

# 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, транзитный потенциал, транспортная инфраструктура, Объединенная российская транспортная магистраль

**В начале XXI в. АТР стал одной из ключевых зон, активно вовлеченной в мировую геополитику. Регион превратился в оживленный перекресток, где пересекаются различные экономические интересы и через который проходят стратегически важные транспортные коммуникации. Процесс всемирной глобализации сопровождается расширением межгосударственных экономических связей, ростом торгового оборота и масштабов научно-технического сотрудничества, вовлечением в оборот новых торговых рынков. Все это не может осуществляться без соответствующих изменений в национальной и международной транспортной инфраструктуре.**

В 2013 г. суммарная стоимость транспортировки грузов по маршруту Европа - АТР превысила \$700 млрд. Ежегодно между странами ЕС и АТР перемещается около 10 млн контейнеров (более 1 млрд т грузов), около 98% этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию России. Транспортировка по российским коммуникациям до 15% грузов евроазиатского транзита может принести РФ более \$15 млрд в год [1]. Однако в настоящее время транзит через территорию России составляет всего 0,2% существующего товарооборота между странами Европы и Азии, т.е. используется только 5-7% транзитного потенциала РФ, что приносит стране менее \$1 млрд в год [2]. Во времена СССР доходы только от транзита грузов в направлении Азия-Европа ежегодно составляли более \$10 млрд [3].

Преимущество географического положения РФ дает возможность открыть прямой путь между зонами зарождения и поглощения грузопотока мировой торговли. Поскольку трассы российских транзитных коммуникаций действительно соответствуют кратчайшим географическим расстояниям, Россия является естественным сухопутным мостом для перевозки грузов между ос-

новными макроэкономическими полюсами - странами Европейского союза и АТР, Америки и Евразии, Европой и Азией. При этом территория нашего Дальнего Востока оказывается на перекрестке транспортных маршрутов евроазиатских региональных центров, через нее проходят самые короткие маршруты разных видов транспорта.

Формирование международных транспортных коридоров привязывает Россию через порты и пограничные переходы к мировому рынку. Развитие международных транспортных коридоров, проходящих по российской территории, не только сулит привлечение дополнительных транспортных грузов и увеличение доходов страны от транзита, но и способствует развитию всей транспортной инфраструктуры на всем экономическом пространстве РФ.

Для того чтобы Россия начала получать ощутимые доходы от транзита, необходимо интегрироваться в международную транспортную систему. Один из путей - Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, т.к. именно они соединяют РФ как со странами Европы, так и со странами АТР.

В течение столетия единственным сухопутным мостом, соединяющим страны Запада и Восто-

ка, была Транссибирская железнодорожная магистраль. Еще граф С.Ю.Витте в бытность свою министром путей сообщения Российской империи говорил о новой магистрали как о «части будущего трансевразийского пути от Гавра до Владивостока и маньчжурских портов» [4].

По протяженности, грузонапряженности, пропускной и провозной способности Транссибу, соединяющему Москву и Дальний Восток, нет равных - это самая длинная железная дорога в мире - 9288,2 км, а потенциальная возможность магистрали - перевозка более 150 млн т грузов [5] и 200 тыс. контейнеров в год. Магистраль - мощная двухпутная, полностью электрифицированная железнодорожная линия, оборудованная современными средствами информатизации и связи, является естественным продолжением общеевропейского транспортного коридора № 2\*.

Перевозки по Транссибу (включая перевозки во внутри-

\* В состав российской части общеевропейского транспортного коридора № 2 входят железнодорожная и автомобильная магистрали от границы с Беларусью до Нижнего Новгорода. На очереди — продление общеевропейского коридора № 2 до Екатеринбурга, что следует считать потенциальным звеном обеспечения взаимодействия между общеевропейскими коридорами и евроазиатскими транспортными системами (*прим. ред.*).

российском сообщении) составляют около 40% от общего объема перевозки грузов по сети ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), которое входит в мировую тройку лидеров железнодорожных компаний. На востоке через пограничные станции Хасан, Гродеково, Махалино, Забайкальск, Наушки и тихоокеанские порты (Владивосток, Находка) Транссиб обеспечивает выход на сеть железных дорог КНДР, Китая и Монголии, а на западе через российские порты (Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск) и пограничные переходы с бывшими республиками Советского Союза - в европейские страны. По Транссибу грузы могут доставляться из стран АТР, в первую очередь Китая, Японии и Кореи, в Европу, проходя таможенную только дважды: на восточных и западных границах РФ.

Кроме того, у Российской Федерации есть планы существенного увеличения объема грузовых перевозок через арктические морские пути, что, в свою очередь, лежит в русле программы развития северных и восточных регионов страны. Российское правительство планирует создать зону свободной торговли (ЗСТ) и крупный транспортный узел (*хаб*) в районе порта Ванино на Дальнем Востоке, который будет связан через арктические морские пути с Мурманском и Баренцевым морем. Таким образом, Северный морской путь (СМП) станет кратчайшим маршрутом, соединяющим Китай и страны АТР с Европой. Для реализации представленных планов правительством РФ разработана специальная программа строительства новых и модернизации старых портов на Северном Ледовитом океане и обновление российского ледокольного флота.

### **НЕРЕАЛИЗОВАННЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И ВОЗМОЖНОСТИ: ВНУТРЕННИЙ ФАКТОР**

Однако до сих пор Россия не только не реализовала возможности повышения своей доли в международных перевозках между странами АТР и Европы, но даже не достигла транзитного уровня

Советского Союза - в 1980-е гг. по Транссибу перевозилось до 100 млн т грузов и до 150 тыс. контейнеров [6, с. 17]. Распад СССР и последующие кризисные явления в экономике России, процессы дезинтеграции на постсоветском пространстве привели к тому, что грузоперевозки резко сократились, а имеющиеся возможности магистрали используются на одну треть.

В настоящее время состояние железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМа не отвечает потребностям роста рынка грузовых перевозок - коэффициенты использования мощности на большинстве участков превышают предельно допустимые значения. Общая протяженность «узких мест» в 2013 г. составляла порядка 10% общей протяженности дорог полигона, а к 2015 г. прогнозируется более чем двукратный рост этого показателя (более 2,1 тыс. км). И это даже в том случае, если запланированные в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» мероприятия будут реализованы.

По оценкам экспертной группы НИУ ВШЭ, «пропускные способности инфраструктуры в направлении Дальнего Востока практически исчерпаны». Несмотря на высокую техническую оснащенность восточного полигона Транссибирской магистрали, некоторые участки уже в настоящее время имеют недостаточную пропускную способность и ограничения скорости движения поездов. На сегодняшний день протяженность «узких мест» сети ОАО «РЖД» составляет около 6 тыс. км, а нагрузка на инфраструктуру - одна из самых высоких в мире и практически достигла максимального за всю историю России уровня.

По мнению экспертов Всемирного банка (ВБ), вся российская транспортная инфраструктура, в целом, находится в плохом состоянии, которое ещё более ухудшается из-за недостаточного объема капиталовложений в её развитие, содержание и ремонт. Специалисты ВБ полагают, что России необходимо увеличить расходы на модернизацию транспортного комплекса до 2-3% ВВП и повысить эффективность этих государственных расходов [7, с. 3].

### **ВНЕШНИЙ ФАКТОР**

Помимо внутренних причин, препятствующих органичному встраиванию Транссиба в систему международных транзитных коридоров, есть еще и причины чисто внешние, от нас не зависящие. Это, прежде всего, то, что основным маршрутом перевозки грузов между странами АТР и Европой является морской путь через Суэцкий канал.

За последнее время грузоподъемность магистральных контейнеровозов, использующихся на данных маршрутах, значительно увеличилась, что привело к существенному снижению себестоимости перевозок. Вследствие этого, себестоимость транспортировки грузов по Транссибу в настоящее время вдвое превышает расходы по доставке грузов из стран АТР в Европу, даже с учетом затрат на прохождение Суэцкого канала.

По прогнозам аналитиков ВБ, объем товарооборота между странами АТР и Европой, превысивший в 2012 г. \$700 млрд, в период с 2013 по 2015 гг. ежегодно будет возрастать на 5-8% [8, с. 18], и крупные морские судоходные компании не захотят делиться с континентальными железнодорожными перевозчиками столь лакомым куском. В 2011 г. мировое контейнерное судоходство вернулось на стадию роста, совокупный объем обработки грузов в портах мира увеличился на 12%. Ключевую роль в данном подъеме сыграло быстрое оживление во внешней торговле многих стран, прежде всего АТР. В 2011 г. порты Азии обработали контейнерных грузов на 13% больше, чем в 2010 г., тогда как порты Северной Америки - на 9% и порты Западной Европы - только на 7% [9, с. 26].

В последние годы обработка контейнерных грузов (а это, преимущественно, внешнеторговые) все более перемещалась в азиатские порты. В 2013 г. около 70% ее глобального объема приходилось на АТР, в котором находятся 9 из 10 крупнейших по объемам оборота контейнерных портов мира (против 5 в 2000 г.), причем 7 из 10 указанных портов принадлежат КНР [10, с. 10].

В ближайшие несколько лет

на мировом рынке контейнерных перевозок появятся дополнительные транспортные средства, прежде всего в виде новых сверхкрупных контейнеровозов. И тем не менее, спрос на них по-прежнему будет увеличиваться быстрее, чем предложение. Согласно прогнозам экспертов ВБ, среднегодовой прирост мирового объема обработки контейнерных грузов в портах в 2013-2015 гг. составит 7-8% [11].

С целью снижения ставок фрахта судовладельцы постоянно совершенствуют и обновляют свой контейнерный флот. В начале 2011 г. крупнейшая в мире морская компания по транспортировке контейнеров *AP Moller-Maersk AS* (Дания) подписала контракт на производство 10 самых современных контейнеровозов на сумму \$1,9 млрд с южнокорейской судостроительной компанией *Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd.*

Супергиганты, которые будут построены в период 2013-2015 гг., смогут перевозить 18 тыс. контейнеров каждый: этого количества достаточно, чтобы заполнить площадь *Times Square* в Нью-Йорке. Эти суда класса *Triple-E* поражают своими размерами: длина - 400 м, ширина - 59 м и высота 73 м. Их вместительность на 16% больше нынешних самых крупных контейнеровозов, которые могут вмещать не более 13,1 тыс. контейнеров. Контракт (крупнейший за всю историю судостроения) общей суммой в \$5,7 млрд оговаривает права на дополнительное строительство еще 20 таких контейнеровозов.

На долю другой датской компании - *Maersk* приходится 18% всех контейнерных перевозок из Азии в Европу и 15% этих перевозок из Европы в Азию. Все строящиеся для компании суда предназначены специально для китайского рынка, доля которого в контейнерных перевозках компании *Maersk* составляет более 75%. Они будут приписаны к пяти крупнейшим и наиболее глубоководным китайским портам - Шанхай, Нинбо-Чжоушань, Сяньмэнь, Яньтай и Сянган.

Новые контейнеровозы будут потреблять на 35% меньше топлива (выбросы CO<sub>2</sub>) сократятся на 50%), а в купе с повышенной грузоподъемностью они, несо-

мненно, будут способствовать снижению ставок грузового фрахта. Габариты двигателей у контейнеровозов класса *Triple-E* будут на 20% меньше, чем у судов класса «Е», т.к. их конструкция рассчитана на скорость в 19 узлов, а не стандартную в 23 узла.

Известно, что после мирового финансового кризиса 2008 г. контейнерные суда систематически курсируют на пониженной скорости, т.к. это помогает операторам экономить топливо и сокращать углеродные выбросы [11].

Наряду с совершенствованием флота для перевозки контейнеров китайская судостроительная промышленность добилась значительных успехов также и в строительстве отечественных сухогрузов. 23 февраля 2012 г. из порта Далянь (Ляонин) в первый рейс в Бразилию отправился крупнейший в мире рудовоз китайского производства *GEMMA* грузоместностью 313 тыс. т. Изготовленный за 1 год и 3 месяца на Даляньском объединении тяжелого судостроения, он поражает своими размерами: его длина составляет 330 м, ширина - 57 м и вес - 152 тыс. т. Введение в эксплуатацию подобных гигантских балкеров\*, несомненно, будет способствовать снижению стоимости транспортировки экспортных грузов КНР [12].

### **ПОЧЕМУ НЕВЫГОДНЫ ВЫСОКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ**

Одна из внутренних причин недостаточной загруженности Транссибирской магистрали - это нерациональная и негибкая система железнодорожных тарифов ОАО «РЖД», ее дороговизна, а также неразвитость отношений в сфере страхования грузов. Во время экономических кризисов грузоперевозчики всегда понижают свои тарифы во избежание потери клиентской базы. Так и поступили во время недавнего мирового финансового кризиса де-

\* Балкер (от англ. *bulk* - навалный груз), или навалочник - специализированное судно для перевозки грузов насыпью (навалом), таких как зерно, уголь, руда, цемент и др. Балкер является разновидностью сухогруза (*прим. ред.*).

сь крупнейших морских перевозчиков КНР, включая *COSCO Holdings Co*, занимающихся перевозкой экспортных грузов по маршрутам Азия - Европа и Азия - побережье США.

Начиная с 2008 г., в целях поддержания конкурентоспособности морского транзита, эти компании сохраняли пониженные ставки грузового фрахта, а при отсутствии срочности в транспортировке стандартного контейнера его можно было отправить, например, из Шанхая в Европу, всего за \$300. И лишь в условиях заметного оживления международной торговли и отсутствия реальных конкурентов в области международного транзита в лице других видов транспорта китайские морские компании приняли решение о повышении с мая 2011 г. стоимости морской перевозки в направлении Азия - Европа 20-футового контейнера на \$500 [13].

Несмотря на последнее повышение ставки морского грузового фрахта до \$1700 за один стандартный контейнер [14], экспорт товаров в КНР и другие страны АТР из Европы через дальневосточные порты с доставкой внешнеторговых грузов к ним по Транссибу по-прежнему обходится в два раза дороже, чем экспорт морским путем.

В настоящее время более 15% российских грузов экспортируется и импортируется через иностранные порты, на чем Россия теряет более 1,5 млрд в год. В результате, существенная часть импорта из стран АТР доставляется в нашу страну не короткими маршрутами через российские дальневосточные порты и далее по Транссибу, а извилистым морским путем через Суэцкий канал и порты Европы. Стоит отметить, что и китайские железные дороги также составляют реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь, за счет сравнительно низкого тарифа на грузоперевозки. Как отмечал председатель ОАО «РЖД» В.Якунин, «на сегодняшний день подвижной состав в Китае в два с лишним раза дешевле российского и подготовлен для работы в скоростном режиме вплоть до 160 км/ч».

Более высокая стоимость транзита железнодорожным транспортом определяется еще и непоследовательностью тариф-

ной политики ОАО «РЖД», которая часто меняет транзитные тарифы, что вносит хаос в работу транспортных компаний. Судходные компании устанавливают тарифы строго раз в год, заблаговременно уведомляя об этом грузоотправителей, тогда как ОАО «РЖД» меняет их по несколько раз в год.

## НАШ ГЛАВНЫЙ КОНКУРЕНТ

Привлекательность транзитных перевозок по Транссибирской магистрали для южнокорейских компаний резко уменьшилась после того, как в конце 2007 г. ОАО «РЖД» подняло тарифы на грузовые перевозки практически на 30%. В результате более 90% корейского груза, направляемого в страны Центральной Азии и обслуживаемого Транссибом, было перенаправлено на китайскую Евразийскую трансконтинентальную железнодорожную магистраль (ЕТМ).

ЕТМ, протяженность которой составляет около 11 тыс. км, берет начало на восточном побережье Китая, проходит через Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию и завершается в нидерландском Роттердаме. Это вторая после Транссибирской железной дороги магистраль, которая связывает Азию и Европу, а также самый короткий и наиболее экономичный транспортный коридор между двумя континентами. В Китае его называют «новым Шелковым путем». По сравнению с морским путем, магистраль позволяет на 50% сократить время и расходы.

Масштабные работы были проведены на конечных участках магистрали, а модернизация пути позволила повысить скорость движения поездов до 160-180 км/ч. Порт Ляньюньган в результате реконструкции стал внутренним, многократно возросли его акватория и общая длина причалов. А главное - была построена почти 7-км дамба, позволяющая увеличивать, по мере необходимости, количество причалов, что превратило порт в один из крупнейших на тихоокеанском побережье КНР - в 2011 г. порт Ляньюньган обработал 156,3 млн т грузов и более 4,5 млн стандартных контейнеров.

Благодаря соединению китайской и казахстанской железных дорог, в 2012 г. грузооборот железнодорожного транспорта центральноазиатской республики увеличился в 1,5 раза, по сравнению с 2010 г., а объем внешней торговли СУАР с Казахстаном в 2012 г. вырос на 5,4%, по сравнению с предыдущим годом, и достиг \$11,17 млрд.

Это лишь один из примеров того, как Китай развивает свой сухопутный транспортный потенциал и в скором времени сможет утвердиться в качестве лидера рынка евразийских континентальных транзитных перевозок. Намерение России в рамках ШОС расширить сотрудничество с КНР и странами ЦА в области создания евразийских транзитных коридоров наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества между членами организации.

Причина этого проста - явное желание стран Центральной Азии (ЦА) использовать собственную и китайскую территории для формирования нового евразийского коридора с целью превращения его в источник поступления валюты за счет перевозки транзитных грузов. Геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для РФ - они будут выражаться в ее дальнейшей коммуникационной дезинтеграции, блокировании российских интересов в регионе и «выдавливании» России из традиционных зон ее экономического влияния.

Для РФ последствия столь стремительного транспортного усиления Китая станут весьма негативными: основные грузопотоки пойдут по международным транспортным коридорам, построенным, в основном, на территории КНР и стран ЦА, т.е. в обход России, поскольку уже сейчас ясно видны перспективы возможных выходов китайских железных и автомобильных магистралей на запад евразийского континента.

Сегодня китайско-казахстанскую границу в районе станции Достык ежегодно пересекают более 10 млн т грузов и 100 тыс. контейнеров. Этот международный железнодорожный маршрут является одним из альтернативных российскому транзитному

транссибирскому направлению перевозки грузов из стран АТР в Европейский союз (Китай - Казахстан - восточный берег Каспия у порта Актау, где берет начало паромная переправа на Баку, - далее в Европу).

Для России важно и выгодно существенную часть этого потока пропустить по своим транспортным коммуникациям, однако важно это и для Казахстана. Как известно, конкуренция создает мощные стимулы для предпочтения. И ответ на вопрос, каким путем пойдут экспортные грузы из стран АТР в Европу, через Китай - Казахстан - Кавказ или Россию, будет один: по тому маршруту, где дешевле.

Завышенные российские тарифы на железнодорожные грузоперевозки представляют собой своеобразную отрицательную дифференциальную ренту местоположения, которую грузоотправители выплачивают федеральному центру и мировому сообществу. Эта рента лишь в незначительном объеме уходит в российский бюджет (главным образом через общенациональную транспортную монополию ОАО «РЖД»). Ее большая часть достается зарубежным морским и железнодорожным перевозчикам.

В пределах российских коридоров и пограничных пунктов пропуска в дальневосточных морских портах производится перевалка контейнерных и других грузов с морских судов в железнодорожные составы и обратно. При этом возникает ряд объективных трудностей, связанных с различиями провозных способностей, например, российского морского контейнеровоза (1500-2000 ДФЭ\*) и контейнерного железнодорожного состава (100-120 ДФЭ).

Для дальнейшей отправки по железной дороге прибывающих в порт на одном контейнеровозе контейнеров требуется 15-20 контейнерных составов - очевидно, что одновременная подача под погрузку такого количества поездов невозможна. Как следствие,

\* ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) - условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Часто используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов. Основана на объеме 20-футового (6,1 метра) интермодального контейнера (прим. ред.).

дальнейшая отправка по железной дороге контейнерной партии занимает несколько суток.

При этом возникает проблема согласования частоты движения морских судов и железнодорожных составов и комплексная проблема согласования взаимных обязанностей и ответственностей морских и железнодорожных транспортных организаций при выполнении мультимодальных перевозок\*. Правила ОАО «РЖД» требуют подавать заявку на перевозку за 15 дней до начала перевозок и крайне жестко регламентируют перевозки 20- и 40-футовых контейнеров. Любой бизнесмен, который ведет торговлю с Китаем, знает, что морские перевозчики, как правило, не берут денег за возврат в любой порт КНР пустого контейнера. Принцип «зарабатывать на обороте и лояльности к клиентам» прекрасно работает в этом глобальном транзитном транспортном бизнесе, но только не на российских железных дорогах - возврат пустого контейнера в Китай по Транссибу, как правило, должен быть оплачен.

В докладе *Marshall School of Business* Университета Южной Калифорнии (США) говорится, что Россия находится на последнем месте по уровню развития транспортных и логистических цепочек среди стран АТЭС. Исследование было направлено на выявление и количественную оценку наиболее значимых узких мест и барьеров, которые влекут за собой временные задержки, увеличивают транспортные расходы и риски роста длины логистических цепочек. В исследовании участвовали руководители более 180 компаний, а также эксперты из стран АТЭС.

В докладе отмечается, что по уровню эффективности логистических цепочек на первом месте среди экономик стран АТЭС стоит Сингапур, а эффективность российской логистики составляет 63,8% эффективности логистики этой страны-города.

\* Мультимодальная перевозка - транспортировка одного и того же груза с помощью разных видов транспорта одной компанией на основе одного договора. Это позволяет существенно снизить стоимость перевозки, увеличить скорость транспортировки, а также доставить груз практически в любую точку мира (*прим. ред.*).

Так, в России подготовка транспортных документов на экспорт или импорт товаров занимает 25 дней и обходится компаниям в среднем в \$200 (Сингапур - 1 день и \$105). Прохождение таможенного контроля в РФ обычно длится 3-4 дня при стоимости в \$500 (в странах АТЭС эта процедура в среднем составляет 1 день и стоит \$31), оформление груза в российском порту - 3 дня и \$250 (страны АТЭС - 1 день и \$180) [6, с. 3].

В начале XXI в. претерпела значительные изменения мировая структура перевозимых грузов. Ускоренными темпами растут объемы контейнерных перевозок - за последние 10 лет они выросли на 200%. В 2005 г. доля контейнерных грузов в общем объеме мировых грузоперевозок составляла 55%, а к 2012 г. достигла 70% [15, с. 48].

Россия в настоящее время существенно отстает от развитых стран по уровню контейнеризации, что создает предпосылки к периферийному положению России в мировой системе грузоперевозок. Доля транзитных перевозок неадекватно мала и не соответствует выгодному положению РФ на пути международных транспортных коридоров.

Анализ перегрузки грузов в контейнерах в морских портах России в 2011 г. показал, что доля перевалки контейнеров в импортном направлении составила 45,6%, в экспортном направлении - 44,5% и всего лишь 0,5% перегружалось в транзитном направлении. В России контейнерами перевозится всего 6% экспортных грузов и 31% импортных - по уровню сервиса и технических возможностей перевозок ОАО «РЖД» резко уступает судоходным компаниям [16].

Таким образом, Россия может оказаться в ситуации вынужденного «отказа» от части контейнерного транзита в пользу китайской Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали (ETM), либо азиатских морских перевозчиков. Например, порт Восточный является крайне неудобным, поскольку в порту существует множество трудностей при таможенном оформлении грузов, слишком велик срок стоянки зарубежных судов на внешнем рейде в ожида-

нии разгрузки, крайне высокие тарифы на обслуживание.

Многие японские и китайские компании предпочитают ввозить груз в РФ через южнокорейский Пусан, либо китайский Шанхай, что получается быстрее и дешевле. К примеру, стоимость перегрузки морского контейнера в порту Шанхай составляет \$50, тогда как в российском порту Восточный - свыше \$150. По мнению японских экспертов, порт Восточный на данный момент не может соответствовать статусу «главных экспортных ворот» на востоке России, поэтому японские компании всячески пытаются диверсифицировать пути поставок - в частности, уже давно используется маршрут через Республику Корея (РК).

Одна из проблем низкой востребованности транзитного потенциала Транссибирской магистрали состоит в отсутствии логистической подготовки и сопровождения транзитных перевозок грузов по суше между двумя основными экономическими центрами Восточного полушария - странами ЕС и АТР.

После распада СССР исчезли государственные предприятия, которые собирали транзитные грузы в странах АТР и отправляли их дальше по Транссибу в Европу. До 1991 г. такими отправками занимались «Союзвнештранс» и «Союзтранзит». В настоящее время причина слабой транзитной загруженности Транссиба и БАМа связана и с узостью базы грузового наполнения железнодорожных магистралей со стороны других видов транспорта, в первую очередь, дальневосточных портов.

На Дальнем Востоке Россия имеет около 20 тыс. км морских побережий - на этот регион приходится 40% всех российских портовых мощностей; зоны перевозок из этих портов охватывают весь тихоокеанский бассейн, значительную часть бассейна Северного Ледовитого океана, Индийского океана, выходя и в бассейн Атлантики. Вдоль дальневосточного побережья (протяженность - около 6 тыс. морских миль) функционируют 22 морских порта. Порты Приморья и порт Ванино соединены с Транссибом и Байкало-Амурской магистралью, образуя с припортовыми желез-

подорожными станциями, т.н. транспортные узлы. На Дальнем Востоке - три крупных транспортных узла: Владивостокский (Владивостокский торговый порт), Находкинский (Находкинский торговый порт, нефтепорт, порт Восточный) и Ванинский (порты Ванино, Советская Гавань и ЗАО «Трансбункер»).

Таким образом, расположение дальневосточных портов идеально для внутрирегионального и международного транзита. Однако из-за несоответствия мощности портов предъявляемым железнодорожными магистралями объемам, недостатка и значительного износа погрузочно-разгрузочных устройств, несвоевременного подвода судов, а также неравномерной отгрузки грузов железными дорогами, во взаимодействии с портами постоянно возникают проблемы с их выгрузкой, чаще всего - в осенне-зимний период.

Практически исчерпаны пропускные способности инфраструктуры в дальневосточном направлении - железнодорожные ветки к портам Ванино и Советская Гавань через несколько лет будут в два-три раза ниже пропускной способности интенсивно развивающихся морских портов. Сегодня в пиковые периоды предъявления груза к перевозке, либо при неблагоприятных погодных условиях на подходах к дальневосточным портам образуются пробки.

В России, в отличие от других стран региона, портовая инфраструктура, практически не совершенствовавшаяся после распада СССР, развита плохо. Порты Дальнего Востока обрабатывают только 17,7% российских внешнеторговых грузов, проходящих через порты РФ, при этом около 80% всех морских перевозок дальневосточного бассейна осуществляются через порты южного Приморья [5, с. 8]. В целом, по Дальнему Востоку загруженность портовых мощностей составляет не более 60%. По количеству морских портов на тысячу километров морской границы Китай превосходит дальневосточные рубежи России в 13 раз, а по объему грузооборота морских портов КНР опережает РФ в 72 раза [17, с. 26].

Российский флот ныне не в состоянии обеспечивать полно-

ценную транспортировку отечественных внешнеторговых грузов. Россия зависит от иностранных судоходных компаний, на которые приходится основной объем экспортно-импортных перевозок по всем главным грузам внешней торговли РФ. Грузообороты портов сопредельных стран на 1,5-2 порядка выше, чем у портов Приморья.

Транспортные системы стран АТР совершенствуются в унисон усилению экономического взаимодействия стран региона. Особенно интенсивно развивается их морская деятельность, что обусловлено, в первую очередь, островным или полуостровным положением большинства стран Северо-Восточной Азии или обладанием весьма протяженными морскими побережьями.

Эти страны придают особое значение морским перевозкам, что видно уже из грузовой вместимости их флотов и наличия у них крупнейших в мире портов. Практически все страны АТР, имеющие выход к морю, рассматривают морской транспорт как базовую отрасль экономики, и задачи развития торгового флота относятся к числу приоритетных, ибо морские перевозки, по сравнению с другими видами транспорта, характеризуются самыми низкими транспортными издержками. Поэтому на долю морского флота приходится перевозка около 90% всех экспортно-импортных грузов в мире.

У России нет крупных перевалочных портов на Дальнем Востоке, в портах не хватает современных перегрузочных терминалов, а низкий уровень портовой инфраструктуры не позволяет принимать контейнеровозы нового поколения. Поэтому состояние, в котором находится перегрузочное оборудование российских морских портов, в целом, можно характеризовать как кризисное.

В ситуации, когда в мире с высокой вероятностью усилится борьба за недооцененные работающие активы, российская территория может стать зоной ожесточенной борьбы внешних центров вокруг ее транспортной инфраструктуры. Когда других значимых, сопоставимых по масштабам, конкурентоспособных секторов в ней не возникает, возможность для формирования самостоятель-

ной российской стратегии в глобальном конкурентном инфраструктурном противостоянии остаются минимальными. С большой долей вероятности это может привести к фрагментации общенациональной российской транспортной системы на ряд анклавов, сепаративно встроенных в различные глобальные и региональные инфраструктурные звенья.

## НАШИ ПРЕИМУЩЕСТВА

И тем не менее, сухопутный транзит через территорию России имеет свои преимущества. Во-первых, существуют технические границы объемов провозимых через Суэцкий канал грузов. Во-вторых, проход судов через Аденский залив еще недавно был небезопасен в связи с пиратством в Азии и у берегов Сомали [18].

Пиратство и связанное с ним повышение рисков привели к увеличению страховых платежей перевозчиков, а это, в свою очередь, вызвало удорожание контейнерного транзита через Аденский залив. Использование альтернативного морского маршрута через мыс Доброй Надежды ведет к удлинению сроков доставки и, как следствие, серьезному удорожанию перевозок. В такой ситуации основным конкурентным преимуществом перевозок через территорию РФ становится фактор времени доставки. Существует целый ряд наименований грузов, для которых время доставки определяет качество и конечную цену товара.

В-третьих, сухопутный транзит позволит отчасти решить проблему порожнего прогона контейнеров из ЕС в страны АТР. Дело в том, что основной поток грузов идет из государств АТР в Европу, обратно значительная часть контейнеров идет пустой. Таким образом, транспортные компании несут лишние расходы. Данную проблему можно решить за счет заполнения контейнеров товарами, произведенными в ЕС и поставляемыми в страны АТР. Учитывая вышеперечисленные факторы, потенциал сухопутного транзита через территорию России достаточно высок. Однако для его реализации необходимо сделать перевозку грузов по Транссибирской магистрали бо-

лее привлекательным, чем по морю, через Суэцкий канал.

Одной из важнейших задач в рамках транспортного союза Азия-Россия-Европа является развитие транзитного потенциала стран-участников, позволяющего осуществлять перевозку грузов между странами АТР и Европейского союза по кратчайшему пути с минимальными транспортными издержками.

Создаваемый транзитный транспортный коридор на базе российской транспортной системы - это стратегическая альтернатива традиционному морскому пути с Дальнего Востока и из стран АТР вокруг Индии, и через Суэцкий канал. Основное преимущество нового коридора состоит в том, что он будет создаваться с использованием уже действующих транспортных магистралей, требующих объединения в единую транспортную инфраструктуру.

Российский проект международного транспортного коридора разработан на основе достоверной базы данных по топографии, геологии, гидрографии и т.д. Усиление роли Транссиба, являющегося главным звеном российской международной транзитной системы, становится одной из важ-

нейших задач развития железнодорожного транспорта РФ, определенных в «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 года» и «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.» [19, с. 58].

Трансконтинентальный коридор на основе Транссибирской магистрали, безусловно, нужен, однако, учитывая высокую стоимость проекта простой реконструкции Транссиба, акцент на международных транзитных перевозках представляется второстепенной задачей, поскольку возможные объемы транзита не столь существенны, чтобы доходы от него в размере примерно \$10 млрд существенно отразились в бюджете России.

Главная цель, решаемая реконструкцией Транссиба, - значительное снижение железнодорожных тарифов и, как следствие, стоимости перевозок для отечественных грузоотправителей. Иначе говоря, магистраль должна стать стержнем более тесной хозяйственной консолидации и связанности территории страны и экономического развития прилегающих территорий. Более того, в «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года» даже не на-

званы основные нерешенные организационные, технические и экономические проблемы создания российского евразийского железнодорожного коридора.

Чтобы значительно увеличить объем перевозки по Транссибу между АТР и ЕС товаров, предлагается увеличение роста скорости грузовых поездов до 1 тыс. км/сутки, т.е. в 3,5 раза, для пересечения всей территории России за 11-14 дней. Однако нет внятного ответа на вопрос, каким образом будет достигнута подобная скорость.

Необходима, очевидно, коренная модернизация Транссибирской магистрали, означающая ее переустройство в эстакадном (надземном) варианте, что позволит избежать проблем, связанных с пересечением на одном уровне других путей, городов и пр. По имеющимся оценкам, только эстакадный вариант Транссиба способен обеспечить скорость следования поездов до 120-150 км/час, преодоление всей территории РФ за 4 дня, масштабную производительность и доходность (прибыль до \$100 млрд и выше), заметную конкуренцию морскому транспорту [19, с. 40-42].

(Окончание следует)

1. Sokolov Maxim. Minister of Transport, Russian Federation. Transportation in APEC region // APEC RUSSIA 2012. International Affairs. Special Issue. 2012. P. 88. (in Russian)

2. Перечень приоритетных инвестпроектов на Дальнем Востоке // БИКИ. № 11. 12.02.2013. С. 2.

3. Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009-2020 гг.». М., 2010. С. 10.

4. Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 годах // СПб. 1912. С. 47.

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

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

7. О месте РФ по уровню развития транспорта и логистики в АТЭС // БИКИ. № 142. 10.12.2011. С. 3.

8. Zoellick Robert. Democratizing Development Economics. Outreach Development. World Bank Publication-The World Bank, World Bank Institute. September 2011. P. 18.

9. By Land, Air or Water: China's Infrastructure Improvements Help Companies Deliver the Goods // The China Business Review. April-June 2012. Vol. 39, Issue 2. P. 26.

10. Состояние и среднесрочные перспективы развития мирового контейнерного судоходства // БИКИ. № 56. 21.05.2011. С. 10.

11. <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90778/90861/6903228.html>.

12. <http://russian.people.com.cn/31518/7738341.html>.

13. <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90778/90861/6903228.html>.

14. Global shipping industry sees calmer waters ahead - [http://chinadaily.com.cn/business/201305/24/content\\_15376161.htm](http://chinadaily.com.cn/business/201305/24/content_15376161.htm).

15. Дарькин С.В. Мы способны выиграть битву за транспортные потоки // Россия в АТР. № 1 (1). Ноябрь 2005. С. 48.

16. Верхотуров Д.Н. Туманган: перспективы туманны // Корейский полуостров: время новых вызовов/Доклады, представленные на XIII научной конференции корееведов России и стран СНГ (Москва, 30-31 марта 2009). М., Институт Дальнего Востока РАН. 2009. С. 185.

17. Максимов И. Особая экономическая гавань // Россия в АТР. 2011. № 3 (20). С. 26.

18. Подробнее см.: Мезенцев С.В. Применение иностранной военной силы в Африке // Азия и Африка сегодня. 2013, № 11 (Mezentsev S.V. 2013. Primenenie inostrannoi voennoi sily v Afrike // Aziya i Afrika segodnya. № 11) (in Russian); Елькина Е.А. Конец пиратства или просто пауза? // Там же. 2014, № 1 (Elkina E.A. 2014. Konets piratstva ili prosto pauza? // Aziya i Afrika segodnya. № 1) (in Russian)

19. К Великому океану, или новая глобализация России // Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». Москва, июль 2012 - [www.valdaiclub.com](http://www.valdaiclub.com). P. 40-58.