

УДК 33     DOI: 10.14451/1.241.193

# Республика Татарстан в системе формирования и функционирования международных транспортных коридоров

© 2024 Хоменко Вадим Васильевич

Член-корреспондент АН РТ, доктор экономических наук, профессор. Академия наук Республики Татарстан

E-mail: ispnecon@mail.ru

© 2024 Мухаметшин Дамир Фаридович

Заместитель генерального директора-директор департамента. ПАО Татнефть.

E-mail: damirfm@gmail.com

**Ключевые слова:** международные транспортные коридоры, транспортные перевозки, федеральные и региональные транспортные стратегии.

В статье представлен анализ предпосылок концентрации на территории Российской Федерации и ее региона, Республики Татарстан, системы международных транспортных коридоров. Представлена оценка современного уровня реализации проектов ввода их в эксплуатацию и необходимых условий ускорения данного процесса.

Специалисты различных научных направлений и школ уже длительное время определяют потенциально выгодные позиции России, на основе которых она изначально является конкурентоспособной по отношению к другим государствам. И здесь, наряду с огромным природным потенциалом, весьма высоким образовательным уровнем населения и наличием исторически сравнительно развитой науки, непременно выделяется фактор выгодного географического положения, которое связано с огромной величиной территории, большим количеством сопряженных государственных границ, развитой сетью речных и морских путей сообщения.

Распад Советского Союза обусловил снижение возможностей полноценного включения России

в глобальную мировую транспортно-логистическую систему. Это было связано как с сокращением возможностей выхода к акваториям Балтийского и Черного морей, так и с использованием сухопутных пограничных точек транзитного выхода. Если на западных границах СССР имелось 25 железнодорожных пересечений, то современная Россия обладает только тремя.

Вместе с тем к началу нынешнего столетия стало очевидным, что территория России является кратчайшим расстоянием между двумя крупнейшими экономическими центрами – старым европейским и новым, сформированным за короткий срок в Китае. В это время были сформулированы концепции по созданию скелетной сети транспортно-логистических путей в виде

международных евразийских транспортных коридоров «Запад-Восток» (железнодорожный), «Север-Юг» (смешанного характера) и «Европа-Западный Китай» (автомобильный).

Реализация этих концепций имела исключительно масштабный и сложный характер. Речь шла как об инженерных проблемах, так и о правовых вопросах, связанных с разграничением зон межгосударственной ответственности за формирование транспортно-логистической инфраструктуры, многие из которых не решены до настоящего времени. Стало ясно, что продвижение транзитных путей на восток ограничивает недостаточно развитая система путей сообщения с государствами Средней Азии и Казахстаном.

В новой реальности приходится переосмысливать значение исторически сложившегося железнодорожного коридора «Запад-Восток» («Транссиб»). Он традиционно являлся скелетной транзитной транспортной структурой России. Но сама его прокладка в конце XIX и в начале XX столетия имела жестко ориентированный характер выхода к берегам Тихого океана. Вопрос о глобальном перекрестном развитии южного евразийского направления не стоял. Там была четко очерченная зона влияния Великобритании и размещены недостаточно развитые в экономическом плане государства. К настоящему времени становится ясна необходимость встраивания в этот коридор меридиальных транспортных коридоров и формирования более южных широтных направлений. Появление и реализация такого железнодорожного проекта, как «Шелковый ветер» (через юг Казахстана) строительство железной дороги вдоль восточного побережья Каспия становится вполне закономерным. Вопрос влияния этих транспортных коммуникаций на транспортно-логистические преимущества России остается открытым. И в этом случае кардинальные решения в отношении запуска в полном объеме международного транспортного коридора «Север – Юг» приобретают особое значение, граничащее с понятием «национальная безопасность».

Международный транспортный коридор «Се-

вер – Юг» [3], призван связать Россию (а при смягчении политической ситуации – Центральную Европу и Скандинавию) с Южной Азией и Ближним Востоком (рис. 1).

Тем не менее следует констатировать, что этому коридору уже продолжительное время выстраивается конкуренция со стороны ряда альтернативных проектов – Виа-Балтика, ТРАСЕКА Шелковый путь и др., которые инициируют другие государства. И тем не менее главным аргументом российской стороны есть и в ближайшей перспективе будет то, что евразийские кратчайшие маршруты проходят по территории России. Учет этого при должной политической и экономической инициативе должен с большой долей вероятности найти свое место в прогнозных проектах как результат достижения политических и экономических межгосударственных консенсусов.

Рассматривая автотранспортный коридор «Европа – Западный Китай», который должен был обеспечить оперативное взаимодействие мощнейших рынков Европы и Китая (рис. 2), следует отметить, что ввиду сложившейся политической ситуации его конечное формирование фактически приостановлено. Трудно согласиться с тем, что альтернативной траекторией рассматривается трасса М-12 с выходом на китайскую границу в районе Забайкалья. Это существенно увеличивает протяженность маршрута и ведет к уходу от территорий Казахстана и Средней Азии, которые Россия должна вовлекать в сферу своей промышленной и транспортной кооперации.

Однако несмотря на то что как было сказано выше, Россия ранее не обеспечила реализацию в полном объеме соглашений по строительству МТК «Север-Юг» (в отличие, например, от Ирана) сейчас этот маршрут, особенно с учетом возможного строительства судоходного морского канала из Персидского залива в Каспийское море (инициатива и первоначальная проектная маршрутизация обеспечена со стороны Китая), может приобрести решающее значение. Альтернативная Суэцкому каналу трасса даст возмож-



Рис. 1. Международный транспортный коридор «Север – Юг» [2].

ность осуществлять прямое судоходное транзитное движение к берегам Южной и Северной Европы через Россию, а также в ее внутриконтинентальную часть.

Таким образом, Россия лишь локально, а не глобально теряет свою транзитную привлекательность. Эта привлекательность изначально есть и должна будет в перспективе подкрепляться мощнейшими кооперационными транспортными проектами.

Особая роль Республики Татарстан в решении представленных выше проблем формирования эффективной системы международных транспортных коридоров определена рядом обстоятельств. Этот регион уже на протяжении нескольких десятилетий относится к числу наиболее развитых в экономическом отношении территорий России. Данный фактор при транспортно-логистическом проектировании учитывается в совокупности с исключительно выгодным экономико-географическим положением. Ведь республика дислоцирована

максимально приближенно к центру экономически развитого Приволжского федерального округа и Предуралья. Сырьевые и промышленные базы Урала, Поволжья и Сибири определяют развитость межрегиональных экономических и транспортных связей.

Кроме того, Татарстан исторически моделировал и проектировал в себе российский потенциал связей с Европой, Ближним и Средним Востоком. Сказывались исторические выстроенные линии не только промышленной, транспортной, но и культурной и религиозной кооперации. Достаточно осознавать то факт, что в дореволюционный период татарское купечество в решающей степени обеспечивало торговлю России со странами Средней Азии и Казахстаном.

Не случайно, уже в современное время на территории Татарстана сосредоточились пересечения авиалиний, железнодорожных, автомобильных и речных стратегических магистралей общероссийского и международного значения. И не удивительно, что Татарстан в этих условиях

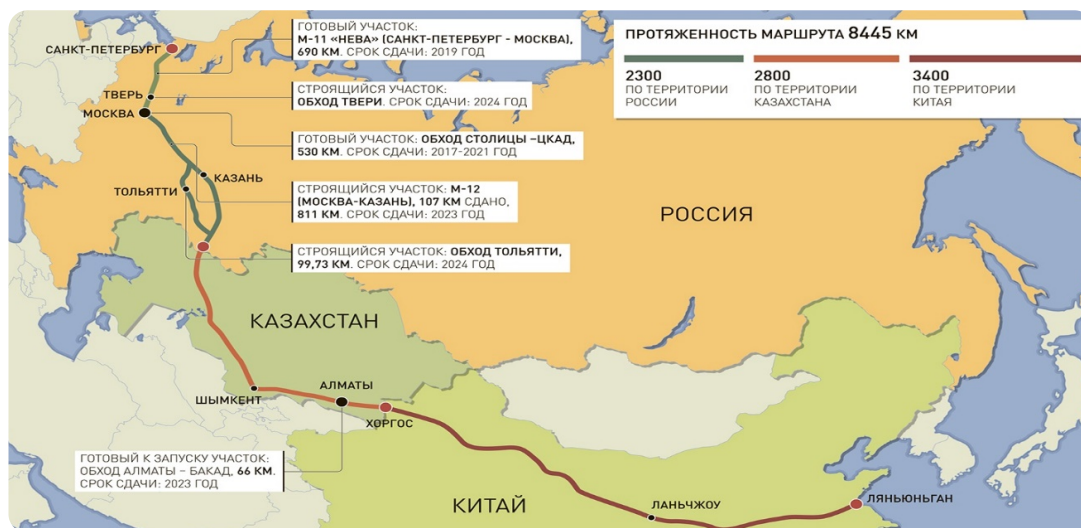


Рис. 2. Маршрут транспортного коридора «Европа-Западный Китай» [1].

стал единственным в Поволжье перекрестком трех охарактеризованных выше международных транспортных коридоров, своеобразным «Великим Перекрестком». Все это положительно влияет на качество жизни населения республики [7; 8]. В существующих проектных документах Свяжский межрегиональный мультимодальный логистический центр по своей мощности, структуре, технологии и организации работы, должен был обеспечить потребности объемных интермодальных и мультимодальных транспортных перевозок в зоне названных коридоров [5]. Однако в связи с формированием автотранспортного проекта «Меридиан», выводом севернее республики основной грузовой транспортной железнодорожной линии по маршруту «Запад-Восток», его значение резко сократилось. В зоне, предназначенной для обслуживания мультимодальных перевозок в части приема грузов, их переработки и перегрузки, были построены и введены в действие другие объекты, в частности элеватор. Уход от первоначальной проектировки очевиден и возврат к первоначальному проектному формату необходим, в том числе при наличии четких государственных установок в условиях крайне напряженной экономико-политической и транспортно-логистической ситуации 2022–2025 гг.

Несмотря на сказанное, Республика Татарстан до сих пор располагает потенциальной возможностью обеспечивать эффективность управления и организации работы крупных участков международных транспортных коридоров, в том числе меридиального мультимодального характера [4]. С учетом экономического потенциала республики можно говорить о том, что она может взять на себя ведущую роль в формировании центральной компании по созданию и эксплуатации российского участка, например, рассмотренного автотранспортного коридора. Соответствующие паи в уставной фонд этой компании могут быть внесены акциями ОАО «КамАЗ» и рядом других республиканских компаний, обеспечивающих комплектацию, техническое и топливное обслуживание автомобилей. В функции такой компании могут быть включены перевозка грузов в пределах автотранспортного коридора, техническое обслуживание и заправка машин. Важно учесть, что автомобили соответствующего татарстанского предприятия пригодны для перевозки грузов на всем протяжении российского участка, а также на значительной территории казахстанского и китайского участков с учетом имеющегося качества дорог, характера перевозимых грузов и возможности непрерывного хода машины в течение суток. В данном случае речь

идет о перецепке кузовов, технологии прямой перегрузки контейнерных грузов на граничных пунктах контроля с зарубежных автомобилей на российские. Это существенно снижает потери времени при осуществлении контрольно-пропускных операций и обеспечивает высокую коммерческую эффективность всего цикла перевозки.

Настоятельным требованием и обязательным условием реализации вышеприведенных установок должно стать формирование в республике центрального межрегионального проектного офиса с делегированием ему следующих видов работ:

1. Разработка региональных и межрегиональных транспортно-экономических балансов;
2. Проектирование сквозного инфраструктурного обеспечения работы международных транспортных коридоров;
3. Формирование финансово-организационных схем привлечения отечественных и иностранных инвесторов к развитию инфраструктуры транспортных коридоров;
4. Разработка проектов участия российских компаний в обслуживании коридоров на максимально продолжительных их участках [9].

Крайне важно обеспечить разработку сопряженных технологий работы Свияжского МЛЦ (СМЛЦ) в режиме перспективного обслуживания трех представленных выше МТК (с учетом даже нынешнего снижения грузооборота на отдельных из них или нерационального изменения маршрута). Считаем необходимым решение ряда принципиальных вопросов относительно СМЛЦ в порядке закрепления или корректировки ранее принятых проектных позиций [6]:

- Мониторинг грузопотоков на основе проектируемых глобальных схем развития производительных сил и транспортно-экономических

балансов регионов Приволжского федерального округа, России и смежных государств, находящихся в зоне обслуживаемых транспортных коридоров;

- Разработка схемы управления логистическим объектом, проектов инвестиционных предложений и инвестиционных меморандумов с целью привлечения частных инвесторов;
- Формирование структуры сквозных взаимодействий СМЛЦ с комплексом логистических центров, размещенных на территории Приволжского федерального округа, функционально образующих кластерную структуру;
- Разработка внутренних регламентов развития территории СМЛЦ с учетом изначального проектного формата, определяющего создание промышленных производств по переработке, складированию, упаковке, переупаковке и т.д. грузов, функционирование ремонтной и обслуживающей базы транспортных средств;
- Разработка условий, схем и форматов проектной адаптации зоны СМЛЦ и прилегающих к нему территорий муниципальных районов Республики Татарстан.

Разрабатываемый при этом структурированный массив аналитической информации будет крайне востребованным и для составления других региональных и федеральных торгово-транспортных и кооперационно-промышленных проектов, которые основаны на межрегиональных и международных торгово-промышленных взаимодействиях, где инициатором и стратегическим партнером выступает Республика Татарстан.

Соответствующая республиканская инициатива по интеграции Татарстана в международное транспортно-логистическое пространство должна стать фактором обновления, экономического и геополитического усиления всей России.

### Библиографический список

1. Жандарова И. Время доставки грузов из Китая сократится на два дня. – URL: <https://rg.ru/2023/06/04/marshrut-postroen.html> (дата обр. 17.10.2024).
2. МТК «Северг-Юг»: выгоды и перспективы. – URL: <https://vzglyad.az/news/229594/MTK-«Северг-Юг»--выгоды-и-перспективы.html> (дата обр. 15.10.2024).
3. Новая логистика: зачем Татарстану нужен транспортный коридор «Север – Юг» / РБК. – URL:

- <https://rt.rbc.ru/tatarstan/17/05/2023/646495cc9a79471cdabb64e7?ysclid=m6jhl1xvd1119705307> (дата обр. 19.10.2024).
4. Пути развития транспорта в Татарстане до 2030 года (материалы правительственного круглого стола, проведенного Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан). – URL: <https://miakom.ru/news/puti-razvitiya-transporta-v-tatarstane/?ysclid=m6jlitfs1i1875156080> (дата обр. 15.10.2024).
  5. Республика Татарстан в системе международного транспортно-логистического пространства / В. В. Хоменко [и др.] // Вестник экономики, права и социологии. – 2008. – № 6. – С. 50–58.
  6. Татарстан в системе формирования международных и межрегиональных транспортно-логистических центров / В. В. Хоменко [и др.]. – 2008.
  7. Фахрутдинова Е. В., Камашева А. В., Валеев Э. Р. Статистический анализ дифференциации субъектов Российской Федерации по качеству жизни населения // Экономические науки. – 2019. – № 181. – С. 356–362. – DOI: [10.14451/1.181.356](https://doi.org/10.14451/1.181.356).
  8. Фахрутдинова Е. В., Юрков Д. В. Эмпирический анализ взаимосвязи качества жизни и миграции населения в субъектах Российской Федерации // Экономические науки. – 2019. – № 181. – С. 363–368. – DOI: [10.14451/1.181.363](https://doi.org/10.14451/1.181.363).
  9. Хоменко В. В. Вхождение Республики Татарстан в систему евразийских транспортных коридоров как основа капитализации региональной транспортной ренты // Вестник экономики, права и социологии. – 2007. – № 4. – С. 28–34.
  10. Шарова И. В., Голова Д. В. Международные транспортные коридоры и их влияние на экономическое развитие государств // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13, № 4. – С. 1153–1164. – DOI: [10.18334/epp.13.4.117486](https://doi.org/10.18334/epp.13.4.117486).