

# О возможности и целесообразности организации транзита через Россию грузов между странами Тихоокеанского региона и Европы\*

В.А. Цветков, зам. директора ИПР РАН, член-корр. РАН, д.э.н., профессор  
К.Х. Зоидов, зав. лабораторией ИПР РАН, к.ф.-м.н., доцент  
А.А. Медков, старший научный сотрудник ИПР РАН, к.э.н.

*Депонент Соционет, февраль, 2013*

## Аннотация

В работе рассматриваются современное состояние и перспективы транзитных перевозок грузов между странами Тихоокеанского региона и Европы через территорию России. Особое внимание уделено проблемам и перспективам функционирования Транссибирской железнодорожной магистрали – станового хребта транспортной системы России и коммуникационного моста между Европой и Азией. Подробно рассмотрены производственно-технологические и организационно-хозяйственные особенности перевозок грузов в условиях реформирования железнодорожного транспорта. Доказано, что современное состояние российской транспортной системы не может служить основой для привлечения значительных транзитных грузопотоков.

Повышение эффективности работы Восточного полигона железных дорог рассмотрено в контексте решения социально-экономических проблем Сибири и Дальнего Востока, модернизации экономики России на основе реализации транспортно-транзитного потенциала страны. Определены основные направления модернизации сухопутных пограничных переходов в целях беспрепятственного пропуска грузов и пассажиров. Подчёркнута необходимость всестороннего развития рыночных отношений при выборе наиболее эффективных маршрутов и способов доставки грузов в целях расширения экспорта транспортных услуг. Проведён анализ современного состояния и планов развития транзитных перевозок по Северному морскому пути.

**Ключевые слова:** транспортно-транзитный потенциал, Азиатско-Тихоокеанский регион, интеграция транспортных систем, высокотехнологическое производство, инновационное развитие, транспортное машиностроение, мировой экономический кризис, модернизация, глобализация.

## Введение

Одним из главных центров развития мировой экономики становится Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР)<sup>1</sup>, с которым Россия связана Транссибирской железнодорожной магистралью (Транссибом), российским участком Трансазиатской железной дороги, Северным морским путём и другими путями сообщения.

Инновационным направлением развития транспортной системы России является расширение экспорта услуг по транзитной перевозке грузов и пассажиров. Как отмечает М. Холоша, «наличие транзита – это показатель совместимости транспортных систем, эффективности других видов перевозок (внутренних, экспортных и импортных) и транспортной системы в целом, конкурентоспособности перевозок на общих маршрутах, что особенно важно для открытого рынка»<sup>2</sup>. Транзит отражает транспортную привлекательность России и уровень её интеграции в международный транспорт. Автор утверждает, что «транзит нужно всего лишь «не отпугнуть» и дать ему возможность

---

\* Исследование проведено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 12-02-00279-а) и Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 12-06-00299-а).

<sup>1</sup> В настоящее время ВВП стран АТР составляет 60% мирового ВВП (40% без учёта Соединенных Штатов Америки) и продолжает расти. См. Титаренко М.Л. Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы /М.Л. Титаренко. – М.: ИД «ФОРУМ», 2012. – 544 с. С.64.

<sup>2</sup> М. Холоша. Российский транзит под разными углами зрения. Морские порты, №6, 2010, стр. 38-44.

идти там, где он «просится». Это – все что нужно! Тогда он сам пойдет...». При этом конкурентоспособность трансграничных процедур оказывает «влияние на товародвижение значительно сильнее тех возможностей, которые есть у моряков, портовиков, автоперевозчиков и железнодорожников вместе взятых»<sup>3</sup>.

Развитие транзитных перевозок будет оказывать значительное влияние на развитие восточной части страны. В транспортной системе Сибири (особенно Забайкалья) и Дальнего Востока основным видом магистрального транспорта является железнодорожный транспорт. На его долю приходится свыше 80% грузооборота и около 40% внутреннего пассажирооборота Байкальского региона и Дальнего Востока.

При строительстве объектов транспортной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке необходимо учитывать, что это территория характеризуется сложными природно-ландшафтными и климатическими условиями, большими перепадами температур. Поэтому требования к технологиям и материалам, которые применяются в строительстве, там существенно выше, чем в областях с мягким климатом.

Серьезным препятствием для реализации инновационной стратегии развития Сибири и Дальнего Востока является отток населения из этих регионов. Особенно острая ситуация сложилась в Дальневосточном федеральном округе, откуда за последние 20 лет в другие регионы России выехали 1,5 млн. человек (почти пятая часть населения). В настоящее время в ДФО проживают лишь 6,5 млн. человек (4,6% населения России). В целом же в регионах Сибирского и Дальневосточного федеральных округов на площади, составляющей две трети всей территории России, проживают около 19% населения России, или 26,5 млн. человек<sup>4</sup>. При этом основная часть экономически активного населения сосредоточена в узкой полосе, прилегающей к Транссибирской железнодорожной магистрали.

## **Глава I. Международные транспортные коридоры на территории России**

Развитие транзитных перевозок по международным транспортным коридорам (МТК), проходящим по территории России, происходит в условиях конкуренции государств, регионов, крупных транспортных компаний, предлагающих грузоотправителям и грузополучателям воспользоваться их естественными и рыночными преимуществами. Развитие транзитных перевозок сухопутными видами транспорта, в отличие от транспортировки грузов по морю, требует проведения межгосударственных согласований, направленных на устранение пограничных и таможенных барьеров, согласование норм транспортного права, выполнение совместных технических требований и пр.

Транзит грузов между странами Тихоокеанского региона и Европы определяется как местами зарождения грузопотоков, так и местами их поглощения на границах с Европейским Союзом. Ключевая роль направления «Восток – Запад» в движении экспортно-импортных потоков обуславливает необходимость и актуальность взаимодействия транспортно-дорожных комплексов России, Украины, Белоруссии, стран Балтии. Кроме того, развитие МТК в этих странах определяется конкурентным характером ряда транспортных проектов в рамках направления «Север – Юг».

При осуществлении транзитных перевозок грузов между странами Тихоокеанского региона и Европы Транссибирская железнодорожная магистраль и трансасиатские маршруты одновременно конкурируют и дополняют друг друга. Во времена бывшего СССР северный коридор Транссибирской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) рассматривался в качестве дополнения Транссиба. При этом Транссиб используется для

---

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Транспорт - это скелет России. Транспорт России №42, 18 октября 2012 г.

URL: <http://www.Transportrussia.ru/transportnaya-politika/transport-eto-skelet-rossii.html>.

перевозок грузов по северному коридору ТАЖМ, которые в подавляющем большинстве случаев осуществляются через Казахстан и Россию.

Маршрут северного коридора ТАЖМ (Восточная Азия – Казахстан – Россия – Украина/Белоруссия – Западная Европа) протяженностью около 11 тыс. км проходит от порта Ляньюньган на восточном побережье Китая до европейского порта Роттердам. Коридор образовался после завершения в 1990 г. строительства и реконструкции железной дороги, соединяющей СССР и Китай на направлении Актогай – Достык (Дружба) – Алашанькоу – Урумчи и начала работы пограничного перехода Достык – Алашанькоу<sup>5</sup>.

Более полной реализации транзитного потенциала северного коридора ТАЖМ будет способствовать строительство второго железнодорожного перехода на границе с Китаем и однопутной железной дороги Коргас – Жетыген протяженностью 298 км, которая свяжет Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» с казахстанской сетью железных дорог. Грузовая база северного коридора ТАЖМ формируется преимущественно в северо-западных регионах Китая, в частности, в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР). Правительство КНР уделяет особое внимание промышленному развитию районов, по которым проходит китайский участок ТАЖМ, строительству там транспортных коммуникаций и модернизации существующих. Это стимулирует правительственные органы, национальную железнодорожную компанию и частных инвесторов Казахстана развивать собственную железнодорожную сеть.

Казахстан проводит политику диверсификации транзитных маршрутов, в частности, начато строительство железной дороги Жезказган – Бейнеу протяженностью 988 км, что приведёт к повышению конкурентных преимуществ альтернативного МТК ТРАСЕКА (Европа – Кавказ – Азия). После завершения строительства дороги в 2015 г. будет сокращено расстояние перевозок от пограничного перехода Достык – Алашанькоу до порта Актау на Каспийском море.

В этих условиях Россия должна повышать конкурентоспособность своих путей сообщения. На востоке расширение пространства российской железнодорожной колеи происходит путём реконструкции железной дороги на участке Хасан (Россия) – Раджин (КНДР). На западе перспективными направлениями являются продление железнодорожной колеи российского стандарта до Вены, стимулирование рыночной конкуренции между ответвлениями транспортного коридора «Восток – Запад», в том числе через страны Балтии.

Страны Балтии, Финляндия, Польша, Австрия, Чехия и Словакия заинтересованы в использовании возможности сухопутного транзита грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и их распределения в Европе. Развитию коридора «Восток – Запад» будет способствовать продление железной дороги колеи российского стандарта (1520 мм) от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия). Реализация проекта будет способствовать повышению конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта, Транссибирской магистрали и созданию конкурентной среды при перевозках грузов в европейские государства.

В основе проекта лежит наличие отдельных участков совмещённой колеи и колеи российского стандарта в странах Восточной Европы. Например, в 1963 г. из Ужгорода в Кошице была построена дорога российской колеи для осуществления поставок железной руды из СССР на металлургические заводы в Словакии. В Польше по железной дороге Хрубешув – Славкув (Силезия) транспортировалась железная руда из СССР на катовицкие металлургические заводы и каменный уголь в обратном направлении. На территориях, прилегающих к западным границам России, имеются случаи

---

<sup>5</sup> Грузоперевозки через пограничный переход Достык - Алашанькоу начались 20 июля 1991 года.

использования путей с совмещенной колеей, например, на линии Калининград – Бранево (Польша).

Предполагается, что строительство железной дороги от Кошице до Вены протяженностью более 500 км начнется в 2013 г., а коммерческие перевозки грузов будут осуществляться с 2016 г. По оценкам, к 2050 г. перспективный объем перевозок составит от 16 до 24 млн. тонн грузов год. К строительству железнодорожной дороги широкой колеи до Вены может присоединиться Чехия и Венгрия, чтобы участвовать в распределении грузов.

На западном участке коридора «Восток – Запад» осуществляются смешанные железнодорожно-паромные перевозки. С 2007 г. открыто паромное сообщение Усть-Луга – Балтийск (Россия) – Засниц/Мукран (Германия)<sup>6</sup>.

Казахстан и Китай поддержали проект строительства железной дороги Белое море – Республика Коми – Урал («Белкомур»), которая должна соединить скандинавские страны и Северо-запад России с Азией по кратчайшему маршруту.

Ключевым моментом повышения эффективности перевозочного процесса на западном конце транзитного моста между странами Тихоокеанского региона и Европы является развитие рыночной конкуренции между многочисленными ответвлениями транспортного коридора «Восток – Запад». В этой связи нельзя не согласиться с мнением представителей АО «Литовские железные дороги», что «здоровая конкуренция в транспортном коридоре ЕС – Китай – залог повышения его эффективности. Коридор без ответвлений – это монополия для перевозок, а коридор с ответвлениями – это конкуренция для перевозчиков, которая всегда благотворно действует на качество, скорость и безопасность доставки грузов. Поэтому Клайпедско-Калининградское направление, оно же ответвление транспортного коридора, имеет определенные преимущества, в частности, незамерзающие порты; отсутствие проблем при пересечении границы ЕС/СНГ; дополнительная транспортная сеть для логистики грузопотоков; услуги общественных центров логистики»<sup>7</sup>.

Крупнейшим трансграничным проектом является создание **международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай»** (Ляньюньган – Урумчи – Хоргос – Шымкент – Кызылорда – Оренбург – Казань – Москва – Санкт-Петербург – Европа) – самого короткого пути из Китая в Европу с минимальным количеством пересечений границ. Протяженность коридора составит 8445 км, в том числе по территории Казахстана 2787 км, по Китаю – 3425 км. Срок доставки грузов должен составлять 10-12 суток.

Развитию коридора препятствуют:

- плохое качество автомобильных дорог;
- низкий уровень придорожного сервиса;
- неразвитость сети автомобильных маршрутов;
- проблема обратной загрузки автотранспортных средств;
- поборы на дорогах («скрытые затраты»)<sup>8</sup>;
- длительные простои автотранспорта на границах<sup>9</sup>;
- запрет на движение автомобилей одних стран по дорогам других<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> С июня 2012 г. паромное сообщение Засниц – Усть-Луга стало регулярным.

<sup>7</sup> Китайская кухня транспортной логистики. Транспорт России № 48, 29 ноября 2012 г.

URL: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyu-transport/kitayskaya-kuhnya-transportnoy-logistiki.html>.

<sup>8</sup> По оценкам, от 50 до 70% (а в некоторых случаях и более) всех платежей, уплачиваемых при пересечении границ на Северном маршруте транспортного коридора Азия – Европа, являются неофициальными. См.: Г. Благодарный. Партнерство – партнерством, а табачок...// Транспорт России, № 4, 21 января 2010 г.

<sup>9</sup> Простой автотранспорта на границе (ожидание, взвешивание, погрузка-разгрузка в таможенной зоне, таможенный досмотр и пр.) могут занимать около 40% времени всего рейса и достигать 6-8 часов.

Для развития перевозок по маршруту «Западная Европа – Западный Китай» целесообразно создание крупных совместных автотранспортных компаний, а также привлечение международных транспортных компаний. В то же время необходимо предпринять усилия по выводу из тени значительной части автомобильных перевозчиков и расширению участия пользователей автодорог в их строительстве, ремонте и содержании. Повышение интенсивности автомобильного движения позволит достичь окупаемости платных дорог.

Реализации транспортно-транзитного потенциала регионов страны могут препятствовать монопольный характер деятельности и узко-корпоративные интересы ОАО «РЖД», которое стремится, чтобы перевозка грузов в максимальной степени проходила по территории России. При этом, например, перевозки контейнеров из Китая через Казахстан с обработкой в Казани сокращают загрузку Транссибирской магистрали и якобы противоречат интересам России. В реальности, однако, экономические интересы дочерних компаний ОАО «РЖД» преобладают над теоретическими рассуждениями.

Реализация транзитного потенциала требует осуществления перевозок высокодоходных грузов, прежде всего, контейнеров. Для этого необходимо совершенствование погрузочно-разгрузочных технологий в портах и на пограничных переходах, а, главное, упрощение и сокращение времени прохождения таможенных процедур.

По оценкам, к 2020 г. морским транспортом в направлении Китай – Европа будет перевозиться около 17 млн. ДФЭ. В 2010 г. было перевезено 11,7 млн. ДФЭ. Таким образом, за 10 лет рост перевозок составит 45%. Казахстан планирует привлечь на свою территорию около 8% этого грузопотока, т.е. примерно 1,5 млн. ДФЭ.

В мае 2012 г. между ОАО «РЖД», АО «Казахстан темир жолы» и Белорусской железной дорогой был подписан Меморандум о развитии транспортно-логистической системы Евразийского экономического пространства (ЕЭП), а в июне того же года на встрече глав правительств Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан было поддержано создание **объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК)**. Целью создания ОТЛК является обеспечение развития транспортно-логистической инфраструктуры трёх стран, исходя из единых принципов ценовой политики, взаимного использования парка подвижного состава, внедрения единой технологии и стандартов транспортно-логистических услуг на территории ЕЭП.

ОТЛК должна обеспечить предоставление сквозной транспортно-логистической услуги по принципу «одного окна» в отношении контейнеропригодных грузов на всем пространстве ЕЭП, а также для грузоотправителей стран Европейского союза и Китая, обеспечивать загрузку ключевых транзитных коридоров, проходящих через страны Таможенного союза и, в первую очередь, в направлении Центральный Китай – Центральная Европа. Создание ОТЛК позволит увеличить объём транзитных перевозок через территорию стран Таможенного союза в евро-азиатском сообщении до 550 тыс. ДФЭ до 2015 г. и до 1 млн. ДФЭ к 2020 г.

Инфраструктурное обеспечение территориального развития России происходит в условиях конкурентной борьбы региональных и межрегиональных проектов за грузовую базу, пассажиропоток, государственные и частные инвестиции. Регионы конкурируют за место пересечения направлений «Восток – Запад» и «Север – Юг» («транспортного креста»), а также «Западная Европа – Западный Китай». В частности, Татарстан, Саратовская, Астраханская, Самарская, Ульяновская области конкурируют за пропуск и обработку грузов по направлению Европа – Центр России – государства Центральной

---

<sup>10</sup> Например, российские автоперевозчики могут свободно передвигаться по территории Казахстана, однако, в Китае в районе населенного пункта Тачен необходимо осуществлять перегрузку на китайские автомобили. Выдачу разрешений перевозить грузы до Урумчи китайские транспортные власти увязывают с предоставлением китайским перевозчикам возможности перевозить грузы вглубь России.

Азии – Китай и образование «транспортного креста». Наиболее вероятным местом образования «транспортного креста» являются регионы, входящие в состав Приволжского федерального округа (ПФО).

В табл. 1 приведена сравнительная характеристика конкурентных преимуществ и перспектив реализации основных проектов создания ТЛЦ в Приволжском федеральном округе.

Таблица 1

**Сравнительная характеристика конкурентных преимуществ и перспектив реализации основных проектов создания ТЛЦ в Приволжском федеральном округе**

Наименование ТЛЦ	Описание ТЛЦ	Конкурентные преимущества	Перспективы реализации
Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр в Татарстане.	Располагается в Зеленодольском районе Татарстана у железнодорожной станции Свияжск, в устье реки Свияга. Первая очередь центра будет занимать 140 га, зона резервирования – 1343 га. Годовая мощность к 2015 г. до 2 млн. т. контейнерных и до 10 млн т. других грузов.	Выгодное географическое на пересечении МТК «Восток-Запад», «Север-Юг», «Западная Европа - Западный Китай», наличие узловой станции Свияжск и близость сортировочной станции Юдино, автомагистрали М-5 и М-7, река Волга.	На площадке ММЛЦ начаты строительные-монтажные работы. Наличие крупных частных инвесторов и государственного финансирования. Из 17 млрд руб. к началу 2013 г. ожидается поступление 5,8 млрд руб. из федерального бюджета, 2,6 млрд руб. из республиканского бюджета.
Самарский транспортный консолидирующий центр по обработке грузов и контейнеров.	Обработка грузовых потоков всех видов транспорта для Самарской области и соседних регионов ПФО. Строительство 6 грузовых терминалов. Годовая мощность: около 11,6 млн. т. грузов.	Выгодное географическое положение на пересечении МТК «Север-Юг», «Транс-Сиб» (Куйбышевская железная дорога) автомагистраль М-5, аэропорт «Курумоч», речные порты на Волге	Требуется строительство автомагистрали Самара-Тольятти, модернизация дорожного хозяйства, реконструкция ВВП в аэропорту.
Международный центр российско-казахстанского приграничного сотрудничества «Таскала-Озинки» в Саратовской области	Производство глубокой переработки и сортировки грузов, торгово-ярмарочная деятельность, оказание услуг сервисной инфраструктуры (гостиницы, АЗС, СТО, банкоматы). Годовая мощность: до 25 млн. т. грузов.	Выгодное географическое положение на границе с Казахстаном на северном коридоре ТАЖМ, автомобильная дорога А-29, соответствие казахстанским усилиям по развитию транзита.	Строительство не начато, зарезервированные участки не используются. Отсутствие регионального финансирования реконструкции автодороги Энгельс – граница с Казахстаном, а также инфраструктурного обеспечения пропускного пункта. Прекращение работы таможенного пункта пропуска «Озинки» с 1 июля 2011 г. в связи с созданием ТС.
ТЛЦ в Ульяновской области, проект «Волжский транзит»	Развитие особой экономической зоны портового типа на базе международного аэропорта Ульяновск-Восточный; строительство и реконструкция участков автомобильных дорог по направлению Центр-Урал; модернизация участков железных дорог; строительство мультимодального ТЛЦ вблизи автомагистрали «Средняя Волга»	Способность аэропорта Ульяновск-Восточный принимать все типы самолётов, возможность разгрузки трасс М-5 и М-7 с использованием нового мостового перехода в районе Ульяновска.	Недостаточность финансирования автомобильной магистрали «Средняя Волга» - ключевого элемента проекта «Волжский транзит». Использование аэропорта в Ульяновске для транспортировки грузов стран-членов НАТО из Афганистана.

ТЛЦ в Пермском крае	7 объектов, включая мультимодальный ТЛЦ в Перми.	Выгодное географическое положение Прикамья на границе Европы и Азии. Прохождение Транссиба. Развитый речной транспорт. Обслуживание логистических потребностей регионов Урала и Поволжья.	Низкие инвестиционные возможности местного среднего бизнеса. Отсутствие продвижения в строительстве железной дороги «Белкомур», необходимость строительства обхода Пермского железнодорожного узла.
---------------------	--	---	---

Главным «барьерным» местом на пути движения экспортно-импортных и транзитных потоков грузов является несовершенство процедуры таможенного досмотра, сознательное создание дефицита государственных услуг при пересечении товарами границы.

Действия таможни зачастую носят коррупциогенный характер, что серьезно мешает внешнеторговым грузопотокам, таможенное оформление которых требует значительных временных затрат (от 5-7 суток и более). По словам первого заместителя председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту М. Брячака, «в таможенно-логистическом, транспортно-экспедиционном секторе отсутствуют рыночные механизмы. Сегодня имеет место давление на участников внешнеэкономической деятельности со стороны таможенных органов с целью принуждения «обращаться» в коммерческих структурах, приближенных к ФТС»<sup>11</sup>. Участники ВЭД, выбирающие другие формы таможенного оформления грузов, могут столкнуться с проблемами: дополнительными досмотрами, дополнительными требованиями к пакету документов, корректировкой таможенной стоимости и т.д. Россия должна привести своё таможенное администрирование к международным нормам: оформление документов должно занимать не более 2 часов, количество документов, необходимых для оформления грузов должно быть сокращено с 25 до 4-5 и пр.

Технологически ОАО «РЖД» может обеспечить доставку грузов между Европой и странами АТР в течение 7 дней в отличие от 40 дней по морскому пути через Суэцкий канал. Но этому опять-таки препятствует «барьерное место»: как минимум 5 дней занимают таможенные процедуры. Таким образом, экономическая эффективность транссибирского маршрута сокращается. После создания Таможенного союза грузопотоки между странами АТР и ЕС могут уйти с Транссиба на южное направление через Китай и Казахстан.

Развитию транзитных перевозок по территории России, и прежде всего, реализации транзитного потенциала Транссибирской железнодорожной магистрали препятствуют следующие факторы:

А) Интермодальность маршрута, вызванная производственно-географическими факторами. Маршрут включает морские участки, соединяющие Трансиб и дальневосточные порты России с портами Китая, Японии, Южной Кореи и др. Таким образом, на стоимость транзитных перевозок (величину сквозного тарифа) влияет тарифная политика судоходных компаний, портов, стивидорных компаний, экспедиторов, таможенных органов, перевозчиков Белоруссии, Украины и стран Европы. Железнодорожная транспортировка транзитных грузов осуществляется, как правило, до Бреста, далее грузы перегружаются на автомобильный транспорт, реже в железнодорожные вагоны колеи европейского стандарта. Другим направлением

<sup>11</sup> Таможня и коммерция – вещи несовместные. Интервью первого заместителя председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту М. Брячака. Транспорт России №30, 26 июля 2012 г.  
URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/tamozhnya-i-kommertsiya-veschi-nesovmestnye.html>.

является транспортировка в порты на Балтике и далее морским транспортом в страны Европы и Америки.

Б) Снижение стоимости фрахта морских судов, как под влиянием экономической конъюнктуры, так и путём строительства и применения вместительных судов-контейнеровозов. Морские перевозчики заинтересованы в больших объёмах грузопотоков, которые позволяют быстро формировать судовые партии, что снижает конкурентные преимущества железнодорожного транспорта, не требующего формирования больших партий грузов. Кроме того, морские перевозки осуществляются крупными транснациональными корпорациями и транспортными компаниями из Китая – страны зарождения грузопотоков.

В) Неконкурентный характер «сквозной» тарифной ставки и полной продолжительности доставки грузов, включая перевозки различными видами транспорта, перегрузочные операции, таможенные процедуры, формирование составов и судовых партий.

Г) Используемые таможенными органами технологии не позволяют оперативно досматривать грузы. Начиная с 2004 г. таможенные органы работают по системе управления рисками, которая предполагает выборочную проверку контейнеров. Однако выбранные компьютером для досмотра контейнеры нужно найти, привезти, а после досмотра вернуть обратно в состав. В результате оформление может занимать два-три дня. Проблема решается путём оснащения таможенных пунктов инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК) на основе рентгеновских установок, позволяющими производить досмотр грузов без разгрузки автомобилей, вагонов и контейнеров.

Сама потенциальная возможность отправки товаров в Европу по Транссибу и ссылки на экспериментальные перевозки зачастую используются грузоотправителями Дальнего Востока и стран АТР в качестве аргумента давления для заключения выгодных контрактов с морскими перевозчиками.

В области пространственного развития России стратегическая задача заключается в том, чтобы ***совместить рост добычи и экспортных поставок природных ресурсов с увеличением транзитных возможностей территории Сибири и Дальнего Востока.*** В перспективе это приведёт к замене сырьевой ренты на транспортно-транзитную ренту в качестве основного источника доходов населения и бюджета. Практически все крупные проекты развития транспортной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке содержат уникальную возможность совмещения роста добычи сырья с формированием значительного транспортно-транзитного потенциала территории – основы её устойчивого развития<sup>12</sup>. Для этого необходимо провести корректировку проектов государственно-частного партнёрства (ГЧП), основные направления которой приведены в табл. 2.

Совместное строительство новых грузообразующих линий и повышение транзитного потенциала Сибири и Дальнего Востока возможно при активном участии компаний из стран Тихоокеанского региона. Так, китайская компания «Лунсин» (дочернее предприятие горнодобывающего холдинга Zijin) осуществляет инвестиции в строительство горно-обогатительного комбината (ГОК) на Кызыл-Таштыгском месторождении полиметаллических руд в Республике Тува. Эффективность проекта вырастет после строительства железной дороги Кызыл – Курагино, особенно в случае её продления в Китай.

Китайская компания NFC рассматривает возможность осуществления инвестиций в разработку месторождения полиметаллических руд Озёрное в Бурятии, владельцем которого является российская корпорация «Металлы Восточной Сибири». В финансировании проекта могут быть задействованы кредитные ресурсы банков КНР.

---

<sup>12</sup> Проблемы модернизации экономики России: Монография / Под ред. академика РАН Н.Я. Петракова. – М.: ЦЭМИ РАН, 2011. – 335 с. С.134-136.



**Основные проекты развития железнодорожной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке и направления их корректировки в целях повышения транспортно-транзитного потенциала России**

№	Объекты железнодорожной инфраструктуры, строящиеся в рамках реализации проекта ГЧП	Основные проблемы и трудности реализации проекта	Перспективы выполнения транспортно-транзитных функций
1.	Строительство железнодорожной линии Кызыл–Курагино (402 км) в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тува	Смена инициаторов проекта, владельцев лицензий на разработку угольных месторождений, долговые проблемы, сложные условия строительства, наличие природоохранных зон и археологических ценностей	Продление дороги в Монголию и Китай, создание нового международного транспортного коридора
2.	Железная дорога Карабула–Ярки (44 км), Комплексное развитие Нижнего Приангарья	Задержки с поставками материалов, исключительно грузообразующий характер линии	Превращение дороги в часть транспортной системы транзитной Северо-Сибирской магистрали
3.	Железные дороги Мозгон (Транссиб) – Озерный ГОК (160,4 км) и Холодное (БАМ) – Холодненский ГОК (45 км), Комплексное развитие Забайкалья	Неопределённые намерения добывающих компаний – инициаторов проекта после финансово-экономического кризиса 2008 года	Проекты в регионе должны ориентироваться на развитие международного железнодорожного коридора Россия – Монголия – Китай
4.	Железная дорога Беркакит – Томмот – Якутск (802,6 км), Комплексное развитие Южной Якутии	Сложный рельеф местности, вечная мерзлота, недостаточная безопасность движения, ограниченность финансовых ресурсов	Продление дороги по маршруту Якутск – Магадан – Анадырь – Уэлен через Берингов пролив на Аляску
5.	Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань.	Проект продолжает финансироваться в условиях финансово-экономического кризиса	Участок должен стать частью будущей транзитной магистрали «реконструированный БАМ – Севсиб – Белкомур».

Развитие транзитных перевозок позволит сократить удельный вес условно-постоянных расходов в себестоимости транспортных услуг, что особенно актуально в условиях удалённости большинства российских регионов от внешних границ и дешёвых транспортных коммуникаций. С другой стороны, развитие транзита требует разделения существующих железных дорог по видам грузов и строительства специализированных линий отдельно для транспортировки массовых грузов и отдельно для скоростной перевозки пассажиров, контейнеров и легковесных грузов.

### **Выводы главы I**

Использование географического положения России как естественного транспортного моста между Европой и Азией позволит заменить (дополнить) доходы от

экспорта природных ресурсов взиманием платы (ренты) за провоз грузов и проезд пассажиров по российской территории. Между тем, полноценный экспорт транспортных услуг должен быть основан на широком применении самых современных видов транспорта, прогрессивных перевозочных технологий и осуществляться национальными компаниями с максимальным привлечением российской рабочей силы.

Иначе доходы от реализации транспортно-транзитного потенциала страны сведутся к небольшим налоговым и таможенным отчислениям в бюджеты всех уровней, взяткам чиновникам и поборам на дорогах. Транспортно-транзитная рента будет присвоена ограниченным количеством получателей и проедена, как и доходы от экспорта сырьевых ресурсов.

В это время большая часть российской территории, не входящая в зоны экономического роста, рискует вообще остаться без транспортных коммуникаций. Этому способствуют ограничения перевозок пассажиров самолётами отечественного производства, убыточность региональной авиации, сокращение и полная ликвидация пригородного железнодорожного сообщения в ряде дотационных субъектов РФ, недостаточное финансирование строительства и ремонта региональных и местных автодорог.

## **Глава II. Транссибирская железнодорожная магистраль: проблемы функционирования и перспективы инновационного развития**

Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) протяженностью около 10 тыс. км проходит по территории пяти федеральных округов, 20 субъектов Российской Федерации, по ней выполняется около 45% внутригосударственных железнодорожных перевозок. В зоне Транссиба сконцентрировано более 80% промышленного потенциала страны, добывается свыше 65% угля, осуществляется около 20% всей переработки нефти, выпускается 25% деловой древесины.

Потенциальный грузооборот по магистрали может достигать до 100 млн. тонн в год, включая перевозки грузов в контейнерах в объёме 200 тыс. ДФЭ, в том числе из стран Тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию. Для освоения перспективных объёмов перевозок требуется преодоление целого ряда «барьерных» мест в области развития железнодорожной инфраструктуры, организации перевозочного процесса, адаптации к сложным природно-климатическим условиям в зоне прохождения магистрали.

После того, как в ноябре 2009 г. был открыт новый железнодорожный мост через реку Амур в районе Хабаровска, Транссиб стал двухпутной линией на всём протяжении. Считалось, что было расширено последнее узкое место на Транссибе. Благодаря этому событию, по словам президента ОАО «РЖД» В. Якунина, пропускная способность Транссиба выросла в 1,6 раза<sup>13</sup>.

Однако для освоения перспективных объёмов перевозок требуется преодоление других «барьерных мест», в частности, развитие железнодорожной инфраструктуры участка Междуреченск – Тайшет и др. Требуется совершенствование перевозочного процесса на всём протяжении магистрали, а особенно на Восточном полигоне российских железных дорог, включающем Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги.

Прежде чем остановиться на основных направлениях совершенствования перевозочного процесса по Транссибу, необходимо отметить, что функционирование магистрали в районах Восточной Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока, а также БАМа и других железных дорог в направлении стран Тихоокеанского региона осуществляется в сложных природно-климатических условиях, связанных с:

---

<sup>13</sup> Транспорт – это скелет России. Транспорт России №42, 18 октября 2012 г.  
URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/transport-eto-skelet-rossii.html>.

- наличием горно-перевальных с крутыми уклонами, скально-обвальных, лавиноопасных, селеопасных участков и мест подтопления;
- наличием участков земляного полотна железных дорог на вечномерзлых грунтах;
- большим количеством искусственных сооружений, построенных по устаревшим нормам проектирования;
- большим количеством кривых малого радиуса значительными расстояниями между пунктами технического обслуживания (ПТО) локомотивов и вагонов, вследствие растянутого географического пространства;
- низкими температурами в зимнее время, которые усложняют содержание бесстыкового («бархатного») пути, повышают хрупкость металла, увеличивают вероятность появления трещин в вагонном литье.

**1. Наличие горно-перевальных с крутыми уклонами, скально-обвальных, лавиноопасных, селеопасных участков и мест подтопления.** Одной из главных причин развития деформации земляного полотна на Забайкальской железной дороге являются наличие скально-обвальных участков, при этом содержание пути требует повышенных расходов. Особых усилий требует организация перевозочного процесса на сложнейшем Байкальском горно-перевальном участке.

Вероятность схода селей и подтоплений возрастает в условиях глобального потепления. В местах прохождения железной дороги вдоль рек и при пересечении с водными преградами имеется вероятность подтопления трассы в период таяния снега и обильных осадков. При этом требуется наличие дополнительных противоразмывных и восстановительных поездов.

**2. Наличие участков земляного полотна на вечномерзлых грунтах.** На Забайкальской железной дороге участки распространения вечномерзлых грунтов составляют 779 км или 23% от эксплуатационной длины магистрали. Такие грунты характеризуются неожиданными просадками и морозным пучениями. Строительство и эксплуатация железнодорожной инфраструктуры в зоне вечной мерзлоты требует повышенных затрат и применения особых технологий. Например, при строительстве БАМа применялись технологии укладки внутри железнодорожной насыпи фреоновых трубок, которые поддерживают её в устойчивом (замёрзшем) состоянии в течение всего года.

**3. Многие искусственные сооружения** на Транссибе построены по установленным до 1907 г. нормам проектирования, что ограничивает применение современных видов подвижного состава и требует проведения работ по реконструкции и модернизации мостов, путепроводов, тоннелей, подпорных стенок и пр. Износ искусственных сооружений достигает 80%.

**4. Большое количество кривых малого радиуса.** Например, на Забайкальской железной дороге кривые участки пути занимают 45,1% её протяжённости, а на отдельных дистанциях пути протяжённость кривых достигает 72%. Длина главного хода Забайкальской железной дороги составляет около 6 тыс. км и почти половину его составляют кривые, в том числе и малого радиуса.

Сложный профиль пути не только снижает скорость движения поездов, ускоряет износ подвижного состава (прежде всего, гребней колёсных пар) и рельсовых путей, повышает вероятность возникновения аварийных ситуаций, но и требует непрерывной и интенсивной работы вагонов-путеизмерителей, вагонов-дефектоскопов, вагонов-рельсосмазывателей. Рельсовые плети приходится менять чаще, что требует совершенствования технологии работ, выполнения в одно окно нескольких операций, наличия комплекса машин.

**5. Большие расстояния между пунктами технического обслуживания (ПТО) локомотивов и вагонов, вследствие растянутого географического пространства.** При этом осуществление перевозочного процесса требует более качественной

подготовки подвижного состава перед выходом на линию, чем в среднем по сети, особенно в части исправности тормозов, т.к. наличие однопутных участков затрудняет использование восстановительных поездов в случае возникновения аварийной ситуации.

**6. Низкие температуры в зимнее время.** В зимних условиях имеются особенности содержания бесстыкового («бархатного») пути, требуется применение технологии регулировки температурных режимов рельсовых плетей. Отрицательные температуры препятствуют проведению работ по сварке рельсовых плетей, требуется регулировка стыковых зазоров в уравнильных пролётах бесстыкового пути, т.к. растянутые зазоры приводят к введению ограничений скорости движения поездов.

Строительство в условиях низких температур требует дополнительных затрат при строительстве железных дорог, затрудняют проведение таких видов работ, как бетонирование, устройство металлоконструкций и др.

**7. Развитие скотоводства.** Свободный выпас животных (крупного рогатого скота (КРС), лошадей, овец и пр.) зачастую приводит к их выходу на пути и необходимости применять экстренное торможение для предотвращения наезда. Например, в 2011 г. на Восточно-Сибирской железной дороге было зарегистрировано 109 случаев выхода домашних животных в распоряжение станций и 265 – на перегоны. Особенно часто такие случаи происходили на участке Улан-Удэ – Наушки, где локомотивные бригады были вынуждены 136 раз применять экстренное торможение. Для исправления ситуации необходимо нести дополнительные затраты на сооружение искусственных препятствий вдоль железнодорожного пути, сооружение ограждений вокруг станций и в местах пересечения с тропами, по которым ходят животные.

## **2.1. Производственно-технологические и организационно-хозяйственные проблемы обеспечения перевозочного процесса на Восточном полигоне российских железных дорог**

### **2.1.1. Функционирование локомотивного парка**

Состояние локомотивного хозяйства является существенным «барьерным местом» на железных дорогах России. В настоящее время ОАО «РЖД» располагает около 20 тыс. локомотивов. При этом средний возраст электровозов составляет 27,6 года при среднем нормативном сроке эксплуатации 36 лет, тепловозов – 24,9 года при нормативе 30 лет. Существующие объёмы закупок не позволяют справиться с проблемой старения парка.

Не избежали проблем со старением локомотивного парка и железные дороги Восточного полигона. Так, парк локомотивов Забайкальской железной дороги составляет 743 электровоза и 401 тепловоз. Износ электровозов ВЛ80с превысил 82%, ВЛ80т – 92%, ВЛ60 – 121%. Износ грузовых электровозов ЗЭС5К – 1,6%. Средний возраст локомотивов ВЛ80с превышает 27 лет, ВЛ80т – 36, ВЛ60 – 48, ЭП1 – 5 лет, новых электровозов ЭС5К «Ермак» – 0,5 года.

Средний возраст и износ тепловозов составляют (по сериям): 2ТЭ10В – 33 года и 89%, 2ТЭ10М – 26 лет и 101,7%, 2ТЭ10У – 21 год и 106,7%, 3Т10М – 29 лет и 109,6%, 3ТЭ10УК – 22 года и 110,5%, 2ТЭ10МК – 25 лет и 72,2%, М62 – 38 лет и 147,1%, 2М62 – 30 лет и 115,8%, 3М62у – 23 года и 115,1%, ТЭМ2 – 32 года и 99,8%, ТЭМ18д – 4,2 года и 16,8%<sup>14</sup>.

Полностью исчерпан ресурс электровозов ВЛ60. Для продления их службы в ремонтном локомотивном депо Белогорск был внедрён такой вид ремонта, как ТО-6. В этих условиях переход от планово-предупредительного ремонта локомотивов к ремонту по фактическому состоянию узлов и агрегатов повысит вероятность технических отказов в пути следования.

---

<sup>14</sup>Забайкальская обкатка. Забайкальская магистраль №16, 4 Мая 2012.  
URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/15/193212/>.

Основным направлением модернизации тягового подвижного состава на Восточном полигоне железных дорог является приобретение и начало эксплуатации новых локомотивов: электровозов ЭС5К «Ермак» и тепловозов 2ТЭ25А «Витязь». На электрифицированной Транссибирской магистрали ключевым направлением модернизации является поступление электровозов «Ермак»<sup>15</sup>. Машины этой серии предназначены для замены электровозов ВЛ60 и ВЛ80.

В соответствии с решением ОАО «РЖД» парк электровозов Дальневосточной железной дороги должен быть приведён к односерийности, всё грузовое движение в Приморском крае должно быть переведено с локомотивов ВЛ80 на «Ермаки». На БАМе такие локомотивы эксплуатируются уже пять лет. За этот период парк грузовых локомотивов на участке Таксимо – Лена был полностью обновлён электровозами серии ЭС5К или её модификациями. Участок был выбран в качестве пилотного полигона для испытания новых машин, т.к. он является наиболее сложным по условиям эксплуатации локомотивов. Здесь находится три барьерных горно-перевальных участка с 18-тысячными уклонами, множество лавиноопасных мест, выпадает большое количество осадков.

В 2012 г. электровозы «Ермак» поступили на Красноярскую железную дорогу. На начальном этапе электровозы будут тянуть составы весом до 6 тыс. тонн, в дальнейшем масса поездов увеличится.

### **2.1.2. Содержание и ремонт путевого хозяйства**

Состояние путевого хозяйства, качество проведения ремонтных работ и их организация оставляет желать лучшего на всех дорогах Восточного полигона. Так, на Забайкальской железной дороге длина путей с просроченными нормами капитального ремонта составляет почти 1 тыс. км, и не уменьшается из-за недостаточных объёмов ремонта пути и значительного роста грузонапряжённости, которая в настоящее время более чем в 2,5 раза превышает среднесетевую. Высокая интенсивность перевозок грузов требует проведения капитального ремонта пути через каждые 6-7 лет, что в настоящее время сделать невозможно.

Качество выполнения работ по капитальному ремонту железнодорожной инфраструктуры зачастую не соответствует предъявляемым требованиям. Так, проведённая осенью 2010 г. проверка показала, что из почти 500 км пути, капитально отремонтированных в предшествующие три года, 430 км не соответствуют проектным параметрам. В частности, обнаружилась недостаточная толщина щебёночной призмы под рельсошпальной решёткой, что повышает вероятность введения ограничения скорости.

В целом на Забайкальской железной дороге полигон с ограничениями скоростей для грузовых поездов превышает 50% развёрнутой длины дороги, а протяжённость участков со скоростями более 60 км/ч составляет только треть.

На ВСЖД оздоровление пути не может быть полностью выполнено силами дистанций пути и путевых машинных станций. В результате 1736 км путей эксплуатируется с просроченными нормами капитального ремонта и их протяжённость возрастает. Для исправления ситуации необходимо увеличить количество путевых машинных станций (ПМС), обеспечить их квалифицированными кадрами.

Проведение путевых ремонтных работ «окнами» по единому створу, обеспечение непрерывного грузопотока, соблюдение участковых скоростей подразумевают слаженную работу не только отдельных железных дорог – филиалов ОАО «РЖД», но и всего Восточного полигона. Работа в едином створе вынуждает переходить к практике

---

<sup>15</sup> Магистральный электровоз переменного тока ЭС5К «Ермак» производства Новочеркасского электровозостроительного завода предназначен для вождения грузовых, пригородных и вывозных поездов на железных дорогах, электрифицированных на переменном токе напряжения 25 кВ и частоты 50 Гц.

ночных «окон», при этом производительность труда и выработка ПМС в ночное время снижается<sup>16</sup>.

Реформирование железнодорожного транспорта, стремление создать конкурентную среду в области выполнения работ по капитальному ремонту путей и другим работам выявил недостатки организации производственно-технологических работ у подрядчиков железнодорожных предприятий (браки, несоблюдение сроков работ, отсутствие техники, дефицит кадров и пр.). Однако большого выбора и конкуренции среди организаций, имеющих право заниматься железнодорожными работами, нет.

На всех железных дорогах Восточного полигона осуществляется переход на участковую систему текущего содержания пути. Так, на Дальневосточной железной дороге реформа осуществляется с 2008 г., переход должен завершиться в 2012 г. Для дистанций пути, переходящих на участковую систему, приобретаются автомобили КамАЗ, вмещающие по 20 человек и укомплектованные необходимым путевым инструментом и оборудованием, вахтовые автобусы. В то же время автомобили, передаваемые укрупнённым бригадам из железнодорожных автобаз, имеют значительный износ, большой срок эксплуатации (15-30 лет). Положение усугубляется тем, что в дистанции пути рабочие по ремонту и обслуживанию автотранспорта не предусмотрены штатным расписанием, кроме того, отсутствует резерв водителей. Для исправления ситуации требуется включение автобаз в состав дирекции инфраструктуры, в которую входит и служба пути, или образование сектора автотранспорта в дирекции инфраструктуры.

Вообще, перевозка рабочих и другие служебные поездки по линии – один из самых сложных процессов содержания и ремонта путевого хозяйства. На востоке страны участки имеют значительную протяженность (сотни километров), притрассовые автомобильные дороги отсутствуют или имеются в незначительном количестве, а наличие заболоченных мест исключает использование даже машин повышенной проходимости. Таким образом, зачастую доставка путевых бригад может осуществляться только при помощи техники на железнодорожном ходу.

Необходима организация движения рабочих поездов, как минимум, утром и вечером, приобретение мотовозов. Соответственно, сокращается количество мест для жителей окрестных населённых пунктов, пользующихся рабочими поездами как пригородными, возникают конфликтные ситуации. Содержание рабочих электропоездов «Путеец» требует значительных затрат, возникают проблема места обслуживания подвижного состава.

Бригаде укрупнённого участка (около 20 человек) трудно пообедать и согреться в морозы в имеющихся пунктах обогрева. При переходе на участковую систему содержания путевые обходчики были выделены в отдельное звено. Однако при уходе обходчика в очередной (учебный) отпуск (больничный, медкомиссию), не установлено, из какой бригады можно привлечь монтера пути для его замещения. И это в то время, когда и у служб содержания пути, и в ПМС ощущается нехватка и текучесть кадров (особенно остра проблема неуккомплектованности монтерами пути), связанная с низкой заработной платой.

Работа на дальних станциях не обладает должной престижностью, чтобы привлечь молодых специалистов. Например, проблемой Забайкальской железной дороги является то, что «многие молодые специалисты не рискуют ехать на руководящие посты на маленькие, отдалённые от Читы или Благовещенска, станции, предпочитая занимать менее значительные должности, но живя в комфортных условиях больших городов»<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Например, на ВСЖД выработка ПМС-183 в дневное время составляла 237 м в час, а ночью – 195 м.

<sup>17</sup> Подход к барьерам. Забайкальская магистраль №16, 4 Мая 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/15/193223/>.

### 2.1.3. Ликвидация «барьерных» мест в организации движения

Помимо большого износа тягового подвижного состава снижению скорости движения грузовых поездов способствует наличие ряда «барьерных» мест в организации и функционировании перевозочного процесса. В частности, такими «барьерными» местами являются:

- большое количество частных собственников вагонов, действующих в своих коммерческих интересах;
- появление «брошенных» поездов;
- наличие небольших стивидорных компаний в портах;
- исчерпание пропускных способностей магистральных путей;
- недостаточное развитие железнодорожных подходов к портам и припортовых станций
- сложности организации мультимодальных перевозок.

**Железные дороги Восточного полигона работают на пределе своих технических возможностей.** Например, с 1997 по 2011 гг. грузооборот на ВСЖД вырос в три раза и в настоящее время превышает максимальные показатели 1988 года. Ожидается значительный рост грузооборота после реализации крупных инвестиционных проектов в районе БАМа, окончания строительства железной дороги Кызыл – Курагино, развития участка Междуреченск – Тайшет и возрастания объёмов грузовых перевозок в порты Ванино и Советская гавань. Прогнозируется, что к 2020 г. пропускная способность главного хода дороги будет исчерпана полностью, за исключением трёхпутного участка Иркутск-Сортировочный – Черемхово.

С ростом грузооборота состояние путевого хозяйства ухудшилось, увеличилась протяжённость участков с просроченным ремонтом, снижается качество выполнения ремонтных работ. Изношены стрелочные переводы, устройства автоблокировки, система электроснабжения.

**Развитие железнодорожных подходов к портам** (припортовых станций) требует финансовых вложений со стороны ОАО «РЖД», собственников портов и стивидорных компаний, сталкивается в нехваткой свободного места. Например, в порту Восточный есть свободные территории для нового строительства, в отличие от портовой зоны, расположенной непосредственно в черте города Находка.

Причиной **появления «брошенных» поездов** становится неудовлетворительная организация выгрузки грузополучателями, прежде всего, портовыми стивидорами. При этом задержки в одном из портов приводят к нарушению ритмичной работы других участников перевозочного процесса. Нередко в портах отсутствуют достаточные для организации ритмичного перевалочного процесса, складские и резервуарные мощности, что на фоне задержек в подходе судов вызывает появление транспортных тромбов.

**Небольшие стивидорные компании в портах** формируют конкурентную среду в портовом бизнесе, обеспечивают занятость (в них работают по 70-100 человек), налоговые поступления в бюджеты всех уровней. Однако перевозка грузов в адрес таких компаний не может осуществляться путём организации маршрутных отправок, а производится в составе сборных поездов, что приводит к дополнительным объёмам маневровой работы. Кроме того, небольшие компании чаще используют дешёвые способы выгрузки вагонов (например, грейферную разгрузку), имеют устаревшую технику и оборудование.

Функционирование логистического центра Дальневосточной дирекции управления движением направлено на обеспечение равномерного подвода поездов к припортовым станциям и снижение количества «брошенных» поездов. В России три подобных центра: в Ростове-на-Дону, Санкт-Петербурге и Хабаровске (создан в 2012 г.).

В целях повышения эффективности перевозочного процесса на сети железных дорог внедряются технологии управления тяговыми ресурсами на удлинённых плечах обслуживания. В настоящее время определены пять полигонов, где формируются

центры управления тяговыми ресурсами (ЦУТР) – Восточный, Урало-Сибирский, Северный, Южный и Волжский. В настоящее время в полном объёме функционирует созданный в апреле 2012 г. ЦУТР Восточного полигона в Иркутске. Задачей центра является повышение эффективности использования железнодорожной инфраструктуры, тягового подвижного состава, локомотивных бригад, мощности локомотивных депо и пунктов технического обслуживания.

Установление горизонтальных связей между дирекциями отделений, особенно на стыках железных дорог, должно привести к минимизации времени нахождения локомотивов в неэксплуатируемом парке<sup>18</sup>. Управление работой парка локомотивов и бригад будет осуществляться на укрупнённых участках Мариинск – Карымская, Карымская – Находка, Междуреченск – Тайшет – Таксимо – Советская Гавань.

При этом перевозки на инфраструктуре отделений дорог осуществляются локомотивами соседних отделений. Если до 2001 г. на Забайкальской железной дороге средняя длина кольца обращения локомотива составляла 1200 км, а плеча локомотивной бригады – 190 км, то в настоящее время соответственно – 2400 и 290 км. Так, тяговый полигон Мариинск – Карымская имеет длину 2579 км, Мариинск – Оловянная – 2875 км, а Карымская – Хабаровск – 2244 км. С запада до станции Карымская в основном следуют поезда под тягой электровозов серий ВЛ85 и ВЛ80с/р, а с востока – электровозов серии ВЛ80с и «Ермак».

Однако увеличение полигонов обращения локомотивов и отсутствие резервов тяги приводят к падению участковой скорости движения поездов.

В 2011 г. средняя скорость движения грузовых поездов в России составила 10,3 км/час (247 км/сутки), а без учёта времени погрузки-выгрузки – 37,1 км/ч. По сравнению с 2010 г. средняя скорость движения грузовых поездов сократилась на 1,05 км/час, а без учёта погрузки-выгрузки – на 4,1 км/час. Таким образом, за год скорость движения грузовых составов снизилась на 10%<sup>19</sup>.

В 2011 г. на Забайкальской железной дороге участковая скорость составила 37,7 км/час, что по отношению к 2007 г. означает снижение на 5,3 км/ч. Средняя скорость на двухпутном электрифицированном, оборудованном автоблокировкой участке Чита – Карымская не превышала 20 км/час. В июле 2012 года на Забайкальской железной дороге на участке Чита – Карымская участковая скорость в чётном направлении упала до 15 км/ч.

Препятствиями для организации непосредственно железнодорожных перевозок являются.

- нарушения технологии перевозочного процесса;
- неравномерность и непарность поездопотоков в чётном и нечётном направлениях<sup>20</sup>;
- отказы технических средств локомотивного хозяйства (составляют 60% от всех случаев отказов технических средств);
- неразвитость пунктов технического обслуживания локомотивов (ПТОЛ);
- простой локомотивов в ожидании выхода из депо по окончании технического осмотра;
- непроизводительные потери рабочего времени;
- неявка локомотивных бригад ко времени отправления поезда;
- смена локомотивных бригад на перегонах (участках) после окончания нормативного времени (12 час.), отведённого на непрерывную работу;

<sup>18</sup> На полигоне виднее. РЖД-Партнёр, 17.10.2012.

URL: <http://www.rzd-partner.ru/comments/2012/10/17/382575.html>.

<sup>19</sup> Источник: URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/18/198781/>.

<sup>20</sup> Произошёл рост поездной работы в условиях асимметрии маршрутов, когда резко вырос порожний пробег с Дальнего Востока.



- ограничения движения поездопотока из-за недостатка локомотивов;
- отцепка неисправных вагонов, нехватка маневровых тепловозов для отцепки неисправных вагонов;
- недостаточное количество и неразвитость приёмо-отправочных путей;
- неудовлетворительное содержание и дефекты рельсовой колеи и стрелочных переводов;
- выполнение летних путевых работ;
- нарушение технологии и некачественное проведения ремонтных работ в период технологических «окон»;

В 2011 г. на сети российских железных дорог было зарегистрировано около 8,9 тыс. случаев отказов технических средств, приведших к задержкам поездов, что на 10,3 % больше, чем в 2010 г. Надёжность работы локомотивов зависит от качества ремонта, технического обслуживания и квалификации локомотивных бригад. Допускаются случаи отправления локомотивов с нарушением установленной технологии выполнения технического обслуживания в объеме ТО-2.

Из-за отказов технических средств, неудовлетворительного содержания инфраструктуры и перерывов плановых «окон» замедляется продвижение поездопотока, завышается время оборота локомотивов, что в условиях большой протяженности тяговых плеч приводит к недостатку тяги, прежде всего на восточном участке полигона. Для исправления ситуации, по мнению представителя Забайкальской дирекции управления движением Е. Тарасенко, «необходимо исключить случаи передачи по стыкам дорог электровозов со сверхнормативным пробегом от ТО-2»<sup>21</sup>.

Падение участковой скорости связано с дефицитом тяговых ресурсов, обусловленном работой локомотивов на длинных плечах, закольцованных полигонах, а также наличием «барьерных» мест на железнодорожной инфраструктуре. Значительная протяжённость тяговых плеч затрудняет оборот локомотивов особенно в период проведения летних путевых работ. Неэффективное использование подвижного состава и локомотивных бригад приводит к росту часов сверхурочной работы. В 2011 г. время сверхурочной работы на Забайкальской железной дороге превысило 1 млн. часов<sup>22</sup>.

Непроизводительные потери времени привели к тому, что в первом квартале 2012 г. в эксплуатационных депо Забайкальской дирекции тяги при нормативной численности локомотивных бригад в количестве 7 тыс. 661 человек фактическая потребность составляла 9 тыс. 555 человек. Работники локомотивных бригад в первом квартале допустили 349 тыс. 758 часов сверхурочной работы, или на 77,6% больше, чем в январе-марте 2011 г. При этом 469 человек имели более 120 часов сверхурочной работы<sup>23</sup>.

Подготовка новых машинистов и их помощников, которая осуществляется в каждом локомотивном депо, не сможет улучшить ситуацию, если темпы роста сверхурочной работы будут и дальше опережать темпы роста грузооборота. А при нормальной организации перевозочного процесса можно обходиться имеющимся штатом локомотивных бригад. Кроме того, имеет место недостаточный уровень подготовки локомотивных бригад и низкая организация работы машинистов-инструкторов.

Сдерживает продвижение потока и отсутствие единых весовых норм поездов на всём Восточном полигоне, например, на БАМе от Тайшета до Советской Гавани имеется

<sup>21</sup> Тарасенко Е. Три дороги – единая цель. Забайкальская магистраль №13, 6 апреля 2012.

URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/15/190153/>.

<sup>22</sup> Однако в целом на сети существует явление приписывания дополнительных часов в маршрутных листах. См., например, Иланские перспективы. Красноярский железнодорожник №08, 2 марта 2012.

URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/18/185560/>.

<sup>23</sup> Забайкальская обкатка. Забайкальская магистраль №16, 4 Мая 2012. <http://zdr.gudok.ru/pub/15/193212/>.

шесть участков с различными нормами, которые зависят от особенностей ландшафта, состояния инфраструктуры, видов тяги, серии локомотивов<sup>24</sup>.

На Восточном полигоне преобладает транспортировка грузов с запада на восток. Грузовые составы, идущие на восток, имеют, как правило, 70 вагонов, поезда,двигающиеся в обратном направлении, включают по 85-100 порожних вагонов.

В настоящее время 60% грузопотоков в направлении Дальнего Востока зарождаются на станциях Западно-Сибирской и Красноярской железных дорог, где весовая норма поездов составляет 5,7 тыс. тонн. На Забайкальской железной дороге получение с соседних дорог неполновесных и неполносоставных поездов приводит к неэффективному использованию мощности локомотивов, а, следовательно, к росту потребностей в локомотивах, локомотивных бригадах и дополнительных нитках графика. Для исправления ситуации предлагается установить единую весовую норму 6,3 тыс. тонн на всём Восточном полигоне.

Положение усугубляется тем, что по станциям Междуреченск (Западно-Сибирской железной дороги) и Мариинск (Красноярской железной дороги) происходит смена тяги с постоянного на переменный и обратно.

Одним из направлений совершенствования перевозочного процесса особенно в условиях роста грузопотока в период проведения летних путевых ремонтных работ является отправление сдвоенных составов, при прохождении которых высвобождается нитка графика. На ВСЖД такие составы идут по участку Нижнеудинск – Иланская. Внедряется практика вождения сдвоенных поездов весом до 12 тыс. тонн на участках Тайшет – Иркутск-Сортировочный, Слюдянка-1 – Улан-Удэ.

Инфраструктурные ограничения могут быть нивелированы формированием полносоставных маршрутных поездов, которое могут осуществлять крупные транспортные компании. Железная дорога заинтересована в увеличении объёмов сдвоенных операций при использовании вагонного парка, уменьшения пробега порожнего подвижного состава.

Проблемы с движением поездов наблюдаются не только на Восточном полигоне железных дорог, но и на других участках коридора «Восток – Запад». Так, летом 2012 г. на участке Орехово-Зуево – Бекасово Большого московского кольца Московской железной дороги (МЖД) средняя скорость движения грузового поезда составила 15 км/ч. Помимо прочего, это произошло из-за перевода грузопотоков с Малого кольца МЖД, где находится много сортировочных станций на Большое московское кольцо (БМО), где располагаются Орехово-Зуево и Бекасово. Возвращение к исходной ситуации не возможно по причине реконструкции МК МЖД для нужд пассажирского сообщения и ликвидации грузовых дворов в черте г. Москва. Для освоения перспективных грузопотоков необходимо строительство глубокого обхода Московского железнодорожного узла.

#### **2.1.4. Развитие и реконструкция «барьерных» участков железнодорожной инфраструктуры**

В целом на сети российских железных дорог по состоянию на 1 января 2012 г. общая протяжённость «барьерных» мест на сети дорог достигла 7,6 тыс. км, что соответствует 8,9% эксплуатационной длины<sup>25</sup>.

Эффективной организации перевозочного процесса препятствует низкая пропускная способность отдельных участков железных дорог Восточного полигона. Например, узловые станции Забайкальск и Карымская на **Забайкальской железной дороге** во многом определяют эксплуатационную работу всего Восточного полигона. На

<sup>24</sup> В едином ключе. Восточно-сибирский путь №07, 24 Февраля 2012.

URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/12/184439/>.

<sup>25</sup> За свой счёт. Гудок, 27.06.2012.

узловой станции Карымская, является «барьерным» местом для пропуска поездов в восточном направлении, не завершена реконструкция.

В связи с этим необходимо развитие основных станций Забайкальской дороги (Забайкальск, Карымская и Белогорск), восстановление ранее закрытых станций, расконсервация путей, устройство диспетчерских съездов. С 1983 по 2010 гг. на дороге было закрыто 60 отдельных пунктов, в том числе с конца 1990-х гг. по 2004 г. было закрыто около 40 станций, демонтировано 262 км путей и 473 стрелочных переводов. Это привело к образованию перегонов протяжённостью от 25 до 41 км<sup>26</sup>. Из 120 перегонов главного хода 24, или 20%, имеют протяжённость по времени хода более 30 мин. На ряде станций были разобраны пути для приёма и отправления длинносоставных поездов. В целом на Восточном полигоне доля приёмо-отправочных путей, вмещающих менее 71 условного вагона, составляет более 70%<sup>27</sup>.

Всё это создаёт сложности для организации движения, предоставления «окон» для ремонта инфраструктуры, устранении последствий отказов технических средств. Расконсервация ранее закрытых станций на первый взгляд представляется менее затратной, чем реконструкция действующих станций. Например, расконсервация станции Шилка позволит с минимальными затратами улучшить перевозочный процесс перед узловой станцией Карымская<sup>28</sup>.

Несоответствие длины путей на станции Чернышевск Забайкальской железной дороги грузовым составам в 100 условных вагонов серьёзно осложняет организацию оптимального режима пропуска поездов. Приём длинносоставных поездов на станции требует отцепки и вывода на соседние пути по 10-15 вагонов, при этом занятость горловин станций достигает 40 мин. на одном составе, грузовые поезда вынуждены стоять на перегонах. В план работ ОАО «РЖД» на 2012-2013 гг. включено удлинение приёмо-отправочных путей на станции до 100 условных вагонов, что положительно скажется на выполнении графика движения поездов.

В связи с ростом российско-китайского товарооборота и перспективами перевозки по Транссибу грузов из Южной Кореи лимитирующим местом для всего Транссиба становится Читинский транспортный узел. При этом расширению станций Чита-1 и 2 препятствует городская застройка, реки Чита и Ингода. Требуется строительство обхода Читы, включая сооружение двух мостов и железнодорожной линии протяжённостью 27 км. Работы над этим проектом начнутся в 2015 г.

Существенное увеличение участковой скорости в Забайкалье невозможно из-за большого количества кривых малого радиуса. «Барьерными местами» являются искусственные сооружения, прежде всего – мосты, на которых чаще всего вводятся ограничения скорости движения поездов, а также состояние путевого хозяйства отдельных станций. Рассматривается возможность строительства третьих путей на лимитирующих перегонах, железнодорожных обходов крупных городов, технического обновления сортировочных горок, спрямления кривых участков пути.

На **ВСЖД** предел пропускной способности достигнут на участках Иркутск – Слюдянка, Лена – Северобайкальск. Требуется строительства обходного пути Большой Луг – Слюдянка, что позволит увеличить пропускную и провозную способность Транссиба.

Построенная в 1905 г. станция Слюдянка-1 практически полностью исчерпала свои технологические возможности: 40% станционных путей имеют вместимость менее 71 условного вагона, только два пути способны принимать поезда в 76-80 вагонов. В связи

<sup>26</sup> Точка отсчёта – технология. Забайкальская магистраль №11, 23 марта 2012.

URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/15/187477/>.

<sup>27</sup> Заложники скорости. Гудок, 21.08.2012. URL [http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=440761&year=2012&month=08&SECTION\\_ID=16668](http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=440761&year=2012&month=08&SECTION_ID=16668).

<sup>28</sup> Расконсервация дешевле. Забайкальская магистраль №04, 3 февраля 2012.

URL <http://zdr.gudok.ru/pub/15/181623/>.

с этим разработан проект разделения нечётного и чётного транзитного поездопотока между станциями Слюдянка-1 и Слюдянка-2, кроме того, предусматривается укладка четырёх приёмо-отправочных путей вместимостью 75-91 условных вагонов, удлинение и переустройство существующих путей для достижения вместимости 110 условных вагонов.

Приоритетным проектом, реализуемым на территории **Красноярской железной дороги**, является проект «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет», направленный на развитие пропускных способностей Южного хода магистрали. В перспективе по этому направлению прогнозируется существенное увеличение объёмов перевозок, в том числе экспортно-импортных грузов через порты Дальнего Востока.

В 2011 г. только из Абаканского региона было отправлено 15 млн тонн грузов, что превышает показатели 2010 г. на 1 млн тонн. Ожидается, что в 2012 г. объёмы перевозок здесь составят 20,4 млн тонн, а к 2015 г. вырастут до 22 млн тонн.

Кроме того, на загрузку направления Междуреченск – Тайшет окажет влияние реализация проекта строительства железной дороги Кызыл – Курагино, направленного на освоение минерально-сырьевой базы Республики Тува. В направлении на Курагино по новой линии предусматривается вывоз, главным образом, коксующегося угля Элегестского месторождения, а также рудных, строительных, лесных и прочих грузов. В направлении на Кызыл грузовые потоки будут представлены нефтяными грузами, машинами и оборудованием, продуктами питания, товарами народного потребления. Ожидается прирост грузооборота в размере около 16 млн тонн в год.

Реализация проекта позволит к 2016 г. повысить пропускную способность участка Междуреченск – Тайшет до 33 пар поездов в сутки. Вместе с тем по расчётам Института экономики и развития железнодорожного транспорта, в связи со строительством и вводом в эксплуатацию железной дороги Кызыл – Курагино прогнозные размеры движения на участке Междуреченск – Тайшет в 2016 г. составят не менее 37 пар поездов в сутки<sup>29</sup>.

В связи с тем, что расширение участка Междуреченск – Тайшет является инвестиционным проектом, окупаемым только в долгосрочной перспективе, необходима государственная поддержка и привлечение частных инвесторов к реализации программы развития участка для обеспечения функционирования железной дороги Кызыл – Курагино и освоения минерально-сырьевой базы Республики Тува. Развитие транспортной инфраструктуры направления Междуреченск – Тайшет должно быть приоритетным не только для ОАО «РЖД», но и для крупных предприятий Хакасии.

В сентябре 2011 г. инвестиционным комитетом ОАО «РЖД» была утверждена программа развития участка на период 2012-2014 гг., предполагающая, прежде всего, строительство вторых путей в ряде лимитирующих мест. До 2020 г. при выделении средств из государственного бюджета предполагается строительство вторых путей на 23 участках. Программа также предусматривает работы по строительству новых и реконструкции существующих тоннелей, расположенных, строительство объектов производственного назначения, усиление устройств электроснабжения. Частью программы является строительство чётного парка на станции Абакан.

Одной из основных проблем на Красноярской железной дороге является проблема коротких приёмо-отправочных путей. На дороге имеется более 400 станционных путей, которые могут вмещать до 57 условных вагонов<sup>30</sup>. Пути на станции Иланская рассчитаны на приём составов в 58 условный вагон, в то время как на дороге обращаются поезда унифицированной длиной в 71 условный вагон. В 2013 г. на станции параллельно с сооружением соединительной петли Авда – Громадская предполагается

<sup>29</sup> Южная стратегия. Красноярский железнодорожник №08, 2 марта 2012.

URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/18/185555/>.

<sup>30</sup> Чётная прибавка. Красноярский железнодорожник №20, 25 мая 2012.

URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/18/194401/>.

построить два приёмо-отправочных пути длиной 1500 м для приёма поездов в 100 условных вагонов, и три пути длиной не менее 1050 м (71 условный вагон).

### **2.1.5. Обеспечение безопасности перевозок и сохранности грузов**

Железные дороги в Сибири и на Дальнем Востоке проходят по депрессивным районам с высоким уровнем безработицы (отсутствием стабильного заработка) и распространением тунеядских настроений среди местных жителей, отдельные представители которых рассматривают транспортные магистрали, как источник наживы. Ситуацию ухудшает рост транспортной дискриминации, отмена и сокращение пригородного сообщения, неудобное расписание движения пригородных поездов. Хищения грузов облегчают остановки поездов, которые участились по изложенным выше причинам, а также в условиях проведения летних путевых работ, стоянка «брошенных» поездов на малых станциях. При этом не приходится серьёзно надеяться на помощь низкооплачиваемых сотрудников ЧОПов, которые иной раз сами становятся соучастниками хищений.

В 1990-е гг., когда импортные товары народного потребления перевозились из Приморского края вглубь России железнодорожным транспортом, имели место многочисленные случаи прорубов в контейнерах. Разворот грузопотока в обратную сторону привёл и к изменению характера перевозимых грузов: уголь интереса для хищений, как правило, не представляет. Внимание похитителей привлекает перевозимый в полувагонах лом чёрных и цветных металлов, имеются случаи хищения пиломатериалов из контейнеров.

В состав преступных группировок могут входить и работники железнодорожного транспорта, в частности, операторы сортировочных парков, владеющие информацией о характере перевозимого груза и имеющих доступ к пломбирочным устройствам. Таким образом, увеличение транзитных контейнерных перевозок грузов по Транссибу может привести к росту хищений перевозимых грузов.

В этих условиях требуется решение вопросов компенсации грузовладельцам и экспедиторским компаниям ущерба и утраты перевозимых контейнеров. Охрану перевозимых грузов осуществляют сотрудники стрелковых и стрелково-пожарных команд Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации». Кроме того, применяются дополнительные запорные устройства (ДЗУ) в виде болтов и скоб, навесных замков на контейнерах.

Другим видом противоправных действий, угрожающим безопасности перевозок, является хищения деталей верхнего строения пути, материалов и комплектующих, топлива для локомотивов, чему способствует отсутствие в трудовых коллективах психологии нетерпимости к воровству.

Серьёзную угрозу для безопасности движения поездов представляет неисправный и бракованный подвижной состав, особенно изломы боковых рам тележек грузовых вагонов. Кроме того, например, на Забайкальской магистрали остро стоит вопрос обеспечения исправными боковыми рамами для текущего отцепочного ремонта, деталями тележек и надрессорных балок. Возникновению чрезвычайных ситуаций с тяжёлыми экологическими последствиями (особенно при перевозках опасных грузов) и угрозам диверсионно-террористической направленности способствует наличие на Восточном полигоне железных дорог сложного профиля пути, большого количества неохраняемых искусственных сооружений.

### **2.2. Транссибирский контейнерный мост: проблемы и решения**

В настоящее время транзитный потенциал международного транспортного коридора Восток – Запад полностью не реализован. Например, по территории России ежегодно перевозится немногим более 1,5% от общего контейнерного грузопотока в

сообщении между Западной Европой и Азией. При этом вполне реалистичным является привлечение порядка 1 млн. ДФЭ ежегодного транзитного грузопотока уже к 2020 г. при соответствующем развитии инфраструктуры.

Объёмы контейнерных перевозок по Транссибу в экспортно-импортном направлении составляли: в 2008 г. – 657 тыс. ДФЭ, в 2009 г. – 373 тыс. ДФЭ, в 2010 г. – 527 тыс. ДФЭ. При этом импорт преобладал над экспортом. Транзитные перевозки в 2010 г. по сравнению с 1,5 годом увеличились в полтора раза и достигли 18 тыс. ДФЭ. Половину его составили комплектующие компании Daewoo (Южная Корея).

Объём перевозок контейнеров по магистрали в международном сообщении в 2011 г. составил 564 тыс. ДФЭ, что на 27,3% больше, чем в 2010 г.

В сообщении Россия – Китай за январь – декабрь 2011 г. он составил 339,8 тыс. ДФЭ, что на 53% больше, чем в 2010 г. В сообщении Россия – Республика Корея – 113,5 тыс. ДФЭ (+28%), Россия – Япония – 37,4 тыс. ДФЭ (+34%).

В целом же транзит достиг 45,6 тыс. ДФЭ (+40,7%), импорт – 279,1 тыс. ДФЭ (+20,8%), экспорт – 239,3 тыс. ДФЭ (+33,4%). Контейнерными поездами было перевезено 26,2 тыс., 130,4 тыс. и 59 тыс. ДФЭ соответственно (всего – 215,5 тыс. ДФЭ)<sup>31</sup>.

Общий объём перевозок крупнотоннажных контейнеров по Транссибирской магистрали железнодорожным транспортом в международном сообщении в 2011 г. составил 563 тыс. ДФЭ. Это на 27% больше, чем в 2010 г. По итогам 7 месяцев 2012 года по Транссибирской магистрали в международном сообщении перевезено 364,1 тыс. контейнеров ДФЭ (рост – 23%).

Портом Восточный и Владивостокским морским торговым портом (ВМТП), где размещены самые крупные на Дальнем Востоке контейнерные терминалы, в 2006 г. было перевалено 400 тыс. ДФЭ, в 2007 г. – 670 тыс. ДФЭ, в 2008 г. – 680 тыс. ДФЭ.

Объём транзитного потока контейнеров через Дальний Восток начал снижаться до наступления мирового финансово-экономического кризиса. Так, в 2005 г. объём переработки транзитных грузов в порту Восточный составил 14,1 тыс. ДФЭ, в 2006 г. – 406 ДФЭ, в 2007 г. – 3,1 тыс. ДФЭ, в 2008 г. – 424 ДФЭ. В 2011 г. прекратились перевозки контейнерных грузов из Финляндии в порты Дальнего Востока с использованием Транссиба.

Причинами резкого сокращения объёмов перевозок по ТСКМ стали:

- ослабление системы управления и координации международных смешанных перевозок;
- рост тарифов и одновременное снижение стоимости морского фрахта<sup>32</sup>;
- нестабильность сроков доставки (нерегулярность);
- проблемы обеспечения безопасности, когда случались утраты или повреждения груза;
- низкий уровень обслуживания;
- проблемы с предоставлением контейнеров и крайняя сложность таможенных процедур;
- задержки грузов в портах, дефицит погрузочных и перевозочных мощностей.

В 2006 г. увеличение тарифов на перевозку транзитных грузов по железной дороге на 30% привело к сокращению транзитных перевозок грузов по Транссибу в 3 раза, до 40 тыс. контейнеров<sup>33</sup>. Одновременно морские перевозчики снизили ставки фрахта.

<sup>31</sup> Источник: Е. Ушкова. Рост есть, но темпы замедлились. РЖД-Партнёр, 03.02.2012.

URL: <http://www.rzd-partner.ru/comments/2012/02/03/373594.html>.

<sup>32</sup> Стоимость морского фрахта на маршруте Азия – Европа в 2-2,5 раза ниже железнодорожных тарифов на перевозку контейнеров по Транссибирской магистрали.

<sup>33</sup> Не уповать на географию. Транспорт России №44, 01 ноября 2012 г.

URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/ne-upovat-na-geografiyu.html>.



При этом продолжается развитие портовой инфраструктуры контейнерных перевозок. Так, через ВМТП планируется перевалить: в 2013 г. – 500 тыс. ДФЭ, к 2015 г. – 650 тыс. ДФЭ, а к 2020 г. – 850-900 тыс. ДФЭ.

Еженедельно со станции Владивосток Дальневосточной железной дороги отправляются до 10 ускоренных поездов, в то время как в 2009 г. отправлялось два поезда в неделю, которые перевозили 8% от общего количества контейнеров, отгруженных ВМТП на железную дорогу. В 2011 г. этот показатель достиг 64%<sup>34</sup>.

В настоящее время по Восточно-Сибирской железной дороге в сутки проходят до пяти контейнерных поездов ОАО «ТрансКонтейнер», а также группы вагонов транзитом из европейской части России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и обратно<sup>35</sup>. При этом скорость движения контейнерных поездов должна составлять 940 км/сутки, отдельных групп контейнеров не менее 800 км/сутки.

Преимуществами отправок грузов ускоренными контейнерными поездами являются: твёрдый график движения, сокращённый срок доставки, тарифные преимущества. При осуществлении сборных отправок и отправок одиночных контейнеров в составе обычных поездов срок доставки грузов из Владивостока в Москву увеличивается на 5-6 суток. Однако пропуск ускоренных контейнерных поездов может потребовать снятия с графика обычных грузовых составов.

По оценке А. Безбородова, в настоящее время объём железнодорожных перевозок контейнеров из Китая в Европу составляет 25 тыс. ДФЭ<sup>36</sup>. Однако многие перевозки осуществляются не по Транссибу, а с использованием альтернативных маршрутов, например, через Казахстан (пограничный переход Достык – Алашанькоу).

В области развития транзитных перевозок грузов по направлению Тихоокеанский регион – Европа доминирует рыночный подход. Несмотря на то, что Транссиб по-прежнему считается естественным мостом между Европой и Азией, обе дочерние компании ОАО «РЖД», ориентированные на развитие транзита, – ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД Логистика», используют для демонстрационных и регулярных контейнерных перевозок территорию Казахстана и пограничный переход Достык – Алашанькоу. При этом речь идёт не только о грузах из Северо-Западных и Центральных районов Китая, но и грузовой базе, тяготеющей к портам на Восточном побережье Китая.

Интеграции транспортных систем стран-членов Таможенного союза способствует одинаковая ширина железнодорожной колеи, что, однако, не является достаточным условием преодоления транспортных барьеров. Например, российские операторы подвижного состава неохотно отправляют вагоны в страны СНГ, опасаясь их несвоевременного возврата, неправомерного использования. Для расширения перевозок в межгосударственном сообщении требуется организация крупных совместных транспортно-логистических компаний. Такая работа уже проводится. В частности, ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД Логистика» образовали совместные предприятия с казахстанскими и китайскими контрагентами, но их деятельность находится на начальном этапе. Развитию транзитных перевозок грузов через территорию Казахстана будет способствовать и создание объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) с участием ОАО «РЖД», АО «Казахстан темир жолы» и Белорусской железной дороги.

В частности, в марте 2011 г. совместным российско-немецким предприятием Trans Eurasia Logistics GmbH по заказу немецкой компании DB Schenker Logistics был

<sup>34</sup> Ровесник магистрали. Дальневосточная магистраль №39, 5 октября 2012.

URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/14/202240/>.

<sup>35</sup> Восточно-Сибирский масштаб. Интервью директора филиала ОАО «ТрансКонтейнер» на ВСЖД Д. Куторкина. Восточно-сибирский путь №03, 27 января 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/12/181107/>.

<sup>36</sup> Транзитные амбиции. Деловой журнал про Китай ChinaPRO.ru, 09.07.2012.

URL: <http://www.chinapro.ru/rubrics/3/8097/>.

отправлен демонстрационный контейнерный поезд по маршруту Чунцин (КНР) – Дуйсбург (Германия). В июне того же года было открыто регулярное сообщение по этому маршруту. Всего в 2011 г. проследовало 14 контейнерных поездов, в составе которых было доставлено 1168 ДФЭ с мониторами и ноутбуками. При этом логистическим оператором по территории Европы выступила компания Trans Eurasia Logistics GmbH, по территории Китая – Китайская железнодорожная компания по международным смешанным перевозкам (CRIMT), по Казахстану – АО «Казтранссервис», России и Беларуси – ОАО «ТрансКонтейнер» и ГП «Белинтертранс».

В конце 2009 г. ОАО «ТрансКонтейнер» и китайская компания CRIMT подписали договор о создании совместного транспортно-логистического предприятия. Компания осуществляет перевозки грузов из Китая в Россию по трём основным маршрутам: по железной дороге через погранпереход Забайкальск – Манчжурия, погранпереход Достык – Алашанькоу, а также из китайских портов Тяньзинь, Далянь, Циндао, Ксинганг, Шанхай и др. через российские порты на Дальнем Востоке. Одним из конкурентных преимуществ ОАО «ТрансКонтейнер» является наличие собственного контейнерного терминала на станции Забайкальск.

Помимо ОАО «ТрансКонтейнер» организацией контейнерных перевозок начинает заниматься ещё одно дочернее общество ОАО «РЖД» – ОАО «РЖД Логистика», созданное в 2010 г. в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга. Компания планирует стать 3PL-провайдером (third party logistics), предоставляющим комплекс услуг по перевозке грузов, оформлению перевозочных документов, диспетчеризации, отслеживанию груза и информированию клиента, охране груза, его страхованию. При этом дочерняя компания ОАО «РЖД» может использовать все возможности внутрихолдингового взаимодействия. У компании имеются перспективные клиенты из Китая и Кореи, заинтересованные в этой услуге. Ведутся переговоры с Восточной стивидорной компанией на отправку поездов с контейнерами, приходящими морем из Шанхая.

В июне 2012 г. ОАО «РЖД Логистика» стала соучредителем СП YuXinOu (Chongqing) Logistics Co. Ltd по организации железнодорожных перевозок грузов из Китая в ЕС. Соучредителями совместного предприятия выступили Транспортный холдинг г. Чунцина (CQCT), Китайская железнодорожная компания по международным смешанным перевозкам (CRIMT), немецкая Schenker China Ltd. и казахстанская «Казтранссервис». В совокупности китайские учредители владеет 51,1% уставного капитала, остальные инвесторы имеют равные доли по 16,3%.

Основная задача совместного предприятия – организация регулярных железнодорожных контейнерных перевозок по маршруту Чунцин – Дуйсбург. В соответствии с бизнес-планом компании объём перевозок контейнеров до конца 2012 г. должно составить 5,8 тыс. ДФЭ, а к 2015 г. увеличится до 50 тыс. ДФЭ.

Следует заметить, что помимо уже упомянутого СП, созданного CRIMT и ОАО «ТрансКонтейнер», эта китайская компания имеет СП с АО «Казтранссервис» – казахстанским оператором контейнерных перевозок.

ОАО «РЖД Логистика» приобрело 10% акций логистической австрийской компании Far East Land Bridge Ltd. (FELB). В дальнейшем компания намерена увеличить свою долю до 25%. Партнёрство с FELB направлено на реализацию стратегии ОАО «РЖД Логистика» по продвижению услуг на европейском и азиатском рынках грузоперевозок. В рамках проекта планируемый объём перевозок к 2015 году должен составить 69 тыс. ДФЭ<sup>37</sup>. Российско-австрийская сделка связана с решением членов Таможенного союза создать собственную контейнерную компанию. РЖДЛ намерена внести акции FELB в капитал Объединённой транспортно-логистической компании

---

<sup>37</sup> Купить и передать. Гудок, 03.07.2012. URL: [http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=436366&year=2012&month=07&SECTION\\_ID=16618](http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=436366&year=2012&month=07&SECTION_ID=16618).



(ОТЛК) по контейнерным перевозкам на Едином экономическом пространстве. Перспективы создания ОТЛК пока не ясны, в связи с планами Правительства России по приватизации принадлежащего ОАО «РЖД» пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер».

В целом, качество сервиса и уровень контейнеризации перевозок в России находятся пока ещё на крайне низком уровне. Помимо недостаточного обеспечения локомотивной тягой и плохой диспетчеризации, сказывается и недостаточная конкуренция на рынке, рынок контейнерных перевозок практически монополизирован. При этом наблюдается недостаток подвижного состава, прежде всего, по причине его низкой оборачиваемости вследствие наличия рассмотренных выше «барьерных мест».

По причине роста тарифов на железнодорожные перевозки грузоотправители стараются или использовать другие виды транспорта (прежде всего, морской), либо сократить маршрут железнодорожных перевозок по территории РФ, например, при перевозках в Китай грузопоток уходит с территории России не на Дальневосточной, а на Забайкальской железной дороге<sup>38</sup>.

## **Выводы главы II**

Проведённый анализ производственно-технологических и организационно-хозяйственных проблем функционирования Транссибирской железнодорожной магистрали – главной составляющей транспортно-транзитного потенциала России, позволяет сделать следующие выводы:

Анализ производственно-технологических и организационно-хозяйственных проблем функционирования Транссиба позволяет сделать следующие выводы:

1. Перевозки по магистрали осложняются значительным износом подвижного состава и недостаточным количеством и качеством новых локомотивов и вагонов, в том числе и новейших (инновационных) типов.

2. Протяжённые расстояния и суровые природно-климатические условия в Сибири и на Дальнем Востоке требуют дополнительных финансовых затрат и особого подхода к вопросам реформирования содержания и ремонта железнодорожной инфраструктуры. В частности, остро стоит вопрос доставки укрупнённых путевых бригад к месту проведения работ, обеспечения надлежащих условий их труда и отдыха.

3. Реформирование железнодорожного транспорта, образование большого количества собственников вагонов, а также рост объёмов перевозок на Восточном полигоне железных дорог привели к сокращению средней участковой скорости движения поездов, неэффективному использованию локомотивов и локомотивных бригад, образованию «барьерных» мест на железнодорожной инфраструктуре. Преодоление ограничений требует не только совершенствования организации перевозочного процесса, но и дополнительных инвестиций в модернизацию железнодорожной инфраструктуры.

4. Остро стоит вопрос обеспечения сохранности перевозимых грузов. Главной причиной здесь является депрессивное состояние экономики тех регионов, по которым проходит Транссибирская магистраль. Переломить сложную демографическую ситуацию в Сибири и на Дальнем Востоке путём строительства транспортных магистралей не так просто, как кажется. Факты свидетельствуют о том, что, например, молодые специалисты отказываются ехать на руководящую работу на отдалённые станции, предпочитая занимать низкие должности в крупных городах.

5. Инфраструктурные ограничения, выявленные на Транссибе сглаживаются возможностью отклонения грузопотоков на Байкало-Амурскую магистраль (БАМ) и обратно. Рост объёмов перевозок требует расширения «барьерных» мест на БАМе,

---

<sup>38</sup> РЖД расширяет "Забайкальск". Деловой журнал про Китай ChinaPRO.ru, 12.03.2012.  
URL: <http://www.chinapro.ru/rubrics/3/7653/>.

строительства вторых путей и электрификации магистрали. При этом финансирования только из средств ОАО «РЖД» – недостаточно.

6. Существуют факторы высвобождения провозных и пропускных способностей железных дорог Восточного полигона, среди которых следует упомянуть:

- окончание строительства нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО);
- переход генерирующих мощностей электростанций Дальнего Востока с угля на использование природного газа, при этом, если компенсировать снижение внутреннего потребления приморского угля его экспортом, он может заместить уголь из Кузбасса, что также будет способствовать высвобождению железнодорожной инфраструктуры;
- отмену части пассажирских поездов, следующих в дальнем и пригородном сообщении.

Примером высвобождения провозных способностей железной дороги является строительство нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО). В 2011 г. ввод в эксплуатацию первой очереди ВСТО снизил погрузку нефти на Восточно-Сибирской железной дороге на 40,2%. Одновременно, в том же году со станции Сковородино Забайкальской железной дороги было отправлено 15,4 млн тонн нефти. Доля погрузки нефти на этой станции составила 48,1% от объема погрузочных работ на Забайкальской дороге. Ввод в эксплуатацию второй очереди ВСТО привел к дальнейшему высвобождению железнодорожной инфраструктуры.

Другим направлением высвобождения пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры является отмена части пассажирских поездов, следующих в дальнем и пригородном сообщении. Так, в условиях недостаточного объема государственных субсидий ОАО «Федеральная пассажирская компания» планировало в 2013 г. отменить 235 нерентабельных поездов, маршрут части из которых проходит по Транссибирской магистрали и другим направлениям, входящим в международные транспортные коридоры.

Высвобождению пропускных и провозных способностей Транссиба будет способствовать проведение гидротехнических мероприятий и расширение водных перевозок по рекам Амур, Уссури, Туманная и др.

Для использования Транссиба в качестве альтернативы океанским маршрутам между странами Тихоокеанского региона и Европы есть предложения преобразовать его «в скоростную грузопассажирскую транзитную магистраль, способную принять на себя межрегиональные пассажирские перевозки и международный грузовой (контейнерный) поток»<sup>39</sup>.

В частности губернатор Амурской области О. Кожемяко предлагает «построить второй путь Транссиба с более высокими скоростными характеристиками, что позволит не только увеличить пассажиропоток, но использовать возрастающий транзитный грузопоток из стран Юго-Восточной Азии в Европу. Для раскрытия природно-ресурсного потенциала необходима вторая ветка БАМа, позволяющая увеличить мощность существующей железной дороги с сегодняшних 15 до 100 млн тонн грузов»<sup>40</sup>.

Основные направления реконструкции железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог включают:

<sup>39</sup> Громыко Ю.В., Крупнов Ю.В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития России. Стратегический доклад. Концептуальное расширение российской повестки дня G8-2006. – Москва: Институт мирового развития, 2007. – 68 с. С.25.

<sup>40</sup> Транспорт – это скелет России. Транспорт России №42, 18 октября 2012 г.  
URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/transport-eto-skelet-rossii.html>.

- «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет», направленное на увеличение пропускных способностей Южного хода Красноярской железной дороги;
- реконструкцию крупных станций – транспортных узлов (Забайкальск, Карымская, Белогорск, Чернышевск, Слюдянка и др.), строительство обхода Читы, обходного пути Большой Луг – Слюдянка;
- расконсервацию ранее закрытых станций.

При этом требуется не только расконсервация закрытых станций, но и их реконструкция, прежде всего, удлинение приёмо-отправочных путей, рассчитанных, как правило, на приём составов в 57 условных вагонов. Необходимо спрямление кривых малого радиуса, что позволит увеличить участковую скорость, сделать дорогу более приспособленной для пропуска пассажирских и контейнерных поездов.

Уже в настоящее время в регионе ощущается нехватка мощностей подрядных организаций, способных проводить работы по строительству и реконструкции железнодорожной инфраструктуры. Кроме того, наблюдается падение производственно-технологической дисциплины и квалификации работников подрядных организаций. Дело идёт к тому, что развитием и модернизацией транспортных коммуникаций будут заниматься иностранные компании, в том числе китайские.

Этими обстоятельствами, а также необходимостью осуществления огромных затрат обусловлено наше скептическое отношение к идее строительства нового пути Транссиба для организации скоростного пассажирского сообщения и движения ускоренных контейнерных поездов. Более перспективно строительство грузообразующей Северо-сибирской железной дороги (Севсиба), которое может быть осуществлено с широким привлечением средств частных инвесторов, для отклонения на неё основных грузовых потоков. Строительство Севсиба должно осуществляться в увязке с модернизацией БАМа и строительством железной дороги Белое море – Республика Коми – Урал («Белкомур»). При этом высвободившиеся пропускные способности Транссиба могли бы быть задействованы для расширения контейнерного транзита. В области пассажирских перевозок в Сибири и на Дальнем Востоке упор следует сделать на развитие воздушного сообщения.

Формирование железнодорожного коридора Европа – Америка через территорию России требует колоссальных затрат, обусловленных помимо дороговизны прокладки тоннеля под Беринговым проливом значительными расстояниями, необходимостью строительства двухколейной линии, сложными природно-климатическими условиями. Представляется, что повышение эффективности работы портов и совершенствование взаимодействия морского и железнодорожного транспорта – более приемлемый путь развития коммуникаций в Тихоокеанском регионе. Тем более что навигация в основных российских портах на Дальнем Востоке является круглогодичной.

Вызывают сомнения также предложения строить в Сибири и на Дальнем Востоке автомобильные магистрали, дублирующие железнодорожные пути. Более инновационным подходом является развитие контейнерных и контрейлерных (комбинированных) перевозок железнодорожным транспортом.

Развитие контрейлерных (комбинированных) перевозок требует расширения производства новых видов платформ, соответствующих габаритам, принятым на российских железных дорогах, сооружение погрузочно-разгрузочных рампы (эстакад), специализированных терминалов. Кроме того, требуется удлинение существующих и строительства новых приёмо-отправочных путей на станциях. Справедливо указывается на необходимость обеспечения постоянной охраны вагонов при выполнении маневровых работ и других операций с контрейлерными поездами<sup>41</sup>.

<sup>41</sup> Алаев М. Порядок доставки. Гудок, 02.02.2012. URL: [http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=424713&year=2012&month=02&SECTION\\_ID=16456](http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=424713&year=2012&month=02&SECTION_ID=16456).

Для реализации мероприятий, направленных на развитие железнодорожной инфраструктуры Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов предлагает «проработать вопрос о введении инвестиционной составляющей в тариф на грузовые железнодорожные перевозки. Это даст гарантированный источник для реализации проектов»<sup>42</sup>. Сборы от данного вида инвестиционной предлагается направлять в приоритетном порядке на развитие транспортной инфраструктуры железных дорог на Дальнем Востоке, где привлечение частных капиталов проблематично из-за низкой окупаемости этих проектов.

Ещё одним возможным источником привлечения инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры может послужить предоставление приоритетного права грузоотправителей, осуществляющих софинансирование мероприятий по развитию инфраструктуры общего пользования, на получение услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

В настоящее время существуют предпосылки для перевозки части грузов из стран Тихоокеанского региона в страны Европы железнодорожным транспортом через территорию стран Таможенного союза. В частности, речь идёт об ускоренном развитии сложных видов производств в центральных и северо-западных провинциях Китая, удаленных от морских портов и тяготеющих к железнодорожной инфраструктуре стран Таможенного союза. Темпы роста валового регионального продукта в центральных и северо-западных провинциях Китая на 20-30% опережают рост экономики страны в целом, в том числе припортовых промышленных районов. Кроме того, железнодорожная инфраструктура Китая в направлении морских портов работает на пределе своих возможностей.

При этом нельзя не согласиться с М.Л. Титаренко, что «промедление в модернизации Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ содержит очевидные потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития транспортной сети в КНР (Ляньюньган – Урумчи – Алашанькоу – Дружба), связывающей китайские порты на восточном побережье с Центральной Азией и далее с Европой»<sup>43</sup>.

Расстояние от порта Ляньюньган до Алашанькоу составляет 4158 км, далее по территории Казахстана грузы могут доставляться в Европу по нескольким маршрутам, как железнодорожным, так и автомобильным транспортом. Однако перспективы использования данного маршрута сокращаются в связи с тем, что доля ОАО «РЖД» в ОАО «ТрансКонтейнер» может быть передана не новому совместному транспортно-логистическому оператору России, Казахстана и Белоруссии, а приватизирована.

Президент ОАО «РЖД» В. Якунин предложил создать единого логистического оператора перевозок «Восток – Запад» для перевозок грузов с использованием Транссибирской магистрали. Перспективы увеличения объёмов транзитных перевозок он связывает с внедрением технологии эксплуатации контейнерных блок-поездов, следующих по жесткому графику и преодолевающих расстояние свыше 1,2 тыс. км/сутки. Кроме того, президент ОАО «РЖД» указал на необходимость строго соблюдать сроки доставки грузов между северо-восточными провинциями Китая, Республикой Корея, Японией и странами Европы: они не должны превышать 17-20 суток, а цена железнодорожной перевозки быть дороже морской не более чем на тысячу долларов<sup>44</sup>.

В целях реализации транзитного потенциала ОАО «РЖД» реализует проект «Транссиб за 7 суток», направленного на обеспечение перевозок грузов от

---

<sup>42</sup> Доклад Министра транспорта РФ Максима Соколова на заседании Государственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока, Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области. Владивосток, 2 июля 2012 г. URL: [http://www.mintrans.ru/news/interviews/detail.php?ELEMENT\\_ID=18371](http://www.mintrans.ru/news/interviews/detail.php?ELEMENT_ID=18371).

<sup>43</sup> Титаренко М.Л. Указ. соч., с.246-247.

<sup>44</sup> Сушей или морем. Российская газета, 10.11.2011. URL: <http://www.rg.ru/2011/11/10/reg-dfo/transsib.html>.

дальневосточных морских портов до границ Евросоюза с маршрутной скоростью до 1500 км/сутки. В 2012 г. обеспечена возможность доставки грузов за 7 суток от восточной до западной границы России (Находка – Красное), а к 2015 г. – до Бреста. При этом к 2015 году объёмы перевозок транзитных грузов в контейнерах по Транссибу в евро-азиатском сообщении оцениваются на уровне более 500 тыс. ДФЭ. При этом в 2011 году объём транзитных перевозок контейнерных грузов по Транссибу составил всего 45,6 тыс. ДФЭ.

Повышению эффективности перевозки грузов в западном направлении будет способствовать создание ОАО «ТрансКонтейнер» и Белорусская железная дорога (БЖД) совместного предприятия для обеспечения комплексного терминального сервиса на станции Брест. Через Брест проходит основной сухопутный транспортный коридор сообщения Европа – Россия (МТК № 2). В настоящее время вагоны находятся под технологическими операциями в узле Брест – Малашевичи (Польша) в течение значительного времени (до трёх суток). Отставание от графика поездов, следующих из России в Европу, приводит к нестыковке с европейскими поездами.

Перспективно налаживание выпуска и расширение применения длиннобазных 80-футовых фитинговых платформ, на которых можно в любых комбинациях перевозить 40- и 20-футовые контейнеры. Интересным предложением является использование при транзитных перевозках 90-футовых фитинговых платформ, на которые можно установить два 45-футовых контейнера. Таким образом, грузоотправители могли бы получить возможность транспортировки от 31 или 33 паллет в одном контейнере – как в грузовом автомобиле<sup>45</sup>. Реализация этого предложения, несомненно, повысит конкурентные преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным.

### **Глава III. Основные направления интеграции транспортных систем России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона**

Точками входа грузов из стран Тихоокеанского региона на территорию России являются не только порты на Дальнем Востоке, но и сухопутные пограничные переходы. Их развитие должно преследовать две цели: во-первых, способствовать расширению экспортно-импортных перевозок грузов, во-вторых, увеличивать транзитный потенциал страны для привлечения грузопотоков в направлении стран Европы. Ключевым партнёром здесь является Китай.

Протяженность границы России и Китая составляет более 4 тыс. км. На КНР приходится свыше 70 % товарооборота регионов Сибири и Дальнего Востока, причём в Забайкальском крае, Амурской области и Еврейской автономной области эта доля составляет от 93 до 97%<sup>46</sup>.

До последнего времени инвестиционное сотрудничество России и Китая находилось на низком уровне (на начало 2011 г. объём прямых китайских инвестиций в Россию составлял около 2,6 млрд долл., а российских инвестиций в КНР – около 1 млрд долл.).

Привлечение инвестиций из стран Тихоокеанского региона в развитие Сибири и Дальнего Востока должно сопровождаться инфраструктурным обеспечением инвестиционных проектов. Так, китайские компании заинтересованы в получении российских сырьевых ресурсов и поставках в Россию машин и оборудования. Например, группа компаний (ГК) «Петропавловск» привлекла китайский капитал для строительства в Еврейской автономной области (ЕАО) Кимкано-Сутарского горно-обогачительного комбината. При этом оборудование, техника, строительные материалы, отправителем

<sup>45</sup> Из Китая в Европу? Везите поездом. Интервью управляющего директора компании «Транс Евразия Логистикс» Забине Бунд. РЖД-Партнёр, 20.11.2012.

URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/383910/>.

<sup>46</sup> Титаренко М.Л. Указ. соч., с.241.

которых выступает компания «Сина Транс» (КНР), должны поступать через железнодорожный пункт пропуска Суйфэньхэ – Гродеково. В рамках реализации проекта строительства ГОКа планируется открыть новый ЖДПП Нижнеленинское – Тунцзян, а также построить мостовой переход через реку Амур и походы к нему для обеспечения экспорта железорудной продукции в Китай.

В 2012 г. должны начаться работы по освоению Огоджинского месторождения угля (проектной мощностью – 30 млн тонн угля в год) на севере Амурской области с участием угольной корпорации Китая «Шэньхуа». Инфраструктурное обеспечение реализации проекта предполагает строительство железной дороги Февральск (БАМ) – Огоджа протяженностью 120 км. Освоение месторождения приведёт к существенному увеличению объёмов перевозок грузов по восточному участку БАМа, а станция Февральск станет крупным железнодорожным узлом. В Амурской области будут созданы 3 тыс. новых рабочих мест, в бюджет будет поступать около 1,5 млрд налоговых поступлений в год<sup>47</sup>.

В Китае районы, граничащие с Россией, находятся в центре государственной политики, направленной на выравнивание темпов и уровней социально-экономического развития страны. Дело в том, что приморские районы на востоке и юго-востоке страны, а также крупнейшие центры экономической активности (Шанхай, Пекин, Тяньцзинь, Далянь, Циндао, Ухань, Нанкин, Гуанчжоу, Шэньчжэнь и др.) по уровню жизни и темпам экономического роста далеко опередили внутренние регионы, которые испытывают недостаток инвестиций и другие трудности.

Современная концепция развития Китая направлена на преодоление существующих перекосов. Государственная экономическая политика, делая упор на ускоренное развитие специальных экономических зон приморской части страны, одновременно требует особого внимания к развитию внутренних районов страны и решения проблем промышленного развития северо-восточных провинций Китая. Такая ситуация крайне благоприятна для России. В этой связи М.Л. Титаренко указывает, что российским интересам отвечает сценарий всестороннего взаимодействия, соразвития с Китаем. Особого внимания заслуживают в этой связи одобренные руководством двух стран планы состыковки программ подъёма Сибири и Дальнего Востока и сопредельных территорий КНР<sup>48</sup>.

Правительство Китая выделило 10 приоритетных отраслей, поддержка которых осуществляется посредством регулирования налогов, денежно-кредитной политики, поощрения собственных инноваций и реструктуризации. В числе приоритетов – развитие чёрной и цветной металлургии, автомобилестроения, текстильной промышленности, производства оборудования, судостроения, легкой промышленности, нефтехимии, электроники и логистики. Логистика обеспечивает 16,5% добавленной стоимости в сфере услуг, а её доля в ВВП Китая составляет 6,6%<sup>49</sup>.

Одним из перспективных направлений регионального взаимодействия являются проекты создания и развития особых экономических зон (ОЭЗ). К числу перспективных проектов относятся:

- проект особых экономических зон на российско-китайской границе для объединения в территориально-экономические комплексы сопредельных районов двух стран (Хэйхэ – Благовещенск, Суйфэньхэ – Гродеково, Маньчжурия – Забайкальск и др.);

<sup>47</sup> Дальневосточная магистраль № 12, 30 марта 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/14/188790/>.

<sup>48</sup> Стенографический отчет совещания «О приграничном сотрудничестве с Китаем и Монголией и задачах развития восточных регионов Российской Федерации». 21 мая 2009 года. 10:10 Хабаровск. URL: <http://www.kremlin.ru/transcripts/4160>.

<sup>49</sup> Титаренко М.Л. Указ. соч., с.145.

- Туманганский проект, предусматривающий создание обширной транснациональной свободной экономической зоны от дельты реки Туманной (Туманган) и порта Зарубино до порта Находка.

В начале 2009 г. администрация китайской провинции Цзилинь передала в администрацию Приморского края предложения о комплексном инвестировании китайской стороной модернизации портов Владивосток, Находка, Восточный и строительства глубоководного порта в Зарубино. В случае реализации этих проектов можно было бы с помощью иностранных партнёров провести реконструкцию предприятий на Дальнем Востоке, обеспечить инвестиции, привлечь дополнительную рабочую силу из европейской части России. Сопряжение программ развития смежных территорий двух стран может включать привлечение китайских строительных организаций с целью строительства социальных, коммунальных и инфраструктурных объектов (жилье, дороги, аэродромы, мосты и т. п.). Необходимо сотрудничество и в строительстве лесовозных дорог.

М.Л. Титаренко отмечает, что «важным направлением сотрудничества для оживления делового климата Сибири и Дальнего Востока имеет сотрудничество с КНР в развитии и модернизации транспортной инфраструктуры. Значение транспортных коммуникаций для решения задачи состыковки развития Северо-Востока КНР и российского Дальнего Востока ставит во главу угла проблему создания единых транспортных линий через пункты пропуска на российско-китайской границе. Требуется модернизировать российские железные дороги, ведущие от Транссиба к российско-китайской границе (Карымская – Забайкальск и Белогорск – Благовещенск), построить мосты через реки Амур и Уссури (Благовещенск – Хэйхэ, Дуннин – Полтавка, Тунцзян – Нижнеленинское и др.). Назрела необходимость форсированной реконструкции и увеличения пропускной способности погранпереходов. При этом общая модернизация приграничной транспортной инфраструктуры должна включать развитие не только автомобильных и железнодорожных коридоров (в частности, по линии Суйфэньхэ – Гродеково – Уссурийск). В повестке дня стоят также вопросы повышения роли портов (по рекам Амур, Сунгари, Туманная) и создания региональной сети воздушных перевозок между крупными региональными центрами двух стран»<sup>50</sup>.

Автор недоумевает, почему российская сторона резко возражает против китайских инициатив по развитию транспортной инфраструктуры между нашими странами, видимо, полагая, что по дорогам и через мосты можно перевозить лишь сырьевые ресурсы<sup>51</sup>.

Ещё одним мотивом, препятствующим развитию транспортных коммуникаций с Китаем, являются соображения военно-стратегической безопасности, которые, однако, можно отвести на второй план в условиях принятия программы соразвития российских и китайских регионов. При этом взаимодействие с КНР следует строить так, чтобы не только привлекать китайский капитал в Россию, но и способствовать выходу российского бизнеса на китайский рынок, прежде всего на Северо-Востоке и Северо-Западе КНР. Реализации программ ускоренного развития этих китайские регионов соответствует интересам России.

В числе первоочередных задач значатся мероприятия по облегчению пропуска грузовых поездов через пограничные переходы. Нередко время их простоя в ожидании прохождения таможенного контроля составляет 5-7 суток. На действующих терминалах не хватает современных технических средств для досмотра грузов и обработки подвижного состава, подъёмного оборудования. По мнению президента ОАО «РЖД» В. Якунина, необходимо добиваться сокращения сроков пропуска товаров и числа

<sup>50</sup> Титаренко М.Л. Указ. соч., с.246-247.

<sup>51</sup> Титаренко М.Л. Указ. соч., с.256-257.

документов, представляемых в этих целях, перехода к выборочному таможенному контролю с использованием системы анализа и управления рисками<sup>52</sup>.

Обустройство пограничных переходов включает: строительство современных и удобных офисных помещений, устройство инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК), оборудование их система связи, сигнализации. Вокруг таможенно-пограничных комплексов коммерческими структурами должны быть созданы транспортно-логистические терминалы и другая сервисная инфраструктура: гостиницы, кафе, магазины и т.д.

После образования Таможенного союза конкуренция на рынке логистических услуг усилилась. Более привлекательная налоговая система Казахстана привела к тому, что бизнес стал перетекать туда. По оценкам, в настоящее время три четверти грузов, идущих в Россию из Китая, оформляется в Казахстане<sup>53</sup>. В связи с этим строительство таможенных комплексов на границе России и Казахстана несёт существенных риск для инвесторов. Наоборот, модернизация сухопутных пунктов пропуска, транспортно-логистических центров на границах с Китаем, Монголией и КНДР, развитие глобальных и локальных международных транспортных коридоров в Сибири и на Дальнем Востоке не только расширит транзитные возможности страны, но придаст новый импульс развитию этих проблемных территорий.

### **3.1. Модернизация сухопутных пограничных переходов**

#### **3.1.1. Забайкальск (Россия) – Маньчжурия (Китай)**

В 2011 г. через станцию Забайкальск было перевезено 17,5 млн. тонн внешнеторговых грузов, что превышает уровень 2010 г. (без учета перевозок нефти, которая с августа 2010 г. поставляется в КНР по нефтепроводу) на 44,8%. Объём перевозимых через станцию грузов составляет около 80% от всего грузооборота между Россией и КНР.

Рост перевозок приводит к перегруженности станции. Отставание в развитии инфраструктуры, значительная доля ручного труда приводит к тому, что в случае осуществления повагонных отправок ожидание перегруза может занимать около недели. Кроме того, ежегодно погранпереход закрывается на две-три недели на проведение военных учений<sup>54</sup>.

Реконструкция станции Забайкальск связана с возможным увеличением грузооборота между Россией и Китаем – предположительно до 100 млн тонн в год. Однако относится к этим прогнозам надо весьма сдержанно. Дело в том, что наращивание экспорта энергетического угля на Восточном полигоне может столкнуться с низкими конкурентными преимуществами российского сырья по сравнению с углём из Австралии и Индонезии. С учётом развития собственной угольной промышленности возможно образование переизбытка угля на рынке Китая. Для российских компании более перспективно наращивание экспортных поставок ценных и коксующихся марок угля, развитие горно-обогатительной промышленности. В настоящее время в стране обогащается лишь около 30% добываемого угля, тогда как в мире – 80-90%. К тому же с учётом больших расстояний транспортировка необогащённого угля на экспорт требует или исключительных железнодорожных тарифов или государственных дотаций на его перевозку.

Реконструкция станция Забайкальск необходима для приёма грузов, которые будут поступать после окончательной реализации проекта строительства железной дороги Нарын – Лугокан на основе государственно-частного партнёрства. Железная дорога

---

<sup>52</sup> Гудок, 18.10.2012.

<sup>53</sup> Уклонов Д. Ворота в Азию // Эксперт-Сибирь №25, 25 июня 2012.

URL: <http://expert.ru/siberia/2012/25/vorota-v-aziyu/>.

<sup>54</sup> Переходя в Китай. Коммерсантъ, 25.10.2012.



является инфраструктурной составляющей проекта по освоению нескольких месторождений полиметаллических руд. В условиях мирового финансово-экономического кризиса компания ОАО ГМК «Норильский никель» приступила к разработке не пяти, как планировалось, а двух полиметаллических месторождений: Быстринского и Бугдаинского. Строительство железной дороги протяженностью 223 км от станции Нарын, укороченной по сравнению с первоначальным проектом до станции Газимурский Завод, началось в декабре 2008 г. и было закончено в июне 2012 г.

Развитие станции осуществляется за счёт средств ОАО «РЖД» и его дочерних компаний, прежде всего ОАО «ТрансКонтейнер», средств государственного бюджета и частных инвесторов. В пограничном пункте пропуска в Забайкальске ОАО «ТрансКонтейнер» осуществляет таможенное оформление грузов, следующих из Китая в Россию через терминал компании. Применяется предварительное электронное информирование, благодаря которому срок доставки грузов от Забайкальска до станций Московского узла сокращён с 15 до 7 суток<sup>55</sup>.

Прежде всего, повышению пропускных возможностей станции будет способствовать реализация проекта «Комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск», включающего реконструкцию важнейших станций Карымская и Забайкальск. В 2013 г. в рамках проекта запланировано закончить электрификацию участка Оловянная – Забайкальск. Электрификация направления и развитие станции Забайкальск позволит вести поезда весом 6300 тонн до границы с Китаем. Железнодорожная станция (транспортный узел) Карымская к 2015 г. должен перерабатывать более 120 поездов в сутки. Кроме того, на участке предусматривается проведение работ по расконсервации ряда станций. Для повышения эффективности перевозочного процесса необходимо построить не менее 15 диспетчерских съездов<sup>56</sup>.

В 2011 г. в модернизацию станции Забайкальск было инвестировано более 831 млн руб. Выполняемые в настоящее время работы заложат основания для строительства на станции сортировочной системы узкой колеи, что станет адекватным ответом на развитие инфраструктуры на сопредельной китайской стороне, где создаётся мощный грузовой терминал.

На станции появятся сортировочные горки, парки таможенного и пограничного контроля, будет производиться текущий отцепочный ремонт. Все эти работы планируется завершить в 2015 г., после чего начнётся реализация и проектирование второго этапа реконструкции нечётной системы колеи 1520 мм. Реализация одних только этих мероприятий позволит увеличить обработку вагонов с 200 до 600 штук в сутки<sup>57</sup>. Объёмы передачи поездов между Россией и КНР составят около 45 пар в сутки, что превышает существующие объёмы в 2,5 раза.

Планируется, что ЖДПП «Забайкальск» будет оснащён двумя стационарными инспекционно-досмотровыми комплексами для сканирования прибывающих и убывающих с российской территории железнодорожных составов, будет построена эстакада для контроля нефтеналивных грузов, парк досмотра будет оборудован системами видеонаблюдения.

Дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций (МЧ-5) станции Забайкальск является центром экономики одноимённого посёлка, источником налоговых поступлений. Между правительством Забайкальского края, строительной

---

<sup>55</sup> Меньше бумажек. Блиц-интервью с заместителем директора по продажам ОАО «ТрансКонтейнер» А. Подыловым. Гудок, 09.08.2012. URL: [http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=439956&year=2012&month=08&SECTION\\_ID=16656](http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=439956&year=2012&month=08&SECTION_ID=16656).

<sup>56</sup> Государственный интерес. Интервью начальника инвестиционной службы Забайкальской железной дороги В. Машукова. Забайкальская магистраль №33, 24 августа 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/15/199927/>.

<sup>57</sup> Грузопоток оживляет округу. Забайкальская магистраль №25, 29 июня 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/15/196900/>.

корпорацией «Олимпик-Сити» и Внешэкономбанком заключено трёхстороннее соглашение о финансировании проекта развития приграничного посёлка. В случае реализации этого проекта Забайкальск должен стать вторым по значимости городом в крае с аэропортом, железнодорожным терминалом-вокзалом, ТЭЦ, промышленными предприятиями и сетью туристических объектов, ориентированных на китайских туристов. Между Забайкальском и Маньчжурией планируется запустить поезд-челнок, который будет курсировать каждый час, доставляя туристов из Китая в Россию и обратно. Прогнозный пассажиропоток составляет до 4 млн. человек в год<sup>58</sup>.

### **3.1.2. Наушки (Россия) – Сухэ-Батор (Монголия)**

Потенциальная пропускная способность пограничного перехода Наушки – Сухэ-Батор составляет 14-15 пар поездов в сутки. В настоящее время российскую границу пересекают 4 пары поездов в сутки<sup>59</sup>. После существенного спада перевозок, связанного с запуском нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан и ужесточением требований по вывозу лесных грузов, наметился рост объёмов работы. Работу станции существенно осложняет несогласованность действий контролирующих органов (пограничной, таможенной, карантинной службы и др.). В результате вместо нормативных 235 мин. поезда задерживаются на российском участке перехода в среднем на 316 мин.<sup>60</sup>

Предполагалось, что в 2012 г. объём грузоперевозок через данный пограничный переход достигнет 4,2 млн тонн, в 2015 г. вырастет на 62%, в 2020 г. – на 207%<sup>61</sup>. Однако в первом полугодии 2012 г. из России в Монголию и Китай по железнодорожному пограничному переходу в Наушках было перевезено 705,3 тыс. тонн грузов. В структуре грузопотоков доминировали лесные грузы.

ЖДПП «Наушки» нуждается в реконструкции. В частности, на разъезде Дозорный необходимо строительство здания пограничного контрольного пункта и реконструкция автомобильной дороги до ст. Наушки. На самой станции требуется строительство досмотрового парка с соответствующей инфраструктурой, санитарно-карантинного тупика, установка стационарных инспекционно-досмотровых комплексов, строительство пешеходного перехода через железнодорожные пути, реконструкция товарного двора, систем освещения и видеонаблюдения станции и др.

Финансирование реконструкции пункта пропуска «Наушки», предполагается из двух источников: средств ОАО «РЖД» и федерального бюджета по Федеральной целевой программе «Государственная граница Российской Федерации (2012-2017 гг.)». К 2012 г. средства ОАО «РЖД» были направлены на улучшение организации работы пограничных нарядов в досмотровом парке Дозорный и таможенных органов в приемоотправочном парке станции, а также строительство административного здания для размещения в нём всех контрольных органов. Это позволило не только увеличить потенциальную пропускную способность, но и приблизить инфраструктуру к нормам, предъявляемым к пограничным пунктам пропуска.

В соответствии с ФЦП в 2017 г. должна начаться реконструкция и установка инспекторско-досмотрового комплекса. Предлагается привести временные рамки обработки поездов в соответствие с действующими нормативами, усовершенствовать программное обеспечение электронного декларирования грузов. Для повышения

---

<sup>58</sup> Город-сад в степи. Репортаж с пресс-конференции заместителя начальника дороги по корпоративному управлению и работе с органами власти А. Мишина. Забайкальская магистраль №39, 5 октября 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/15/202259/>.

<sup>59</sup> Реформа по образцу. Интервью начальника АО «Улан-Баторская железная дорога». Т. Очирхуу. Гудок, 26.02.2012. URL: <http://www.gudok.ru/transport/comment.php?ID=426703>.

<sup>60</sup> Убрали Дозорного. Гудок, 02.07.2012. URL: [http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=436267&year=2012&month=07&SECTION\\_ID=16617](http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=436267&year=2012&month=07&SECTION_ID=16617).

<sup>61</sup> Убрать барьеры. Восточно-сибирский путь №25, 29 июня 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/12/196884/>.

эффективности работы станции необходимо разрешить производство маневровых операций по смежным путям во время проведения досмотровых операций.

Развитие погранперехода также связано с инициированным Правительством Республики Бурятия созданием в Улан-Удэ современного транспортно-логистического центра (ТЛЦ) и его последующей интеграцией в транспортно-логистическую сеть ОАО «РЖД».

Увеличение объёмов перевозок на участке Улан-Удэ – Наушки – Улан-Батор требует развития эксплуатационной и ремонтной базы. Так, в 2012 г. на станции Наушки открылся новый пункт технического обслуживания локомотивов, который является структурным подразделением ремонтного локомотивного депо Улан-Удэ. В результате появилась возможность проведения ТО-2 тепловозов разных серий без их перебазирования в основное депо.

Развитие пограничного перехода требует и реконструкции железнодорожной инфраструктуры на территории Монголии, увеличения её пропускной способности, чем занимается уже Улан-Баторская железная дорога. Одинаковая ширина колеи в России и Монголии – 1520 мм – значительно облегчает организацию перевозок на российско-монгольской границе. Тем не менее, необходимо создать сортировочный парк на станции Сухэ-Батор в Монголии.

В целом потенциал пропускного пункта используется далеко не полностью. Возможна значительная загрузка перехода контейнерными грузами из Китая. Так, одна из идей развития погранпереходов в рамках концепции работы дочерней компании ОАО «РЖД» по управлению терминалами состояла в том, чтобы ориентировать станцию Забайкальск на экспортные перевозки в Китай, а Наушки – на импортные<sup>62</sup>.

### **3.1.3. Гродеково (Россия) – Суйфэньхэ (Китай)**

В 2011 г. Дальневосточная железная дорога (ДВЖД) сократила грузоперевозки в Китай и обратно на 8,9% по сравнению с 2010 г., что связано с ростом железнодорожных тарифов в России. Снижение показателей Дальневосточной железной дороги объясняется экономией транспортных расходов (примерно на 20%) при выборе маршрута через станцию Забайкальск.

Пропускная способность погранперехода Гродеково – Суйфэньхэ после проведённой реконструкции составляет 12 млн. тонн. В 2008 г. объём перевозок составил около 8 млн. 434 тыс. тонн, в том числе из РФ в КНР перевезено 8 млн. 105 тыс. тонн внешнеторговых грузов, из КНР в РФ – 329,2 тыс. тонн.

В 2010 г. через пограничный переход было перевезено 6 млн. 956 тыс. тонн внешнеторговых грузов. В том числе из РФ в КНР перевезено 6 млн. 731 тыс. тонн внешнеторговых грузов, что по сравнению с 2009 г. больше на 170 тыс. тонн (+2,6%); из КНР в РФ перевезено 225 тыс. тонн с ростом на 74,3 тыс. тонн по сравнению с 2009 г. (+49,3%).

В первом полугодии 2012 г. через станцию Гродеково было перевезено более 3,98 млн тонн внешнеторговых грузов, что на 11,5 % превышает аналогичный показатель 2011 г. В адрес грузополучателей КНР перевезено более 3,81 млн тонн грузов (+11,1 %). Увеличение экспортного грузопотока произошло за счёт роста перевозок металлической руды на 68 % и каменного угля (около 439 тыс. тонн). В 2011 г. перевозка угля через пограничный переход не осуществлялась. Доли грузов в общем объёме экспорта были распределены следующим образом: лесные грузы – 46,7 %, металлическая руда – 29,7 %, удобрения – 11,4 %, уголь – 11,5 %, остальные грузы – 0,7 %.

Поступление импортных грузов увеличилось по сравнению с первым полугодием 2011 г. на 3,8 % и превысило 176 тыс. тонн. Рост происходил за счёт увеличения перевозок чёрных металлов (+130,5%), грузов химической промышленности (+1,6%),

---

<sup>62</sup> Гудок, 30 апреля 2009.

строительных грузов (+7,7 %), скоропортящихся грузов (в 2011 г. перевозка не осуществлялась) и прочих видов грузов (+88,9 %) <sup>63</sup>.

В целях наращивания объёмов перевозок внешнеторговых грузов Россией и Китаем проводятся мероприятия по увеличению перерабатывающих пограничных станций Гродеково и Суйфэньхэ. С российской стороны проводятся работы по обновлению путевого хозяйства на станции Гродеково и прилегающих перегонах, внедрению современных технических средств, новых технологий.

В 2004 г. на участке Гродеково – госграница с Китаем выполнен капитальный ремонт совмещенного пути колеи 1435 мм и 1520 мм протяженностью 21 км с укладкой на железобетонные шпалы, что позволило увеличить скорость движения поездов с 25 до 40 км/час. На станциях Сосновая Падь и Рассыпная Падь существующие приемо-отправочные пути колеи 1520 мм уложены на железобетонные шпалы, а вместимость путей увеличена до 42 условных вагонов. Введены в эксплуатацию трехсекционные тепловозы серии 3ТЭ10С, прошедшие капитальный ремонт и модернизацию на локомотиворемонтных заводах. В результате масса поездов увеличилась с 1900 до 3200 тонн.

Железная дорога от портов Приморского края до Уссурийска электрифицирована и имеет два пути, в то время как ветка Уссурийск – Гродеково является однопутной и неэлектрифицированной. В результате проведённой в 2009 г. реконструкции на станции Уссурийск-2 три пути были удлинены до достижения вместимости в 71 условный вагон. Ведена электрическая централизация стрелочных переводов и сигналов на станции Пржевальск с одновременным удлинением путей до 71 условного вагона. На станции Гродеково-1 до той же длины было удлинено 3 приемо-отправочных пути <sup>64</sup>.

Повышению эффективности перевозочного процесса будет способствовать организация кольцевых маршрутов составов («вертушек») по маршруту Гродеково – порт Восточный. Кроме того, компанией «Международный экспресс» при поддержке администрации Приморского края и руководства ОАО «РЖД» разработан проект движения международного беспересадочного пассажирского поезда по маршруту Владивосток – Гродеково – Суйфэньхэ (Китай). Ещё одним перспективным направлением является организация пассажирского сообщения по маршруту Владивосток – Гродеково – Харбин.

### **3.1.4. Махалино – Камышовая (Россия) – Хуньчунь (Китай)**

В 1990-х гг. для осуществления перевозок по линии Махалино – Камышовая – Хуньчунь с участием МПС России было создано ОАО «Золотое звено». Компании принадлежал участок железной дороги протяженностью 20,3 км, пограничная станция Камышовая, небольшое количество вагонов, тепловоз. Первые перевозки по линии начались в 2000 г.

На строительство линии Махалино – Камышовая – Хуньчунь в 1993-1997 гг., дальневосточная железная дорога выделила кредитные средства в размере 90,7 млн руб., из которых ОАО «Золотое звено» смогла вернуть лишь 2,8 млн руб. По состоянию на 2009 г. размер задолженности компании по кредитам составлял около 225 млн руб.

Интересы компании противоречили интересам ОАО «РЖД». Кроме того, особенности тарифной политики были таковы, что при использовании перехода грузоотправителям приходилось платить, как по тарифам, установленным для перевозки грузов в международном сообщении, так и за пользование вагонами ОАО «РЖД». Таким образом, плата за перевозку грузов была значительно выше, чем через расположенный рядом переход Гродеково – Суйфэньхэ, при использовании которого плата за

<sup>63</sup> Грузооборот с Китаем растет. Дальневосточная магистраль № 28. 20 июля 2012.  
URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/14/198701/>.

<sup>64</sup> Гудок, 25.05.09.

пользование вагонами включалась в международный тариф. Само ОАО «Золотое звено» компания также установила высокие тарифы на свои услуги.

В 2004 г. движение на участке было прекращено из-за несоответствия требованиям, предъявляемым к обустройству пограничных переходов: не были решены вопросы, связанные с обеспечением пункта пропуска связью, системой освещения, видеонаблюдения, установкой разгрузочно-погрузочных механизмов и др.

В 2010 г. было принято решение о банкротстве ОАО «Золотое звено» и открытии конкурсного производства. Помимо ОАО «РЖД», кредиторами компании были Далькомбанк, а также железнодорожная корпорация «Северо-Восточная Азия» (Китай) и «Компания по развитию пограничного перехода Тумэньцзянь» (Китай).

С июня 2011 г. владельцем железнодорожной инфраструктуры пограничного перехода Махалино – Хуньчунь является ОАО «РЖД». Работа ЖДПП должна была возобновиться в 2012 г. при условии обустройства его инфраструктуры для обеспечения нормального функционирования пограничной и таможенной службы.

Первоначально ЖДПП планируется использовать для перевозок в Китай угля, руды, лесных грузов в объёме до 3 млн тонн в год. Транспортировка навалочных грузов в таком объёме не потребует больших инвестиций в возобновление работы перехода. Несмотря на то, что между станцией Камышовая и станцией Хуньчунь были построены железнодорожные линии российской и европейской колеи, на первом этапе в качестве перегрузочной станции будет использоваться станция Хуньчунь. Дальнейший рост перевозок потребует развития пограничной станции Камышовая, будет построен грузовой терминал для переработки импортных и транзитных грузов.

ЖДПП входит в состав международного транспортного коридора «Приморье-2»: Хуньчунь – Краскино – порт Зарубино – порты АТР. Поэтому возможно осуществление транзитных перевозок контейнеров из Китая в другие страны, прежде всего, в Японию и Южную Корею. Китай проявляет большой интерес к погранпереходу для осуществления транзитных перевозок по маршруту Сокчо – Ниигата – Зарубино – Хуньчунь. В настоящее время маршрут используется, главным образом, для осуществления туристических поездок, при этом из порта Зарубино пассажиры и небольшие партии грузов следуют в Хуньчунь автотранспортом. Рост грузовых перевозок потребует использования железнодорожного транспорта. Например, власти китайской провинции Цзилинь заявили о потребностях в перевозках через территорию РФ не менее 5 млн тонн грузов в год.

Предполагается, что общая пропускная способность направления составит 8,5 млн тонн грузов в год. Возобновление и рост перевозок по линии Махалино – Камышовая – Хуньчунь требует включения в среднесрочную инвестиционную программу ОАО «РЖД» на 2013-2015 гг. проекта «Реконструкция участка Уссурийск – Барановский – Хасан».

### **3.1.5. Хасан (Россия) – Туманган (КНДР)**

В настоящее время объёмы перевозок через пограничный пункт Хасан – Туманган крайне незначительны. Так, в 2011 г. ОАО «Первая грузовая компания» перевезла 35 тыс. тонн строительных грузов для реконструкции железнодорожного участка Хасан – Туманган – Раджин. Кроме того, в октябре 2011 г. по маршруту Хасан – Раджин был проведён первый демонстрационный поезд. Проектная мощность перехода составляет до 100 тыс. ДФЭ в год. В более отдалённой перспективе, по оценкам, объёмы перевозок увеличатся до 1 млн ДФЭ в год<sup>65</sup>.

---

<sup>65</sup> Железнодорожники России и КНДР рассмотрели меры по оптимизации движения поездов через погранпереход Хасан – Туманган. Вести Приморья, 10 августа 2012. URL: <http://www.ptr-vlad.ru/news/economics/66202-zheleznodorozhnik-i-rossii-i-kndr-rassmotreli-mery-po-optimizacii-dvizheniya-poezdov-cherez-pogranperehod-hasan-tumangan.html>.

Развитие пограничного железнодорожного перехода Хасан – Туманган включает строительство железнодорожного вокзала Хасан, в котором будут размещаться государственные контрольные органы. На станции Хасан предусмотрено удлинение приемо-отправочных путей до 1050 метров, расконсервация и смена верхнего строения пути на части станционных путей, устройство досмотрового парка.

Кроме того необходима реконструкция подхода к Транскорейской магистрали – участка Уссурийск – Барановский – Хасан, который обслуживает и перевозки грузов через порты юга Приморья. В настоящее время пропускная способность однопутного неэлектрифицированного участка Барановский – Хасан протяжённостью 238 км составляет девять пар поездов в сутки, провозная – около 10 млн тонн. В 2011 г. по ней перевезено 5,1 млн тонн грузов. Согласно планам грузоотправителей, уже к 2015 г. перевозки на данном направлении смогут составить 11 млн тонн<sup>66</sup>.

Реконструкция участка предусматривает удлинение приемо-отправочных путей на станциях Оленевод, Виневитино, Провалово, Кедровый, Бамбурово, Сухановка, Гвоздево и Махалино для приёма поездов длиной 71 условный вагон, расконсервирование ранее закрытых отдельных пунктов Рязановка, Пожарский, Барсовый и Лебединый, реконструкцию искусственных сооружений, капитальный ремонт пути на ряде перегонов, выправку земляного полотна. На станции Барановский требуется удлинить станционные пути, реконструировать построенный в 1954 г. путепровод, а в перспективе построить новый приемо-отправочный парк для поездов нечётного направления и разноуровневую железнодорожную развязку.

Реализация всех проектных решений позволит увеличить пропускную способность участка Барановский – Хасан до 20 пар поездов в сутки, а провозную – до 17 млн тонн в год. Дальнейший рост перевозок потребует открытия дополнительных разъездов и строительства второго главного пути.

### **3.1.6. Нижнеленинское (Россия) – Тунцзян (Китай)**

Развитие ЖДПП Нижнеленинское – Тунцзян происходит на основе сотрудничества Дальневосточной железной дороги и администрации Еврейской автономной области. Правительством области был подготовлен проект строительства железнодорожного участка Ленинск – госграница с Китаем в комплексе со строительством железнодорожного мостового перехода Нижнеленинское – Тунцзян через р. Амур и реконструкцией существующей железнодорожной линии Биробиджан – Ленинск.

В соответствии с проектной документацией, разработанной ОАО «Институт Гипростроймост», общая длина моста составит 2210 м, из них на территории РФ будет находиться 309 м, на территории КНР – 1901 м. Мост будет только железнодорожным, предусматривается укладка совмещенного пути шириной колеи 1520 мм и 1435 мм.

В составе железнодорожных подходов к мосту проектируется железнодорожный пункт пропуска, предназначенный для проведения погранично-таможенного контроля, который будет состоять из трёх путей колеи 1520 мм (длина приемо-отправочных путей 1050 м), трёх путей колеи 1435 мм и по одному выставочному пути колеи 1520 и 1435 мм. На станции Ленинск на первом этапе строительства предусмотрено удлинение путей до 1050 м.<sup>67</sup>

К началу 2012 г. проектные работы были завершены, на проектно-сметную документацию получено положительное заключение Главгосэкспертизы. В настоящее время ведутся подготовительные работы для начала строительства.

По оценкам, для строительства моста необходимы инвестиции в размере 12 млрд рублей. Предполагается, что совместно с правительством Еврейской автономной

<sup>66</sup> Дороги развития. Дальневосточная магистраль, №48, 7 декабря 2012.

<http://zdr.gudok.ru/pub/14/205793/>.

<sup>67</sup> Источник: Официальный сайт ОАО «Институт Гипростроймост».

URL: <http://www.giprostroymost.ru/news/events/207-kitay?lang=ru&tmpl=print>.



области инвестором проекта выступит ООО «Рубикон» – дочернее общество группы компаний (ГК) «Петропавловск». В рамках проекта создания в Приамурье горно-металлургического кластера ГК «Петропавловск» планирует открыть несколько предприятий по переработке минеральных ресурсов. В частности, планируется строительство Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината мощностью 10 млн тонн руды в год на базе Кимканского и Сутарского железорудных месторождений. Часть продукции ГОКа (железорудный концентрат и окатыши) планируется экспортировать в Китай по новому мостовому переходу.

Строительство должно начаться в 2012 г. и закончиться в 2014 г. финансирование строительства мостового перехода из средств государственного бюджета должно осуществляться в соответствии с ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.»<sup>68</sup>.

В 2009 г. между ГК «Петропавловск» и Китайской национальной государственной корпорацией по машиностроению было подписано соглашение генерального подряда и привлечения инвестиций китайских банков в строительство моста.

По планам, к 2020 г. в КНР будет поставляться около 20 млн тонн железорудного сырья в год. В настоящее время основные объёмы железорудного концентрата поступают в Китай из Бразилии, Индии и Австралии. Поставки продукции из ЕАО требуют гораздо меньших транспортных затрат, строительство моста позволит сократить маршрут почти на 1500 км<sup>69</sup>. Это будет единственный переход на участке границы протяженностью 3000 км. Строительство ЖДПП «Нижнеленинское» внесено в ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012-2020 г.г.)». Новый постоянный многосторонний железнодорожный пункт пропуска предполагается разместить в границах земельного участка проектируемой железнодорожной станции «Ленинск-2» и мостового перехода через реку Амур.

ОАО «РЖД» должно провести модернизацию железной дороги Биробиджан – Ленинск протяженностью 124 км, которая в настоящее время является малодеятельной: по ней перевозится около 30 тыс. тонн грузов в направлении речного порта в Нижнеленинском. По данным ДВЖД, в 2008 г. убытки от эксплуатации этой линии составили 94 млн руб. По оценкам института ОАО «Дальгипротранс», состояние линии не позволяет перевозить по ней 20 млн тонн грузов в год, в частности потому, что все 76 расположенных на ней искусственных сооружений были построены до Великой Отечественной войны<sup>70</sup>.

### **3.2. Железная дорога Хасан – Туманган – Раджин**

Модернизация железной дороги Хасан – Туманган – Раджин, которая должна соединить Транссиб с северокорейским портом Раджин, является начальным этапом реконструкции всей Транскорейской магистрали. В июне 2000 г. в Пхеньяне руководители Южной и Северной Кореи приняли решение о восстановлении железнодорожного сообщения между двумя частями полуострова, которое было прервано в 1953 г.

14 июня 2003 г. после завершения строительства отсутствовавшего участка пути в демилитаризованной зоне протяженностью 24 км (по 12 км с каждой стороны) состоялась официальная церемония соединения железных дорог Юга и Севера Кореи. Транскорейская магистраль будет проходить от Пусана через Сеул, далее по территории Северной Кореи через Кэсон – Пхенсан – Вонсан с выходом на Транссиб через погранпереход Хасан – Туманган.

С 2008 г. ОАО «РЖД» ведёт реконструкцию железной дороги протяженностью 54 км от станции Хасан (Россия) через пограничный переход Хасан – Туманган до порта

<sup>68</sup> Источник: <http://www.rosgranstroy.ru/news/document5232.phtml>.

<sup>69</sup> Переходя в Китай. Коммерсантъ, 25.10.2012.

<sup>70</sup> Гудок, 25.02.2009.

Раджин. Для проведения реконструкции было создано СП «РасонКонТранс», в котором 70% акций принадлежит «Торговому дому РЖД» и 30% – Министерству железных дорог КНДР. СП зарегистрировано в Свободной экономической зоне «Раджин-Сонбон» («Расон»). Согласно достигнутым договоренностям, российская сторона осуществляет инвестиции, а северокорейская вносит в капитал СП имущественные права на часть порта Раджин (3-й причал и прилегающая территория) на 49 лет.

В августе 2008 г. СП «РасонКонТранс» и «Железнодорожно-транспортная компания Тонхэ» министерства железных дорог КНДР подписали в Пхеньяне договор аренды железнодорожной инфраструктуры на участке Туманган – Раджин.

Раджин – незамерзающий порт мощностью до 4 млн тонн грузов в год, что превышает мощность российских портов в устье реки Туманной. Порт имеет три причала общей протяженностью 2510 м, специализируется на навалочных грузах и способен принимать суда дедвейтом до 30 тыс. тонн. В порту имеется контейнерный причал, где уже работают китайские компании.

Порт Раджин близок к китайским провинциям Цзилинь и Хэйлунцзян, что служит основанием для инвестиций Китая в СЭЗ «Расон». Так, китайская компания Ch-uangli Group арендовала на 10 лет один из причалов. Однако, несмотря на значительную проектную мощность, фактический объём перевалки через порт Раджин остаётся на низком уровне. Основным препятствием на пути развития порта является неудовлетворительное состояние железнодорожной инфраструктуры на территории КНДР.

На территории Северной Кореи ОАО «РЖДстрой» выполнило работы по устройству верхнего строения пути станций и перегонов, выправке и рихтовке железнодорожного пути, нарезке кюветов и канав, монтажу водопропускных лотков и устройству переездов. Приемочной комиссией СП «РасонКонТранс» приняты 30 объектов искусственных сооружений (18 мостов и 12 водопропускных труб). Проводятся работы по реконструкции тоннелей Унра, Унсан, Манпхо. Начались работы по развитию контейнерного терминала в порту Раджин, включая обеспечение водоотведения, строительство производственных, служебных зданий и сооружений, укладку железнодорожных путей<sup>71</sup>.

После проведения реконструкции порт уже на начальном этапе сможет обрабатывать 80-100 тыс. ДФЭ в год. Кроме того, в порту планируется строительство терминала с мощностью до 400 тыс. ДФЭ с последующим увеличением до 600-700 тыс. ДФЭ в год. Возврат инвестиций, вложенных в проект, будет осуществляться за счёт эксплуатации инфраструктуры и организации перевозок через порт Раджин с выходом на сеть российских железных дорог через пограничный переход Хасан – Туманган.

Начиная с 2013 г. ОАО «РЖД» планирует привлекать на Транссиб ежегодно 100 тыс. ДФЭ. Ожидается, что основная часть грузов будет перевозиться в Раджин морским транспортом из Южной Кореи и далее в Россию и Западную Европу. Перед началом мирового финансово-экономического кризиса рост перевозок контейнеров на Дальневосточной железной дороге составлял на 20-30% в год, однако, обеспечивался, главным образом, за счёт увеличения внутреннего потребления товаров. По данным дальневосточного филиала ОАО «ТрансКонтейнер» за январь-июнь 2008 г., доля южнокорейских контейнеров составила 62% от общего объёма перерабатываемых экспортно-импортных и транзитных контейнерных грузов, следующих через порты Приморья и Хабаровского края. Для ускорения работ по развитию данного направления необходимо создать условия, которые стимулировали бы активное подключение к ним Южной Кореи.

Создание совместных предприятий может помочь и в решении долговых проблем. По данным Внешэкономбанка, задолженность КНДР перед Российской Федерацией

<sup>71</sup> Пепеляева И. Хасан – Раджин: очередной этап. Дальневосточная магистраль №39, 5 октября 2012.



составляет около 9 млрд. долл. М.Л. Титаренко отмечает, выходом может стать «конвертация прошлой задолженности в современные активы. Здесь возможны следующие варианты: приобретение ценных бумаг, акций, контрольных пакетов или их частей ведущих предприятий КНДР, корейской железной дороги, нефтеперерабатывающих предприятий, объектов энергетики»<sup>72</sup>.

Кроме того, средства из инвестиционной программы ОАО «РЖД» будут направлены на предварительную проработку проектов, предусматривающих, в частности, увеличение пропускной способности железной дороги на участке Уссурийск – Хасан к 2014 г. до 15 млн тонн в год. Необходимость реконструкции связана, как с началом перевозок по линии Хасан – Туманган – Раджин, так и с развитием порта Посьет.

Изучается возможность реконструкции железной дороги в КНДР на участке Раджин – Намъян (граница с Китаем) для организации перевозок грузов в сообщении с КНР. Развитие направления может стать следующим этапом реализации проекта Хасан – Туманган – Раджин.

Однако ключевое значение имеет развитие Транскорейской магистрали с выходом на российский Транссиб по маршрут Пусан – Раджин – Хасан – Транссиб, что обеспечило бы прохождение груза на протяжении более 12 тыс. км без пересечения границ по единому транспортному праву. Затраты на полное восстановление Транскорейской железной дороги, по оценкам, могут составить 7-8 млрд долл.

Модернизация Транскорейской магистрали полностью согласуется с усилиями государственных властей стран Балтии по увеличению грузовой базы их транспортных систем. Так, власти Латвии рассматривают концерн Samsung Electronics (Южная Корея) в качестве потенциального инвестора, в том числе в создании в Латвии регионального логистического центра компании. В перспективе при условии организации сквозного движения грузов по Корейскому полуострову, ОАО «РЖД» может осуществлять перевозки по сухопутному маршруту Южная Корея – Латвия.

### **3.3. Строительство мостов (тоннелей) на острова Сахалин и Хоккайдо**

В настоящее время остров Сахалин связан с материком морской паромной переправой Ванино – Холмск. При этом ощущается недостаток паромов, на их движение влияют неблагоприятные погодные условия в Татарском проливе. Сложности в организации работы паромной переправы приводят к срывам сроков доставки грузов, накопление вагонов на острове приводит к замедлению их оборота. В результате грузы перевозятся в смешанном сообщении: морским транспортом с последующей перегрузкой на автомобильный или железнодорожный транспорт.

Глобальные климатические изменения, сопровождающиеся природными аномалиями и катастрофами, повышают актуальность сооружения тоннельно-мостового перехода, который обеспечит всепогодную связь Сахалина с материком. Кроме того, в скором времени (через три-пять лет) существующие паромы выработают свой ресурс, потребуется строительство новых.

Проект соединения острова Сахалин с материком путём строительства новой железной дороги Селихино (Хабаровский край) – Ныш – Ильинск (Сахалин) общей протяженностью 725 км состоит из 4-х частей:

1. Строительство железной дороги на территории Хабаровского края от села Селихино близ Комсомольска-на-Амуре до мыса Лазарева протяженностью 435 км;
2. Строительство железнодорожного перехода «Сахалин – материк» (мост, тоннель или дамба с обводным каналом) через пролив Невельского в его узкой части (7-12 км);

---

<sup>72</sup> Титаренко М.Л. Указ. соч., с.464.

3. Переустройство железной дороги на Сахалине колеи 1067 мм на общесетевой стандарт;
4. Строительство железной дороги Углегорск – Ильинск, которая свяжет угольные разрезы на западном побережье Сахалина с незамерзающими портами юга острова.

В общей сложности требуется построить около 1500 км железнодорожного полотна по сложным участкам местности. Минимальная стоимость реализации проекта – 400 млрд. руб. (более 10-13,5 млрд. долл.). При формировании бюджета на 2013 г. должно быть предусмотрено финансирование проектных работ в 2013-2014 гг., в этом случае строительство может начаться уже в 2015 г. По более пессимистическому сценарию в 2015 г. предполагается только получить средства на проектирование.

Основную загрузку перехода должны дать угольные грузы, но чего и нужно проложить железнодорожные подходы к месторождениям, в частности, на западном побережье острова, достижение окупаемости железной дороги потребует развития перерабатывающих производств (прежде всего, нефтехимических). Железная дорога и мостовой переход на материк приведут к строительству электростанций, заводов по переработке угля, выработке алюминия, цемента, повышению общей экономической активности на острове.

Однако в настоящее время компании-экспортёры угля для увеличения вывоза своей продукции с Сахалина намерены развивать портовую инфраструктуру с привлечением иностранных инвесторов. В частности, южнокорейская корпорация «Самсунг» приобрела долю в порту Углегорска и совместно с российскими соучредителями начала работы по реконструкции его инфраструктуры, планируя вложить в развитие угольного терминала 50 млн. долл.

Разработка проекта строительства железнодорожного перехода вызвана ещё и тем, что окончание масштабного строительства к саммиту АТЭС-2012, в том числе моста на остров Русский длиной 1,5 км, привело к высвобождению около 160 тыс. рабочих, которых следовало бы удерживать в регионе. В строительстве моста заинтересован и Хабаровский край, поскольку большая часть дороги Селихин – Ныш пройдёт по его территории, власти края предлагают построить ответвление от этой железной дороги к порту Николаевск-на-Амуре.

Кроме того, прогноз роста грузовой базы свидетельствует, что к 2025 г. существующие мощности портов на Дальнем Востоке не смогут переработать минимум треть объёма растущего грузопотока. В этой ситуации решением проблемы может стать строительство железной дороги на Сахалин в порт Ильинский глубиной более 25 м.

Существует проект моста или тоннеля протяженностью около 40 км между островами Сахалин и Хоккайдо, но их сооружение не имеет экономического смысла до тех пор, пока остров Сахалин не соединён с материком. В настоящее время все острова Японии связаны между собой железнодорожными линиями, включая остров Хоккайдо, находящийся всего в 19 км от Сахалина. Кроме того, участие японских компаний в осуществлении перевозок по БАМу обеспечит защиту от китайской экспансии.

Однако при этом необходимо учитывать, что железнодорожный транспорт в Японии осуществляет преимущественно пассажирские перевозки. В дальнейшем может быть организовано железнодорожное пассажирское сообщение по маршруту Токио – Москва – Лондон.

### **3.4. Развитие транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути**

В последнее время Россия активизировала свое присутствие в зоне Арктики, в том числе и в направлении возрождения и развития Северного морского пути (СМП).

В 1987 г. объём грузоперевозок по СМП составлял 6,7 млн тонн, в 1998 г. – 1,4 млн тонн, в течение 2005-2008 гг., объёмы перевозок превышали 2 млн тонн. При утвержденных ФСТ уровнях ледокольного сбора самоокупаемости атомного

ледокольного флота соответствуют объёмы перевозок не менее 3-3,5 млн тонн грузов в год<sup>73</sup>.

Порядок установления тарифов на услуги ледокольного флота на трассах СМП, введенный ФСТ России в июне 2011 г., разрешает применять тарифы ниже предельных, что существенно повысило привлекательность использования СМП, в том числе для транзитного плавания. Прежние тарифы были в 4-6 раз выше стоимости перевозки грузов морским транспортом через Суэцкий канал. В результате в 2011 г. грузооборот по СМП увеличился в 5,8 раза по сравнению с 2010 г., когда было перевезено 145 тыс. тонн, и достиг 834,9 тыс. тонн транзитных грузов. В 2011 г. был выполнен 41 транзитный рейс, в том числе с грузом – 26 рейсов. При этом танкерным флотом было сделано 15 рейсов и перевезено 686 тыс. тонн, судами-балкерами – 3 рейса и 110 тыс. т, судами-рефрижераторами – 4 рейса и 27 тыс. тонн, прочими судами было перевезено 10,9 тыс. тонн.

При этом 24 рейса было выполнено судами под российским флагом, что составило 58% от общего количества, 17 рейсов выполнены судами под иностранным флагом (42%). Доля судов под российским флагом в грузоперевозках составила 11,3%. Во всем грузообороте доля нефтепродуктов составила 82,2%<sup>74</sup>. Основные транспортные потоки по СМП ориентированы на запад, логистика выстроена для обеспечения перевозок в направлении Красноярск – Дудинка – Мурманск. При этом регулярное судоходство в восточном секторе практически не осуществляется.

В условиях мирового финансово-экономического кризиса прирост объёмов перевозок по СМП замедлился, масштабные проекты в регионе, связанные с вывозом углеводородного сырья, находятся в начальной стадии реализации. По прогнозам Минтранса России, в ближайшее десятилетие ожидается значительное увеличение грузопотоков по трассе СМП: к 2016 г. – до 29 млн. тонн, к 2020 г. – до 63 млн. тонн<sup>75</sup>. Перевозки только калийных удобрений к 2015 г. могут составить 15 млн. тонн<sup>76</sup>.

Транзитные перевозки по СМП могут возрасти к 2015-2016 гг. до 5 млн. тонн, что потребует осуществления более 100 ледокольных проводок в год, прежде всего, для осуществления круглогодичного транзита по маршруту Северная Европа – Япония. В долгосрочной перспективе объём перевозок грузов по СМП планируется довести до 60-80 млн. тонн в год.

Увеличение объёмов перевозимых грузов связано:

- с ростом грузопотока из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а также между северными регионами России;
- разработкой газовых месторождений Ямала и строительством там нового центра по производству сжиженного природного газа;
- освоением и эксплуатацией шельфовых месторождений Баренцева моря и Тимано-Печёрской провинции;
- развитием Норильского промышленного района.

Министр транспорта России М.Соколов, отмечает, что «проектом, стимулирующим развитие Севморпути, является реализация комплексного плана по развитию производства и транспортировке сжиженного природного газа на полуострове Ямал (в районе пос. Сабетта Ямало-Ненецкого автономного округа). Реализация плана предусматривает не только строительство завода по переработке углеводородного сырья и порта по его отгрузке, но и реализацию комплекса мер, обеспечивающих безопасность

<sup>73</sup> Нужна госпрограмма. Транспорт России №17, 26 апреля 2012 г.

URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/nuzhna-gosprogramma.html>.

<sup>74</sup> Полякова И. Важность – стратегическая! Транспорт России №17, 26 апреля 2012 г.

URL: <http://www.ttransportrussia.ru/transportnaya-politika/vazhnost-strategicheskaya.html>.

<sup>75</sup> СМП – не проходной двор. Транспорт России, №20, 17 мая 2012 г.

URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/smp-ne-prohodnoy-dvor.html>.

<sup>76</sup> Сушей или морем. Российская газета, 10.11.2011. URL: <http://www.rg.ru/2011/11/10/reg-dfo/transsib.html>.

мореплавания при его транспортировке по Севморпути в западном и восточном направлениях, включая маршрут по Карскому морю и морю Лаптевых»<sup>77</sup>.

Даже в условиях глобального потепления осуществление перевозок по СМП невозможно без ледокольного флота и морских судов различного назначения. Продолжительность периода ледокольной проводки составляет в среднем от 76 суток в порту Ванино до 193 суток в порту Магадан. Применение атомных ледоколов сделало навигацию в западном секторе СМП круглогодичной, в восточном секторе она длится до 6-7 месяцев. По пессимистическим прогнозам, вплоть до 2015 г. потребности в ледокольной поддержке транспортного флота будут удовлетворяться действующими ледоколами. В настоящее время на трассе СМП работают четыре атомных ледокола и один дизельный.

В 2012 г. Правительством РФ выделено финансирование на три года на строительство ледокола нового типа мощностью свыше 60 МВт с переменной осадкой, позволяющей выполнять работы по ледокольному обеспечению круглогодичного судоходства, как в акватории СМП, так и на малых глубинах в устьях сибирских рек, впадающих в моря Арктического бассейна. Планируется, что ледокол будет построен в 2017 г. Ещё два атомных ледокола, способных работать как в западном, так и в восточном секторах СМП, будут построены до 2020 г.

Кроме того, в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)» запланировано строительство четырех линейных дизель-электрических ледоколов: один мощностью 25 МВт и три ледокола мощностью по 16 МВт. Таким образом, начиная с 2016 г. может возникнуть «ледовая пауза», связанная со списанием ледоколов «Таймыр» и «Вайгач», которая может снизить транзитный потенциал СМП.

После 2020 г. у России будет не менее пяти мощных атомных ледоколов, которые будут задействованы в обеспечении проводки судов, транспортирующих углеводородное сырье с месторождений Ямальского и Гыданского полуостровов, шельфа Карского моря на рынки не только Атлантического, но и Тихого океана. Главной задачей атомных ледоколов нового поколения заключается в том, чтобы сделать коммерческую навигацию по СМП круглогодичной.

Учитывая прогнозы существенного увеличения грузооборота на трассах СМП, а также преобладающую долю углеводородного сырья в объеме перевозимых грузов, особую актуальность приобретают вопросы защиты окружающей среды от загрязнения и возможных аварий. Положение усугубляется ещё и тем, что добываемая на арктическом шельфе нефть относится к тяжелым сортам, к ним же относится и топливо для судов.

Обеспечение безопасности судоходства по СМП требует строительства спасательного, обстановочного флота<sup>78</sup>, создания спасательных координационных центров в портах и пунктов базирования аварийно-спасательного флота в портах Тикси, Певек, Диксон и Провидение. Необходимы регулярные промеры глубин на трассе СМП, картографическая съёмка, проведение мероприятий по навигационно-гидрографическому обеспечению в полном объеме и на современном уровне, обеспечению надёжной работы навигационно-гидрографического оборудования.

«Барьерными» местами на трассе СМП являются арктические порты, за исключением порта Дудинка. Они нуждаются в капитальном ремонте, реконструкции и дноуглублении для приёма современных судов. В большинстве портов требуется развитие и совершенствование сооружений по приёму и утилизации бытовых отходов,

<sup>77</sup> Доклад министра транспорта РФ Максима Соколова на совещании по развитию транспортного комплекса Сибирского федерального округа в Новосибирске 31 августа 2012 г.

URL: [http://www.mintrans.ru/news/interviews/detail.php?ELEMENT\\_ID=18731](http://www.mintrans.ru/news/interviews/detail.php?ELEMENT_ID=18731).

<sup>78</sup> Обстановочный флот выполняет работы по обслуживанию плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контролю глубин судового хода.

ликвидации аварийных разливов нефти, усиление мощностей по ремонту судов. Развитие хозяйственной деятельности в Арктике потребовало создания новых морских портов и терминалов на арктическом побережье (Варандей, Сабетта, Харасавэй), реконструкции и расширения Мурманского транспортного узла.

Формирование нормативное поля развития судоходства по СМП требует разработки и принятия:

- новых «Правил плавания по трассам Северного морского пути»;
- «Положения о штабах морских операций»;
- «Требований к конструкции и оборудованию судов, следующих по СМП»;
- «Положения о ледовом лоцмане на СМП».

Путём внесения изменений в действующие нормативные акты будет создана «Администрация Северного морского пути» в форме федерального государственного учреждения. Органы власти Красноярского края предлагают организовать филиал Администрации СМП в порту Диксон, который имеет стратегическое значение по своему географическому положению в середине трассы.

Администрация СМП должна: осуществлять допуск судов и вести мониторинг судоходства в акватории СМП, координировать навигационную, гидрометеорологическую и спасательную службы. Обязательными условиями допуска на СМП являются соответствие судна специальным требованиям по конструкции, оборудованию и снабжению, наличие у капитана или лица, его замещающего, опыта управления судном во льдах.

По оценкам, на содержание Администрации СМП требуется 27 млн. руб. в год, при этом величина арктического корабельного сбора составила бы менее 1 руб. с тонны перевозимого груза. Финансирование работы Администрации из государственного бюджета позволило бы избежать сложной процедуры взимания сбора с проходящих судов.

По мнению заместителя начальника Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России В. Ключева, Россия не получит от транзита иностранных грузов иностранными судами никаких дивидендов, потому что Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. не предусматривает взимание транзитных сборов за проход судов<sup>79</sup>.

При этом Россия должна выполнять обязательства по проведению аварийно-спасательных операций, обеспечению картографической и гидрометеорологической информацией и т. д. Конечно, в результате мультипликативного эффекта будет дан толчок развитию транспортной инфраструктуры. Однако судно, идущее, например, из Норвегии или Европы в Китай или Японию, не заходит в российские порты и не пользуется этой инфраструктурой.

С другой стороны, активное судоходство повысит спрос на навигационно-гидрографическое обслуживание. Услуги для транзитных судов включают возможность бункеровки судов, снабжение их пресной водой, выполнение аварийного и срочного ремонта и водолазных осмотров, наличие пунктов смены экипажей. Предоставление данных услуг предполагает, что порты, находящиеся на СМП, должны быть открыты для захода иностранных судов. В перспективе СМП сможет конкурировать с Южным морским путем, по сравнению с которым Транссибирская железнодорожная магистраль пока не конкурентоспособна.

### **Заключение. Основные выводы и предложения**

Одним из главных центров развития мировой экономики становится Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), с которым Россия связана Транссибирской

---

<sup>79</sup> СМП – не проходной двор. Транспорт России, №20, 17 мая 2012 г.  
URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/smp-ne-prohodnoy-dvor.html>.

железнодорожной магистралью (Транссибом), российским участком Трансазиатской железной дороги, Северным морским путём и другими путями сообщения. Инновационным направлением развития транспортной системы России является расширение экспорта услуг по транзитной перевозке грузов и пассажиров.

Реализация транспортно-транзитного потенциала России не просто является способом увеличения доходов экономических субъектов, бюджета, населения, я вопросом геоэкономического выживания России. Ю.В. Крупнов отмечает, что «вследствие существующих геоэкономических тенденций сложилась предельно жесткая ситуация: либо нашу страну «разорвут» два геоэкономических полюса: Евросоюз и «большая тройка» СВА (Китай, Япония и Республика Корея), либо мы сумеем превратить соседство с этими исполинами на западе и востоке в инструмент собственного прорыва»<sup>80</sup>.

Автор указывает на необходимость создания сухопутного моста, основным показателем которого должно стать доведение сроков доставки грузов из Азии в Европу до семи дней и совокупной пропускной способности до 10% от всех грузопотоков в направлении Азия – Европа.

На востоке России в целях обеспечения логистического суверенитета должна проводить политику логистической автаркии, не допуская отсечения Дальнего Востока и Сибири от грузопотоков, а напротив, строя систему вовлечения перевозчиков в передвижение по российской территории. Автор делает вывод, что «участие РФ в любых проектах (например, Туманганского коридора или Великого Шёлкового пути), где частичные выгоды отдельных перевозчиков или даже целых регионов оборачиваются стратегическими невозвратными потерями для России, нужно расценивать как недалёковидный шаг»<sup>81</sup>.

Вряд ли можно согласиться с таким мнением. Повышению эффективности транспортных перевозок будет способствовать конкуренция транспортных компаний, в основе которой лежит предложение наиболее выгодных маршрутов доставки грузов. Не случайно дочерние компании ОАО «РЖД» – ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД Логистика» используют в своей деятельности, как потенциал Транссиба, так и северного коридора Трансазиатской железной дороги, проходящей по территории Казахстана.

Именно такая политика способствует образованию на территории России мест пересечения направлений «Восток – Запад», «Север – Юг» и «Западная Европа – Западный Китай». Наиболее вероятно такое пересечение (образование «транспортного креста») в Поволжском федеральном округе. Среди конкурирующих проектов строительства транспортно-логистических центров в регионах ПФО приоритет отдан Свияжскому межрегиональному мультимодальному центру в Татарстане. Это означает, что попытки создать транспортно-логистические кластеры как основу регионального развития в остальных субъектах ПФО оказались безуспешными.

Ещё одним фактором, оказывающим отрицательное влияние на развитие транспортно-логистических кластеров в регионах России, является политика перенесения таможенного оформления грузов на границы страны и создание Таможенного союза. В частности, несмотря на то, что ТЛЦ «Таскала-Озинки» в Саратовской области находится на границе с Казахстаном, расширение таможенного пространства стран-членов ТС делают его конкурентные преимущества весьма призрачными.

В этой связи особую роль начинает играть борьба за глобальный поток грузов по направлению Азия – Европа с использованием конкурентных преимуществ

---

<sup>80</sup> Крупнов Ю. В. Транссиб «версия 2.0» как инструмент восстановления транзитного потенциала и основа выживания России в 2020-2030 гг. // Транспорт Российской Федерации, № 2, 2010. С. 4-6.

<sup>81</sup> Там же.

транспортно-коммуникационной инфраструктуры<sup>82</sup>. Именно поэтому особое внимание должно быть привлечено к решению производственно-технологических и организационно-хозяйственных проблем функционирования Транссибирской железнодорожной магистрали.

При использовании Транссиба для транзитных перевозок грузов главной задачей является обеспечение их бесшовного характера. В целях создания сети бесшовных транспортных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе Япония, Китай и Южная Корея создали межнациональную систему отслеживания движения контейнеров и автотрейлеров, которая с 1 июля 2012 г. работает в режиме реального времени. Особое место здесь должны занимать ролкерные перевозки, при которых морским транспортом перевозятся автоприцепы с грузами, а тягачи меняются в портах. Место России в этой сети связано с использованием альтернативных маршрутов контрейлерных перевозок через Транссиб и Севморпуть<sup>83</sup>.

При осуществлении транзитных перевозок грузов между странами Тихоокеанского региона и Европы Транссиб и трансасиатские маршруты одновременно конкурируют и дополняют друг друга. Казахстан проводит политику диверсификации транзитных маршрутов, в частности, начато строительство железной дороги Жезказган – Бейнеу, что приведёт к повышению конкурентных преимуществ альтернативного МТК ТРАСЕКА (Европа – Кавказ – Азия).

В этих условиях Россия должна повышать конкурентоспособность собственных путей сообщения. На востоке расширение пространства российской железнодорожной колеи происходит путём реконструкции железной дороги на участке Хасан (Россия) – Раджин (КНДР). Этой же цели будет способствовать строительство железнодорожного перехода на остров Сахалин, а также переустройство железных дорог на нём на колею российского стандарта. На западе перспективными направлениями являются продление железнодорожной колеи российского стандарта до Вены, стимулирование рыночной конкуренции между ответвлениями транспортного коридора «Восток – Запад», в том числе через страны Балтии.

Реализация транзитного потенциала требует осуществления перевозок высокодоходных грузов, прежде всего, контейнеров. Для этого необходимо совершенствование погрузочно-разгрузочных технологий в портах и на пограничных переходах, а, главное, упрощение и сокращение времени прохождения таможенных процедур. Для освоения перспективных объёмов перевозок требуется преодоление целого ряда «барьерных» мест в области развития железнодорожной инфраструктуры, организации перевозочного процесса, адаптации к сложным природно-климатическим условиям в зоне прохождения магистрали.

Анализ производственно-технологических и организационно-хозяйственных проблем функционирования Транссиба позволяет сделать следующие выводы:

1. Перевозки по магистрали осложняются значительным износом подвижного состава, недостаточным количеством и качеством новых локомотивов и вагонов, в том числе инновационных типов.

---

<sup>82</sup> Хотя имеются и скептические оценки перспективных объёмов перевозок грузом между Европой и Азией. Например, Ю. Болдырев отмечает, что, «во-первых, конкуренты-транспортники морем ... при возникновении конкурента, готовы будут и ещё ужаться (при том, что доставка морем – вообще в принципе самая дешёвая - дешевле, чем по железной дороге). Во-вторых, а кто вообще гарантирует сохранение объёмов перевозок между Европой и Азией на длительную перспективу? Мир меняется – будет меняться и товарооборот. Юго-Восточная Азия становится все более самодостаточной, в то время как Европа испытывает все большие трудности и, весьма вероятно, будет беднеть» // Ю. Болдырев. С иглы нефтегазовой - на транзитную? Открытая электронная газета ФОРУМ.мск, 15.09.2012.

URL: <http://forum-msk.org/material/fpolitic/9581580.html>

<sup>83</sup> Солнцев А. Цепочки поставок хотят сделать бесшовными. РЖД-Партнёр, 06.08.2012.

URL: <http://www.rzd-partner.ru/comments/2012/08/06/379724.html>



2. Протяжённые расстояния и суровые природно-климатические условия в Сибири и на Дальнем Востоке требуют дополнительных финансовых затрат и особого подхода к вопросам реформирования содержания и ремонта железнодорожной инфраструктуры.

3. Реформирование железнодорожного транспорта, образование большого количества собственников вагонов, а также рост объёмов перевозок на Восточном полигоне железных дорог привели к сокращению средней участковой скорости движения поездов, неэффективному использованию локомотивов и локомотивных бригад.

4. Остро стоит вопрос обеспечения сохранности перевозимых грузов. Главной причиной является депрессивное состояние экономики регионов прохождения магистрали.

5. Инфраструктурные ограничения на Транссибе сглаживаются возможностью отклонения грузопотоков на Байкало-Амурскую магистраль (БАМ), которая, однако, также нуждается в модернизации.

Основные направления реконструкции железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог включают: «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет», реконструкцию крупных станций – транспортных узлов, расконсервацию ранее закрытых станций. В настоящее время в регионе ощущается нехватка мощностей и компетенций подрядных организаций, способных проводить работы по строительству и реконструкции железнодорожной инфраструктуры.

Для увеличения транзитного потенциала страны требуется строительство грузообразующей Северо-сибирской железной дороги (Севсиба) в увязке с модернизацией БАМа и строительством железной дороги Белое море – Республика Коми – Урал («Белкомур»). При этом высвободившиеся пропускные способности Транссиба могли бы быть задействованы для расширения контейнерного транзита.

Практически все крупные проекты развития транспортной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке содержат уникальную возможность совмещения роста добычи сырья с формированием значительного транспортно-транзитного потенциала территории. Продолжает быть актуальным строительство железной дороги Кызыл – Курагино и её продление в Монголию и Китай.

Развитие железнодорожных пограничных переходов в Сибири и на Дальнем Востоке, связывающих Россию со странами Азиатско-Тихоокеанского региона происходит крайне неравномерно. В инвестиционной политике ОАО «РЖД» и его дочерних компаний приоритет отдаётся реконструкции и расширению ЖДПП «Забайкальск». В 2012 году через этот пункт пропуска из России в Китай было перевезено 16 млн 739 тыс. тонн грузов, в обратном направлении – 1 млн 750 тыс. тонн.

В первой половине 2014 года должна быть завершена электрификация всей линии Карымская – Забайкальск и станции Забайкальск, что будет способствовать увеличению объёмов перевозок именно через этот ЖДПП. В 2013 году в Китае планируется начать работы по электрификации участка Харбин – Маньчжурия, которые должны занять два года. Кроме того, в условиях изменения структуры грузопотоков Китай реконструировал станцию Маньчжурия, в частности, площадки для перегруза круглого леса и пункт перелива сырой нефти были перепрофилированы на переработку насыпных грузов.

Модернизация пограничного перехода Забайкальск – Маньчжурия происходит на фоне крайне низкого объёма перевозок по переходу Гродеково – Суйфэньхэ, расположенному в Приморском крае, и их временного отсутствия в направлении Махалино – Камышовая – Хуньчунь. Тем самым реальное положение дел отличается от декларативных намерений в максимальной степени задействовать российскую территорию (в частности, Транссиб) для перевозок не только транзитных, но и экспортно-импортных грузов. Владельцы грузов и транспортные компании выбирают маршруты перевозок, исходя из рыночных соображений.



Несмотря на неудачный опыт функционирования компании ОАО «Золотое звено» – оператора железной дороги и пограничного перехода Махалино – Камышовая – Хуньчунь, потенциал частных компаний в развитии приграничной транспортной инфраструктуры далеко не исчерпан. Об этом свидетельствуют усилия группы компаний «Петропавловск» по развитию железнодорожного сообщения Нижнеленинское – Тунцзян как неотъемлемой части проекта по формированию горно-металлургического кластера в Еврейской автономной области.

Максимально полному привлечению грузов и пассажиров из стран Восточной Азии на российскую транспортно-коммуникационную инфраструктуру будет способствовать сбалансированное развитие всех сухопутных пограничных переходов в Сибири и на Дальнем Востоке и строительство новых.

Развитие пограничных пунктов пропуска в Сибири и на Дальнем Востоке требует усилий по сокращению разрыва между объемами экспорта и импорта и соответствующим неравномерным развитием перегрузочных мощностей. Несбалансированная структура экспортно-импортных операций, когда из России перевозятся сырьевые грузы, а из Китая товары народного потребления, машины и оборудование, делает неактуальными предложения по обеспечению обратной загрузки подвижного состава. Типы вагонов, используемые для экспортных (в основном, полувагоны) и импортных (фитинговые платформы) операций, различны. В этих условиях заслуживает внимание предложение о специализации пограничных переходов, например, Забайкальска на обслуживание экспортных потоков, а ЖДПП «Наушки» – импортных.

М.Л. Титаренко выступает за «налаживание масштабного сотрудничества российских восточных регионов с китайской стороной в совершенствовании, модернизации и строительстве транспортных и других инфраструктурных объектов, включая модернизацию Транссиба, БАМа, строительство современной автотрассы Калининград – Москва – Владивосток – Хабаровск – Якутск»<sup>84</sup>.

Одновременно, необходимо заметить, что строительство и реконструкция транспортных коммуникаций между Россией и Китаем наталкивается на соображения обеспечения национальной безопасности России, которая, по нашему мнению, должна достигаться другими методами, нежели отсутствие мостов и путей сообщения с соседним государством. Хотя не стоит недооценивать и влияние политических факторов в стратегии развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры.

Ещё одним направлением перевозок в направлении страны Тихоокеанского региона – страны Европы является транспортный коридор Суйфэньхэ, который начинается в российских портах Владивосток, Находка и Восточный, проходит через китайский пограничный город Суйфэньхэ и Харбин, а затем через пограничный переход Забайкальск – Манчжурия выходит на Читу, расположенную на Транссиб. В международном торговом порту Далянь начинается ещё одно интересное для России транспортное направление, которое также проходит через Харбин и далее через тот же переход выходит на Транссиб.

Завершение строительства железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск (с сооружением моста через Лену) приведет к образованию маршрута: Мохэ (Китай) – Джалинда – Сковородино – Тында – Нерюнгри – Якутск – Северный морской путь – порты российского Севера и Западной Европы, включённого в «Стратегию социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года».

Поддерживая саму идею организации альтернативных и конкурирующих между собой маршрутов транзитных перевозок грузов по направлению Азия – Европа, хотелось

---

<sup>84</sup> Титаренко М.Л. Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы /М.Л. Титаренко. – М.: ИД «ФОРУМ», 2012. – 544 с. С. 43.

бы подчеркнуть абсолютный приоритет в этом вопросе экономических расчётов и рыночных интересов хозяйствующих субъектов. Грузы на транспортные коридоры должны привлекаться их конкурентными преимуществами, а не межгосударственными соглашениями, деятельностью политических блоков и вооружённой силой.

Развитие транспортных коммуникаций в Монголии осуществляется при активном участии ОАО «РЖД». Интеграции транспортных систем двух государств способствует одинаковая ширина железнодорожной колеи. Однако наличие одинаковой колеи не является достаточным условием преодоления транспортных барьеров. Например, российские операторы подвижного состава неохотно отправляют вагоны в страны СНГ, опасаясь их несвоевременного возврата, неправомерного использования. Для расширения перевозок в межгосударственном сообщении требуется организация крупных совместных транспортно-логистических компаний.

Так, дочерние компании ОАО «РЖД» ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД Логистика» образовали совместный бизнес с казахстанскими и китайскими контрагентами и используют пограничный переход Достык – Алашанькоу на казахстано-китайской границе для демонстрационных и регулярных контейнерных перевозок. Развитию транзитных перевозок грузов через территорию Казахстана будет способствовать создание объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) с участием железных дорог стран-участниц Таможенного союза.

Развитие Северного морского пути в качестве транзитной артерии требует решения задачи сокращения стоимости прохождения и ледовой проводки судов по этому маршруту с учётом неблагоприятных природно-климатических условий, необходимости строительства, реконструкции и возобновления работы инфраструктуры мореплавания. Ключевым моментом здесь является минимизация условно-постоянных расходов на прохождение каждого судна. Этого можно достичь только путём широкого использования трассы СМП для обеспечения реализации проектов по добыче углеводородного сырья и других полезных ископаемых в Заполярье, на шельфах северных морей, в бассейнах крупнейших сибирских рек.