

## Развитие международных транспортных коридоров для реализации транзитного потенциала России в сфере автомобильного транспорта.

### Задачи КС МТК.

1. Определение наиболее востребованных и перспективных маршрутов международных транспортных коридоров и причины, сдерживающие их использование.
2. Обеспеченность международных транспортных коридоров автодорогами с нормативной осевой нагрузкой 11,5 тонн и пропускной способностью.
3. Соответствие транспортной инфраструктуры и технологий современным международным требованиям, обеспечивающим высокую скорость и низкую стоимость безопасной доставки грузов и пассажиров по международным транспортным коридорам.

### Программа КС МТК (проект)

10:10 – 10:30	Назначение международных транспортных коридоров и требования к входящим в них автомобильным дорогам, объектам дорожного сервиса и транспортной инфраструктуры.
10:30 – 10:50	Несущая способность автомобильных дорог в Российской Федерации. Гармонизация требований к весовым нагрузкам транспортных средств с учётом образования Евразийского Союза.
10:50 – 11:10	Международные транспортные коридоры на территории Российской Федерации и допустимые на них весовые ограничения для транзитных транспортных средств.
11:10 – 11:30	Организация весового контроля и условий для транзита транспортных средств Европейского стандарта с осевой нагрузкой 11,5 тонн.
11:30 – 11:50	Безопасность транспортных услуг на международных транспортных коридорах и совершенствование технологий транспортного контроля.
11:50 – 12:10	Кофе-пауза.
12:10 – 12:30	Инновационные товаротранспортные технологии. Информационное обеспечение международных транспортных коридоров. Состояние и перспективы.
12:30 – 12:50	Обеспечение международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации объектами дорожного сервиса и транспортно-логистической инфраструктурой.

- 12:50 – 13:10 Маршруты наибольшей концентрации транзитных потоков на территории России, пропускная способность дорог. Приоритетные направления для поддержки и развития.
- 13:10 – 13:45 Финансирование и окупаемость проектов Международных транспортных коридоров. Дорожные сборы. Зарубежный опыт и перспективы в России.
- 13:45 – 14:00 Подведение итогов круглого стола.

## О целесообразности проведения Круглого стола по развитию международных транспортных коридоров для реализации транзитного потенциала России.

Формирование Международных транспортных коридоров на территории России направлено на повышение эффективности и качества российских внешнеторговых перевозок и использование выгодного географического положения России для расширения экспорта транспортных услуг, включая обслуживание транзитных перевозок третьих стран. Увеличение транзитных потоков стимулирует развитие международных торговых связей, транспортной инфраструктуры и экономики регионов, создание рабочих мест и транспортной доступности.

В Российской Федерации придаётся особое значение развитию транспортной системы страны, так как только хорошо развитая транспортная инфраструктура способна превратить географические особенности России в ее конкурентное преимущество при интеграции в мировое транспортное пространство.

Привлечение транзитных потоков на территорию России сопряжено с соперничеством других государств. Необходимыми условиями достижения успеха являются наличие автодорог, позволяющих транзитный проезд стандартизированных для международных перевозок Европейского направления транспортных средств с осевой нагрузкой 11,5 тонн, и инфраструктуры, обеспечивающей конкурентную скорость и стоимость безопасной доставки грузов и пассажиров.

Например, Республика Беларусь, уделившая приоритетное внимание развитию транзитного сообщения за последнее десятилетие обогнала Россию по соотношению ввозимых и транзитных грузов более, чем в 5 раз. В Россию международным автомобильным транспортом доставляется 32 млн. тонн грузов, а транзитом перевозится не более 1,5 млн. тонн, или 4,7%. В то же время в Республике Беларусь аналогичные показатели составляют 10,6 млн. тонн и 2,7 млн. тонн, или 25,5 % соответственно. При этом на реконструкцию транспортного коридора Республикой Беларусь был получен зарубежный кредит от Европейского банка реконструкции и развития, а платный проезд по этому коридору транзитного транспорта обеспечивает его погашение. Ещё больших успехов в реализации транзитного потенциала добились страны Восточной Европы.

Участники международного автомобильного сообщения заявляют, что существенным сдерживающим фактором для транзитного проезда по территории России является отсутствие дорог, входящих в согласованные международные транспортные коридоры (Европейское Соглашение о международных автомагистралях СМА от 15 ноября 1975 года) и допускающих сквозной проезд транспортных средств с осевой нагрузкой 11,5 тонн на ось.

Нормативные нагрузки для автомобильных дорог устанавливаются исходя из расчёта прочности дорожной одежды и искусственных сооружений в соответствии со строительными нормами и правилами. Сеть автомобильных дорог в Российской Федерации сформировалась во второй половине прошлого века, и она была запроектирована и построена под осевую нагрузку 6 тонн на ось. На сегодняшний момент протяжённость таких дорог составляет более 75 %.

Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 30.12.2011) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» автомобильные дороги, запроектированные и построенные под осевую нагрузку 6 тонн на ось, приравнены к автомобильным дорогам, построенным под осевую нагрузку транспортных

средств 10 тонн. Сложилась ситуация, что многие автомобильные дороги ещё не реконструированы под осевую нагрузку транспортного средства 10 тонн на ось, а нормативные правовые акты обязывают применять новые нормативные нагрузки. Это приводит к быстрому износу дорожной одежды, увеличению расходов на ремонт существующих дорог и сокращению ресурсов на строительство новых.

По оценке Федерального дорожного агентства на текущее содержание федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений требуется более 170 млрд. рублей в год, фактически выделяется не более 60 млрд. рублей, включая расходы на текущий и капитальный ремонт дорог. Проведенными в ряде стран ЕС и США исследованиями установлено, что структурный износ автомобильных дорог под воздействием транспортных средств считается пропорциональным осевой массе в четвертой степени. Фактически показатель увеличения износа находится в диапазоне от 3,6 до 4,6 и зависит от стадии износа, вида покрытия, основания дорожного полотна и других факторов. Так, при 20% увеличении осевой нагрузки с 10 т до 12 т степень износа дорожного полотна увеличится на 107% или более чем в 2 раза.

В Российской Федерации построены и строятся дороги «под европейский типаж транспортных средств» с осевой нагрузкой 11,5 тонн, однако, их протяжённость недостаточна и вводятся они отдельными участками. Темпы ввода этих дорог в эксплуатацию ограничены более высокой стоимостью их строительства по сравнению с обычными для России дорогами, имеющими нормативную осевую нагрузку 10 т и 6 т. Не сформированы приоритеты в строительстве таких дорог именно на маршрутах международного транзитного сообщения наибольшей концентрации. Поэтому сквозной транзит транспортных средств с осевой нагрузкой 11,5 т на таких маршрутах невозможен без разрушения дороги на нереконструированных участках. Автоматически возникает необходимость оплаты возмещения наносимого ущерба на участках с меньшей нормативной нагрузкой. Отсутствие предварительной информации о таких участках дорог, соответствующих дорожных знаков и сложности при оформлении специальных разрешений на проезд транспортных средств, вынуждают транзитных перевозчиков искать альтернативные маршруты на территории других государств.

Узкими местами, увеличивающими сроки и стоимость доставки грузов также являются:

- сверхнормативные простои транспортных средств, связанные с оформлением транспортной документации на пограничных переходах;
- несовершенство процедур транспортного, весового и таможенного контроля;
- слабая обеспеченность объектами дорожного и технического сервиса, транспортной инфраструктуры;
- недостаточная пропускная способность на отдельных участках дорог для транзитного и международного сообщения;
- неадекватная система особых сборов для иностранных перевозчиков (ПП РФ от 24.12.08 №1007).

С созданием Таможенного Союза и Евразийского Экономического Союза существенно увеличивается транзит по маршруту Республика Беларусь – Республика Казахстан. Взаимный грузооборот между этими странами в 2012 году составил 405,3 тыс. тонн и вырос по сравнению с 2011 годом на 59,3%.

Увеличение товарооборота между Азией и Европой, составляющего более 600 миллиардов долларов ежегодно, в том числе между Юго-Восточной Азией и Европой –

более 250 миллиардов долларов, свидетельствует о значительном потенциале для развития транзита, так как по расчетам экспертов, транзит через территорию России позволит в 2,5 раза ускорить продвижение товаров и снизить затраты.

Наиболее грузонапряженными маршрутами международных автомобильных перевозок грузов являются перевозки на: Финляндию и скандинавские страны (не менее 17,6% от общего объема); Беларусь, Польшу, Литву, Германию и другие западноевропейские государства (более 40% от общего объема); Украину (9% от общего объема); Китай (4,4%) и Казахстан (4,8%).

При формировании международных транспортных коридоров государства опираются на точную статистику существующих транспортных потоков и на здравые прогнозы. Проводится постоянный анализ перспектив развития международной торговли. Поэтому для рационального использования значительных первичных затрат, требуемых на строительство и реконструкцию автодорог под нормативную осевую нагрузку 11,5 тонн для обеспечения международного и транзитного сообщения, необходимо корректировать приоритеты инвестирования в маршруты с наибольшей транзитной концентрацией. Для повышения эффективности и экономической отдачи от понесённых затрат, необходимо провести анализ проблем на существующих маршрутах транзитного сообщения и выработать предложения по их устранению с учётом потенциала дальнейшего развития транзитных потоков.

На единовременное совершенствование дорог и инфраструктуры, расположенных на обширной территории России, и устранения всех проблем и узких мест финансовых ресурсов недостаточно. Требуется фокусироваться на наиболее востребованных и перспективных направлениях транзитного и международного сообщения.

Для выявления и обобщения причин, сдерживающих реализацию транзитного потенциала России, и выработки предложений по их эффективному устранению при оптимальных ресурсах и сроках предлагается провести в Аналитическом центре при Правительстве Российской Федерации Круглый стол с участием представителей и экспертов организаций и ведомств, связанных со строительством и эксплуатацией автомобильных дорог, контролирующих и надзорных органов, пользователей и международных организаций, связанных с развитием международных транспортных сообщений.

Основные разделы для обсуждения в рамках Круглого стола планируются:

1. Определение наиболее востребованных и перспективных маршрутов международных транспортных коридоров и причины, сдерживающие их использование.
2. Обеспеченность международных транспортных коридоров автодорогами с нормативной осевой нагрузкой 11,5 тонн и соответствующей пропускной способностью.
3. Соответствие транспортной инфраструктуры и технологий современным международным требованиям, обеспечивающим высокую скорость и низкую стоимость безопасной доставки грузов и пассажиров на международных транспортных коридорах.