

РОССИЯ И КИТАЙ В ЕВРАЗИЙСКОМ ТРАНСПОРТНОМ КОРИДОРЕ

С.Л. САЗОНОВ

Кандидат экономических наук
Институт Дальнего Востока РАН

Ключевые слова: Транссибирская железнодорожная магистраль, международный транзитный коридор, логистическая цепочка, перевозка грузов, транзитный потенциал, транспортная инфраструктура, Объединенная российская транспортная магистраль

Уже более 20 лет обсуждаются проблемы экономического развития зоны Байкало-Амурской магистрали и использования ее мощностей, которые сегодня загружены лишь на треть, притом, что дорога имеет пропускную способность 12,6 млн т грузов и до 100 тыс. контейнеров в год [1]. Магистраль по показателю грузооборота остается нерентабельной, а доля перевозок пассажиров по этой дороге составляет менее 1% общероссийских железнодорожных пассажирских перевозок.

В начале 2011 г. некогда мощнейшая стройка союзного значения подступила к своему «ренессансу» - реализации межрегионального инвестиционного проекта «Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали на перспективу до 2020 года». В утвержденной правительством РФ программе предусмотрен поэтапный комплекс мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности Северного широтного хода от Тайшета до порта Ванино. Намечается также дальнейшее наращивание провозных способностей его Восточного участка с восстановлением и открытием новых отдельных пунктов по всей трассе, сооружение вторых путей на лимитирующих перегонах, усиление верхнего строения пути и искусственных сооружений.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Проект развития ведущих железнодорожных магистралей на долгосрочную перспективу до 2020 г. предусматривает следующие

меры по развитию Дальневосточных морских портов:

- строительство специализированных высокотехнологичных комплексов по перевалке угля для развития экспорта и повышения конкурентоспособности российских углей на мировых рынках (Восточный, Ванино, Посет);

- сооружение современных комплексов по перевалке минеральных удобрений (Восточный), сжиженного природного газа (СПГ), продуктов нефтехимии (Ванино), зерна (Владивосток);

- строительство современных контейнерных терминалов для реализации задач вхождения России в систему международных транспортных коридоров (Восточный, Находка, Владивосток, Ванино) [2; с. 25-29].

В действующей «Стратегии развития морской деятельности РФ» поставлена задача - обеспечить к 2015 г. совокупный объем обработки грузов портами ДФО до 145,1 млн т [3] и сократить объемы российских грузов, проходящих через чужие порты, с 15% в 2010 до 5% в 2020 г. [4].

В настоящий момент управление транспортными потоками на Дальнем Востоке РФ находится далеко не в идеальном состоянии, и по мере роста перевозок положение ухудшается. И если мы хо-

тим сделать российский Дальний Восток одним из мировых транспортных узлов, то нам надо кардинально улучшить организацию перевозок. Сделать это можно только путем создания регионального управляющего транспортно-логистического центра. Единая логистика на транспорте пошла бы на пользу всем участникам грузоперевозок на Дальнем Востоке России, обеспечив оптимальную загрузку погрузочно-разгрузочных мощностей портов за счет подвоза тех грузов, которые «обеспечены» судами. Уже одно это привело бы к сокращению простоя вагонов, что, в свою очередь, позволило бы резко сократить время погрузки судов, в т.ч. за счет применения прямого варианта перегрузки. Создание такого центра автоматически уменьшает количество посредников между грузоотправителем и железной дорогой, т.к. центр берет на себя функции оператора перевозки, обеспечивая наиболее экономически выгодную технологию перевозки груза, включая его загрузку на судно, а это - уменьшение затрат грузоотправителей и грузополучателей. Оснащение дальневосточной инфраструктуры телекоммуникационными линиями позволит создать на транспортных терминалах логистические центры, регу-

Окончание. Начало см.: Азия и Африка сегодня. 2014, № 8.

лирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью, надежностью и оптимальными ценами. Эти линии обеспечат рентабельный транзит больших объемов информации и одновременно послужат созданию современного информационного пространства в азиатской части России.

2 апреля 2013 г. глава правительства РФ в ходе заседания Государственной комиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области утвердил «Программу социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г.», которая предусматривает инвестирование в подъем Дальневосточного федерального округа (ДФО) РФ около 10 трлн рублей в период до 2015 г. Премьер-министр отметил, что будут привлекаться как средства государственного бюджета, так и частных инвесторов, однако не уточнил, в каких пропорциях. В рамках инфраструктурного развития планируется направить 980 млрд рублей на реконструкцию БАМа и Транссиба, из которых 260 млрд составят бюджетные средства, а остальное - внебюджетные деньги (в основном - средства ОАО «РЖД»). Предполагается увеличить грузопоток через БАМ и Транссиб к 2015 г. до 38 млн т в год, а к 2020 г. - до 54 млн т.

В рамках развития региональной авиации планируется потратить 101 млрд рублей на реконструкцию двух крупных аэропортов в Улан-Удэ и Петропавловске-Камчатском и 61 небольшого регионального аэродрома в других регионах Дальнего Востока [5]. На строительство автомобильных дорог предполагается направить 60 млрд рублей (автомагистрали Владивосток-Находка, Хабаровск-Владивосток, Братск-Мирный и др.), а 80 млрд рублей будет выделено на строительство моста через реку Лену после 2018 г. [6].

Совершенно очевидно, что промедление в развитии дальневосточной транспортной системы и морских портов содержит очевидные потенциальные вызовы

для России. Существует реальный риск ослабления консолидации страны и деградации существующих транспортных сетей. Не секрет, что в развитии транспортной инфраструктуры РФ заметно уступает многим странам мира, и это отставание особенно очевидно на фоне быстрого продвижения вперед наших соседей и, прежде всего, Китая. В КНР наблюдается стремительное развитие транспортной сети, связывающей китайские порты на восточном побережье с Центральной Азией и далее с Европой (Ляньюньган-Урумчи-Алашанькоу - КПП Достык (Дружба) - Хоргос - Кашгар).

Главная причина того, что мы не зарабатываем на транзите столько, сколько можем - это то, что Транссиб сегодня не работает как Международный евро-азиатский транспортный коридор, которым он является. Мы не в состоянии предложить готовый транспортный продукт международного уровня, который можно было бы продать на мировом рынке. Россия находится в центре транспортных интересов трех больших регионов с наибольшей интенсивностью хозяйственной деятельности - Западной Европы, Северной Америки и стран АТР. Они остро нуждаются в канале быстрого товарообмена, и транспортные трансконтинентальные системы приобретают в этих условиях растущее стратегическое значение.

Несмотря на недавний финансовый кризис и продолжающиеся колебания мировой экономики, международная торговля продолжает развиваться достаточно быстрыми темпами. В основе этой торговли лежит понимание, что компания может покупать товары у поставщика в одной стране, использовать логистику для их перемещения, а затем продавать их с прибылью заказчику в другой стране. Более совершенные коммуникации, транспорт, финансовые схемы, торговые соглашения и т.д. означают, что производители и потребители товаров теперь ищут в пределах всего земного шара лучшие варианты для выполнения своих операций. В связи с этим, международная ло-

гистика перемещает обрабатываемые материалы по все более длинным и сложным цепям поставок.

Модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей повлияет не только на развитие ресурсной базы конкретных регионов, но и на рост всей экономики страны. Стыковка региональных интермодальных* инфраструктурных систем в общенациональную станет главным стимулом социального и экономического развития как в региональном, так и национальном масштабах. При создании транзитных коридоров Восток - Запад нужен комплексный подход, предусматривающий строительство современной сети скоростных автомобильных магистралей, дублирующих конфигурацию железнодорожных сетей, водных путей страны. Сегодня есть технологические возможности для того, чтобы переходить от латания дыр в региональных транспортных комплексах к проектированию и строительству целостной национальной транзитной системы.

Остро стоит необходимость вовлечения в хозяйственную деятельность природных богатств Сибири и Дальнего Востока России, а создание Объединенной российской транзитной магистрали (ОРТМ) с примыкающими к ней транспортными сетями откроет доступ к этим ресурсам, и экономика России получит «второе дыхание». Нехватка людских ресурсов на Дальнем Востоке РФ является не только демографической проблемой, но и превратилась в ключевой вопрос обеспечения безопасности страны и ее территориальной целостности. Реализация проекта ОРТМ способна обеспечить создание большого числа новых рабочих мест и стимулировать миграцию в малонаселенные районы строительства магистрали трудовых ресурсов не только из России, но и из бывших республик ближнего зарубежья. Обслуживание ОРТМ и воз-

* Фундаментом эффективности современной международной торговли, экономического роста и устойчивого развития считается интермодальность - интегрированное использование различных видов транспорта в одной транспортной системе.

водимых вдоль нее промышленных кластеров предполагает строительство современных поселений повышенной комфортности, а полноценное обустройство быта переселенцев снизит вероятность обратной миграции.

Говоря о трудностях с освоением окраинных регионов России, часто ссылаются на недостаток рабочих рук. И эту сложную задачу можно решить без привлечения иностранной рабочей силы. Население Дальнего Востока можно удержать и привлечь к активной деятельности, освободив его от налогов, устранив бюрократические барьеры для инвестиций, а сами инвестиции также должны освобождаться от всех налогов на 20-50-70 лет, в зависимости от отрасли. По предварительным расчётам Института социально-политических исследований Российской академии наук (ИСПИ РАН), инвестиции в строительство ОРТМ могут создать дополнительно на первом этапе (строительство полотна, прокладка коммуникаций и пр.) не менее 1,5-2 млн рабочих мест. На следующем этапе мультипликативный эффект может дать до 5 млн рабочих мест - строительство и реконструкция городов и посёлков, поддержание коммуникаций, обслуживание дорог, сервис и пр. Фактически, строительство ОРТМ может «поглотить» всех безработных не только в регионе, но и в целом по России [6; с. 25-29].

Оценка необходимых объемов инвестиций, рентабельности и сроков окупаемости требует проведения дополнительных расчетов и исследований, т.к. многое зависит от выбора организационных форм и управления проектом. Основными предполагаемыми источниками финансирования строительства ОРТМ станут средства инвесторов и транспортных компаний. В качестве источника таких масштабных инвестиций могут также рассматриваться транснациональные холдинги, собирающие и инвестирующие средства в большие проекты. Страхование инвестиций может осуществляться из государственных бюджетов стран, к которым принадлежат главные банки-ин-

весторы. Эксперты в области транспорта полагают, что поэтапный ввод в действие готовых подсистем ОРТМ позволит обеспечить быструю окупаемость, а затем и доходность их эксплуатации. Вследствие этого, мобилизация средств для строительства может быть осуществлена через концессионные соглашения. Совместный проект ОРТМ способен принести быстрые непосредственные выгоды всем странам-участникам. Создав на паях транснациональный холдинг для строительства ОРТМ, они сразу же стали бы соинвесторами и партнерами в огромном предприятии. Это предприятие может также рассматриваться как система предпринимательских проектов, в каждом из которых риски и выгоды поддаются достаточно надежным расчетам.

Основной «быстрый» доход от ОРТМ предполагается получить за счет транспортных услуг предприятиям стран Европы и АТР, готовым направить свои товарные потоки через Россию, чтобы выиграть во времени. Эта услуга считается высокорентабельной и позволит России получать значительную и стабильную прибыль. Однако развитие транзитного грузопотока не даст должного экономического эффекта, если он не будет сопровождаться мерами разумного тарифного регулирования. К примеру, раздельный учет инфраструктурной, тяговой и вагонной составляющих сделает тариф более прозрачным и гибким, будет стимулировать развитие конкуренции. Эти механизмы не могут сводиться к простой калькуляции себестоимости и не должны ограничиваться учетом интересов отдельного перевозчика, например ОАО «РЖД». Спецификой России является то обстоятельство, что 100% акций ОАО «РЖД» принадлежит государству, тогда как железные дороги во многих странах мира приватизированы, что позволяет при осуществлении грузового транзита применять гибкие и конкурентоспособные тарифы.

Уже начал процесс реформирования тарифных ставок и системы управления российским железнодорожным транспортом, ко-

торый, однако, далек от завершения и даже от определенности. Сегодня же, несмотря на то, что сквозная тарифная ставка российского транзита практически одинакова, большой поток наших грузов, идущий в направлении китайских портов вследствие дороговизны российских железнодорожных тарифов, движется вокруг Евразии, хотя импорт транспортных услуг там несоразмерно велик. Наша же страна при этом теряет доходы и налоговую базу. Учитывая отсутствие единого интереса всех участников транспортной цепочки к оптимизации маржи и разного подхода к установлению цен на перевозку контейнеров, необходимо отказаться от регулирования транзитных тарифов. Государству следует определять только максимальный и минимальный уровни тарифов с тем, чтобы в рамках образовавшегося тарифного коридора перевозчики могли бы гибко выстраивать свою тарифную политику с учетом конъюнктуры рынка, что позволит оперативно реагировать на изменения рынка с помощью тарифной составляющей.

Изложенные факты и соображения приводят к следующему выводу: если финансирование проекта евразийского коридора через территорию России в полном объеме затруднительно, следует искать возможности для его реализации «по частям». Разделение общего проекта на несколько этапов (экономически и технически самостоятельных) позволит сократить объем необходимых инвестиционных вложений и сроки их возмещения. Соответственно, требования к уровню доверия между участниками проекта снижаются до более реалистичных значений. Первым шагом к расчленению «большого евразийского коридора» на этапы могло бы стать выделение участка железнодорожной магистрали, связывающего два крупных логистических центра - один в Китае, другой в России. Такой сегмент может быть построен в обозримые сроки, и его рентабельная эксплуатация возможна задолго до завершения общего строительства коридора в целом. В таком случае протяженность транс-

портных путей может составить несколько сотен километров - на порядок меньше, чем для всего международного транзитного коридора, а число участников проекта сокращается до двух стран. В этом случае трудностей двусторонних согласований деталей проекта будет на порядок меньше, чем в многостороннем проекте с участием США, Японии, Кореи и/или западноевропейских инвесторов.

По мнению ряда ведущих иркутских экономистов (Богазов М.Ю., Хоменко А.П., Якобсон А.Я. и др.), первым из таких участков евразийского транспортного коридора мог бы стать отрезок пути Харбин-Иркутск. Этот участок будет включать крупный транспортный узел Иркутск и города, расположенные вдоль железнодорожной магистрали на удалении до 200 км от полотна дороги. Наличие крупного международного аэропорта, развитой системы автомобильных и внутренних водных путей позволяет превратить этот транспортный узел в зону зарождения крупного центра транзита экспортных товаров из КНР и других стран АТР в европейские регионы РФ и страны ЕС. Поскольку ближайшим «впускным клапаном» экспортного грузопотока является китайский Харбин, то создание инфраструктурного моста Иркутск-Харбин будет стимулировать экономическое развитие крупных российских региональных центров - Читы и Улан-Удэ, а с китайской стороны - Цицикара*. Таким образом, предлагаемый план обеспечить не только постепенное формирование отдельных секций будущего российского евразийского транспортного коридора МТК, но и станет основой для создания «пояса экономического роста», распространяющегося на промышленные центры вдоль магистрали.

Российским транзитным транспортным коридорам по маршруту Азия-Европа все активнее противостоят альтернативные

китайские коридоры. Для того, чтобы успешно противостоять все возрастающим вызовам по данному маршруту, следует, прежде всего, понять, насколько инфраструктура транспортных узлов РФ (в первую очередь, портов и железнодорожных пограничных переходов) способна к масштабным переброскам транзитных контейнеров, оценить уровень системных рисков и темпы возрастания грузооборота в мире в целом. Россия не может двигаться дальше, не определив, как будут распределены транспортные потоки (как по видам, так и по техническим требованиям к транспортной инфраструктуре) при формировании нового экономического полюса и превращения Китая в транспортную супердержаву АТР и всего мира. Сегодня крайне необходимо запустить механизм реализации национальной политики развития транспортного комплекса ДФО, включая:

- строительство и реконструкцию железных и автомобильных дорог под новые требования;
- увеличение мощностей и оптимальную специализацию дальневосточных морских портов для обеспечения возрастающих объемов перевозок экспортных грузов (зерна, угля, переработки грузов в контейнерах), переключение российских внешнеторговых грузов с иностранных на российские дальневосточные порты;
- наращивание мощности имеющихся и создание дополнительных терминальных комплексов, в т.ч. контейнерных терминалов;
- дальнейшее развитие логистических и информационных технологий, всей инфраструктуры транзитных перевозок в целях ускорения гарантированной доставки транзитных грузов, обеспечения их сохранности, повышения качества сервиса;
- модернизацию производственной базы приграничных пунктов пропуска транспортных средств, совершенствование процедур таможенного досмотра и оформления, приведение их в соответствие с мировой практикой;
- внедрение современных технологий таможенного оформления и контроля за товарами и

транспортными средствами с применением систем электронного логистического сопровождения.

Дальний Восток, как подсистема национальной экономической системы РФ, является ключевым звеном интеграционных процессов России в АТР, а его динамичное развитие невозможно без «встраивания» в транспортно-транзитные коридоры сопредельных приграничных территорий и Китая, в первую очередь.

ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ СО СТРАНАМИ-ЧЛЕНАМИ ШОС

Если сегодня не запустить процесс многостороннего сотрудничества в области инфраструктурной интеграции с центрально-азиатскими странами-членами ШОС, причём в первую очередь - с Китаем, высока вероятность того, что Россия может опоздать, и не в столь отдалённой перспективе. РФ необходима долгосрочная стратегия присутствия в АТР, опирающаяся на интегрированное объединение российской транспортной системы с инфраструктурной сетью КНР, которая является ключевым звеном евразийского транзита и способна обеспечить органичное встраивание российской транспортной сети в евразийскую транзитную инфраструктуру.

Реализация конкретных предложений по развитию транспортной системы ДФО РФ и формированию новых конфигураций совместной российско-китайской приграничной инфраструктурной интеграции позволит увеличить уровень надежности транспортного сообщения между РФ и КНР, заинтересовать и побудить Китай к императивному транзиту грузов из стран АТР в Европу через территорию РФ по российским маршрутам. Следует стремиться реализовать совместные инфраструктурные проекты и определять оптимальные варианты встраивания приграничного российско-китайского транспортного взаимодействия в складывающуюся парадигму евразийской инфраструктурной интеграции,

* Цицикара - городской округ в китайской провинции Хэйлунцзян, второй по значению городской округ этой провинции (прим. ред.).

не упуская при этом своей выгоды и не поступаясь собственными интересами. России следует добиваться расширения транспортной интеграции со странами АТР, которая обеспечивала бы региональную интерпретацию ее глобальных транзитных интересов и глобальное прочтение региональных интересов ДФО, связанных, в первую очередь, с установлением самой тесной транспортной интеграции с КНР.

Позитивный настрой на развитие всестороннего взаимовыгодного и прагматичного экономического сотрудничества, особенно в области транспортной интеграции, продемонстрировали руководители двух соседних стран во время трехдневного визита председателя КНР Си Цзиньпина в Москву в марте 2013 г. и его встреч с президентом РФ В.В.Путиным. По итогам состоявшихся переговоров главы двух государств подписали «Совместное заявление о взаимовыгодном сотрудничестве и углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия».

При этом китайский руководитель подчеркнул, что «Китай и Россия рассматривают двустороннее сотрудничество в качестве возможности для собственного развития, стремятся к обоюдному выигрышу, стимулируют прагматическое взаимодействие, а превращение преимуществ беспрецедентно высокого уровня политических отношений в плоды прагматического сотрудничества является будущей стратегической задачей двух стран» [7].

Выступая на Международной научной конференции, посвященной проблемам экономического взаимодействия России с Китаем в контексте интеграции в АТР как пути развития восточных регионов РФ, директор Института Дальнего Востока РАН, академик М.Л.Титаренко отметил: «Серьезные возможности и перспективы, в т.ч. с точки зрения общего подъема дальневосточных регионов, приобретает взаимодействие РФ и КНР в такой структурообразующей отрасли, как железнодорожный и авто-

мобильный транспорт. Взаимодействие в данной сфере важно и потому, что состояние российских транспортных магистралей и пропускная способность пограничных переходов являются одним из факторов, которые сдерживают дальнейшее развитие двусторонних торгово-экономических отношений. Как нам представляется, активизация сотрудничества с КНР в области совместного транспортного строительства позволит дать толчок экономическому развитию регионов российского Дальнего Востока и Сибири, создать новые рабочие места, привлечь российские и иностранные инвестиции, создать условия для привлечения в регион рабочей силы из перенаселенной европейской части России» [8].

* * *

По мнению экспертов, главные события XXI века развернутся между западноевропейским и азиатско-тихоокеанским полюсами экономического и технологического развития от Атлантики до Тихого океана, где образовалась самая протяженная зона деятельности международного бизнеса. Если приоритет в обеспечении торговых связей между Западной Европой, Азиатско-Тихоокеанским регионом и США сохранится за морским транспортом, то в Евразии возрастет роль трансконтинентальных коммуникаций.

Прогнозируется значительный рост грузовых перевозок, что обусловлено не только увеличением торгового оборота, но и децентрализацией промышленного производства в связи с объединением национальных компаний в международные корпорации и развитием сборочных мощностей в третьих странах. В результате возрастает роль транспорта в производственно-технологическом цикле.

Изменяется роль различных видов транспорта в грузоперевозках в зависимости от расстояний. В Западной Европе традиционно велика доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок. Однако на транскон-

тинентальных маршрутах будет доминировать железнодорожный транспорт, особенно в условиях возрастающих объемов контейнерных и контейлерных перевозок. Важным доводом в пользу железнодорожного транспорта становится также экологический фактор.

В этих условиях евразийский транспортный коридор, помимо чисто экономического, приобретает еще и важнейшее геополитическое значение. Именно этим и определяется то внимание, которое Россия и Китай уделяют развитию сотрудничеству в данной сфере.

1. Ишаев В.И. Регион надежды // Россия в АТР. Сентябрь 2012. № 3 (24). С. 8.

2. Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-Тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций. Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011. С. 25-29.

3. Zhou Jie. An Analysis of the Prospect of Russia's Far East Development Strategy // International Strategic Studies (Гоцзи чжаньлюэ яньцзю). 2012, № 4, Serial No. 106. P. 64.

4. Ишаев В.И. Не догонять, а опережать // Россия в АТР. Декабрь 2012. № 4 (25). С. 17.

5. Медведев утвердил программу развития Дальнего Востока - <http://lenta.ru/news/2013/04/02/fareast/>

6. Парламентские слушания...

7. Китай и Россия открывают новую эпоху прагматического сотрудничества - http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-03/25/content_28351088.htm

8. Титаренко М.Л. Экономическое взаимодействие России с Китаем в контексте интеграции в АТР как путь развития восточных регионов РФ // Развитие и углубление стратегического взаимодействия России с Китаем. Доклады участников Международной научной конференции (Москва, 9-10 октября 2007 года). М., ИДВ РАН. 2009. С. 14.