

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

К актуальным проблемам реализации проектов евразийских скоростных перевозок грузов

К.Х. Зоидов, к.ф.-м.н., доцент
e-mail: kobiljonz@mail.ru

А.А. Медков, к.э.н.
e-mail: medkov71@mail.ru

Аннотация

В статье рассматриваются актуальные проблемы реализации проектов строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), предназначенных, в том числе и для перевозок грузов. Особое внимание уделено анализу перспектив осуществления мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР (Транс-Евразийский пояс развития) – ИЕТС (Интегральная евразийская транспортная система)», разработанного под эгидой Российской академии наук и МГУ им. М.В. Ломоносова. Приведена система аргументов, доказывающих, что строительство грузовой ВСМ параллельно (или в створе) Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба-2) неэффективно по причинам внешне- и внутреннеполитического, социально-экономического, природно-климатического и социально-демографического характера. Гораздо более реалистичными направлениями увеличения экспорта транспортных услуг и производственно-технологической модернизации видятся реализация разрабатываемого в ИПР РАН проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию» и построение модели сопряжения евразийских инфраструктурно-интеграционных проектов.

Статья подготовлена в рамках государственного задания ИПР РАН, тема НИР «Моделирование социально-экономической динамики и структуры факторов экономического роста ЕАЭС и других стран в контексте модернизации».

Ключевые слова: транзитные перевозки, Транссибирская магистраль, транспортная инфраструктура, железнодорожный транспорт, трудовые ресурсы, демографическая обстановка

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-3-54-64>

Введение

Среди направлений экономической политики России остаётся актуальной задача кратного наращивания объёма экспорта транспортных услуг, занятия существенной доли в перевозках грузов на направлении Азия – Россия – Европа. Ключевой проблемой является обеспечение и повышение конкурентных преимуществ евроазиатских сухопутных маршрутов. В решении этой проблемы главную роль должен сыграть железнодорожный транспорт, сочетающий в себе относительную массовость перевозок с их скоростью [4, 8].

Существует целый ряд проектов развития евразийских скоростных перевозок грузов. Российской академией наук поддерживается проект «Единая Евразия», предполагающая строительство второй Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба-2), предназначенной специально для высокоскоростных (со скоростями 200-400 км/ч) перевозок грузов.

Насколько реализуем этот проект? Как он вписывается в другие проекты скоростных грузовых ВСМ, прежде всего, в проект «Евразия» ВСМ Европа – Белоруссия – Россия – Казахстан – Китай? Возможна ли высокоскоростная Транссибирская магистраль?

В статье выдвинута гипотеза, что ни в настоящее время, ни в обозримом будущем никакие проекты грузовых ВСМ на территории России реализованы не будут. Для этого нет экономических, организационно-хозяйственных, внешне- и внутреннеполитических предпосылок. Развитие транзитной экономики в стране должно идти по линии совершенствования и инновационного развития традиционных перевозочных технологий и подвижного состава. В этой области заложен грандиозный потенциал, связанный с налаживанием производства исключитель-

но отечественного подвижного состава, тары, элементов железнодорожной инфраструктуры, а главное, с формированием инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века [4,8].

1. Проблемы развития транзитных перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрали

1.1. Мультимодальный характер перевозочного процесса по Транссибу

Эффективность транзитных перевозок грузов тем выше, чем ниже частота смены видов транспорта и меньше количество перегрузочных операций. Перевозки грузов по направлению Азия – Россия – Европа с использованием Транссиба предполагает использования морского транспорта для доставки грузов в дальневосточные порты России, а также использование морских портов на Северо-западе России и в странах Балтии, соединенных с европейскими портами. Как отмечают авторы мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС», «дальневосточные порты станут стартовыми точками железнодорожного коридора и Северного морского пути» [5, с. 222].

Таким образом, на величину сквозного тарифа влияют тарифная политика судоходных компаний, портов, стивидорных компаний, экспедиторов, операторов подвижного состава, ОАО «РЖД», перевозчиков и государственных органов Белоруссии, Украины и стран Европейского союза (ЕС).

Развитие главной транзитной артерии России – Транссибирской железнодорожной магистрали (в том числе и строительство Транссиба-2) осложняется факторами, повышающими расходы на ее развитие и содержание, среди которых следует выделить: наличие среди трудовых ресурсов в Забайкалье и на Дальнем Востоке временщиков, желающих получать большие деньги за сам факт пребывания на Востоке страны; проблему товарного и социально-культурного наполнения доходов; высокие затраты на содержание объектов ЖКХ; неблагоприятную криминальную обстановку, а также природно-климатические и инженерно-геологические факторы.

1.2. Природно-климатические и инженерно-геологические факторы функционирования восточного участка Транссиба

Существуют проблемы функционирования Транссиба, связанные со сложными природно-климатическими и инженерно-геологическими условиями на его восточном участке [8].

1. Наличие горно-перевальных с крутыми уклонами, скально-обвальных, лавиноопасных, селеопасных участков и мест подтопления¹. На Дальневосточной дороге имеются 17 сложных горно-перевальных участков. На ВСЖД имеются 175 скально-обвальных участков общей протяженностью более 84 км. На ЗабЖД имеется самый сложный Байкальский горно-перевальный участок. Повышенные расходы на содержание пути, сложности организации движения на тяжелых подъемах и спусках, необходимость использования локомотивов-толкачей. Требуется устройство защитных сооружений на скально-обвальных участках, наличие дополнительных противоразмывных и восстановительных поездов, устройство снегоудерживающих барьеров на горных склонах, проведение работ по принудительному спуску лавин.

2. Наличие участков земляного полотна на вечномёрзлых грунтах, что может вызывать просадки и морозные пучения грунтов. Участки распространения вечномёрзлых грунтов составляют 23% от эксплуатационной длины Забайкальской железной дороги (779 км). Строительство и эксплуатация железнодорожной инфраструктуры в зоне вечной мерзлоты требует повышенных затрат и применения особых технологий, в частности, укладки внутри железнодорожной насыпи фреоновых труб.

3. Большое количество устаревших искусственных сооружений, препятствующих применения новых видов подвижного состава. В целом по сети ОАО «РЖД» износ искусственных сооружений составляет около 80%. Требуется проведение работ по реконструкции и модернизации мостов, путепроводов, тоннелей, подпорных стенок, усилению металлических конструкций и пр.

¹ Исторически при прокладке железных дорог в Сибири в целях обхода горных хребтов широко использовались русла горных рек, где и устраивалось земляное полотно (прижимная насыпь). Однако, такое инженерное решение повысило степень разрушающего воздействия подтоплений на главном ходу Транссиба в период весеннего таяния снега и обильных осадков. Вероятность схода селей и подтоплений возрастает в условиях глобального потепления.

4. Большое количество кривых малого радиуса, снижающих скорость движения поездов, ускоряющих износ подвижного состава и рельсовых путей, повышающих вероятность возникновения аварийных ситуаций². На ЗабЖД кривые участки пути занимают 45,1% её протяжённости, на отдельных дистанциях доля кривых достигает 72%. На Дальневосточной ЖД кривые участки пути (в том числе кривые малого радиуса), составляют около 43% развёрнутой длины главных путей. Необходима непрерывная и интенсивная работа вагонов-путеизмерителей, дефектоскопов, рельсосмазывателей, частая замена рельсовых плетей, совершенствование технологии таких работ с применением комплекса машин, использование рельсовых плетей иностранного производства с повышенным сроком службы.

5. Низкие температуры в зимнее время, осложняющие содержания бесстыкового пути, приводящие к сезонным деформациям земляного полотна, повышающие хрупкость металла. Температура зимой опускается ниже 50 градусов. В условиях сокращенного периода летних путевых³ и строительных работ требуется строгое соблюдение технологии укладки и содержания бесстыкового пути, применение теплоизоляционных материалов при устройстве земляного полотна, строгое соблюдение технологии производства и эксплуатации литых деталей подвижного состава.

Авторы академического труда также упоминают, что «риски реализации ВСМ «Евразия» связаны, во-первых, со сложными географическими и климатическими условиями» [5, с. 298]. В этой связи отмечаются конкурентные преимущества альтернативных сухопутных евроазиатских маршрутов: «... потоки, идущие через Центральный коридор с востока на запад по Китаю, проходят при более благоприятных климатических условиях, чем по идущему параллельно Транссибу. Кроме того, наличие узких мест Транссиба приводит к малой скорости поездов» [5, с. 299].

В ИПР РАН разработаны направления и механизмы государственно-частного партнёрства (ГЧП) при модернизации и развитии транзитных перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрали [4,8].

В настоящее время идут активные работы по модернизации Восточного полигона железных дорог России с привлечением средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ). Их проведение обусловлено, прежде всего, необходимостью инфраструктурного обеспечения роста экспортных грузопотоков (главным образом перевозок угля) в страны АТР. Однако в целях развития транспортно-транзитного сектора экономики особое внимание должно уделяться модернизации Транссиба с целью пропуска ускоренных контейнерных поездов. Особое внимание при этом должно быть уделено улучшению профиля пути, спрямлению кривых малого радиуса особенно на участках Забайкальской железной дороги (ЗабЖД).

По словам бывшего начальника ЗабЖД А. Васильева, доля кривых на главном ходу дороги превышает 40%, а на Могочинском и Сковородинском участках – 75%. При этом кривых малого радиуса из них – более половины. Участки магистрали, проходящие по долинам рек Хилок, Ингода, Шилка, Урюм, Амазар, имеют чрезвычайно сложный план с S-образными кривыми малого радиуса, зачастую не имеющими полагающихся прямых вставок и необходимых переходных кривых. Поднять там скорость движения поездов до 120 км/ч нереально [1].

Кроме низкой скорости движения, ухудшающей конкурентные преимущества транссибирского транзитного контейнерного моста, неразвитость железнодорожной инфраструктуры приводит к следующим негативным последствиям:

- на преодоление сопротивления в кривых уходит до 20% мощности локомотива;
- рельсы в кривых изнашиваются тем интенсивнее, чем круче (меньше) радиус кривой, в результате они подлежат замене почти каждые шесть месяцев;

² Сложный профиль пути и большое количество неохраняемых искусственных сооружений может привести к возникновению чрезвычайных ситуаций с тяжёлыми экологическими последствиями (особенно при перевозках опасных грузов) и реализации угроз диверсионно-террористического характера.

³ Например, период проведения летних путевых работ на Забайкальской ЖД составляет 5-5,5 мес., в то время, как в целом по сети 7 мес. и больше. Кроме того, повышаются требования к качеству зимней одежды монтеров пути, наличию пунктов обогрева.

• 60% изначально неподготовленного земляного полотна подвержено деформациям, даёт просадки и нуждается в оздоровлении.

В совокупности с проблемами привлечения трудовых ресурсов и падения уровня производственно-технической дисциплины действие этих факторов приводит к учащению случаев сходов и аварий. Особенно высокие требования к содержанию инфраструктурных объектов диктуют климатические изменения, способствующие их быстрому износу. Отсутствие гидрологических работ, повсеместная вырубка лесов увеличивают риски наводнений.

В Забайкальском крае требуется масштабное строительство системы инженерных объектов – тоннелей, эстакад, путепроводов, галерей, водопропускных, противообвальных и противолавинных сооружений для того, чтобы спрямить путь и сделать возможным достижение хоть простого скоростного движения.

1.3. Проблемы эксплуатации и содержания восточного участка Транссиба

При содержании и ремонте Транссиба существуют свои сложности. Так проведение путевых ремонтных работ «окнами» по единому створу на всём протяжении Восточного полигона приводит к необходимости работать в ночное время, когда производительность труда и выработка путевых машинных станций (ПМС) снижается. Требуется увеличение количества ПМС и обеспечения их квалифицированными кадрами. Сложные природно-климатические условия в Сибири и на Дальнем Востоке требуют применения при строительстве и реконструкции железнодорожной инфраструктуры соответствующих (как правило, дорогостоящих) технологий и материалов.

Особую актуальность в условиях Сибири и Дальнего востока приобретает реализация инвестиционных проектов на принципах ГЧП, направленных на привлечение и удержание трудовых ресурсов, в т.ч. задействованных в обслуживании и развитии восточного участка Транссиба и зоны БАМа. Требуется выделение субсидий на содержание и модернизацию объектов ЖКХ с целью недопущения роста коммунальных платежей. Кадровое обеспечение функционирования железнодорожного транспорта в Сибири и на Дальнем Востоке должно строиться на осознании того факта, что объекты социальной сферы являются частью производственного процесса.

Основная часть экономически активного населения сосредоточена в узкой полосе, прилегающей к Транссибу. Низкая престижность работы на дальних станциях не привлекает молодых специалистов даже для работы на руководящих должностях. Для выполнения работ по текущему содержанию пути (ремонтно-путевые работ) привлекается иностранная рабочая сила из стран СНГ (Таджикистана, Узбекистана, Украины и др.). Широко распространяется вахтовый метод работы. Однако, ни сезонный, ни вахтовый методы не подходят для надёжного обеспечения круглогодичных перевозок.

Содержание и ремонт инфраструктуры грузовых ВСМ должны отвечать ещё более высоким требованиям, что обуславливает необходимость привлечения в депрессивные регионы высококвалифицированных и высокооплачиваемых специалистов и рабочей силы. Им недостаточно высоких доходов, которые негде потратить. Необходимо вложить значительные средства в обеспечение высокого качества жизни на ныне депрессивных территориях, включая строительство и оборудование школ, больниц, торгово-развлекательных, спортивно-физкультурных и социально-культурных объектов и пр.

Поэтому сохранение дисперсной системы расселения в той, или иной степени необходимо. И не за тем, чтобы соревноваться с китайцами по плотности населения, а элементарно для содержания и ремонта инфраструктуры грузовой ВСМ. Полагаться на использование вахтовых методов невозможно по причине затруднённости и длительности прибытия ремонтного специального самоходного подвижного состава (ССПС) из крупных центров (станций). **Проект внесёт свой вклад в улучшение демографической обстановки в Зауралье только при осуществлении комплексной и дорогостоящей программы привлечения туда высококвалифицированных специалистов и рабочих, и в гораздо меньшей степени сам по себе.**

И в данном контексте ключевую и приоритетную роль должна играть поддержка муниципальных образований, как составной части инвестиционного проекта создания грузовой ВСМ. Посредством развития информационных технологий происходит перенос в цифровую

среду функций и работ, ранее выполнявшихся людьми и организациями, что обостряет проблему занятости населения и повышает требования к качеству человеческого капитала.

В настоящее время человеческий капитал этих территорий стремительно деградирует, концентрируясь в крупных городах. Но ВСМ – линейный объект. Кроме того, необходимо проработать программу использования имеющегося человеческого капитала.

2. Грузовая ВСМ – стержневая часть торгового пути XXI века

Торговый путь и его пояс, помимо обслуживания транзитных грузопотоков, удовлетворяют транспортные потребности промышленных и сельскохозяйственных предприятий, а также обеспечивают транспортную доступность территории. В начально-конечных точках (областях) торгового пути должны происходить сбор, консолидация, деконсолидация и распределение грузов.

Задачи выполнения исторической миссии России как моста между Европой и Азией, развитие транзитных перевозок грузов, с одной стороны, и освоения территории, с другой, могут противоречить друг другу. Имеет место анклавизация транзита, он тем более эффективен, чем больше грузы следуют без переработки. Цифровые методы диагностики инфраструктуры и подвижного состава сокращают потребность в наличии трудовых ресурсов на местах. Другое дело – реиндустриализация Сибири и Дальнего Востока в плане создания там диверсифицированных производств.

Необходимо указать, каким образом и какие доходы будут генерироваться от функционирования грузовой ВСМ и как они будут распределяться и присваиваться. Грузовая ВСМ – уникальный строительный объект, что повышает риски коррупционного поведения, как в случае с мостами, туннелями, спортивными объектами, дворцами, космодромом «Восточный».

Необходимо с должной степенью недоверия относиться к утверждению, что «прохождение транспортного коридора само по себе ведет к созданию рабочих мест, связанных с его обслуживанием, и повышению инвестиционной привлекательности территорий, т.е. более равномерному размещению экономической деятельности по территории страны, сокращению безработицы, увеличению заработной платы, налоговых поступлений в региональные и местные бюджеты» [5, с. 230]. Слово сочетание «само по себе» – имеет глубокие социально-культурные (фольклорные) корни в виде «скатерти-самобранки», «по щучьему велению, по моему хотению» и пр.

3. Проблемы производственного наполнения инновационно-индустриальных поясов грузовых ВСМ

Коснёмся вопроса производства контейнеров. Особую актуальность приобретает производство российских рефрижераторных контейнеров, рынок которых испытывает жесткое давление конкурентной среды. Китай субсидирует национальных производителей, за счет чего цена на их контейнеры получается ниже, чем стоимость материалов. В ИПР РАН разработана система организационно-институциональных инструментов поддержки российских производителей, собственников и пользователей рефконтейнеров.

В связи с тем, что рынок обычных контейнеров целиком захвачен китайскими производителями, российские компании могут и должны занять весомую часть рынка фитинговых платформ.

Для транзитных перевозок контейнеров требуется разработка легкого контейнерного поезда для высокоскоростных магистралей (ВСМ), который сможет перевозить товары с высокой добавленной стоимостью и почтовые отправления. Соответственно, для ВСМ потребуются высокоскоростные пассажирские (с максимальной скоростью до 400 км/ч) и грузовые (до 300 км/ч) поезда.

В целом, российские компании должны ориентироваться на производство товаров с как можно большей добавленной стоимостью. Например, не «вагонов без тягового оборудования или прицепных вагонов» [5, с. 382], а моторных и головных вагонов, включая полностью отечественные тяговые электродвигатели и системы управления, где только и требуется привлечение высококвалифицированных кадров.

Повышение привлекательности международных пассажирских перевозок и внедрение эффективных бесперегрузочных технологий в грузовом движении требуют применения технологии раздвижных колёсных пар (РКП), работающих в автоматическом режиме.

При организации перевозок дорогостоящих товаров в составе ускоренных контейнерных поездов, оснащённых РКП, ключевыми моментами являются:

1. Реализация эффекта масштаба: контейнерных поездов, в составе которых находятся фитинговые платформы, оснащённые РКП, должно быть достаточно много для достижения окупаемости этой технологии.

2. Необходимость хотя бы двукратного применения системы РКП во время движения, например, на границе стран ЕАЭС с Европейским Союзом и с Китаем.

В этой связи более эффективно использовать маршрут Европа – Россия – Казахстан – Китай, предполагающий двойную смену колеи, чем Транссиб.

Требуется создание и функционирование единого оператора, занимающегося генерированием и распределением грузопотоков. Ведь любые проекты ВСМ без тщательного изучения грузовой базы перевозок – бессмысленны и могут привести к омертвлению значительных капитальных затрат, невостребованности инфраструктурного объекта, генерирующего убытки.

Невозможно представить реализацию проекта вне рамок формирования глобальной Евразии. Этот проект должен быть евразийским, а не замыкаться только на территорию России, как бы патриотично это не выглядело. Необходимо осуществление такой организационно-институциональной инновации, как создания обще-евразийской корпоративной структуры – наднациональной государственно-частной компании в области развития транзитных перевозок грузов на евразийском пространстве и формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей – Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК). Следует делать упор на повышение доходности компании и отчислений в бюджет. Дополнительные доходы могли бы быть направлены на создание в Сибири и на Дальнем Востоке высокотехнологичных производств.

Как отмечают авторы мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС», «... дополнительные условия для экономического роста в стране в целом (которые дает участие России в развитии транспортного коридора Восток-Запад в любом его варианте) создает возможности для увеличения масштабов региональной политики федеральных властей – увеличения объема бюджетных средств, которые могут быть направлены на подъем отстающих в экономическом отношении регионов» [5, с. 221].

Проект проходящей параллельно Транссибу ВСМ «Единая Евразия», разрабатываемый при участии ОАО «РЖД», отражает его корпоративные интересы в ущерб экономической эффективности, решению глобальных геополитических и геоэкономических проблем. В своем нынешнем виде проект направлен не на сопряжение, а на создание конкурента китайской инициативе «Пояса и Пути» (ПиП). Как будут сопрягаться железнодорожные транспортные системы в рамках этих инициатив: через порты на Дальнем Востоке?

Возникает путаница между различными маршрутами ВСМ:

А. «Евразия» (Европа – Россия – Казахстан – Китай (Пекин));

В. «Единая Евразия» «Евразия» (Европа – Россия (порты на Дальнем Востоке)/Южная Корея).

4. Проект ВСМ «Евразия» (Москва – Казань)

ВСМ «Евразия» – проект достаточно высокой степени проработки, особенно в части российского участка Москва – Казань. Было определено, что строительство ВСМ Москва – Нижний Новгород – Казань:

1. Будет осуществляться на принципах ГЧП в форме концессии в соответствии с концессионным законодательством РФ.

2. Будет создан концессионер – специальная проектная компания (СПК), задачей которой станет заключение и исполнение концессионного соглашения о строительстве ВСМ.

3. Реализация проекта будет осуществляться путем привлечения инвестиций в форме акционерного и долгового финансирования.

4. Китай предоставит кредит на строительство магистрали в размере эквивалентном 400 млрд руб. (250 млрд руб. для участка Москва – Нижний Новгород и 150 млрд руб. для участка Нижний Новгород – Казань)⁴.

⁴ Имеется возможность финансировать проект как в долларах США, так и в юанях.

5. Возможно участие в финансировании проекта консорциума «Немецкая инициатива», прежде всего, в части выделения средств на закупки технологического оборудования, систем управления, автоматизации и связи, электрификацию и электроснабжение, а также организацию сервисного обслуживания подвижного состава, включая оснащение депо [2].

6. Привлечение к созданию ВСМ мощных проектных и строительных компаний, имеющих собственную производственную базу, включая производство основных материалов, в первую очередь инертных, без которой невозможно не уложиться в проектную смету.

7. Общая стоимость строительства ВСМ Москва – Казань составляет 1,068 трлн руб.

8. Линия станет частью ВСМ Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб. [6].

При реализации проектов на принципах ГЧП необходимо максимально отстаивать интересы обеспечения высокотехнологичного развития национальной экономики. Однако этого не происходит. Так, при строительстве ВСМ Москва – Казань будет использоваться китайское и немецкое высокотехнологичное оборудование и подвижной состав.

В качестве базовых компаний для реализации проекта ВСМ рассматриваются China Railway Construction Corporation Limited (CRCC) – одна из крупнейших государственных строительных компаний в КНР, специализирующаяся на инфраструктурном строительстве и Siemens совместно с группой компаний «Синара».

В настоящее время перспективы полной реализации проекта не просматриваются. Упор делается на строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

5. Основные направления реализации проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию»

По мнению экспертов ИПР РАН, для реализации транспортно-транзитного потенциала в стране должен быть разработан и реализован проект под условным названием: «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию» [4, 8]. Основные направления и мероприятия этого проекта приведены в таблице 1.

Таблица 1

Основные направления реализации проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию» [4,8]

№	Направление	Содержание основных направлений проекта	Влияние на развитие транспортно-транзитного потенциала страны	Формы ГЧП
1.	Создание и функционирование наднациональной государственной компании в области развития транзитных перевозок грузов на евразийском пространстве и формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей – Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК)	Разработка бизнес-плана, обеспечение государственного взноса в акционерный капитал, в т.ч. числе и путем передачи материальных активов	Появление государственно-коммерческой организации, ответственной за развитие и реализацию транспортно-транзитного потенциала страны, ЕАЭС на пространстве глобальной Евразии, достойного конкурента мировым транспортным компаниям	Вхождение государства в состав учредителей ЕТТК, совместное финансирование проектов
2.	Модернизация Транссиба	Работы по повышению эксплуатационных характеристик магистрали, связанные с укреплением земляного полотна и спрямлением	Увеличение скорости контейнерных поездов, снижение износа пути, повышение конкурентных преимуществ линии как транзитной	Выделение финансовых ресурсов из Фонда национального благосостояния (ФНБ)

		профиля пути	коммуникации в направлении «Восток – Запад»	
3.	Производство инновационных локомотивов для ускоренных контейнерных поездов	Обеспечение требуемых технических характеристик локомотивов, их закупка ЕТТК в количестве необходимом для достижения окупаемости производства и обеспечения эффективного оборота на сети	Эффективное производственно-техническое обеспечение транзитных перевозок грузов по железнодорожным магистралям России, ЕАЭС и всему «пространству 1520»	Заказчик НИОКР и закупщик – государственно-частная ЕТТК, обеспечение ускоренной амортизации и льготных тарифов за пользование инфраструктурой
4.	Производство инновационных фитинговых платформ	Техническое обеспечение повышения скорости контейнерных поездов до 120 км/ч и выше, организация массового производства в целях формирования полноразмерных поездов из инновационных платформ	Производственно-техническое обеспечение привлечения транзитных контейнерных грузов на железные дороги России ЕАЭС и «пространство 1520»	Такие же
5.	Производство российских рефрижераторных контейнеров	Организация массового производства, обеспечение закупок в т.ч. путем ускоренного вывода и утилизации рефсекций и вагонов-термосов	Занятие рыночной ниши в ускоренных перевозках рыбы, море- и других скоропортящихся продуктов по маршруту Азия – Европа.	Такие же + государственное финансирование инфраструктурной подготовки производственной площадки
6.	Производство инновационных вагонов-платформ для контейнерно-контейнерных перевозок	Организация массового производства, формирование развитой сети погрузочно-разгрузочных рам	Повышение качества обслуживания грузополучателей путем сочетания скорости перевозки, совершенствования пограничных процедур и доставки «от двери до двери»	Институциональное обеспечение преодоления инфраструктурного неравенства, развитие «зеленой» логистики
7.	Разработка и строительство судна-контейнеровоза ледового класса для плавания по СМП	Определение технических характеристик и количества судов, достаточных для формирования предложения предложения услуг по транзитной перевозке грузов по СМП	Производственно-техническое обеспечение привлечения транзитных контейнерных грузов на СМП	Формирование твердого заказа и эксплуатация судов ГЧП-компаниями

В ИПР РАН разработан проект «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок» и определены основные этапы её реализации.

Заключение

В заключение необходимо отметить, что задачи интеграции сибирских и дальневосточных регионов (макрорегионов) РФ в единое экономико-социальное пространство новейшей России и инфраструктурное обеспечение создания Большого евразийского партнёрства далеко не совпадают. Освоение месторождений полезных ископаемых требует развития традиционных видов транспорта и, прежде всего, железнодорожного, но никак не строительства грузовой ВСМ.

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 в направле-

нии Китай – Россия – Европа [4, 8-11]. Но только в том случае, если речь идёт об одной инфраструктуре, без выделения высокоскоростной магистрали. Кроме того, для развития транзитных перевозок грузов роль ТЛЦ зачастую бывает преувеличенной.

Проведённый в ИПР РАН SWOT-анализ конкурентных преимуществ и проблем функционирования Транссибирской железнодорожной магистрали позволил определить основные направления её эволюционного развития как транспортной коммуникации между Россией и Китаем, с одной стороны, и транзитного маршрута, с другой, с учётом действия внутренних и внешних факторов. Проанализированы направления расширения расширения колеи российского стандарта в целях повышения конкурентных преимуществ Транссиба.

Установлено, что перспективы Транссиба как транзитной магистрали в большей степени связаны не с обслуживанием грузопотока из Китая, а с расширением пространства российской железнодорожной колеи на территорию Корейского полуострова (реконструкцией железной дороги Хасан – Раджин и Транскорейской магистрали), строительством моста на остров Сахалин и последующим его соединением с Японией. На западе перспективными направлениями являются продление железнодорожной колеи российского стандарта до Вены. В этом смысле магистраль слабо сопрягается с китайским проектом ПиП, а скорее, является его конкурентом.

Выявлены конкурентные преимущества и проблемы функционирования Северного морского пути как транспортной магистрали в направлении Азия – Европа. Установлено, что развитие СМП требует дорогостоящего развития береговой инфраструктуры, прежде всего, в части оказания медицинской помощи членам экипажей судов, или же наличия медицинских работников, которые бы «сдавались» в аренду судам, не имеющим в штатном расписании должности судового врача.

Перенос на более поздний срок строительства мостового перехода через реку Лена в районе Якутска⁵, отказ от возведения совмещённого железнодорожно-автомобильного моста, связывающего столицу республики Саха-Якутия и станцию Нижний Бестях, делает во многом бессмысленной построенную железную дорогу Беркамит – Томмот – Нижний Бестях. Но главное – ставит крест на планах продления магистрали к Беринговому проливу и далее через мостовой переход или тоннель на Аляску.

Мегапроект «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС» уже на стадии замысла характеризуется экспертами как «стройка века» и относится к числу тех проектов, осуществление которых выводит российскую цивилизацию на новый технологический, экономический, социальный уровень. В условиях драматического повышения возраста выхода на пенсию, сокращения бюджетного финансирования социальных программ осуществление таких дорогостоящих проектов с неясным будущим может вызвать неприятие в обществе. В нынешних условиях никакой национальной идеи, никакого консолидирующего проекта здесь не просматривается.

В ИПР РАН проводятся работы по построению модели сопряжения евразийских инфраструктурно-интеграционных проектов. Результаты исследований могут и должны найти практическое применение при подготовке и реализации мероприятий, направленных на достижение целей, поставленных в Указе Президента РФ В.В. Путина № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Литература.

1. Агабабян К. А вывезет ли кривая? Интервью с профессором кафедры проектирования и строительства железных дорог МИИТа, бывшим начальником ЗабЖД А. Васильевым //Гудок, 17.03.2016. [Электронный ресурс] - URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1330628&archive=2016.03.17> (Дата обращения: 26.07.2019).

2. Белоглазова Д. Весомый вклад //Гудок, 13.01.2016. [Электронный ресурс] - URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1323219&archive=2016.01.13> (Дата обращения: 26.07.2019).

⁵ В ноябре 2012 г. власти Якутии и Минтранс РФ договорились о строительстве автомобильного моста через Лену на основе ГЧП, включив его в число основных проектов на предстоящую перспективу. Но в декабре 2015 г. руководство страны решило перенести строительство моста на период после 2020 г. Подписание концессионного соглашения не состоялось в связи с ростом политических и экономических рисков, сложной ситуацией на финансовых рынках, в том числе рынках привлечения долгового капитала. Ранее объем инвестиций в проект оценивался в сумму около 48 млрд руб.

3. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). – М.: Институт экономики РАН, 2018. – 64 с.

4. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Государственно-частное партнерство - основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография /Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. – М.: Экономическое образование, 2017. – 528 с.

5. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС» /Отв. ред. академик РАН В.В. Козлов, член-корреспондент РАН А.А. Макоско; Российская академия наук. – М.: Наука, 2019. – 463 с.

6. Конкурс на поставку поездов для ВСМ запланирован на декабрь //РЖД-Партнер, 18.01.2016. [Электронный ресурс] - URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/vysokoskorostnoe-dvizhenie/konkurs-na-postavku-poezdov-dlia-vsm-zaplanirovan-na-dekabr/> (Дата обращения: 26.07.2019).

7. Пак Е.В., Полянова Т.Н. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример для Евразийского экономического союза //Вестник МГИМО-Университета. – 2015. – № 3(42). – С. 199-207.

8. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. — М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. — 800 с.

9. Pak E. Transport as the Functional Area of Integration //Herald of the Kazakh-British Technical University, 2014, Vol. 29, No. 2, pp. 118-124.

10. Pak E. Prospects and Challenges of Transport and Logistics Cooperation in the Eurasian Economic Union //Journal of Strategic and International Studies, 2014, Vol. 9, No. 6, pp. 73-79.

11. Pak E., Sarkisov S. Ideals and Realities of the Transport Complex of the Single Economic Space of Russia, Kazakhstan and Belarus: Implications for Kazakhstan //The International Journal of Interdisciplinary Global Studies, 2014, Vol. 4, pp. 15-27.

Об авторах

Зоидов Кобилжон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Медков Алексей Анатольевич, к.э.н., руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Для цитирования

Зоидов К.Х., Медков А.А. К актуальным проблемам реализации проектов евразийских скоростных перевозок грузов //Проблемы рыночной экономики. - 2019. № 3. - С. 54-64.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-3-54-64>

To actual problems of implementation of projects of the Eurasian high-speed transportation of goods

Kobilzhon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (Phys. & Math.), Associate Professor
e-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (Econ.)
e-mail: medkov71@mail.ru

Abstract

The article deals with the actual problems of implementation of projects for the construction of high-speed railway (HSR), intended, including for the transport of goods. Particular attention is paid to the analysis of the prospects for the implementation of the project "United Eurasia: TEDB (Trans-Eurasian development belt) – IETS (Integrated Eurasian transport system)", developed under the auspices of the Russian Academy of Sciences and MSU. M.V. Lomonosov. The system of arguments proving that the construction of the freight VSM in parallel (or in alignment) of the Trans-Siberian railway (Trans-Siberian-2) is ineffective for reasons of external and internal political, socio-economic, climatic and socio-demographic nature is given. The implementation of the project "Development of the transit economy in Russia: uniting Eurasia" and the construction of a model of pairing Eurasian infrastructure and integration projects developed in the MEI RAS are

seen as much more realistic directions for increasing the export of transport services and production and technological modernization.

The article was prepared in the framework of the state task of the MEI RAS, the theme of research "Modeling of socio-economic dynamics and structure of economic growth factors of the EAEU and other countries in the context of modernization".

Keywords: *transit transportation, Trans-Siberian railway, transport infrastructure, railway transport, human resources, demographic situation*

References

1. Aghababyan K. And Lee will take out the curve? Interview with Professor of the Department of design and construction of Railways Miita, former head of Zabzhd A. Vasilyev //Gudok, 17.03.2016. [Electronic resource] - URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1330628&archive=2016.03.17> (Access date: 26.07.2019, In Russian).
2. Beloglazova D. Significant contribution //Gudok, 13.01.2016. [Electronic resource] - URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1323219&archive=2016.01.13> (Access date: 26.07.2019, In Russian).
3. Vardomsky L.B., Turaeva M.O. Development of transport corridors of the post-Soviet space in the conditions of modern geopolitical and economic challenges (scientific report). – Moscow: Institute of Economics, RAS, 2018. – 64 p. (In Russian).
4. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Public-private Partnership — the Basis of innovative Development and Security in the Transit Economy: Monograph /Foreword and ed.: RAS Corr. Member V.A. Tsvetkov. Moscow. Economic Education Publishing House, 2017. - 528 p. (In Russian).
5. Comprehensive development of the territory of the Russian Federation on the basis of transport and logistics corridors. Actual problems of implementation of the megaproject "United Eurasia: TEPR – IETS" /Resp. edited by academician V.V. Kozlov, corresponding member of RAS A.A. Makosko; Russian Academy of Sciences. – M.: Science, 2019. – 463 p. (In Russian).
6. The competition for the supply of trains for HSR is scheduled for December // RZD-Partner, 18.01.2016. - URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/vysokoskorostnoe-dvizhenie/konkurs-na-postavku-poezdov-dlia-vsm-zaplanirovan-na-dekabr/> (Access data: 26.07.2019, In Russian).
7. Pak E.V., Polenova T.N. Common transport policy of the European Union: as an example for the Eurasian economic Union //Bulletin of MGIMO-University. – 2015. – № 3(42). – P. 199-207 (In Russian).
8. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Formation of evolutionary model of transport and transit system of Russia in the conditions of integration and globalization. — M.: MEI Russian Academy of Sciences; SPb.: Nestor-History, 2014. — 800 p. (In Russian).
9. Pak E. Transport as the Functional Area of Integration //Herald of the Kazakh-British Technical University, 2014. Vol. 29, No. 3.2, pp. 118-124.
10. Pak E. Prospects and Challenges of Transport and Logistics Cooperation in the Eurasian Economic Union //Journal of Strategic and International Studies, 2014, Vol. 9, No. 6, pp. 73-79.
11. Pak E., Sarkisov S. Ideals and Realities of the Transport Complex of the Single Economic Space of Russia, Kazakhstan and Belarus: Implications for Kazakhstan //The International Journal of Interdisciplinary Global Studies. 2014, Vol. 4, pp. 15-27.

About authors

Zoidov Kobilzhon Khodzhevich, Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor, Head of Laboratory, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Medkov Alexey Anatolievich, Cand. of Sci. (Econ.), Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A. To actual problems of implementation of projects of the Eurasian high-speed transportation of goods //Market economy problems. - 2019. - № 3. - P. 54-64 (In Russian).

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-3-54-64>