potential]. *Geoekonomika energetiki*, 2018, no. 4, pp. 15-20.

ДАНИЕ ОБ АВТОРАХ

Титова Светлана Семеновна, старший преподаватель кафедры «Автомобильные перевозки»
Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
Ленинградский проспект, 64, г. Москва, 125319, Российская Федерация
du@du.madi.ru

Макурина Варвара Михайловна, лаборант кафедры «Автомобильные перевозки», магистр
Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
Ленинградский проспект, 64, г. Москва, 125319, Российская Федерация
v.makurina@madi.ru

Карпова Арина Игоревна, магистр
Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
Ленинградский проспект, 64, г. Москва, 125319, Российская Федерация
a.karпова@madi.ru

Смольянинов Артём Вадимович, магистр
Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
Ленинградский проспект, 64, г. Москва, 125319, Российская Федерация
artemik83@gmail.com

DATA ABOUT THE AUTHORS

Svetlana S. Titova, Senior lecturer «Motor transportations»
Moscow Automobile and Road State Technical University (MADI)
64, Leningradsky Prospekt, Moscow, 125319, Russian Federation
du@du.madi.ru

Varvara M. Makurina, Laboratory Assistant «Motor transportations», master's degree student
Moscow Automobile and Road State Technical University (MADI)

64, Leningradsky Prospekt, Moscow, 125319, Russian Federation

v.makurina@madi.ru

Arina I. Karpova, master's degree student

*Moscow Automobile and Road State Technical University
(MADI)*

64, Leningradsky Prospekt, Moscow, 125319, Russian Federation

a.karpova@madi.ru

Artem V. Smol'yaninov, master's degree student

*Moscow Automobile and Road State Technical University
(MADI)*

64, Leningradsky Prospekt, Moscow, 125319, Russian Federation

artemik83@gmail.com