

Геннадий Бессонов,
Председатель Исполкома КТС СНГ

О потенциале развития транспортно-логистического сотрудничества на пространстве Содружества Независимых Государств

Инфраструктура и логистика – одни из основных приоритетов экономической повестки СНГ. Напомню, в 2024 году Советом глав правительств СНГ были приняты:

- План действий по оптимизации инфраструктуры и развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – участников СНГ, на период до 2030 года;
- Меморандум о сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в области цифровой трансформации транспортного комплекса.

В этом году, наряду с подготовкой Плана мероприятий по реализации Второго этапа Стратегии экономического развития СНГ на период 2026-2030 гг., который также будет содержать необходимые поручения в этой сфере по линии Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ прорабатываются следующие инициативы:

- Концепция сопряжения главных транспортных артерий, проходящих по территориям государств – участников СНГ (инициатор – Республика Казахстан);
- Стратегия цифровизации основных мультимодальных транспортных коридоров государств – участников СНГ (инициатор – Республика Таджикистан).

Решением 44-го заседания КТС СНГ поручено проработать вопрос о подготовке договоренности, усиливающей взаимодействие органов отраслевого сотрудничества СНГ в сфере транспорта. Прорабатываются новые направления деятельности – в том числе транспортно-таможенное.

Таким образом, налицо объективный интерес, проявляемый странами к углублению сотрудничества с партнерами по СНГ, закрепляемый в документах самого высокого уровня.

Важно, чтобы эти решения не остались декларациями, а были воплощены в жизнь, служили экономике и обществу. Страны СНГ – наши ближайшие

партнеры, с которыми нас связывает не только общая железнодорожная колея или технические стандарты, но и многолетняя вековая история, общее понимание проблем и стремление находить пути решения.

Что может предложить в этой связи Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ как орган отраслевого сотрудничества СНГ? В соответствии с утвержденным Советом глав правительств Положением – КТС ведает в том числе общестранспортными вопросами – а это и мультимодальные перевозки, и логистика.

Наши ассоциированные члены – компании и организации отрасли готовят свои предложения для рассмотрения органами КТС. Исполком со своей стороны приглашает их на мероприятия в России и за рубежом, позволяя обеспечивать необходимую обратную связь. В перспективе ведем дело к формированию Делового совета КТС.

В целом, на сегодня мы видим интерес, проявляемый и со стороны стран, и со стороны бизнеса к укреплению сотрудничества и кооперации. Отрадно, что это не лозунг, а реальная заинтересованность. Мы готовы в этой работе участвовать, предлагая наиболее эффективный с нашей точки зрения формат взаимодействия «государственные органы – бизнес – наука и образование, то есть кадровое обеспечение».

В ноябре планируется проведение в Узбекистане очередного заседания КТС, где будем проводить работу именно в таком формате.

В части, касающейся перевозок.

Наверное, вряд ли стоит говорить о тенденции «разворот на восток». Это свершившийся факт, вызов, с которым отрасль успешно справилась. Вопрос в том, что произошедшая переориентация экспортно-импортных операций существенно увеличила объемы и потребовала развития инфраструктурных мощностей. Но это дело не одного дня – что очевидно всем.

Поскольку решения нужны здесь и сейчас мы говорим о возможной диверсификации маршрутов, с тем, чтобы обеспечивать выход на наших партнеров в экономике через морские порты на других бассейнах. Это позволит наращивать объемы перевозок со странами БРИКС, АСЕАН, Юго-Восточной Азии и Африки, используя мультимодальные цепочки.

Мы видим, что в условиях высокой загруженности Транссиба ведется активная работа по формированию новых маршрутов. Правительством прорабатывается проект формирования Трансарктического транспортного

коридора из Санкт-Петербурга во Владивосток через Мурманск и Архангельск. При определении модели работы рассматривается вопрос назначения инфраструктурного оператора, выработки системы оценки эффективности конкурентоспособности на глобальном рынке.

Трансарктический транспортный коридор – это, конечно, вопрос комплексности подхода, включая и развитие экономических проектов, ресурсной сырьевой базы, а для этого можно увеличивать и инвестировать в геологоразведку, и, конечно же, создание необходимого транспортного каркаса в Арктике: портов, железнодорожных подходов, развития речных маршрутов

Распоряжением от 22 сентября 2023 года №2555-р, утверждающее комплексный план развития Архангельского транспортного узла до 2035 года, подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин. Одно из основных мероприятий плана – строительство нового терминала в морском порту Архангельск. Для него в Двинском заливе Белого моря, будет создан глубоководный морской район. Планируется, что ориентировочная мощность нового терминала к 2040 году составит 25 млн т в год.

Изучается возможность возобновить работу над проектом железной дороги Курагино – Кызыл – Хами. Проект подразумевает продление будущего маршрута из Тывы в Монголию и КНР (Синьцзян), и сегодня идет поиск инвесторов. Общая протяженность предлагаемой грандиозной трассы должна составить 2250 км. Вывозить по ней на экспорт планируется прежде всего высококачественный коксующийся уголь из Тывы, а также из близлежащих угледобывающих регионов – Хакасии и Кузбасса.

Значительную пользу эти проекты принесут для регионов, по территориям которых эти маршруты пройдут. Это позволит реализовать ряд крупных промышленных проектов, благодаря чему появятся новые рабочие места по всей стране на сотнях предприятий, которые будут задействованы в создании и эксплуатации новых перевалочных и производственных мощностей. Однако, ключевым вопросом здесь остаются инвестиции.

Что касается грузовой базы, то можно привести пример железной дороги через пограничный переход Нижнеленинское – Тунцзян, где изначально осуществлялись перевозки сырьевых грузов, а затем стали осуществляться и контейнерные. Маршрут становится востребованным, раскатывается, регионы и операторы подключаются к проектам строительства контейнерных и логистических терминалов.

Инициатива Казахстана, о которой говорил выше, предусматривает взаимную увязку маршрутов СНГ, включая Север-Юг и Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Это достаточно серьезный региональный игрок, имеющий поддержку как в странах Центральной Азии, так и в Турции и ЕС. Инициатором открытия Транскаспийского коридора выступил Казахстан, поэтому и штаб-квартира Ассоциации расположилась в Астане. Вопрос в объемах перевозок – на трассе как минимум одна перевалка на море (Актау/Курык – Алят, Баку) и далее выход на Турцию через линию Карс-Ахалкалаки ограниченной пропускной способности или возможно через Зангезурский маршрут.

Реальной альтернативой основному маршруту через Россию и Казахстан или Транссиб этот маршрут станет в ближайшее время вряд ли, но он будет развиваться при активной политической поддержке вовлеченных стран и финансовых институтов

При поддержке Азиатского банка развития развивается формат транспортных коридоров Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), где есть также 6 железнодорожных коридоров.

Связь Центральной Азии с Китаем обеспечит будущая линия Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Узбекистан активно взаимодействует с Афганистаном по проекту Трансафганской железной дороги. Опыт взаимодействия Афганистана и Узбекистана есть – в свое время на территории Афганистана уже была построена железнодорожная линия.

Однако эти маршруты могли бы быть встроены в систему транспортных коридоров СНГ и стать инфраструктурной основой будущих контейнерных сервисов.

Еще одна возможность снятия нагрузки с Транссиба – перенаправление грузов Западной Сибири на Север-Юг и будущую Трансафганскую магистраль. Здесь, конечно нужно считать потоки, но уместно вспомнить что в 2027 году будет 100-летие решения Совета Народных Комиссаров о строительстве Туркестано-сибирской железной дороги. Турксиб стал главной транспортной стройкой первой пятилетки и при том уровне механизации дорога от Барнаула до Южного Казахстана была построена за неполные три года. С учетом того, что сегодня технологии существенно продвинулись, вышеназванные проекты также могут быть реализованы.

В целом, думаю, очевидным фактом является то обстоятельство, что на объемы контейнерных перевозок, как экспортно-импортных, так и транзитных, будут продолжать оказывать влияние изменение спроса на товары в России и на внешнем рынке, сезонные изменения логистики, изменение геополитических факторов, наличие инфраструктурных ограничений. Нужно исходить из того, что это было, есть и будет. Диверсификация маршрутов и создание разветвленной сети транспортно-логистических центров, формирование широкого спектра мультимодальных цепочек и объединение компаний, их предоставляющих, для предоставления клиенту сквозных решений, является безальтернативным путем. Путем, идя по которому, мы сможем с уверенностью смотреть в будущее с оптимизмом. Готовы вносить посильный вклад в эту работу.