

НОВАЯ ЭВОЛЮЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РОССИИ И КИТАЯ¹

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, ведущий научный сотрудник ИПР РАН, к.э.н.

Депонент Соционет, июль, 2013

Аннотация

В монографии рассматриваются основные направления эволюционного развития транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая, включая формирование транзитного пространства. Дано подробное описание сильных и слабых сторон Транссибирской магистрали и железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке как путей сообщения, используемых для экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов. Доказано, что главным направлением использования Транссиба должно стать обеспечение бесперебойных поставок сырьевых ресурсов из России в Китай и другие страны АТР.

Проводится анализ уровня развития социально-экономического сотрудничества России и Китая. Особое внимание уделяется стратегии взаимодействия России и Китая в миграционной сфере с учетом особенностей китайского транснационализма и потенциала спроса на китайских трудовых мигрантов в России и объема их предложения.

Определены подходы к решению проблем эволюционного формирования новых направлений транспортных коммуникаций между Россией и Китаем, связанных, как с участием китайских компаний в разработке природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока, так и с развитием транзитного потенциала регионов России, в частности, Республики Саха-Якутия. Особое внимание уделено анализу необходимости и возможности привлечения китайских компаний к развитию транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути.

В работе делается вывод, что наиболее перспективным направлением эволюционного развития транспортных коммуникаций в направлении Китай – Европа является максимальное использование транзитных возможностей территории стран Единого экономического пространства (России, Казахстана и Белоруссии), а также потенциальных членов ЕЭП (Украины, Кыргызстана, Армении). В области автомобильного транспорта выработаны предложения по формированию механизма направленной эволюции транспортных связей в рамках международного коридора «Европа – Западный Китай».

Ключевые слова

Эволюционное развитие, транспортно-дорожный комплекс, транзитный потенциал, международные транспортные коридоры, контейнерные перевозки, модернизация, инновационное развитие, высокие технологии, Единое экономическое пространство.

ВВЕДЕНИЕ

Россия связана с Китаем мировыми океанскими линиями, Транссибирской железнодорожной магистралью (Транссибом), российским участком северного коридора Трансазиатской железной дороги, Северным морским путём, сетью автомобильных дорог и другими путями сообщения. Российские транспортные коммуникации используются для вывоза сырьевых ресурсов в Китай, импортных поставок китайских товаров, а также для транзитных перевозок грузов в направлении Китай – Европа и обратно. Развитие транзитных перевозок позволит дополнить сырьевую ренту доходами от транспортно-транзитной деятельности, а также будет способствовать решению многочисленных проблем и стимулировать устойчивое

¹ Исследование проведено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 12-02-00279-а) и Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 12-06-00299-а).

развитие восточной части страны. Полное использование путей сообщения позволяет сократить условно-постоянные расходы на транспортировку единицы груза.

Новая эволюционная модель развития транспортных коммуникаций между Россией и Китаем должна учитывать следующие факторы экономического развития страны и всего мира:

- присоединение России к ВТО;
- создание единого экономического пространства (ЕЭП);
- тенденции развития мировых центров производства в Китае и Юго-Восточной Азии;
- экономическую ситуацию в странах Европейского Союза;
- развитие транспортно-транзитного потенциала стран ЕЭП;
- функционирование альтернативных маршрутов Китай – Европа в обход России;
- перспективы увеличения транспортировки углеводородов с арктического шельфа с использованием Северного морского пути.

В исследовании для изучения и моделирования развития транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая был использован эволюционно-институциональный подход². В эволюционно-институциональном подходе необходимо вести речь о многофакторной системе социально-экономических отношений с включением транспортно-транзитной системы как элемента этой системы, принимающим на себя влияние всех прочих включенных переменных и оказывающим свое влияние на них. В этой связи транспортно-транзитная система перестает быть замкнутой, самообеспечивающей системой, принимая характеристики открытости, социальности, адаптивности, изменчивости, гибкости. Рассмотрим действие законов экономической эволюции и эволюционной экономики применительно к развитию транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая.

Существеннейшая сторона эволюционного развития заключается в самопроизвольном установлении порядка и системности, что подтверждается эволюцией направлений и маршрутов перевозок грузов между Китаем, Россией и Европой. Например, рыночные интересы дочерних компаний ОАО «РЖД» – ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД-Логистика» привели к развитию перевозок транзитных и экспортно-импортных грузов по всем возможным направлениям, включая Транссиб, Северный коридор ТАЖМ, сухопутные пограничные переходы на российско-китайской границе и морские порты.

К. Зоидов указывает, что «сегодняшняя мощь эффективно развивающихся стран достигнута ими, прежде всего благодаря разумно используемому ими механизму направленной эволюции, и любая страна, которая не в состоянии выработать наиболее подходящей к ее цивилизационным условиям демократически ориентированной модели направленной эволюции, обречена на отставание, неконкурентоспособность и потерю авторитета на международном уровне»³.

В связи с этим представляется, что основным вектором направленной эволюции российско-китайских коммуникаций должна стать ликвидация излишних административно-бюрократических барьеров, прежде всего, при осуществлении таможенных процедур и всех видов пограничного контроля.

Конкуренция инноваций во многом обуславливает ускоренное развитие или, наоборот, отставание экономики, поскольку инновации не только приводят к опережению конкурентов в объемах производства, но и создают предпосылки для глубоких качественных изменений в экономике. Экономическое развитие протекает тем успешнее, чем более данная экономическая система открыта к усвоению и использованию инноваций, чем в большей степени она способствует их созданию и применению, отбору наиболее приспособленных из них к условиям производства (с учетом его перспектив) и отбраковке неконкурентоспособных.

Экономика России и других стран ЕЭП весьма восприимчива к применению передовых иностранных разработок во всех видах транспорта и в дорожном хозяйстве. А инновационные продукты, создаваемые в Китае, имеют ещё и дополнительные конкурентные преимущества в

² Зоидов К.Х. Экономическая эволюция и эволюционная экономика. – М.: ИПР РАН, 2003. – 156 с.

³ Там же, с 20.

виде привлекательной стоимости, гибких условий комплектации, предоставления кредитных ресурсов китайскими банками.

Государство в России слишком часто играло роль источника эволюции, поглощая активность внутренних источников эволюционных процессов. Главным источником эволюционных изменений должны стать рыночные интересы и экономическая активность хозяйствующих субъектов. Например, Белорусская железная дорога, будучи государственным предприятием, активно ведёт коммерческую деятельность, которая позволила обосновать экономическую эффективность использования электровозов китайского производства.

В России при создании Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) стран ЕЭП возобладал рыночный подход, в противовес позиции ряда министерств и должностных лиц, настаивавших на приватизации государственного пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер» ради самой приватизации, а не роста экспорта транспортных услуг. Пример создания ОТЛК – яркая иллюстрация мысли, что создаваемые по инициативе государства институты должны органично «прорастать» через эволюцию бизнеса, содействовать его развитию и перевоплощаться через его интересы, цели и естественно возникающие тенденции. Поэтому, фундаментальным институтом на пути эволюционного созидания рыночных институтов выступает всесторонняя и чрезвычайно активная поддержка государством отечественного бизнеса, бизнесориентация деятельности всех государственных органов и институтов.

Такую деятельность можно увидеть в области развития транспортно-дорожного комплекса. На первый план здесь выступает, своего рода, селекционная работа по поддержанию позитивных институциональных форм и прерыванию наследования негативных. Необходимо дополнить естественный отбор на основе рыночной конкуренции искусственным отбором институциональных форм с заранее заданными качествами.

Образованию ОТЛК предшествовала конкуренция бизнес-проектов, услуг, компаний и институтов, обеспечивающих транспортно-коммуникационное взаимодействие России и Китая, а также транзитные перевозки грузов в Европу. Первоначально упор был сделан на максимальное использование транспортного и транзитного потенциала Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба). Однако в ходе экономической эволюции выяснилось, что рыночные перспективы имеют и альтернативные маршруты перевозки грузов по маршруту Китай – Россия – Европа, а по целому ряду параметров они обладают значительными конкурентными преимуществами по сравнению с Транссибом.

Экономическая эволюция транспортного сектора идёт по пути сокращения количества экспедиторских компаний, не обладающих собственными материальными активами, подвижным составом. В ходе рыночной эволюции возрастают конкурентные преимущества транспортных компаний, инвестирующих средства не только в покупку подвижного состава, но и участвующих в создании перегрузочной инфраструктуры в портах и сухопутных пограничных переходах, имеющих развитую терминальную сеть в России и других странах.

Эволюция рыночных институтов требует эволюции роли государства в экономике. В области реализации транспортно-транзитного потенциала всё большую эффективность показывают наднациональные органы управления и международные компании, создание, в том числе на основе межгосударственных соглашений.

К. Зоидов отмечает, что переходная экономика по своей сути выступает как экспериментальная лаборатория институциональных преобразований. Здесь постоянно опробуются пути, методы и средства, способствующие превращению мобилизационно-распределительных институтов в рыночно-предпринимательские⁴. Именно эволюционистская методология предрасполагает к ограничению вмешательств в эволюционные процессы минимумом регулирующих воздействий, к пониманию того, что нельзя самопроизвольно создавать эволюцию, а можно только помогать ее осуществлению, не мешая эволюционировать регулируемым объектам. Усилия государственных органов должны быть направлены на

⁴ Там же, с 99.

стимулирование эволюционного развития экспорта услуг по транзитной перевозке грузов и пассажиров.

Только рассмотрение транспортно-транзитного взаимодействия России и Китая с позиции эволюционно-институционального подхода позволяет определить перспективы его развития, как в национальном, так и мировом контексте; разработать мероприятия по его регулированию и изменению с учетом процессов интеграции и глобализации экономики и общества.

Таким образом, основная цель настоящей работы заключается в системном исследовании проблемы формирования новой эволюционной модели транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая и разработке научно обоснованных предложений по модернизации этой отрасли в современном периоде. Достижение этой цели связано с решением следующих взаимосвязанных задач:

- рассмотреть основные направления эволюционного развития транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая, включая формирование транзитного пространства;
- показать конкурентные преимущества и проблемы функционирования транссибирской железнодорожной магистрали в системе транспортных коммуникаций между Китаем, Россией и Европой;
- проводить ретроспективный анализ уровня развития социально-экономического сотрудничества России и Китая;
- рассмотреть основные направления эволюционного развития транспортно-коммуникационного обеспечения новых проектов по добыче природных ресурсов в Сибири и на Дальнем Востоке в целях наращивания экспортных поставок в Китай;
- предложить основные направления новой эволюционной модели развития транспортной инфраструктуры стран Единого экономического пространства (России, Казахстана и Белоруссии), направленной на повышение и реализацию транзитного потенциала их территории с применением самых современных видов техники и передовых перевозочных технологий;
- выработать предложения по формированию механизма направленной эволюции транспортно-транзитных связей в рамках международного коридора «Европа – Западный Китай».

ГЛАВА 1. ТРАНССИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ МЕЖДУ КИТАЕМ, РОССИЕЙ И ЕВРОПОЙ: КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

В Главе 1 рассматриваются конкурентные преимущества (сильные стороны) и проблемы функционирования Транссибирской железнодорожной магистрали в контексте оценки её текущего и перспективного использования в качестве транспортной коммуникации в направлении Китай – Россия – Европа. Показано, что эволюция транспортных связей России и Китая идёт по пути использования различных маршрутов доставки грузов, как сухопутных, так и морских. Выявлены преимущества и недостатки функционирования мировых океанских контейнерных сервисов. На основе проведённого анализа сделан вывод, что механизм направленной эволюции транссибирских перевозок должен быть направлен на обеспечение бесперебойных поставок российских природных ресурсов в Китай.

Развитие перевозок в направлении Китай – Европа характеризуется доминированием морских судоходных линий. Использование сухопутных коммуникаций происходит в условиях конкуренции государств, регионов, крупных транспортных компаний, предлагающих грузоотправителям и грузополучателям воспользоваться их естественными и рыночными преимуществами. Развитие перевозок сухопутными видами транспорта требует проведения межгосударственных согласований, направленных на устранение пограничных и таможенных барьеров, согласование норм транспортного права, выполнение совместных технических требований, формирования надгосударственных образований.

Россия обладает несомненным конкурентным преимуществом – Транссибирской железнодорожной магистралью (Транссибом) протяженностью около 10 тыс. км, которая является двухпутной электрифицированной линией на всём своём протяжении. Потенциальный грузооборот по магистрали может составлять до 100 млн тонн в год, включая перевозки грузов в контейнерах в объёме 200 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). Прохождение Транссиба, Байкало-Амурской магистрали (БАМа) и ответвлений в Китай по безлюдным территориям не сдерживает их развития в плане выделения свободных участков земли и расселения домов. Однако, у альтернативных маршрутов в направлении Китай – Россия – Европа есть свои конкурентные преимущества и слабые стороны.

1.1. Конкурентные преимущества и недостатки альтернативных маршрутов в направлении Китай – Европа

1.1.1. Северный маршрут Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ)

Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) является и конкурентом и дополнением главной транзитной артерии России – Транссиба. Маршрут коридора Китай – Казахстан – Россия – Украина/Белоруссия – Западная Европа протяженностью около 11 тыс. км проходит от порта Ляньюньган на восточном побережье Китая до порта Роттердам (Нидерланды). 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»⁵.

При перевозках грузов по северному коридору ТАЖМ по маршруту Китай – Европа используется европейская часть Транссиба и другие железнодорожные направления, связывающие Казахстан с Украиной, Беларуссией, портами стран Балтии и российскими портами на Северо-Западе. Направлению грузовых потоков с территории Казахстана в Россию и другие страны СНГ и Балтии способствует, прежде всего, совместное вхождение всех стран в пространство железнодорожной колеи 1520 мм.

Потенциал северного коридора ТАЖМ существенно вырос после открытия пограничного перехода «Хоргос – Алтынколь» – второго железнодорожного перехода на границе Казахстана с Китаем, Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» и железной дороги Коргас – Жетыген протяженностью 298 км. Развитию железнодорожной сети Казахстана способствуют усилия Правительство КНР по инфраструктурному обеспечению опережающего развития Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) и других регионов по которым проходит китайский участок ТАЖМ.

1.1.2. Международный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА)

Образование и развитие транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА)» во многом носит политический характер, однако отвечает и экономическим потребностям новых государств на постсоветском пространстве, стремящихся диверсифицировать пути доставки грузов. ТРАСЕКА даёт возможность странам Центральной Азии и Южного Кавказа установить транспортное сообщение с Европой в обход России и Ирана.

Странами, по территории которых проходит МТК и его ответвления, являются: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан и Афганистан.

Перевозка грузов по МТК носит мультимодальный характер, предполагает использование паромных железнодорожно-паромных переправ через Каспийское море (Баку – Актау) и

⁵ Грузоперевозки через пограничный переход Достык - Алашанькоу начались 20 июля 1991 г.

Чёрное море (в частности, Варна/Ильичевск – Потти/Батуми), а также переход на колею европейского стандарта в Достыке (Казахстан), Варне (Болгария) и др. пунктах.

Конкурентные преимущества и проблемы функционирования МТК ТРАСЕКА приведены в *табл. 1.1*.

Таблица 1.1

Конкурентные преимущества и проблемы функционирования МТК ТРАСЕКА

Сильные стороны (конкурентные преимущества)	Слабые стороны (проблемы функционирования)
<p>Реализация в Казахстане масштабной программы реконструкции существующих (Кунград – Бейнеу – Актау) и строительства новых железных дорог (Мангышлак – Баутино, Ералиево – Курык, Бейнеу – Жезказган⁶) в рамках политики диверсификации транзитных маршрутов. Практика курсирования контейнерного поезда Потти – Баку – Актау – Алматы с последующим продлением в сторону Китая. Перевозки по коридору контейнеров для войск НАТО в Афганистане. Завершение строительства железной дороги Баку – Тбилиси – Ахалкалаки – Карс, несмотря на то, что этот маршрут не был включен в проект ТРАСЕКА, в отличие от недействующей по политическим соображениям железной дороги Баку – Тбилиси – Гюмри – Карс. Выгодная тарифная политика, обусловленная, в том числе и политическими соображениями⁷.</p>	<p>Большая протяженность, прохождение по территории нескольких государств, что увеличивает таможенные барьеры и политические риски. Трудности, связанные с мультимодальным характером перевозки грузов, необходимостью осуществления перегрузочных работ на стыке видов транспорта и железнодорожной колеи различного стандарта. Неравномерное развитие портовой инфраструктуры, превышение мощностей портов на западном побережье Чёрного моря (Варна, Ильичевск и др.) и Каспийского моря (Баку) над восточными (Батуми, Потти, Актау, Туркменбаши). Нереализованные планы по строительству железных дорог европейской колеи 1435 мм в странах Центральной Азии и Южного Кавказа. Реальное функционирование МТК преимущественно в виде отдельных транспортных направлений местного значения. Сокращение Европейским Союзом финансирование проектных работ и строительства путей сообщения в рамках проекта коридора.</p>

1.1.3. Центральный маршрут Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ)

Центральный маршрут Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) протяжённостью 12 тыс. км является прямым конкурентом Транссиба. Коридор Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – Балканские страны Европы открылся после завершения строительства в 1996 г. железной дороги Теджен – Серахс – Мешхед и пограничного перехода «Серахс» пропускной способностью до 3,5 млн тонн грузов в год. Коридор может также сыграть важную роль в осуществлении пассажирских перевозок, реализации туристического потенциала Великого шёлкового пути.

Кроме недостатков, присущих и МТК ТРАСЕКА (большая протяженность, прохождение территории нескольких государств, разница в ширине колеи и пр.) для эффективного функционирования направления необходимо строительство на территории Турции железной дороги в обход озера Ван и тоннеля под проливом Босфор. Главным же недостатком маршрута

⁶ Например, после завершения в 2015 г. строительства железной дороги Жезказган – Бейнеу протяжённостью 988 км расстояние перевозок от пограничного перехода Достык – Алашанькоу до порта Актау на Каспийском море значительно сократится.

⁷ Так, в декабре 2012 г. в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Турции вступило в действие соглашение по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия, предусматривающее применение согласованных транзитных тарифов, которые, как предполагается, будут ниже транзитных тарифов в РФ на 10-13% / Транспорт России № 8, 21 февраля 2013 г.

является напряженная военно-политическая ситуация вокруг Ирана, введенные США и их союзниками экономические санкции в отношении Исламской республики.

1.1.4. Международные морские контейнерные линии

При перевозках грузов из Китая в Россию наибольшее распространение получила следующая логистическая цепочка: автомобильная перевозка до ближайшего порта – фидерное судно – океанское судно, обслуживающее международную контейнерную линию, – фидерное судно – автомобильная перевозка до грузополучателя.

Грузы, предназначенные для Москвы и Северо-Запада России, как правило, доставляются морским путём через Европу. Товары для Урала и Сибири перевозятся железнодорожным и автомобильным транспортом, в том числе напрямую из Китая. Отправлять груз по железной дороге целесообразно, если китайский производитель находится в северной части страны и перевозка грузов до портов займёт много времени, больших затрат и может натолкнуться на ограничения пропускной способности транспортной инфраструктуры Китая. Кроме того, по железной дороге лучше перевозить груз, плохо поддающийся контейнеризации. Контейнерные грузы в Забайкалье быстрее обрабатываются и отправляются с участием ОАО «ТрансКонтейнер».

1.1.4.1. Конкурентные преимущества (сильные стороны) международных морских контейнерных линий

1. Последовательная контейнеризация мировых грузовых потоков. Контейнеризация грузовых потоков – инновационная технология, направленная на резкое повышение эффективности транспортно-логистических процессов и снижение транспортных затрат, которая обеспечивает:

- применение тары стандартных размеров;
- использование однотипного высокопроизводительного и не требующего большого количества рабочих рук погрузочно-разгрузочного оборудования;
- отсутствие стадии перетарки груза;
- возможность хранения контейнеров в несколько ярусов;
- удобство перевозки различными видами транспорта;
- облегчение процесса перегрузки в портах;
- облегчение процесса перегрузки при переходе с колеи одного стандарта на колею другого стандарта при использовании контейнерных поездов;
- снижение вероятности краж из-за невидимости и недоступности грузов, современных способов контроля доступа.

2. Снижение стоимости фрахта морских судов, как под влиянием экономической конъюнктуры, так и путём строительства и применения вместительных судов-контейнеровозов. Повышение эффективности морских перевозок происходит путём применения новой техники, роста грузоподъёмности и производительности судов-контейнеровозов. По показателю контейнеровместимости океанские суда делятся на классы, представленные в *табл. 1.2*.

Таблица 1.2

Классификация судов-контейнеровозов⁸

№	Тип контейнеровоза	Контейнеро-вместимость (ДФЭ)
1.	Handysize Class	260-1000

⁸ Источник: URL: http://containers.in.ua/?page_id=343.

2.	Handymax Class	1000-1700
3.	Feeder Class	1700-2500
4.	Sub-Panamax Class	2500-4000
5.	Panamax Class	4000-7000
6.	Post-Panamax Class	7000-13000
7.	Super-Post-Panamax Class/E-class	более 13000
8.	Triple E-class	18000

Размеры судов-контейнеровозов Panamax Class определялись размерами камер пропускных шлюзов Панамского канала. Эффективность морских перевозок ещё более возрастёт в случае строительства на канале дополнительной полосы для контейнеровозов вместимостью свыше 12 тыс. ДФЭ. Контейнеровозы Post-Panamax Class предназначены для работы на морских путях, не требующих прохождения через Панамский канал. По состоянию на 2012 г. во всём мире к этому классу относились около 30% контейнеровозов.

Самыми крупными из имеющихся контейнеровозов являются суда Super-Post-Panamax Class/E-class, применению которых способствовало углубление Суэцкого канала и отсутствие на нём шлюзов. Первым таким судном стало Emma Maersk контейнеровместимостью 15,5 тыс. ДФЭ.

В июне 2011 г. компания Maersk Line заказала постройку 20 судов Triple E-class контейнеровместимостью до 18 тыс. ДФЭ⁹. Ввод в эксплуатацию первого из них запланирован на август 2013 г. Такие суда априорно не предназначены для прохождения через Суэцкий канал и рассчитаны, главным образом, на перевозки грузов по маршруту Азия – Европа. В перспективе суда-контейнеровозы будут ограничены в размерах только глубиной Маллакского пролива, связывающего Индийский и Тихий океаны¹⁰.

В период 1985-2008 гг. энергетическая эффективность контейнеровозов увеличилась на 35%. Управление контейнеровозами осуществляется с широким использованием автоматических и компьютерных средств, их экипажи, как правило, состоят всего из 10-26 человек.

Прогноз ежегодного роста морского парка контейнеровозов до 2015 г. составляет 7,5% в год (в 2011 г. общая контейнеровместимость составляла 29,8 млн ДФЭ)¹¹. Всё это приводит к вероятности возникновения избыточного тоннажа на рынке морских перевозок и дальнейшего снижения фрахтовых ставок.

3. Заинтересованность морских перевозчиков в больших объёмах грузопотоков, которые позволяют быстро формировать судовые партии. Перевозчиками проводится активная маркетинговая политика по формированию грузовой базы, привлечению дополнительных грузопотоков. Этому способствует то, что морские перевозки осуществляются крупными транснациональными корпорациями и транспортными компаниями из Китая – страны зарождения грузопотоков. Кроме того, на направлении Китай – Европа сформировались традиции морских перевозок грузов – институциональная основа эволюционного развития транспортных коммуникаций.

4. Развитие портовой инфраструктуры в Финляндии и других странах Балтии, на Юге и Северо-Западе России в целях обслуживания грузопотоков по маршруту Китай – Россия. Одним из крупнейших портов Финляндии, используемых для перевозок товаров из Китая в Россию, является порт Котка, который может принимать морские суда контейнеровместимостью 700-1000 ДФЭ. Срок доставки грузов морем из Китая в Москву по маршруту Шанхай – Котка – Москва составляет 35-50 дней в зависимости от погодных условий. Модернизация порта привела к увеличению его пропускной способности до 900 тыс.

⁹ Источник: URL: http://containers.in.ua/?page_id=343.

¹⁰ Класс «Malaccamax» ограничивает размер корабля 470 м. в длину и 60 м. в ширину. Источник: <http://cargo.ru/analytics/1867>.

¹¹ Источник: URL: <http://cargo.ru/analytics/2154>.

ДФЭ в год. К 2015 г. планируется закончить строительство скоростной автомобильной дороги от порта Котка до российской границы.

В российских портах Усть-Луга и Приморск также планируется построить новые контейнерные терминалы для приема судов большого водоизмещения, что позволит принимать океанские контейнеровозы без перегрузки на фидерные суда. Рассматривается возможность строительства контейнерных терминалов в Калининграде.

Развитие портовой инфраструктуры на Юге России происходит путём расширения мощности существующих портов и строительства новых. Географическое положение Новороссийска благоприятно для перевозки грузов из Китая, по сравнению с маршрутами через порты на Балтийском море. Порт способен принимать суда-контейнеровозы класса Post-Panamax грузоподъемностью до 15 тыс. ДФЭ.

В 2011 г. в порту началось строительство нового контейнерного терминала мощностью 450 тыс. ДФЭ. Кроме того, предполагается построить глубоководный причал в Юго-Восточном грузовом районе, а также реконструировать специализированные контейнерные терминалы на базе ОАО «Новорослесэкспорт» и ОАО «Новороссийский МТП», мощностью по 700 тыс. ДФЭ в год каждый. Строительство терминала по перевалке контейнеров планируется осуществить в новом порту Тамань.

При развитии портовой инфраструктуры необходимо учитывать, что, например, увеличение мощности и модернизация порта Новороссийска усиливает конкурентные преимущества морских линий по сравнению с сухопутными транспортными коридорами, проходящими по территории стран ЕЭП. Однако перевозки грузов ускоренными контейнерными поездами из Новороссийска находятся в зачаточном состоянии.

1.1.4.2. Недостатки (слабые стороны) международных морских контейнерных линий при перевозках грузов по маршруту Китай – Россия

1. Необходимость (в большинстве случаев) перегрузки с океанского судна на фидерные суда в крупном порту. В случае доставки грузов через Северо-запад России перегрузка может осуществляться дважды, например, в Сингапуре и одном из крупнейших европейских портов (Роттердаме, Гамбурге, Бремерхафене и др.). Далее фидерными судами контейнеры доставляются в Санкт-Петербург, Котку (Финляндия), порты стран Балтии.

2. Возможное несоблюдение океанскими перевозчиками сроков доставки грузов. Например, декларированное время доставки грузов по маршруту Гонконг – Котка составляет 45 суток. Однако, на практике случаются задержки, обусловленные формированием судовых партий, ожиданием свободных контейнеров, погодными условиями, дополнительными проверками на таможне и пр.¹²

3. Сложный характер формирования тарифов на услуги международных контейнерных операторов. Они включают помимо фрахтовой ставки ещё целый ряд дополнительных тарифов и сборов.

4. Задержки грузов в морских портах и на сухопутных пограничных переходах Северо-запада России, вследствие затянутой и сложной процедуры их таможенного оформления. М. Канаева отмечает, что «несмотря на все удобство использования контейнеров и экономическую выгоду от их использования, запутанный документооборот как при осуществлении таможенных формальностей, так и при дальнейших отправлениях контейнеров, существенно снижают их привлекательность. Видимо, это одна из основных причин того, что Россия так и не стала интересна для транзитных контейнерных перевозок, несмотря на располагающее к этому географическое положение»¹³.

Перевозки грузов из Китая по морю в порты Владивостока, Находки или Восточного и далее железнодорожным транспортом в центральные регионы России в среднем занимают 25-30 дней. Объёмы перевозок зависят от загруженности портов, пропускной способности

¹² Зотова. Е. Маршруты доставки товаров из Китая. 27.05.2011. URL: <http://cargo.ru/practices/933>.

¹³ Канаева. М. Контейнерооборот в природе и транспорте. 09.02.2011. URL: <http://cargo.ru/practices/788>.

железной дороги, наличия подвижного состава, рыночного поведения железнодорожных операторов. Движению и приёму судов на морских линиях порты Китая – порты России на Дальнем Востоке также могут препятствовать неблагоприятные погодные условия (тайфуны), в свою очередь, Своевременный неподход судов приводит к появлению «брошенных» поездов на железной дороге.

В России пока отсутствует действенная политика по стимулированию выполнения морских перевозок по маршруту Китай – Россия и другим направлениям судами российских компаний. По состоянию на 2012 г. судами, плавающими под флагом Российской Федерации, перевозилось не более 6% из общего объёма российских внешнеторговых грузов. Одним из итогов реализации Транспортной стратегии РФ должно стать повышение доли внешнеторговых перевозок судами под российским флагом к 2030 г. до 40%.

Для этого предлагается «на федеральном уровне внести дополнения в национальное законодательство в части, касающейся предоставления преимущественного права судам под Государственным флагом Российской Федерации на перевозку грузов, имеющих стратегическое значение для Российской Федерации: грузов военного назначения, технической и гуманитарной помощи, правительственных грузов и иных поставок для государственных нужд»¹⁴.

Таким образом, в области развития контейнерных перевозок в сообщении Китай – Россия участие российских компаний будет определяться векторами экономической эволюции. По оценкам, к 2020 г. морским транспортом в направлении Китай – Европа будет перевозиться около 17 млн ДФЭ, тогда как в 2010 г. было перевезено 11,7 млн ДФЭ (рост за 10 лет – 45%). Россия и другие страны ЕЭП прилагают усилия по формированию механизма направленной эволюции в целях привлечения на свою территорию, как можно большего объёма транзитных грузов. Например, Казахстан планирует привлечь на свою территорию около 8% грузопотока в направлении Китай – Европа, т.е. около 1,5 млн ДФЭ.

1.2. Недостатки (слабые стороны) Транссибирской магистрали как транспортного моста между Россией, Китаем и Европой

1.2.1. Мультимодальный характер перевозки грузов по маршруту Китай – Европа с использованием Транссиба

Перевозки грузов по направлению Китай – Россия с использованием Транссиба в большинстве случаев включают использование нескольких видов транспорта, а также территории разных государств. Маршрут включает морские участки, соединяющие дальневосточные порты России с портами Китая, а также морские порты на Северо-западе России и в странах Балтии с европейскими крупными портами.

На стоимость перевозок (величину сквозного тарифа) влияет тарифная политика судоходных компаний, портов, стивидорных компаний, экспедиторов, операторов подвижного состава, ОАО «РЖД», перевозчиков и государственных органов Белоруссии, Украины и стран Европы.

Необходимым (но не достаточным) условием полного использования транзитного потенциала Транссиба является обеспечение конкурентного уровня «сквозной» тарифной ставки и полной продолжительности доставки грузов, складывающейся из времени перевозки различными видами транспорта, осуществления перегрузочных операций, таможенных процедур, сроков формирования составов и судовых партий.

Повышение конкурентных преимуществ магистрали требует развития железнодорожных подходов к портам (припортовых станций) и сухопутным пограничным переходам, поиска источников финансирования их модернизации, свободных участков земли и их выкупа у собственников.

¹⁴ Повысить конкурентоспособность. Транспорт России №46, 15 ноября 2012 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/morskoy-transport/povysit-konkurentosposobnost.html>.

Транспортно-коммуникационные возможности Транссиба сокращаются вследствие возникновения затруднений в движении, появления транспортных тромбов, «брошенных» поездов, в частности, по причинам несогласованной работы участников перевозочного процесса в портах, недостаточной мощности портовой инфраструктуры и пр. Присутствие в портах мелких стивидорных компаний препятствует применению эффективных методов маршрутной отправки грузов, обработка сборных поездов с грузами для таких компаний требует дополнительных объёмов маневровой работы.

Объём переработки транзитных контейнеров через российские порты на Дальнем Востоке начал снижаться ещё 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.

Одной из причин сокращения объёмов транзитных перевозок контейнеров стал рост тарифов и одновременное снижение стоимости морского фрахта. Высокие железнодорожные тарифы приводят к тому, что грузоотправители стараются или использовать другие виды транспорта (прежде всего, морской), либо сократить маршрут железнодорожных перевозок по территории РФ. Так, при перевозках в Китай грузопоток уходит с территории России не на Дальневосточной, а на Забайкальской железной дороге¹⁵.

1.2.2. Необустроенность и слабое развитие инфраструктуры большинства железнодорожных пограничных переходов между Россией и Китаем

«Барьерные» места и направления реконструкции железнодорожных пограничных переходов между Россией и Китаем (в т.ч. через Монголию) приведены в *табл. 1.3*.

Таблица 1.3

«Барьерные» места и направления реконструкции железнодорожных пограничных переходов между Россией и Китаем (в т.ч. через Монголию)

№	Наименование пограничного перехода	Объёмы перевозок в 2012 г.		«Барьерные» места	Направления реконструкции
		В Китай (млн т.)	В Россию (млн т.)		
1.	Забайкальск – Маньчжурия	16,7	1,75	Недостаточное развитие перегрузочных мощностей на ст. Забайкальск, широкое применение ручного труда, монопольное положение ОАО «ТрансКонтейнер».	Комплексная реконструкция и электрификация участка Карымская – Забайкальск», ст. Карымская и Забайкальск, механизация перегрузочных работ, развитие пунктов пограничного и таможенного контроля.
2.	Наушки – Сухэ-Батор (Монголия)	1,8 (2011 г.)	незначительные	Недостаточная провозная способность УБЖД, несогласованность действий	Строительство здания пограничного контрольного пункта на разъезде Дозорный, нового досмотрового парка, сортировочного парка на

¹⁵ РЖД расширяет "Забайкальск". Деловой журнал про Китай ChinaPRO.ru, 12.03.2012. URL: <http://www.chinapro.ru/rubrics/3/7653/>.

				контролирующих органов.	станции Сухэ-Батор в Монголии, внедрение электронного декларирования грузов.
3.	Гродеково – Суйфэньхэ	8,1	незначительные	Слабое развитие путевого хозяйства ст. Гродеково, малая провозная способность линии Уссурийск – Гродеково.	Модернизация путевого хозяйства ст. Гродеково, Уссурийск, Сосновая Падь, Рассыпная Падь и подходов, устройство бесстыкового пути с китайской стороны.
4.	Камышовая – Хуньчунь	отсутствовали	отсутствовали	Несоответствие требованиям, предъявляемым к обустройству пограничных переходов.	Обустройство инфраструктуры ЖДПП в соответствии с нормативами, строительство грузового терминала на ст. Камышовая, развитие мощностей по перевалке контейнеров.

Рассмотрим сильные и слабые стороны ЖДПП на границах России и Китая более подробно.

Пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия. Объёмы перевозимых через переход грузов составляют около 80% от всего грузооборота между Россией и КНР. В структуре российского экспорта присутствуют каменный уголь, руды металлов, лес и лесоматериалы, минеральные удобрения. Увеличение экспортных поставок угля замещают объёмы нефти, которые, начиная с 2010 г. поставляются в Китай трубопроводным транспортом (по нефтепроводу Сковородино – Мохэ). В импортных поставках из Китая представлены грузы в контейнерах, чёрные металлы, сталь, кокс и строительные грузы.

Ожидается, что в 2013 г. объёмы экспортных поставок через ЖДПП составят более 19 млн тонн, т.е. вырастут по сравнению с 2012 г. на 15%, импортные поставки из Китая составят 3 млн тонн. Необходимость реконструкции станции Забайкальск связана с ещё большим увеличением грузооборота между двумя странами, который, по прогнозам, дойдёт до 100 млн тонн в год. К 2015 г. объём передачи поездов между Россией и КНР должны составить около 45 пар в сутки, т.е. увеличиться в 2,5 раза.

Грузовая база пограничного перехода зависит от государственной политики России по регулированию экспорта круглого леса и продукции деревообработки, спроса на лесные грузы в Китае, конкурентных преимуществ российского угля, тарифной политики железных дорог в отношении его перевозок, а также конъюнктуры рынка в Китае. На китайском рынке российский уголь конкурирует с углём внутреннего производства, а также с углём из Австралии и Индонезии, логистика движения которого более эффективна.

Расширение экспортных поставок ценных и коксующихся марок углей, развитие в России горно-обогатительной промышленности¹⁶ позволит уменьшить объёмы транспортной работы, повысить эффективность транспортных коммуникаций между Россией и Китаем.

На грузовые перевозки через ЖДПП оказывает влияние и бизнес-решения отдельных компаний. Так, менеджмент и собственники ОАО ГМК «Норильский никель» приняли решение начать разработку не пяти, как планировалось ранее, а двух месторождений полиметаллических руд в Забайкалье, а железная дорога Нарын – Лугокан была укорочена до станции Газимурский Завод¹⁷.

Отставание в развитии перегрузочной инфраструктуры, значительная доля ручного труда приводит к тому, что в случае осуществления повагонных отправок ожидание перегруза может

¹⁶ В России обогащается около 30% угля, тогда как в развитых странах мира – 80-90%.

¹⁷ Строительство линии Нарын – Газимурский Завод протяжённостью 223 км закончено в июне 2012 г.

занимать около недели. ОАО «ТрансКонтейнер» имеет в Забайкальске собственный терминал, на котором осуществляет таможенное оформление грузов, следующих из Китая в Россию, с использованием предварительного электронного информирования. С одной стороны, это приводит к сокращению сроков доставки грузов от Забайкальска до Московского узла с 15 до 7 суток¹⁸. С другой стороны, имеются проявления монопольного поведения, которое могут ощущать грузоотправители, не пользующиеся услугами, контейнерами и подвижным составом ОАО «ТрансКонтейнер».

Эволюционное развитие этого направления транспортных коммуникаций между Россией и Китаем включает:

- комплексную реконструкцию и электрификацию участка Карымская – Забайкальск, которая позволит вести поезда весом 6300 тонн до границы с Китаем;
- реконструкцию станции Карымская, перерабатывающая способность которой к 2015 г. должна составить более 120 поездов в сутки;
- расконсервацию ранее закрытых станций, строительство диспетчерских съездов на участке Карымская – Забайкальск;
- реконструкцию станции Забайкальск, включая строительство выставочных и соединительных путей, перегрузочных мест и грузового двора, мест проведения отцепочного ремонта, строительство сортировочной системы колеи 1435 мм в целях повышения эффективности перегрузки, сортировки и хранения грузов;
- реконструкцию парка пограничного и таможенного контроля, оснащение ЖДПП «Забайкальск» двумя стационарными инспекционно-досмотровыми комплексами, строительство эстакады для контроля нефтеналивных грузов, оборудование досмотрового парка системами видеонаблюдения.

Развитие станции Забайкальск осуществляется за счёт средств ОАО «РЖД», его дочерних компаний, прежде всего, ОАО «ТрансКонтейнер», средств государственного бюджета и частных инвесторов. Развитие посёлка Забайкальск предполагает строительство аэропорта, нового железнодорожного вокзала, а также сети туристических объектов. Планируется, что между станциями Забайкальск и Маньчжурия будет курсировать поезд-«челнок», доставляя туристов из Китая в Россию и обратно¹⁹.

Со стороны КНР реконструкция станции Маньчжурия включает увеличение длины путей и перегрузочных мест, перепрофилирование площадки для перегрузки леса и пункта перелива сырой нефти под перегрузку насыпных грузов, где в 2012 г. уже работали 12 мостовых и 6 козловых грейферных кранов. Всё это позволило увеличить мощности станции Маньчжурия по приёму насыпных грузов до 500 полувагонов в сутки.

В 2013 г. планируется закончить электрификацию участка Оловянная – Забайкальск в России, а в 2013-2015 гг. будет осуществлена электрификация участка Харбин – Маньчжурия на китайской стороне.

Пограничный переход Наушки – Сухэ-Батор (Монголия). Маршрут через Монголию Наушки – Замин-Удэ – Эренхот позволяет сократить расстояния из России до ряда китайских провинций, он короче маршрутов через Забайкальский край и Дальний Восток. Потенциальная пропускная способность перехода Наушки – Сухэ-Батор составляет 14-15 пар поездов в сутки, 4 млн тонн в год.

В 2005 г. было перевезено 5,3 млн тонн транзитных грузов в Китай, в 2011 г. – 1,8 млн тонн, за 8 месяцев 2012 г. – 1 млн²⁰. В 2012 г. ЖДПП пропускал 4 пары поездов в сутки²¹. В

¹⁸ 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.

¹⁹ 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/>.

²⁰ Заложники цен. Гудок, 24.10.2012.

²¹ 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>

структуре экспортных перевозок преобладали лесные грузы и минеральные удобрения. На объёмы перевозок негативное влияние оказывают: запуск нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан, а также ужесточением государственных требований по вывозу круглого леса.

Конкурентные преимущества этого направления транспортных коммуникаций России и Китая снижаются из-за тарифной политики Улан-Баторской железной дороги, периодически возникающего дефицита подвижного состава, невыполнения сроков подачи вагонов и задержек с доставкой грузов. Инфраструктура ОАО «УБЖД» нуждается в серьёзной модернизации, особенно на участке от Улан-Батора до границы с Китаем, включая осуществление электрификации.

Работу станции Наушки осложняет несогласованность действий контролирующих органов (пограничных, таможенных, карантинной службы и др.). Временные рамки обработки поездов не соответствуют действующим нормативам, в 2012 г. пропуск поезда в среднем занимал 316 мин. вместо нормативных 235 мин.²²

Направлениями реконструкции пограничного перехода Наушки – Сухэ-Батор являются:

- строительство здания пограничного контрольного пункта на разъезде Дозорный;
- строительство нового досмотрового парка с соответствующей инфраструктурой, санитарно-карантинного тупика, установка стационарных инспекционно-досмотровых комплексов, реконструкция грузового двора, систем освещения и видеонаблюдения станции и др.
- совершенствование программного обеспечения электронного декларирования грузов;
- реконструкция автомобильной дороги до ст. Наушки;
- строительство сортировочного парка на станции Сухэ-Батор в Монголии.

Источниками финансирования реконструкции ЖДПП «Наушки» являются: средства ОАО «РЖД» и федерального бюджета по Федеральной целевой программе «Государственная граница Российской Федерации (2012-2017 гг.)».

В 2012 г. для обеспечения возросших объёмов перевозок на участке Улан-Удэ – Наушки – Улан-Батор на станции Наушки открылся новый пункт технического обслуживания локомотивов. В области организации движения в 2013 г. на участке Наушки – Сухэ-Батор решено установить твёрдые «нитки» графика для девяти пар поездов, а также нормативные длину и вес всех передаваемых и принимаемых поездов.

Развитие погранперехода 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». Однако проект Бурятского ТЛЦ может стать одним из многих, которые остались лишь на бумаге. Реализация идеи специализации пропускных пунктов (например, «Забайкальска» на обработке экспортных грузов в Китай, а «Наушки» – импортных) не приведёт к решению проблемы обратной загрузки подвижного состава.

Пограничный переход Гродеково – Суйфэньхэ. Пропускная способность погранперехода Гродеково – Суйфэньхэ составляет 12 млн тонн. Основными видами грузов являются: лес, пиломатериалы, металлическая руда, минеральные удобрения, уголь и пр. В 2012 г. объём перевозок внешнеторговых грузов превысил показатель 2011 г. на 28%.

Использование перехода при перевозках грузов в Китай зависит от величины железнодорожных тарифов, рост которых вынуждает грузоотправителей использовать ЖДПП «Забайкальск». Уровень загруженности перехода связан с расширением экспорта руды и угля в Китай, который позволяет добывающим предприятиям Приморского края, в частности ОАО «Приморскуголь» (входит в ОАО «СУЭК»), компенсировать потерю части внутреннего рынка, вызванную переходом местной энергетики и объектов ЖКХ на использование природного газа.

Недостатками функционирования перехода являются:

²² Убрали Дозорного. Гудок, 02.07.2012. URL:http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=436267&year=2012&month=07&SECTION_ID=16617.

- низкая пропускная и провозная способность однопутной, неэлектрифицированной линии Уссурийск – Гродеково протяжённостью 100 км, на которой имеются участки, уложенные на деревянных шпалах, отсутствуют устройства автоматического контроля технического состояния подвижного состава (КТСМ);
- слабое развитие путевого хозяйства станции Гродеково;
- трудности с обеспечением подвижных составов на российской стороне.

Согласно международному соглашению с Китаем ОАО «РЖД» обязано принять вагон с импортным грузом, перегрузить его на станции Гродеково в российский подвижной состав и отправить до станции назначения. Однако, в ходе реформирования железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» практически лишилась собственного (инвентарного) парка вагонов, а использование порожних вагонов после перегрузки экспортных грузов зависит от намерений собственников подвижного состава, согласование которых требует дополнительной работы. Частично проблему решает привлечение к организации импортных перевозок стройматериалов, оборудования и продуктов питания ОАО «РЖД Логистика», которое, взаимодействуя с другими компаниями, формирует обезличенный парк вагонов различных собственников.

Реконструкция пограничного перехода осуществлялась по следующим направлениям:

- капитальный ремонт совмещенного пути колеи 1435 мм и 1520 мм с укладкой на железобетонные шпалы на участке Гродеково – госграница с Китаем протяженностью 21 км, что позволило увеличить скорость движения поездов с 25 до 40 км/час (2004 г.);
- удлинение трёх путей до вместимости в 71 условный вагон на станции Уссурийск-2 (2009 г.);
- устройство электрической централизации стрелочных переводов и сигналов с одновременным удлинением путей до 71 условного вагона на станции Пржевальская (2009 г.);
- удлинение 3 приёмо-отправочных путей до 71 условного вагона на станции Гродеково-1 (2009 г.);
- средний ремонт с усилением рельсошпальной решётки, укладкой плетей бесстыкового пути и заменой балласта на участке Госграница – Сосновая Падь (2012 г.);
- Планируется дальнейшее обновление путевого хозяйства на станции Гродеково и на подходах к ней, в частности:
- проведение капитального ремонта на перегоне Пржевальская – Гродеково-2;
- на станциях Сосновая Падь и Рассыпная Падь увеличение длины приёмо-отправочных путей до 42 условных вагонов, их устройство на железобетонных шпалах;
- на станции Воздвиженский строительство двух дополнительных путей и удлинение существующих с целью перенесения места смены тяги со станции Дубининский, что позволит разгрузить главный ход Транссиба;
- устройство бесстыкового пути с китайской стороны.

В области повышения эффективности перевозочного процесса предусматривается:

- использование трехсекционных капитально отремонтированных и модернизированных тепловозов серии ЗТЭ10С в целях повышения массы поездов с 1900 до 3200 тонн;
- организация кольцевых маршрутов составов («вертушек») по направлению Гродеково – порт Восточный;
- разработка проекта движения беспересадочных пассажирских поездов по маршрутам: Владивосток – Гродеково – Суйфэньхэ (Китай) и Владивосток – Гродеково – Харбин.

Пограничный переход Камышовая – Хуньчунь. Потенциальная мощность перехода составляет до 3 млн тонн в год. Основные виды грузов: уголь, руда и лесные грузы. Через переход осуществляются транзитные перевозки с использованием грузопассажирского паромы по маршруту Сокчо (Южная Корея)/Ниигата (Япония) – порт в бухте Троицы – Хуньчунь, который используется пока, главным образом, в туристических целях.

В 1990-х гг. для осуществления перевозок по линии Махалино – Камышовая – Хуньчунь с участием МПС России было создано ОАО «Золотое звено», которому принадлежал участок

железнодорожной дороги протяженностью 20,3 км, пограничная станция Камышовая, небольшое количество вагонов, тепловоз. Первые перевозки по линии начались в 2000 г. С 2004 г. перевозки грузов через переход не осуществляются. С 2011 г. владельцем железнодорожной инфраструктуры пограничного перехода Камышовая – Хуньчунь является ОАО «РЖД».

Слабым местом пограничного перехода является несоответствие требованиям, предъявляемым к обустройству пограничных переходов в части обеспечения пункта пропуска связью, системой освещения, видеонаблюдения, установкой разгрузочно-погрузочных механизмов и др.

Направления реконструкции перехода включают:

- обустройство инфраструктуры ЖДПП в соответствии с нормативами, установленными для функционирования пограничной и таможенной службы;
- строительство грузового терминала на станции Камышовая, развитие мощностей по перевалке контейнерных грузов²³;
- реализация проекта ОАО «РЖД» 2013-2015 гг. «Реконструкция участка Уссурийск – Барановский – Хасан», модернизация пункта экипировки локомотивов на станции Гвоздево для обслуживания трёхсекционных тепловозов;
- увеличение перерабатывающей способности станции Хуньчунь (Китай) с 1 млн. до 3 млн. тонн в год.

В случае открытия перевозок через пограничный переход Махалино – Хуньчунь планируется, что объёмы перевозок на первом этапе составят 2 млн тонн угля для нужд промышленности Китая с поэтапным увеличением до 8-15 млн тонн. В районе города Хуньчунь выделена территория для строительства комбината по обогащению российского угля мощностью 10 млн тонн в год.

Перспективы перехода связаны также с его использованием для транзитных перевозок китайских грузов в российские порты в составе международного транспортного коридора «Приморье-2»: Хуньчунь – Краскино (Камышовая) – порт в бухте Троицы – порты юго-восточной части Китая и других стран АТР. Конкурентные преимущества коридора обусловлены перегруженностью китайского порта Далянь и транспортных подходов к нему. Как раз при таком развитии событий грузооборот перехода может достичь 15 млн тонн. Однако, транзитные перевозки грузов можно осуществлять и через погранпереход Хасан (Россия) – Туманган (КНДР) по маршруту: Хуньчунь – Махалино – Хасан – Туманган – Раджин.

Основной проблемой развития направления является отсутствие гарантий возврата средств (по оценкам, 2,5 млрд руб.), которые необходимо направить в возобновление движения через пограничный переход, в связи с неопределённостью его грузовой базы. Например, переход может использоваться ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания» (СУЭК), которое для экспортных поставок угля в Китай использует пункты пропуска Забайкальск и Гродеково. Объёмы перевозок могут составить 4,5 млн тонн. Однако эти планы зависят от сроков возобновления движения по линии Махалино – Хуньчунь. На перспективы окупаемости перехода отражаются: конкуренция с переходом Гродеково – Суйфэньхэ в сфере поставок экспортных грузов в Китай, а в будущем и с ЖДПП Хасан – Туманган при осуществлении транзитных перевозок в Восточной Азии.

На конкурентоспособность железнодорожных пунктов пропуска оказывает влияние и то обстоятельство, что функционирование автомобильных пунктов пропуска обеспечивает Федеральное агентство по обустройству государственной границы, а содержание и развитие ЖДПП, расположенных на инфраструктуре общего пользования в большей степени финансирует её собственник – ОАО «РЖД». Поэтому возникает проблема взаимодействия различных собственников и контрагентов.

²³ Несмотря на то, что между станциями Камышовая и Хуньчунь имеются пути российской и европейской колеи, на первом этапе в качестве перегрузочной станции будет использоваться станция Хуньчунь.

1.2.3. Сложные природно-климатические и инженерно-геологические условия на восточном участке Транссиба

Основные проблемы функционирования восточного участка Транссиба, включающего Дальневосточную, Забайкальскую, Восточно-Сибирскую и Красноярскую железные дороги, связанные со сложными природно-климатическими и инженерно-геологическими условиями, конкретные примеры проявления этих проблем и виды дополнительных затрат на их преодоление приведены в *табл. 1.4*.

Таблица 1.4

Основные проблемы функционирования Транссиба, связанные со сложными природно-климатическими и инженерно-геологическими условиями на его восточном участке

№	Наименование проблемы	Конкретные примеры	Виды дополнительных затрат
1.	Наличие горно-перевальных с крутыми уклонами, скально-обвальных, лавиноопасных, селеопасных участков и мест подтопления ²⁴ .	На Дальневосточной дороге имеются 17 сложных горно-перевальных участков. На ВСЖД имеются 175 скально-обвальных участков общей протяжённостью более 84 км. На ЗабЖД имеется сложнейший Байкальский горно-перевальный участок.	Повышенные расходы на содержание пути, сложности организации движения на затяжных подъёмах и спусках, необходимость использования локомотивов-толкачей. Устройство защитных сооружений на скально-обвальных участках, наличие дополнительных противоразмывных и восстановительных поездов, устройство снегоудерживающих барьеров на горных склонах, работы 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 трубок.
3.	Большое количество устаревших искусственных сооружений, препятствующих применению новых видов подвижного состава.	На ЗабЖД около 4,5 тыс. искусственных сооружений, из них дефектных – 28,3% ²⁵ . В целом по сети ОАО «РЖД» износ искусственных сооружений составляет около 80%.	Проведение работ по реконструкции и модернизации мостов, путепроводов, тоннелей, подпорных стенок, усилению металлических конструкций и пр.

²⁴ 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.

²⁵ Гудок, 07.02.2013.

4.	Большое количество кривых малого радиуса, снижающих скорость движения поездов, ускоряющих износ подвижного состава и рельсовых путей, повышающих вероятность возникновения аварийных ситуаций ²⁶ .	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. На участке Большой Луг-Слюдянка ВСЖД имеются кривые радиусом 290 м.	Непрерывная и интенсивная работа вагонов-путеизмерителей, дефектоскопов, рельсосмазывателей, частая замена рельсовых плетей, совершенствование технологии таких работ с применением комплекса машин, использование рельсовые 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 январе 2013 г. на ЗабЖД участки с ограничением скорости движения поездов составили – 279 км.	Сокращенный период летних путевых ²⁷ и строительных работ, строгое соблюдение технологии укладки и содержания бесстыкового пути, применение теплоизоляционных материалов при устройстве земляного полотна, строгое соблюдение технологии производством и эксплуатации литых деталей подвижного состава.
6.	Распространение скотоводства в зоне прохождения железных дорог, что приводит к выходу животных на пути.	В 2011 г. на ВСЖД 109 случаев выхода домашних животных в расположение 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.	Сооружение вдоль железнодорожного пути искусственных препятствий, ограждений вокруг станций и в местах пересечения с тропами, по которым ходят животные.

Движение поездов на Западно-Сибирской железной дороге осложняется теми же проблемами, что и на Восточном полигоне железных дорог. Например, участок Ишаново – Топки протяжённостью 27 км почти весь состоит из кривых малого радиуса, проложен на пучиннистых грунтах, что требует усиления балласта водоудерживающими материалами (пенополистиролом и геотекстилем). Однако наличие в Западной Сибири двух широтных ходов – Транссиба и среднесибирского хода облегчает проведение работ по реконструкции железнодорожной инфраструктуры.

На ЗСЖД, КрЖД, ВСЖД, ЗабЖД и ДВЖД планируется организовать курсирование вагонов-рельсосмазывателей общим парком в составе скорых и пассажирских поездов, что позволит эффективнее использовать эту дефицитную и дорогостоящую технику. В 2012 г. на ВСЖД, благодаря применению вагонов-рельсосмазывателей, в кривых радиусом менее 300 м

²⁶ 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.

²⁷ 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.

интенсивность износа рельсов снижена на 30% по сравнению с 2011 г., а в кривых радиусом 300-500 м – на 60%.

1.2.4. Образование «барьерных» мест на железнодорожной инфраструктуре

Слабой стороной Транссибирской магистрали является состояние железнодорожной инфраструктуры особенно на её восточном участке.

В 2011 г. износ основных производственных фондов российских железных дорог превысил 60%. По состоянию на 1 января 2012 г. общая протяжённость «барьерных мест» на сети достигла 7,6 тыс. км, что соответствует 8,9% эксплуатационной длины²⁸. Прогнозируется, что к 2015 г. протяжённость узких мест составит 13,3 тыс. км.

По состоянию на май 2013 г. протяжённость дефектных и деформировавшихся участков земляного полотна составляла 5,8 тыс. км, больше всего таких участков находились в Сибири и на Дальнем Востоке. Состояние искусственных сооружений является сдерживающим фактором для организации тяжёловесного движения, применения новых типов подвижного состава, своевременно не осуществляется покраска мостов, что снижает срок их службы.

Железные дороги Восточного полигона работают на пределе своих технических возможностей. Прогнозируется, что к 2020 г. пропускная способность главного хода дороги будет исчерпана полностью, за исключением трёхпутного участка Иркутск-Сортировочный – Черемхово. На ДВЖД исчерпывается провозная способность линии Уссурийск – Находка, особенно на участках Шкотово – Смоляниново и Новонежино – Красноармейский, где используются локомотивы-толкачи. Для сокращения межпоездных интервалов, которые составляют не менее 19 мин., требуется увеличение мощности устройств тягового электроснабжения и строительства новых мощностей²⁹.

На Красноярской железной дороге исчерпана пропускная способность южного хода Транссиба (участка Междуреченск – Тайшет), на котором 70% перегонов являются однопутными, а участковая скорость составляет 36 км/ч, тогда как на главном ходу – 48 км/ч³⁰.

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/ч³¹. Средняя скорость доставки грузов на сети в I полугодии 2012 г. составила 228 км/сут. В июле 2012 г. на Забайкальской железной дороге на участке Чита – Карымская участковая скорость в чётном направлении упала до 15 км/ч.

Неэффективное использование подвижного состава и локомотивных бригад приводит к росту часов сверхурочной работы. Кроме того, сказывается недостаточный уровень подготовки локомотивных бригад и низкая организация работы машинистов-инструкторов.

В организации перевозочного процесса на восточном участке Транссиба основными видами затруднений являются:

Большая протяжённость тяговых плеч. С началом работы в апреле 2012 г. Восточного центра управления тяговыми ресурсами (ЦУТР) работа локомотивов и локомотивных бригад осуществляется на укрупнённых плечах, таких как Мариинск – Карымская (2579 км), Карымская – Хабаровск (2244 км). Увеличение тяговых плеч должно повысить эффективность работы локомотивов за счёт сокращения времени на прицепку, отцепку, манёвры и другие непроизводительные потери при смене локомотивов. Однако, протяжённые расстояния затрудняют планирование оборота локомотивов особенно в период проведения летних путевых работ.

Увеличение тяговых плеч объясняется ещё и тем, что в период спада перевозок многие станции и разъезды были закрыты. Так, на ЗабЖД с конца 1990-х гг. по 2004 г. было закрыто

²⁸ За свой счёт. Гудок, 27.06.2012.

²⁹ Дальневосточная магистраль, №48, 7 декабря 2012.

³⁰ Объединить по процессам. Интервью начальника Красноярской железной дороги В. Рейнгардта. Гудок, 09.04.2013. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=905739&archive=2013.04.09>.

³¹ Источник: URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/18/198781/>.

около 40 станций, демонтировано 262 км путей и более 470 стрелочных переводов. Это привело к образованию перегонов протяжённостью от 25 до 41 км³², что создаёт сложности для организации движения, предоставления «окон» для ремонта инфраструктуры, устранении последствий отказов технических средств.

Отсутствие резерва тяги на узловых станциях. Работа локомотивов на длинных плечах и закольцованных полигонах приводит к отсутствию резерва тяги на узловых станциях, особенно в условиях неравномерности и непарности поездопотоков в чётном и нечётном направлениях.

На Восточном полигоне преобладает транспортировка грузов с запада на восток. Кроме того поезда, идущие на восток, имеют в своём составе, как правило, 70 вагонов, а поезда, двигающиеся в обратном направлении, включают по 85-100 порожних вагонов. Например, на узловую станцию Карымская ЗабЖД с запада прибывает 61-62 поезда, а с востока – 45³³. Возникает ситуация, при которой составы стоят на станции в ожидании локомотивов, а на подходах к станциям простаивают поезда с локомотивами в ожидании свободных путей приёма.

Одной из целей создания Восточного ЦУТР была минимизация времени нахождения локомотивов в неэксплуатируемом парке³⁴. Однако, выполнение этой задачи как раз и приводит к отсутствию резерва локомотивов на узловых станциях.

Смена тяги. Например, на станциях Междуреченск (Западно-Сибирской железной дороги) и Мариинск (Красноярской железной дороги) происходит смена тяги с постоянного на переменный и обратно.

Введение ограничений скорости движения поездов. На ЗабЖД участки с ограничениями скоростей движения грузовых поездов превышают 50% развёрнутой длины дороги, а протяжённость участков со скоростями более 60 км/ч составляет только треть.

Отсутствие единых весовых норм поездов. 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, возникает потребность в реформировании поездов на сортировочных станциях, что требует дополнительной маневровой работы. Кроме того, появляются проблемы в портах на Дальнем Востоке, где суда подводятся под транспортировку груза определённого тоннажа.

Для исправления ситуации предлагается установить единую весовую норму в 6,3 тыс. тонн на всём Восточном полигоне. Введение единых весовых норм грузовых поездов планируется, прежде всего, на маршруте Мариинск – Карымская – Находка. Кроме того, предполагается, что к 2020 г. по Транссибу будет проходить в сутки до 12 поездов массой 9 тыс. тонн.

Трудности пропуска тяжёловесных и длинносоставных поездов. Одним из направлений совершенствования перевозочного процесса особенно в период проведения летних путевых ремонтных работ является отправление сдвоенных составов весом до 12 тыс. тонн, при прохождении которых высвобождается «нитка» графика. На Красноярской ЖД организовано движение порожних составов из 120-130 полувагонов.

Однако нередко повышение веса составов выше критических значений приводит к повреждению тяговых двигателей локомотивов. По этой причине в 2012 г. вышли из строя 735 двигателей локомотивов объединённого парка Восточного полигона³⁵.

Кроме того, для пропуска тяжёловесных составов требуется укрепление земляного полотна, искусственных сооружений, усиление энергоснабжения, разработка соответствующего

³² Точка отсчёта – технология. Забайкальская магистраль №11, 23 марта 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/15/187477/>.

³³ Гудок, 21.08.2012.

³⁴ На полигоне виднее. РЖД-Партнёр, 17.10.2012. URL: <http://www.rzd-partner.ru/comments/2012/10/17/382575.html>.

³⁵ Гудок, 13.03.2012.

графика движения, подготовка квалифицированных кадров, а главное, удлинение станционных путей: далеко не все станции приспособлены для приёма поездов, имеющих в составе свыше 100 вагонов. Приём длинносоставных поездов на неподготовленных для этого станциях, требует отцепки неместившихся вагонов и дополнительной маневровой работы, приводит к занятости горловин станций.

Формирование длинных составов из порожних вагонов усугубляет проблему неравномерности поездопотоков в чётном и нечётном направлениях.

Большое количество коротких приёмо-отправочных путей на станциях. На Восточном полигоне доля приёмо-отправочных путей, вмещающих менее 71 условного вагона, составляет более 70%³⁶. На Красноярской железной дороге более 400 станционных путей могут вмещать лишь 56 условных вагонов³⁷. На ряде станций пути для приёма и отправления длинносоставных поездов были разобраны.

На станции Слюдянка-1, построенной в 1905 г. и уже практически полностью исчерпавшей свои технологические возможности, 40% путей имеют вместимость менее 71 условного вагона и только два пути способны принимать поезда в 76-80 вагонов. При этом расширение станции невозможно из-за близости озера Байкал с одной стороны и скального прижима с другой. Реконструкции такого барьерного места для всего Транссиба, как Читинский транспортный узел, включая станции Чита-1 и 2, препятствует городская застройка, реки Чита и Ингода.

Проблемы с организацией движения существуют и на европейской части Транссиба. На Московской железной дороге летом 2012 г. на направлении Орехово-Зуево – Бекасово Большого московского кольца (БМО) средняя скорость движения грузовых составов составила 15 км/ч. Помимо прочего, это произошло из-за перевода грузопотоков с Малого кольца МЖД, где находится много сортировочных станций, на БМО.

В то же время провозглашённое властями Москвы ограничение на движение большегрузного автотранспорта по городу может привести к росту спроса на железнодорожные перевозки и услуги объектов терминально-складской инфраструктуры ОАО «РЖД», расположенной в пределах МКАД. Другое намерение городских властей открыть в 2015 г. пассажирское движение по всему Малому кольцу МЖД приведёт к тому, что грузовые железнодорожные перевозки даже для нужд города будут осуществляться ночью.

В связи с этим для освоения перспективных грузопотоков, в том числе и по направлению «Китай – Россия – Европа» требуется реконструкция БМО. Так, в 2012 г. была проведена реконструкция участка Наугольный – Желтиково. Требуется усиление однопутного северного полукольца БМО, в частности, строительство второго пути на участке Пост 81-й км – Дмитров – Икша – Поварово, в том числе и для обеспечения доставки грузов на терминально-логистический центр в районе станции Белый Раст, который должен быть создан к 2016 г. Проведению реконструкции может помешать недостаток финансирования³⁸.

Развитию направления «Восток – Запад» способствовало бы строительство глубокого обхода Московского железнодорожного узла, для чего предлагается создать в Тульской, Смоленской, Калужской, Рязанской и др. областях «логистический пояс», включающий индустриальные кластеры и терминально-складские комплексы³⁹.

«Барьерным» местом для организации движения на всей сети является большое количество частных собственников вагонов, действующих в своих коммерческих интересах. По состоянию на декабрь 2012 в России более чем 1700 операторским компаниям принадлежит парк, превышающий 1 млн 150 тыс. грузовых вагонов. По оценкам, избыток вагонов составляет

³⁶ Гудок, 21.08.2012.

³⁷ Красноярский железнодорожник №20, 25 мая 2012.

³⁸ Новые возможности для мегаполиса. Интервью первого вице-президента ОАО «РЖД» В. Морозова. Гудок, 19.11.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=448142&year=2012&month=11&SECTION_ID=16772.

³⁹ Логичный проект. Блиц-интервью проректора МИИТа, директора РОАТ В. Апатцева, Гудок, 17.12.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=450800&year=2012&month=12&SECTION_ID=16806.

около 250 тыс. единиц, а в периоды низкой погрузки доходить до 30-40% всего вагонного парка.

В сентябре 2012 г. парк порожних вагонов (40 тыс. штук) на Московской железной дороге превысил норму более чем на треть. Положение осложняли крупные грузоотправители, работающие с несколькими операторами, а также редким распространением сдвоенных операций.

В этих условиях организация движения поездов требует дополнительных объёмов поездной и маневровой работы для перемещения незадействованных порожних вагонов, выделения дополнительных приёмо-отправочных, сортировочных и др. путей. Идея использования для отстоя избыточных вагонов путей необщего пользования наталкивается на необходимость ведения переговоров с их владельцами, определения взаимовыгодного тарифа, а также неудовлетворительное состояние таких путей после длительного периода малоинтенсивного использования (неиспользования).

Строительство «отелей» для вагонов (по оценкам, требуется дополнительно построить более 1600 км путей) наталкивается на недостаток источников финансирования. Кроме того, по мнению Ф. Пехтерева, «создание «отелей» для подвижного состава не может рассматриваться в качестве долгосрочного инструмента для регуляции количества вагонного парка. Это временная, вынужденная мера. В последующем надо сделать так, чтобы, покупая подвижной состав, каждый его владелец абсолютно ясно представлял, где он будет его размещать. Чтобы владельцы вагонного парка занимались развитием собственной инфраструктуры. Тут можно использовать опыт «Немецких железных дорог». Там действует такое правило: покупая новый вагон, вы должны предъявить документ, свидетельствующий о том, где будете его содержать»⁴⁰. Однако, как и в случае с частными автомобилями, такое предложение выглядит пока труднореализуемым.

Инфраструктурные ограничения могут быть нивелированы формированием полносоставных маршрутных поездов⁴¹, которые могут осуществлять крупные транспортные компании, увеличением объёмов сдвоенных операций при использовании вагонного парка, уменьшением пробега порожнего подвижного состава.

Эффективность «жёстких ниток» графика движения грузовых составов наблюдается, главным образом, при перевозке грузов на короткие расстояния. Кроме того, на российских железных дорогах ощущается недостаток укрупнённых мест погрузки, необходимых для осуществления маршрутных отправок поездов по «жёстким ниткам» графика. Внедрение технологии «жёстких ниток» для обеспечения перевозок сибирского угля в Китай наталкивается на неготовность китайской стороны принимать вагоны по заранее установленному плану.

1.2.5. Трудности содержания, ремонта, реконструкции и строительства железнодорожной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке

На железнодорожной инфраструктуре Восточного полигона не всегда проводятся вовремя регламентные работы по текущему содержанию и ремонту путей. Так, на ВСЖД длина путей с просроченными нормами капитального ремонта составляет более 1,7 тыс. км путей. На ЗабЖД длина путей с просроченными нормами капитального ремонта составляет почти 1 тыс. км, изношены стрелочные переводы, устройства автоблокировки, системы электроснабжения. Капитальный ремонт путей, который в условиях высокой грузонапряжённости (65,3 млн ткм в год при средней на сети – 34 млн ткм) следует проводить через каждые 6-7 лет, в необходимых объёмах не осуществляется. Загруженность магистрали на отдельных участках не позволяет выполнять даже промежуточные виды ремонта и планово-предупредительную выправку путей.

⁴⁰ Пехтерев. Ф. Не воспитывать иждивенца. Гудок, 12.11.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=447551&year=2012&month=11&SECTION_ID=16765.

⁴¹ Маршрутизация обеспечивает повышение скорости доставки грузов, снижение нагрузки на железнодорожную инфраструктуру за счёт сокращения сортировочной работы.

Качество выполнения работ по капитальному ремонту не всегда соответствует идеалу. 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.

Работы по капитальному ремонту путей и другие работы, выполняемые подрядными организациями, победившими на конкурсах, приводят к возникновению проблем низкого качества, несоблюдения сроков выполнения, отсутствия техники, дефицита кадров и пр. В регионе ощущается нехватка мощностей подрядных организаций, способных и имеющих право проводить работы по строительству и реконструкции железнодорожной инфраструктуры, наблюдается падение производственно-технологической дисциплины и квалификации работников подрядных организаций. В этих условиях развитием и модернизацией транспортных коммуникаций в ближайшем будущем будут заниматься иностранные компании, в том числе китайские.

Переход на участковую систему текущего содержания и ремонта пути требует формирования полноценных бригад для выполнения планово-предупредительных работ, чему препятствует недостаток монтеров пути и работников других специальностей. Обеспечение перевозок требует наличия не только представителей железнодорожных специальностей, но и рабочих в подсобных и подрядных организациях: токарей, газосварщиков, кузнецов и др.

За последние 20 лет из Дальневосточного федерального округа в другие регионы России выехали 1,5 млн человек (почти пятая часть населения). Только за первое полугодие 2012 г. из Республики Бурятия уехало более 2 тыс. человек. 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 человек⁴².

При этом 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 работы) привлекается иностранная рабочая сила из стран СНГ (Таджикистана, Узбекистана, Украины и др.)⁴³. Широко распространяется вахтовый метод работы. Однако, ни сезонный, ни вахтовый методы не подходят для надёжного обеспечения круглогодичных перевозок.

Положение осложняется конкуренцией различных проектов за дефицитные рабочие руки. Так, ОАО «Мечел», построившее железную дорогу Улак – Эльга протяжённостью свыше 300 км, для её обслуживания привлекает монтеров пути с ближайшей Верхнезейской дистанции ДВЖД, предлагая зарплату на 10 тыс. руб. выше.

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.

При переходе на участковую систему текущего содержания и ремонта пути возникают проблемы обеспечения укрупнённых бригад транспортными средствами для доставки к месту выполнения работ. Автомобили, как правило, имеют большой срок эксплуатации, нуждаются в техническом обслуживании, угрожают безопасности перевозимых пассажиров. Ситуация

⁴² Транспорт – это скелет России. Транспорт России №42, 18 октября 2012 г.

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

⁴³ В 2012 г. на Забайкальскую железную дорогу было принято 236 человек иностранных рабочих, в 2013 г. число принятых может возрасти в 2 раза. В 2010 г. на ДВЖД работало 355 иностранцев, в 2011 г. – 508, 2012 г. – 681 / Гудок, 20.11.2012.

осложняется значительной протяженностью обслуживаемых участков, отсутствием или недостаточным количеством притрассовых автомобильных дорог, наличием заболоченных мест, что исключает использование машин повышенной проходимости. Доставка путевых бригад при помощи техники на железнодорожном ходу требует выделения отдельных «ниток» графика, приобретения дополнительного количества мотовозов и рабочих поездов типа «Путеец».

1.2.6. Значительный износ подвижного состава, недостаточное количество и качество новых локомотивов и вагонов, в том числе и новейших (инновационных) типов

Всего в парке ОАО «РЖД» имеется около 20 тыс. локомотивов, износ которых весьма значителен. Износ некоторых серий локомотивов на ЗабЖД составляет 80-90%, а по отдельным типам превышает 100 %. Имеются случаи обращения транспортной прокуратуры в суд в целях запрета эксплуатации локомотивов с истёкшим сроком службы.

С другой стороны, большие расстояния между пунктами технического обслуживания (ПТО) локомотивов и вагонов и сложный профиль пути на восточном участке Транссиба требуют качественной подготовки подвижного состава перед выходом на линию, особенно в части исправности тормозов. Наличие однопутных участков затрудняет использование восстановительных поездов в случае возникновения аварийной ситуации. В то же время переход от планово-предупредительного ремонта локомотивов к ремонту по фактическому состоянию узлов и агрегатов повышает вероятность технических отказов в пути следования.

Разделение локомотивного хозяйства на эксплуатационные и ремонтные службы привело к падению технической подготовки машинистов, что вполне оправдано при применении новых единиц и типов подвижного состава, находящихся на фирменном сервисном обслуживании. Однако при эксплуатации машин старых серий с большим износом такое положение ведёт к росту задержек в пути из-за неустраняемых поломок локомотивов. Так, 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.

С 2004 по 2011 гг. на Восточный полигон железных дорог поступило 1065 новых машин, в том числе 796 электровозов. Основными типами нового тягового подвижного состава на полигоне являются электровозы ЭС5К «Ермак» и тепловозы 2ТЭ25А «Витязь». Ещё одной новой разработкой является технический проект грузового электровоза переменного тока с асинхронным тяговым приводом, способного водить поезда массой до 9 тыс. тонн, разработанный ООО «Уральские локомотивы» по типу электровоза постоянного тока 2ЭС10 «Гранит».

Возможным полигоном эксплуатации новых электровозов могут стать железные дороги в Сибири и на Дальнем Востоке, в частности ВСЖД и ДВЖД⁴⁴. Однако, следует помнить, что зимой 2012-2013 гг. у электровозов этой серии, работающих на Свердловской железной дороге, возникли проблемы, связанные с появлением трещин на бандажах колёсных пар.

В мае 2013 г. в рамках VIII международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» ОАО «РЖД», ЗАО «Трансмашхолдинг» и компания «Альстом» подписали соглашение о разработке магистрального грузового электровоза двойного питания (2ЭС20) с асинхронными тяговыми двигателями. Предполагается, что первый электровоз 2ЭС20 будет передан ОАО «РЖД» уже в декабре 2014 г. Применение электровозов 2ЭС20 приведёт к сокращению времени пребывания поездов на станциях, где происходит смена рода тока⁴⁵, что повысит конкурентные преимущества Транссиба.

Поступление машин новых типов при продолжении работы старых локомотивов приводит к возникновению многосерийности тягового подвижного состава. Положение усугубляется тем, что при формировании удлинённых плеч движения перевозки на инфраструктуре одних

⁴⁴ Мощный и быстрый. Гудок, 24.10.2012.

⁴⁵ Официальный сайт ОАО «РЖД», 30 мая 2013 г. URL: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=82101.

отделений дорог осуществляются локомотивами соседних отделений⁴⁶. Положение усугубляется уже упоминавшейся проблемой проблема веса, возникающей из-за различного профиля пути и разных типов локомотивов на отдельных участках.

В области вагонного хозяйства участились сходы подвижного состава из-за неисправности боковых рам колёсных пар грузовых вагонов. Это связано, как с падением качества производства на вагоностроительных заводах и в вагоноремонтных депо, так и с особенностями путевого хозяйства: с переводом на железобетонное основание путь стал жёстче. На ЗабЖД имелись проблемы с обеспечением исправными боковыми рамами, деталями тележек и надрессорных балок для текущего отцепочного ремонта вагонов, а также с оборотом колёсных пар.

1.2.7. Трудности обеспечения сохранности грузов в связи с неблагоприятной социально-экономической обстановкой в регионах прохождения Транссиба

Проблемы с обеспечением сохранности грузов, перевозимых по Транссибу, возникают в связи с действием следующих факторов:

1. Депрессивной социально-экономической ситуацией в районах прохождения магистрали и отвлечений в Китай, высоким уровнем безработицы⁴⁷, отсутствием стабильного заработка, жизненных перспектив, деградацией социальной сферы, распространением иждивенческих настроений среди населения, склонностью отдельных жителей к кражам перевозимых грузов и железнодорожного имущества⁴⁸.

2. Деградацией транспортной инфраструктуры, ростом транспортной дискриминации вследствие отмены и сокращения межрегионального и пригородного сообщения, неудобным графиком движения оставшихся поездов⁴⁹.

3. Частыми остановками, длительными стоянками, низкой скорости движения грузовых составов, появлением «брошенных» поездов на малых станциях.

4. Низкими доходами работников железнодорожного транспорта, сотрудников Ведомственной охраны ЖДР и ЧОПов, которые в ряде случаев сами становятся соучастниками хищений.

5. Наличием положительной корреляции между увеличением контейнерных перевозок грузов по Транссибу и ростом хищений.

6. Отсутствием действенного механизма компенсации грузовладельцам и экспедиторским компаниям ущерба и утраты перевозимых контейнеров, страховой защиты перевозимых грузов⁵⁰.

⁴⁶ Так, на станцию Карымская с запада в основном следуют поезда под тягой электровозов серий ВЛ85 и ВЛ80с/р, а с востока – электровозов серии ВЛ80с и «Ермак».

⁴⁷ Число безработных в регионах Сибири и Дальнего Востока находится на уровне 1,8 млн. человек, что составляет более 30% всех российских безработных, выявленных по методологии МОТ.

⁴⁸ Хищения деталей верхнего строения пути, материалов и комплектующих, топлива для локомотивов угрожают безопасности перевозок грузов и пассажиров.

⁴⁹ Например, в 2013 г. руководство Амурской области приняло решение о сокращении 26 поездов, что составляет около 50% объёмов пригородного сообщения в регионе. Отменённые поезда невозможно в полной мере заменить автобусами по причине низкого качества или отсутствия дорожной сети. Кроме того, увеличивается количество высвобождаемых работников пассажирского хозяйства. Возможная отмена пассажирского поезда Тынды – Комсомольск-на-Амуре, который, по данным ОАО «ФПК», в 2012 г. принёс 312 млн руб. убытков, может привести к транспортной изоляции 11 посёлков, где проживают не менее 4,5 тыс. человек. Чтобы этого не случилось, на заседании правительства России принято решение о том, что поезд Тынды – Комсомольск-на-Амуре будет внесён в десяток железнодорожных маршрутов, компенсацию убыточности которых берёт на себя федеральный бюджет ввиду их особой важности и необходимости для населения отдельных территорий.

⁵⁰ По оптимистическим оценкам, на сети ОАО «РЖД» страхуется около 10% грузов (в европейских странах – до 90%).

1.3. Конкурентные преимущества (сильные стороны) Транссибирской магистрали как транспортного моста между Россией, Китаем и Европой

1.3.1. Реконструкция железнодорожной инфраструктуры в целях обеспечения экспортно-импортных грузопотоков

Модернизация железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог включает, прежде всего, реконструкцию крупных станций – транспортных узлов, модернизация станционного хозяйства. Основные направления реконструкции станций Восточного полигона приведены в *табл. 1.5*. Кроме того осуществляется спрямление кривых малого радиуса с целью увеличения участковой скорости, повышения возможностей железной дороги по пропуску пассажирских и контейнерных поездов.

Таблица 1.5

Направления реконструкции важнейших станций Восточного полигона железных дорог

Станция	Виды работ по реконструкции	Результат реконструкции	Состояние работ
<i>Забайкальская железная дорога</i>			
Карымская	Строительство нового парка на 10 путей.	Рост пропускной способности крупной узловой станции	Реконструкция не завершена
Чита	Строительство обхода Читы – линии Черновская-Антипиха протяжённостью 27 км и двух мостов.	Улучшение пропуска транзитных грузопотоков в направлении Китая и обратно.	Работы начнутся в 2016 г.
Тайдут	Удлинение приемо-отправочных путей для приёма поездов длиной 71 и 100 условных вагонов.	Рост пропускная способность участка Транссиба Хилок – Чита.	Реконструкция проведена.
Бада	Удлинение приемо-отправочных путей, модернизация оборудования, строительство дополнительных съездов и вытяжного пути, укладка стрелочных переводов.	Улучшение перерабатывающих способностей, повышение надёжности работы станции в случае поломок поездов.	Реконструкция проведена.
<i>Восточно-Сибирская железная дорога</i>			
Слюдянка-2	Строительство новых приемо-отправочных путей, вмещающих 75-91 условный вагон, удлинение и переустройство существующих путей.	Обеспечение приёма и отправления длинносоставных поездов, разделения нечётного и чётного поездопотоков между станциями Слюдянка-1 и Слюдянка-2.	2012-2015 гг.
Нижнеудинск	Удлинение путей нечётного парка для приёма составов до 120 условных вагонов, строительство дополнительных путей для отстоя вагонов, реконструкция сортировочного парка.	Разграничение маневровой и поездной работы, увеличение пропускной способности станции в нечётном направлении минимум на 20%.	2012-2015 гг.
Дивизионная	Удлинение путей в западном направлении для приёма составов до 89-95 условных вагонов.	Беспрепятственный приём чётных поездов со сменой локомотивных бригад в случае загруженности станции Улан-Удэ, увеличение пропускной	2012-2015 гг.

		способности участка Слюдянка – Улан-Удэ.	
Тайшет	Реконструкции транзитного парка и увеличение пропускной способности нечётного парка ⁵¹ .	Улучшение пропуска чётного поездопотока	2012-2015 гг.
<i>Красноярская железная дорога</i>			
Иланская	Строительство двух путей для приёма поездов в 100 условных вагонов, и три пути для приёма поездов в 71 условный вагон.	Увеличение пропускной способности Транссиба вместе с сооружением соединительной петли Авда – Громадская.	2013 г.
Джебь	Удлинение приемо-отправочных путей, строительство четвёртого пути, реконструкция горловины станции, увеличение радиуса кривых.	Повышение скорости движения поездов, увеличение пропускной способности участка Междуреченск – Тайшет.	2013 г.
Абакан	Строительство чётного парка.	Часть программы «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет».	2012-2014 гг.
<i>Дальневосточная железная дорога</i>			
Известковая	Удлинение приемо-отправочных путей для приёма поездов длиной 71 условный вагон.	Обеспечение экспортных поставок в Китай продукции Кимкано-Сутарского ГОКа	2013-2014 гг.

Главным направлением инвестирования средств ОАО «РЖД» на реконструкцию железнодорожной инфраструктуры Транссиба и ответвлений в Китай является Забайкальская железная дорога. Направлениями модернизации являются:

Электрификация участка Карымская – Забайкальск, которая проходит в три этапа. В 2011 г. была завершена электрификация участка Карымская – Оловянная, в декабре 2012 г. – участка Оловянная – Борзя. Участок Борзя – Забайкальск будет полностью электрифицирован в 2014 г. На линии устанавливается контактная сеть, рассчитанная на пропуск поездов со скоростью до 160 км/ч., а также тяжёловесных поездов с малыми интервалами, опоры сети адаптированы к вечной мерзлоте.

Строительство обхода Читы, ветки Черновская – Антипиха протяжённостью 27 км и двух мостов. Работы над этим проектом начнутся в 2016 г. Целью реконструкции является обеспечение пропуска возрастающих грузопотоков в направлении Китая и обратно.

Восстановление ранее закрытых станций, расконсервация путей, устройство диспетчерских съездов. Расконсервированные станции необходимы для проведения обгонов, пропуска пассажирских и контейнерных поездов. Как правило, требуется не только расконсервация закрытых станций, но и их реконструкция, прежде всего, удлинение приемо-отправочных путей.

Техническое обновление сортировочных горок с использованием оборудования ведущих иностранных производителей.

На Восточно-Сибирской железной дороге направлениями модернизации являются:

Реализация программы развития станций на 2012-2015 гг. (реконструкция станций Тайшет, Нижнеудинск, Слюдянка-2, Черемхово, Дивизионная, Замзор и Шеберта).

Строительство обходного пути Большой Луг – Слюдянка в целях увеличения пропускной и провозной способности Транссиба.

⁵¹ По состоянию на начало 2013 г. в нечётном парке отправления станции Тайшет из 13 путей всего 4 были вместимостью от 72 до 76 вагонов, все остальные – короткие.

На Красноярской железной дороге осуществляется реализация приоритетного проекта «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет», направленного на развитие пропускных способностей Южного хода магистрали. До 2020 г. при выделении средств из государственного бюджета предполагается строительство вторых путей на 23 участках, будут осуществлены работы по строительству новых и реконструкции существующих тоннелей, расположенных на лимитирующих перегонах, строительство объектов производственного назначения, усиление устройств электроснабжения на ряде участков. Однако на первом этапе не предусмотрено увеличение пропускной способности участка Саянская – Тайшет протяжённостью около 250 км. Ожидается, что к 2015 г. ежесуточный пропуск поездов на линии возрастёт с 20 до 40 пар. Строительство вторых путей на участке Междуреченск – Тайшет, по оценке Сбербанка, окупится лишь через 45 лет⁵².

1.3.2. Высвобождение провозных и пропускных способностей Восточного полигона железных дорог

Высвобождение провозных и пропускных способностей железных дорог Восточного полигона происходит по следующим направлениям:

1. Окончание строительства нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО). В 2011 г. ввод в эксплуатацию первой очереди ВСТО снизил погрузку нефти на ВСЖД на 40,2%. Одновременно, в том же году со станции Сковородино ЗабЖД было отправлено 15,4 млн. тонн нефти на терминал в Козьмино. Доля погрузки нефти на этой станции составила 48,1% от объёма погрузочных работ на дороге.

Ввод в эксплуатацию второй очереди нефтепровода (ВСТО-2) позволил перенаправить в трубу около 80% грузопотока станции Сковородино, в результате высвобождение пропускной способности ЗабЖД и ДВЖД может составить до 10 пар поездов в сутки. В результате, по мнению И. Куротченко, «лимитирующие участки на Транссибе исчезнут, и ситуация на Дальнем Востоке улучшится»⁵³.

В 2013 г. году к ВСТО-2 планируется присоединить Хабаровский НПЗ, на который нефть доставляется по железной дороге со ст. Зуй, а в 2015-2016 гг. – Комсомольский НПЗ, на который нефть перевозится в цистернах со ст. Уяр.

2. Разработка новых месторождений полезных ископаемых в Забайкалье, Якутии и на Дальнем Востоке, транспортное плечо от которых до портов и пограничных переходов с Китаем короче, чем от месторождений природных ресурсов в Западной и Восточной Сибири.

3. Переход генерирующих мощностей электростанций Дальнего Востока с угля на использование природного газа. Высвобождению железнодорожной инфраструктуры происходит в ходе роста экспорта приморского угля, замещающего уголь из Кузбасса.

4. Отмена части пассажирских поездов, следующих в дальнем и пригородном сообщении. В условиях недостаточного объёма государственных субсидий ОАО «Федеральная пассажирская компания» планировало в 2013 г. отменить 235 нерентабельных поездов, часть из которых курсирует по Транссибу и другим направлениям, входящим в международные транспортные коридоры.

5. Развитие перевозок водным транспортом по рекам Амур, Уссури, Туманная и др. в случае проведения соответствующих гидротехнических мероприятий.

1.3.3. Программа ОАО «РЖД» по развитию перевозок контейнеров «Транссиб за 7 суток» и регулярное движение контейнерных поездов

Новая эволюционная модель транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая, а также реализация транзитного потенциала страны требуют осуществления перевозок

⁵² Метод окупаемости. Редакционная статья. Гудок, 19.06.2012.

⁵³ Полные трубы – свободные «бочки». РЖД-Партнёр, 25.12.2012. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/polnye-truby---svobodnye--bochki/>.

высокодоходных грузов, прежде всего, контейнеров. 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;
- в 2011 г. – 564 тыс. ДФЭ.

По итогам 7 месяцев 2012 г. по Транссибирской магистрали в международном сообщении перевезено 364,1 тыс. ДФЭ (рост составил 23%). Перевозки импортных грузов в контейнерах преобладали над перевозками экспортных. Транзитные перевозки в 2010 г. составили 18 тыс. ДФЭ, около 50 % от их объёма занимали перевозки комплектующих компании Daewoo (Южная Корея). В 2011 г. объём транзитных перевозок контейнерных грузов по Транссибу составил всего 45,6 тыс. ДФЭ.

В 2012 г. были отправлены 7323 контейнерных поезда (в среднем в сутки 20 поездов), из них 3340 поездов (45,6%) формирования ОАО «ТрансКонтейнер». При этом 292 поезда следовали из Находки в Казахстан и страны Центрально Азии, 46 поездов – в сообщении Чунцин – Дуйсбург в составе контейнерного поезда «Новый шёлковый путь».

В транзитных перевозках грузов отмечались следующие тенденции:

- увеличение объёмов перевозок в сообщении Корея – Узбекистан (и обратно), Корея – Казахстан;
- формирование грузопотока автомобилей из Австрии и Польши в Китай;
- сокращение контейнеропотока из США в Казахстан и Кыргызстан;
- увеличение объёмов перевозок из Германии в Китай⁵⁴.

Контейнерные перевозки по железной дороге в сообщении Китай – Россия в 2011 г. составили 339,8 тыс. ДФЭ, что на 53% больше, чем в 2010 г. В 2012 г. (по оценке А. Безбородова) объём железнодорожных перевозок контейнеров по маршруту Китай – Европа составил 25 тыс. ДФЭ⁵⁵.

В 2011 г. со станции Владивосток ДВЖД отправлялись до 10 ускоренных контейнерных поездов в неделю, которые перевозили 64% от общего количества контейнеров, отгруженных Владивостокским морским торговым портом на железную дорогу⁵⁶. В 2012 г. по ВСЖД в сутки проходили до пяти контейнерных поездов ОАО «ТрансКонтейнер», а также группы вагонов транзитом из европейской части России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и обратно⁵⁷.

Перевозки осуществляются не только по Транссибу, но и с использованием альтернативных маршрутов, например, через Казахстан (пограничный переход Достык – Алашанькоу). Так, совместное транспортно-логистическое предприятие ОАО «ТрансКонтейнер» и китайской компании CRIMT осуществляет перевозки грузов из Китая в Россию по трём маршрутам:

- по железной дороге через погранпереход Забайкальск – Манчжурия;
- погранпереход Достык – Алашанькоу;
- морским транспортом из китайских портов Тяньзинь, Далянь, Циндао, Ксинганг, Шанхай и др. через российские порты на Дальнем Востоке и далее по Транссибу.

ОАО «ТрансКонтейнер» имеет собственный контейнерный терминал на станции Забайкальск. Другая дочерняя компания ОАО «РЖД» – ОАО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) открыла в Забайкальске филиал в дополнение к имеющимся филиалам в Красноярске и

⁵⁴ Транспорт России № 14, 04 апреля 2013 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/rynok-uslug/vzlet-ili-retsessiya-vot-v-chem-vopros.html>.

⁵⁵ Транзитные амбиции. Деловой журнал про Китай ChinaPRO.ru, 09.07.2012. URL: <http://www.chinapro.ru/rubrics/3/8097/>.

⁵⁶ В 2009 г. эти показатели составляли: два поезда в неделю и 8% соответственно / Ровесник магистрали. Дальневосточная магистраль №39, 5 октября 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/14/202240/>.

⁵⁷ 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/>.

Иркутске, что позволяет консолидировать грузы в направлении пограничного перехода. В 2012 г. РЖДЛ организовала мультимодальную перевозку партии грузов из Китая для сети гипермаркетов OBI в Москве, как альтернативу морским маршрутам.

Комплексная логистическая услуга, предлагаемая РЖДЛ, включает:

- организацию морской перевозки из порта Нинбо до транзитного порта Инкоу в Китае;
- перегрузку контейнеров на железнодорожные платформы и перевозку по железным дорогам Китая до пограничного перехода Манчжурия – Забайкальск;
- таможенное оформление;
- перегрузку контейнеров с китайских платформ на платформы колеи российского стандарта и перевозку по сети ОАО «РЖД» до станции назначения;
- перевозку автомобильным транспортом от станции назначения до склада компании OBI.

Планируемые объёмы перевозок по данному направлению составляют 2,4 тыс. ДФЭ в год. В случае достижения таких объёмов в одном из транзитных китайских потоков будут формироваться два контейнерных поезда в месяц. При этом срок доставки не будет превышать 25 дней⁵⁸.

Вообще контейнеризация железнодорожных перевозок в России остается на низком уровне: 1,9% в целом и 2,9% в международном сообщении. Низкий уровень контейнеризации железнодорожных перевозок в России объясняется:

- слабой конкурентной средой на рынке;
- дефицитом подвижного состава, вследствие его медленной оборачиваемости и недостаточного уровня диспетчеризации;
- высокими тарифами на железнодорожные перевозки;
- несовершенством погрузочно-разгрузочных технологий в портах и на пограничных переходах;
- сложностью и длительностью прохождения таможенных процедур, занимающих как минимум 5 дней.

Технологически ОАО «РЖД» может обеспечить доставку грузов из российских портов на Дальнем Востоке границ Европейского Союза за 7 дней с маршрутной скоростью контейнерных поездов до 1500 км в сутки. Для того чтобы такая услуга стала регулярной, ОАО «РЖД» реализует Программу развития железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали на период до 2015 г., в рамках которой осуществляется разработка инновационного транспортного продукта «Транссиб за 7 суток».

Контейнерные поезда в рамках сервиса «Транссиб за 7 суток» отправляются на регулярной основе по маршруту Находка-Восточная – Москва-товарная-Павелецкая два раза в неделю, а по маршруту Находка-Восточная – Брест один раз в неделю. Поезда следуют по жёстким «ниткам» графика⁵⁹.

После продления колеи российского стандарта в Австрию планируется перевозить контейнеры из Китая до Вены (через Украину, Словакию) за 10 суток.

К 2020 г. в соответствии с актуализированной Генеральной схемой развития сети железных дорог ОАО «РЖД»:

- средняя участковая скорость движения грузовых составов должна вырасти на 21% по сравнению с 2012 г.;
- скорость доставки контейнеров увеличится в 2 раза, в том числе на Транссибе скорость движения будет увеличена на 17% – до 1600 км/сутки⁶⁰.

Перспективные объёмы перевозок транзитных грузов в контейнерах в евро-азиатском сообщении по Транссибу в 2015 г. оцениваются на уровне более 500 тыс. ДФЭ, а с учётом перевозок порожних контейнеров – свыше 700 тыс. ДФЭ.

⁵⁸ Гудок, 16.05.2012.

⁵⁹ Гудок, 05.06.2013.

⁶⁰ Транспорт России № 18-19, 06 мая 2013 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/dvizhenie-po-generalnoy-sHEME.html>.

По мнению президента ОАО «РЖД» В. Якунина, условиями достижения таких объёмов являются:

а) строгое соблюдение сроков доставки грузов между северо-восточными провинциями Китая, Республикой Корея, Японией и странами Европы: они не должны превышать 17-20 суток;

б) конкурентоспособная тарифная политика: стоимость железнодорожной перевозки не должна быть дороже морской более чем на тысячу долларов⁶¹;

в) создание единого логистического оператора перевозок «Восток – Запад» для перевозок грузов с использованием Транссибирской магистрали.

Конкурентным преимуществом железнодорожных перевозок является отсутствие необходимости формирования судовых партий грузов. С другой стороны, на формирование полносоставного контейнерного поезда тоже требуется время, а ускоренный пропуск такого поезда требует снятия с графика обычных грузовых составов. Организация движения ускоренных контейнерных поездов по жёстким «ниткам» графика требует ответственного подхода к подготовке подвижного состава, обеспечения протяжённых гарантийных плеч обслуживания.

Потенциальная возможность отправки товаров в Европу по Транссибу и ссылки на экспериментальные перевозки зачастую используются грузоотправителями Китая и других стран АТР в качестве аргумента давления для заключения выгодных контрактов с морскими перевозчиками. Кроме того, использование железнодорожных перевозок соответствует политике зелёной логистики.

1.3.4. Расширение колеи российского стандарта в целях повышения конкурентных преимуществ Транссиба

Повышению конкурентоспособности путей российских путей сообщения способствует расширение колеи российского стандарта (1520 мм). Направлениями расширения являются:

1. Реконструкция железной дороги на участке Хасан (Россия) – Раджин (КНДР). По состоянию на середину 2012 г. объёмы перевозок через пограничный пункт Хасан – Туманган были незначительными, в основном перевозились грузы для реконструкции железной дороги. 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.

2. Строительство железной дороги колеи российского стандарта Кошице (Словакия) – Вена (Австрия) протяжённостью более 500 км. В странах Восточной Европы имеются отдельные участки совмещённой колеи и колеи российского стандарта, построенные во времена существования социалистического лагеря⁶². Предполагается, что строительство железной дороги Кошице – Вена будет происходить в 2013-2016 гг. Перспективный объём перевозок к 2050 г. составит от 16 до 24 млн. тонн грузов год. К строительству железнодорожной дороги широкой колеи до Вены могут присоединиться Чехия и Венгрия.

3. Активное использование, прежде всего, в целях развития рыночной конкуренции, железных дорог стран Балтии в качестве ответвлений транспортного коридора «Восток – Запад». Ключевым моментом повышения эффективности перевозочного процесса в направлении Китай – Россия – Европа 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

⁶¹ Сушей или морем. Российская газета, 10.11.2011. URL: <http://www.rg.ru/2011/11/10/reg-dfo/transsib.html>.

⁶² В 1963 г. была построена дорога колеи 1520 мм Ужгород – Кошице в целях обеспечения поставок железной руды из СССР на металлургические заводы в Словакии. По железной дороге Хрубешув – Славкув в Польше транспортировалась железная руда из СССР на металлургические заводы в Катовице и каменный уголь в обратном направлении. Примером железной дороги с совмещённой колеёй является линия Калининград – Бранево (Польша).

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»⁶³.

3. Развитие смешанных железнодорожно-паромных перевозок на западном участке коридора «Восток – Запад». С 2007 г. открыто паромное сообщение Усть-Луга – Балтийск (Россия) – Засниц/Мукран (Германия), с июня 2012 г. паромное сообщение по этому маршруту стало регулярным.

4. Строительство новых путей сообщения, увеличивающих транзитный потенциал территории России. В частности, железная дорога Белое море – Республика Коми – Урал («Белкомур») должна соединить страны Северной Европы и Северо-запад России с Китаем, Казахстаном и другими странами Центральной Азии. Ведутся проектные работы по строительству железной дороги Селихин – Ныш и мостового перехода (тоннеля) на Сахалин для получения дополнительного выхода к портам на Тихом океане и формирования новых транспортных коммуникаций со странами АТР, в том числе и с Китаем.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 1

1. Функционирование Транссибирской 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:

- наличием горно-перевальных с крутыми уклонами, скально-обвальными, лавиноопасными, селеопасными участками и мест подтопления;
- наличием участков земляного полотна железных дорог на вечномёрзлых 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.

2. Анализ производственно-технологических и организационно-хозяйственных проблем функционирования Транссибирской железнодорожной магистрали 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, сложные природно-климатические и инженерно-геологические условия в Сибири и на Дальнем Востоке требуют осторожного подхода к вопросам реформирования содержания и ремонта железнодорожной инфраструктуры и дополнительных финансовых затрат. В частности, остро стоит вопрос доставки укрупнённых путевых бригад к месту проведения работ, обеспечения условий их труда и отдыха.

⁶³ Китайская кухня транспортной логистики. Транспорт России № 48, 29 ноября 2012 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/kitayskaya-kuhnya-transportnoy-logistiki.html>

- 3) Реформирование железнодорожного транспорта, образование большого количества собственников вагонов, а также рост объёмов перевозок на Восточном полигоне железных дорог привели к падению 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 на Транссибе сглаживаются возможностью отклонения грузопотоков на Байкало-Амурскую магистраль (БАМ), которая, однако, также нуждается в модернизации. Рост объёмов перевозок требует расширения «барьерных» мест на БАМе, строительства вторых путей и электрификации магистрали. При этом финансирования только из средств ОАО «РЖД» – недостаточно.

3. Модернизация железнодорожных пограничных переходов, связывающих Россию и Китай неравномерно. В инвестиционной политике ОАО «РЖД» и его дочерних компаний приоритет отдаётся реконструкции и расширению ЖДПП «Забайкальск». В первой половине 2014 г. должна быть завершена электрификация всей линии Карымская – Забайкальск и станции Забайкальск, что будет способствовать увеличению объёмов перевозок именно через этот ЖДПП. В 2013 г. в Китае планируется начать работы по электрификации участка Харбин – Маньчжурия, которые должны занять два года.

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.

Необходимо не только сбалансированное развитие существующих пограничных переходов, но и строительство новых путей сообщения, связывающих Россию и Китай, например, продление и превращение в транзитную коммуникацию проектируемой железной дороги Кызыл – Курагино. Для повышения надёжности транспортных связей Транссиб и БАМ должны быть соединительными линиями, такими как Мозгон – Новый Уоян и Шимановская – Гарь – Февральск.

4. Для обеспечения вывоза грузов требуется строительство второй ветки БАМа, что позволит увеличить провозную способность магистрали с 15 до 100 млн тонн грузов. Затраты на модернизацию российских железных дорог до 2020 г. оцениваются в 4,1 трлн. руб., в том числе Транссиба и БАМа – в 1 трлн руб., т. е. около 100 млрд руб. в год. В. Штыров предлагает следующую финансовую схему: ОАО «РЖД» строит железную дорогу на заёмные средства, а государство возвращает компании налоги тех предприятий, которые появятся благодаря новой транспортной артерии⁶⁴. По словам В.Якунина, «финансовая ситуация не позволяет нам пока сделать весь БАМ двухпутным. Однако в пятилетний период мы должны построить порядка

⁶⁴ Особый регион. Интервью с заместителем председателя Совета Федерации В. Штыровым. Гудок, 27.03.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=457940&year=2013&month=03&SECTION_ID=16890.

200 км вторых путей, и это позволит нам к 2015 г. решить проблему дефицита пропускной способности»⁶⁵.

5. В ближайшее время около 80% инвестиционной программы ОАО «РЖД» будет направлено на строительство скоростных дорог между городами проведения ЧМ-2018. В этих условиях финансовым обеспечением реализации мероприятий, направленных на развитие железнодорожной инфраструктуры, могут быть:

А). Введение инвестиционной составляющей в тариф на грузовые железнодорожные перевозки. Сборы от данного вида инвестиционной предлагается направлять в приоритетном порядке на развитие транспортной инфраструктуры железных дорог на Дальнем Востоке, где привлечение частных капиталов затруднено из-за низкой окупаемости этих проектов.

Б). Предоставление приоритетного права грузоотправителей, осуществляющих софинансирование мероприятий по развитию инфраструктуры общего пользования, на получение услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, преимущественный их доступ к новой железнодорожной инфраструктуре и гарантированная тарификация перевозок на уровне, не превышающем Прейскурант № 10-01.

В). Внедрение принципа «бери или плати».

6. Задержки в модернизации Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ могут содержать 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 Европой⁶⁶.

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.

7. Приведенный анализ свидетельствует о необходимости рассматривать Транссиб, прежде всего, в качестве транспортной коммуникации, обеспечивающей вывоз сырьевых ресурсов в Китай и другие страны АТР. Усилия государственных органов должны быть направлены именно на обеспечение бесперебойной работы магистрали в этом направлении. Эволюционное развитие перевозок импортных и транзитных грузов должно происходить на рыночной основе.

ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И КИТАЯ

В главе 2 проводится ретроспективный анализ уровня развития социально-экономического сотрудничества России и Китая. Показывается, что снижение объемов перевозок грузов в России было обусловлено общим экономическим спадом - снижением объемов производства многих видов продукции, и это поставило транспортную отрасль в трудное положение. Далее на динамику и структуру пассажирских перевозок оказало влияние общее снижение уровня жизни населения. В связи с этим, выход отрасли транспорта на траекторию устойчивого циклического развития в России потребует длительного времени и больших финансовых затрат. А в Китае, учитывая численность населения, размеры территории и уровень развития экономики, транспорт имеет огромное значение. Примерно половина грузооборота и пассажирооборота приходится на железные дороги. Однако в последние годы его доля уменьшается, но растет доля морского, автомобильного, трубопроводного и авиационного транспорта. Показано, что в будущем в Китае в целях привлечения инвестиций в транспортную систему планируется реформировать систему капиталовложений и финансирования транспортной инфраструктуры: открыть транспортный рынок, поэтапно отменить все ограничения на иностранные инвестиции, диверсифицировать объекты и методы инвестиций, совершенствовать рынок инвестиционных проектов, придать рыночным механизмам главную роль в распределении ресурсов. Особое внимание уделяется стратегии взаимодействия России и Китая в миграционной

⁶⁵ Якунин В. «Будем не только надеяться, а биться за результат и добиваться его». Гудок, 22.04.2013. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=908246&archive=2013.04.22>.

⁶⁶ 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.246-247.

сфере с учетом особенностей китайского транснационализма и потенциала спроса на китайских трудовых мигрантов в России и объема их предложения.

2.1. Анализ циклической динамики экономики Китая в период 1978-2012 гг.

С 1978 года Правительство Китая начало проводить политику рыночных реформ, результатом которой является мощный экономический рост (в среднем на 9,5% в год), превышающий в 3 раза общемировое значение⁶⁷. Несмотря на высокие темпы роста, в экономике Китая наблюдается циклический характер развития. Девятый цикл начался с 1990 г., когда экономика достигла низшей точки. ВВП Китая в 1990 г. вырос на 281,7% к отношению 1978 г. Инвестиции в основные средства также выросли в 1990 г. также на 532,3% к отношению 1978 г (*табл. 2.1*).

В современном периоде, рост китайской экономики переживает 10-й цикл после создания КНР. По сравнению с первыми девятью экономическими циклами нынешний цикл, начавшийся в 2000 г., характеризуется высокими темпами роста экономики, продолжавшимися уже 12 лет подряд, а продолжительность каждого из предыдущих экономических циклов являлась кратковременной. Это свидетельствует о том, что колебания экономических циклов в Китае происходят в новых положительных формах, т.е. намного продлилась фаза подъема экономики, в которой экономика развивается продолжительно, стабильно и быстро. Такая ситуация сложилась под общим влиянием многих факторов в области предложения, потребления и политики⁶⁸.

Темп роста в 2003 г. составил 3,8%, что является самым низким с начала экономической реформы. Таким образом, уже к 2004 г. Китай обошел США, став самым крупным торговым партнером Японии, Индии – в 2008-м г. и Бразилии – в 2009-м году. В 2008 г. Китай являлся самым крупным источником импорта США, ее активный торговый баланс с США составил 266,3 млрд. долл. В 2009 г. Китай стал самым крупным иностранным владельцем государственного долга Америки, обойдя Японию.

Таблица 2.1

Основные макроэкономические показатели Китая 1978-2012 гг.⁶⁹

Год	ВВП - Y	Инвестиции - K	Число занятых - L	Основная пром. - Y _p	Вторична пром. - Y _s	Третичная пром. - Y _t
1978	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1979	107,6	102,7	102,2	106,1	108,2	107,9
1980	116,0	107,3	105,5	104,6	122,9	114,3
1981	122,1	113,2	108,9	111,9	125,2	126,2
1982	133,1	145,0	112,8	124,8	132,1	142,6
1983	147,6	168,5	115,7	135,1	145,8	164,3
1984	170,0	216,0	120,0	152,6	166,9	196,0
1985	192,9	299,7	124,2	155,4	197,9	231,7
1986	210,0	367,7	127,7	160,5	218,2	259,6
1987	234,3	446,8	131,5	168,1	248,1	296,8
1988	260,7	560,2	135,3	172,3	284,1	335,9
1989	271,3	519,7	137,8	177,6	294,8	353,9
1990	281,7	532,3	161,3	190,7	304,1	362,1
1991	307,6	659,3	163,1	195,2	346,3	394,3
1992	351,4	952,2	164,8	204,4	419,5	443,3

⁶⁷ Расчеты на основании данных World Economic Forum «The Global Competitiveness Index и «World Development Report» за 1999-2009 гг.

⁶⁸ Анализ и прогнозирование состояния китайской экономики в 2008 году. АОНК, декабрь 2008. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/6316409.html>.

⁶⁹ Национальное бюро статистики Китая. URL: <http://www.stats.gov.cn/english/>.

1993	400,4	1540,5	166,4	214,0	502,8	497,4
1994	452,8	2008,3	168,0	222,6	595,2	552,5
1995	502,3	2359,1	169,5	233,7	677,7	606,9
1996	552,6	2700,2	171,7	245,6	759,8	664,1
1997	603,9	2939,1	173,9	254,2	839,4	735,3
1998	651,2	3347,4	175,9	263,1	914,2	796,8
1999	700,9	3518,1	177,8	270,5	988,6	871,2
2000	759,9	3879,1	179,5	277,0	1081,8	956,1
2001	823,0	4385,3	181,9	284,8	1173,1	1054,2
2002	897,8	5126,1	183,7	293,0	1288,4	1164,2
2003	987,8	6548,0	185,4	300,3	1451,7	1274,9
2004	1087,4	8305,1	187,3	319,3	1613,0	1403,1
2005	1200,8	10461,2	188,8	336,0	1801,6	1550,4
2006	1340,7	12962,3	190,3	352,8	2035,2	1738,1
2007	1515,5	16182,4	191,7	366,0	2333,6	1977,1
2008	1651,2	20366,3	193,0	386,1	2549,5	2164,7
2009	1794,9	26496,6	194	416,2	2748,4	2333,5
2010	1979,7	33120,7	195,1	426,5	2758,7	2343,8
2011	2173,7	41400,9	196,5	436,3	3029,1	2573,5
2012	2343,2	50053,7	197,8	470,3	3265,4	2774,2

Графики абсолютных величин ВВП, инвестиции и число занятых в индексах к 1978 г. приведены на **рис. 2.1**. На рисунке наблюдаем особый рост инвестиции. Инвестиция основные средства в 2008 г. вырос на 20366,3% к отношению 1978 г. На **рис. 2.2** изображены графики темпов прироста ВВП, инвестиции и число занятых. На этом рисунке, мы наблюдаем три среднесрочного цикла: 1978-1989 гг., 1990-2000 гг. и 2001-2012 гг.

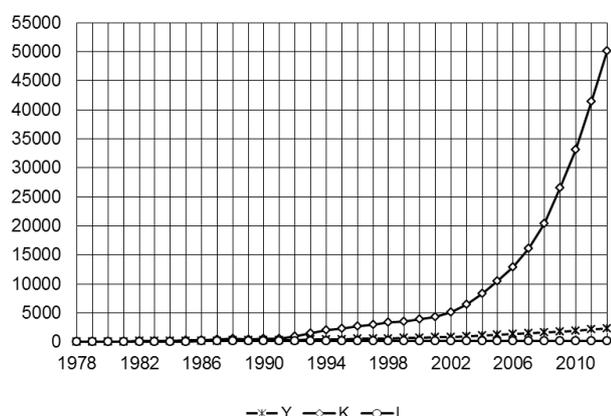


Рис.2.1. График абсолютных величин в индексах 1978 г.: ВВП - Y, инвестиции - K и число занятых - L.

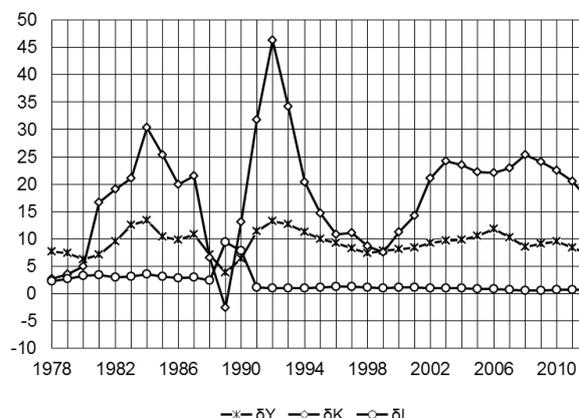


Рис.2.2. Темпы прироста в период с 1978-2012 гг.: ВВП - δY , инвестиции - δK и число занятых - δL .

Графики темпов прироста основной, вторичной и третичной отраслей промышленности, приведенные на **рис. 2.3** также подтверждают это утверждение. На **рис. 2.4-рис. 2.8** приведены графики эмпирических характеристик ПЗ. На этих графиках также наблюдаем трех среднесрочных циклов в периоде с 1978-2012 гг. экономического развития Китая.

Совокупная факторная производительность (СФП) является показателем уровня НТП, характеристикой эффективности в экономике. Рассматривается ее изменение в период с 1978 по 2012 гг. в экономике Китая. Рост инвестиций в основной капитал (или основные фонды), число занятого населения и НТП являются тремя основными источниками экономического роста Китая.

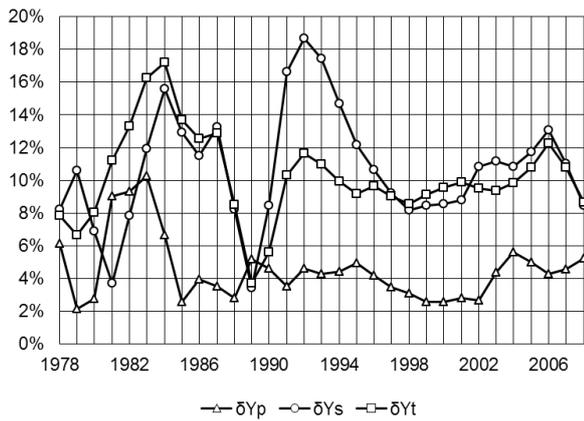


Рис.2.3. Темпы прироста в период с 1978-2012 гг.: δY_p , δY_s и δY_t .

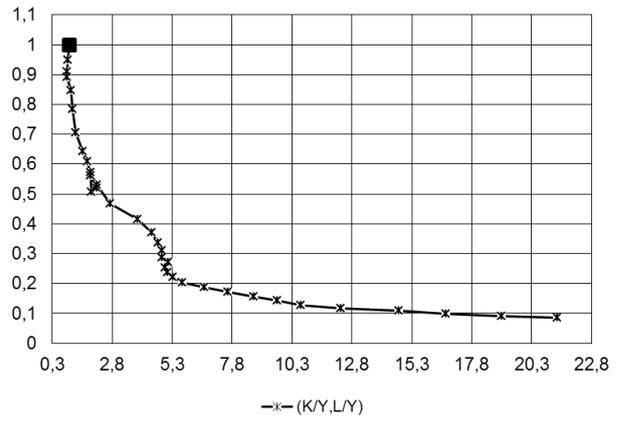


Рис.2.4. График зависимости трудоемкости L/Y от капиталоемкости K/Y : $L/Y = F(K/Y)$.

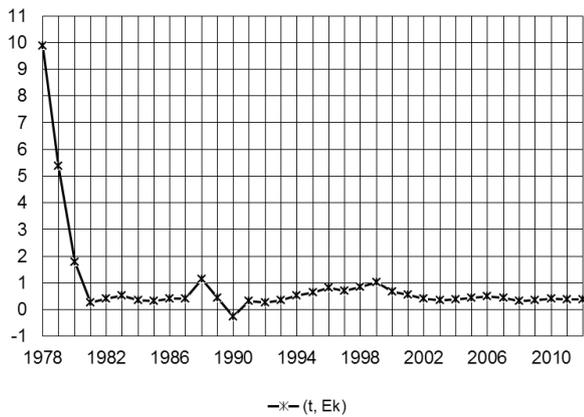


Рис.2.5. График зависимости (t, E_k) .

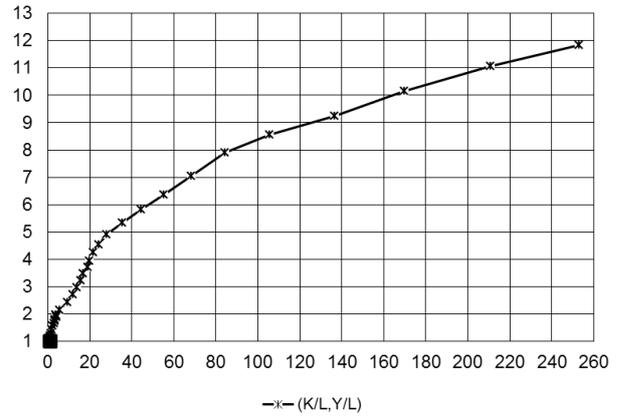


Рис.2.6. График зависимости производительности труда Y/L от капиталовооруженности K/L : $Y/L = F(K/L)$

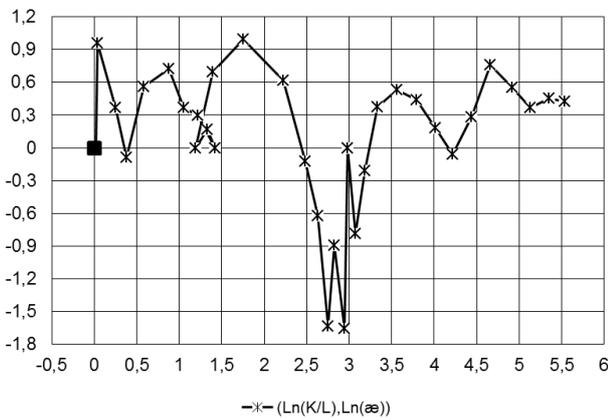


Рис.2.7. График зависимости $\text{Ln}(ae) = F(\text{Ln}(K/L))$.

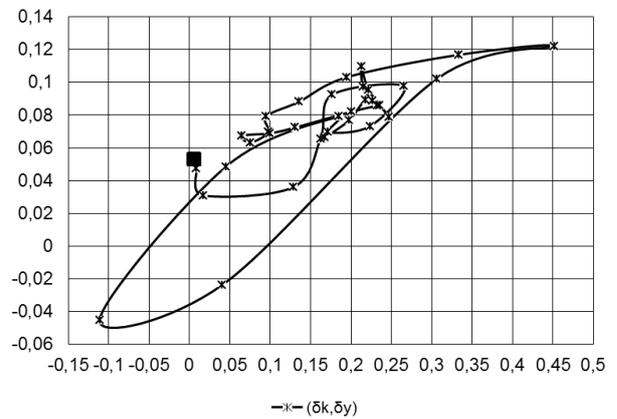


Рис.2.8. График зависимости $\delta_y = f(\delta_k)$.

Для описания агрегированной модели экономического роста используется производственная функция (ПФ), связывающая выпуск продукции и услуг с объемами капитала, затратами труда и другими факторами производства⁷⁰. В этом случае динамика выпуска ВВП может быть описана как: $Y = A(t) F(K, L)$, где: K и L – факторы производства – капитал и труд, соответственно; $A(t)$ – зависящий от времени остаток, называемый СФП,

⁷⁰ Иванилов Ю.П., Положишников В.Б., Рассадин В.Н. Народно – хозяйственная производственная функция // Сообщения по прикладной математике. – М.: ВЦ АН СССР, 1983. – 44с. Бессонов В.А., Цухло Ц.В. Анализ динамики российской переходной экономики. – М.: ИЭПП, 2002. – 189 с. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Губин В.А., Зоидов З.К. Исследование социально-экономической циклической динамики России и совершенствование регулирования стратегии опережающего развития. – М.: ЦЭМИ РАН, 2012. – 207 с.

который отражает вклад в выпуск всех остальных факторов, не учитываемых непосредственно в качестве аргументов ПФ.

СФП понимается как показатель уровня НТП, её рост свидетельствует не только о технических сдвигах, но и о росте квалификации и мотивации рабочей силы, совершенствовании методов управления и организации производства. Чем выше данный показатель, тем более эффективна экономика страны, тем выгоднее вкладывать инвестиции в эту страну. Она напрямую связана с конкурентоспособностью региона в борьбе за инвестиции. В макроэкономических исследованиях большое внимание уделяется измерению процентного вклада факторов «капитал», «труд» и «совокупная факторная производительность» в прирост ВВП. Внедрение измерения в экономическом росте «совокупной факторной производительности» стало одним из важных достижений в экономической науке за последние пятьдесят лет.

Выражение для СФП можно представить в виде: $A = Y/F(K,L)$, т. е. как отношение результата (базисного индекса выпуска) к среднему уровню затрат (базисных индексов фондов и труда с той же исходной базой), поскольку ПФ $F(K,L)$ можно рассматривать как функцию осреднения факторов. Соответственно, СФП можно рассматривать как *совокупный* показатель производительности, в отличие от *частных* показателей производительности, какими являются средняя производительность труда $y = Y/L$ и средняя капиталоотдача (фондоотдача) $g = Y/K$. Более того, параметр A может быть представлен как среднее y и g (при надлежащем выборе единиц измерения). Скажем, если ПФ Кобба-Дугласа, то: $A = g^{\alpha}y^{1-\alpha}$, т. е. в данном случае A – среднее геометрическое взвешенное y и g . Это означает, что базисный индекс A должен располагаться между базисными индексами y и g с той же исходной базой (*рис. 2.9-рис. 2.10*).

В период с 1978-2012 гг. в Китае среднегодовой рост ВВП на 9,2% сопровождался ростом численности занятых на 2,2% и ростом инвестиции в основной капитал на 18,3%. Отсюда следует, что динамика традиционных факторов экономического роста – капитала и труда – может объяснить лишь незначительную долю прироста выпуска. Это, в свою очередь, свидетельствует об интенсивном, в целом, характере роста: он был обусловлен, главным образом, не вовлечением в процесс производства дополнительных объемов факторов производства, а увеличением СФП.

На *рис. 2.9* динамика СФП A_t , а также производительность труда $y = Y/L$ показывает их постепенное увеличение, произошедшее в начале китайских реформ в период с 1978-1990 гг., за которым последовал интенсивный рост в 1990-2012 гг., в 2008-2009 гг. наступил мировой финансовый кризис, и с 2010 года замедлился экономический рост. Капиталоотдача с 1978 г. до 2012г. медленно падает.

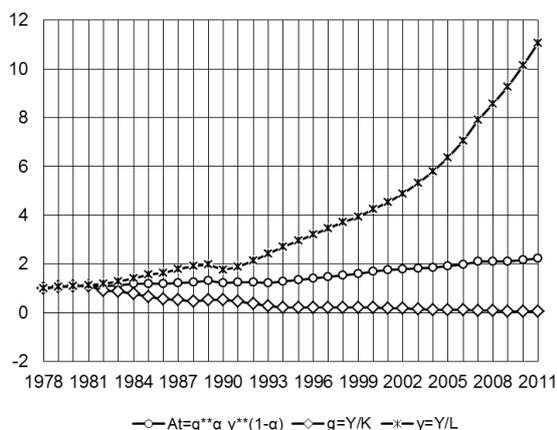


Рис. 2.9. График зависимости $y=Y/L$ производительности труда, совокупный факторный показатель производительности $A_t = g^{\alpha}y^{1-\alpha}$, $g=Y/K$ – капиталоотдача.

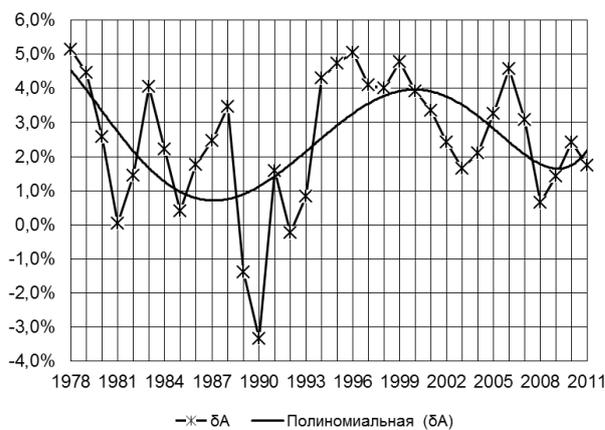


Рис. 2.10. Темпы прироста совокупной факторной производительности δA (замещение от ВВП, инвестиции в основной капитал и число занятых).

2.2. Финансово-экономический циклический кризис 2008-2009 гг. в Китае

Эксперты академии общественных наук Китая в своей работе, предложили следующие предложения относительно государственной политики ациклического макрорегулирования и макроконтроля в 2008 г.:

- снизить чрезмерно высокие темпы экономического роста, особенно капиталовложений;
- видеть в смягчении инфляционного давления и стабилизации уровня цен приоритетной задачей макрорегулирования и макроконтроля;
- последовательно рассматривать способы экономии энергии и сокращение выбросов вредных веществ как третий приоритет для макрорегулирования и макроконтроля⁷¹.

Но зависимость китайской экономики от главного импортера ее продукции – США в разгар финансового циклического кризиса все, же не могло, не отразится на экономических показателях Китая.

В частности, в четвертом квартале 2008 г. снизились темпы экономического роста и ощутимо замедлились темпы роста промышленного производства. Сократился спрос на энергоресурсы, сырье, транспортные услуги, дорогостоящие виды потребления, в частности товарное жилье и автомобили. Снижился объем внешней торговли. Возросли хозяйственные трудности предприятий, связанные с сокращением заказов, объемов сбыта и прибыли. Обострились проблемы в сфере трудоустройства. Все это ощутимо замедлило рост доходов государства.

Но на фоне нулевой и отрицательной динамики темпов роста США, Японии и стран Европы⁷² экономика Китая, все же сохранила свой рост, хоть и слегка замедлив «обороты».

Воздействие мирового циклического кризиса на динамично развивающуюся экономику Китая, оказалось не столь серьезным как для экономик развитых стран Европы и Японии. Во-первых, нелиберализованность и достаточная степень закрытости финансового рынка обеспечивал ему большой залог прочности и безопасности от внешних воздействий. Во-вторых, у китайской экономики большие возможности саморегулирования. Рост ВВП Китая в первом квартале 2009 г. достиг 6,1%, во втором квартале – 7,9% по сравнению с аналогичными периодами 2008 г.

Антикризисные меры правительства Китая. Китайский проект по борьбе с кризисными явлениями в экономике фактически реализуется с осени 2008 г. и группирует в себе меры по целому ряду направлений (более подробно см. *табл. 2.2*).

Исходя из представленной блок-схемы видно, что расширение внутреннего потребления в условиях мирового снижения спроса является важным элементом антикризисной стратегии правительства Китая. Поэтому в 2008-2010 гг. правительство Китая выделило в целом 4 трлн. юаней (около 586 млрд. долл.). Основу этих средств составлял федеральный бюджет, а остаточная часть была сформирован из местных бюджетов. Следует подчеркнуть, что на использование собственных средств, предприятий государственного и частного секторов экономики правительство Китая также возлагает определенные надежды, что объясняется стимулирующими и поощрительными мерами для предприятий внедряющих инновации.

Финансовые средства, выделенные правительством Китая на борьбу с кризисом можно представить в виде *табл. 2.3*.

Временное увеличение доли государства в общенациональных расходах позволило расширить совокупный внутренний спрос, а также положительно повлияет на уровень жизни населения (дотации крестьянам и городскому населению с низкими доходами).

⁷¹ Анализ и прогнозирование состояния китайской экономики в 2008 году. АОНК, декабрь 2008. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/6316409.html>.

⁷² По предварительным данным, ВВП США во II квартале 2009 года снизился на 1%, о чем сообщило Министерство торговли страны. Аналитики ожидали, что ВВП США в апреле-июне 2009 года снизится на 0,7%. В 2009 году развитые страны будут по-прежнему находиться в рецессии и спад ВВП составит 3,8% (прогноз по сравнению с апрелем не изменился). В 2009 году по оценке МВФ усилятся падение ВВП Германии (-6,2%), Италии (-5,1%), Испании (-4,0%), Великобритании (-4,1%).

Таблица 2.2

Блок схема антикризисной программы правительства Китая



Таблица 2.3

Объемы и структура антикризисных средств Китая

Назначение средств	млрд. юаней	%
Строительство транспортной инфраструктуры	1500	37,5
Восстановление провинции Сычуань от последствий землетрясения	1000	25
Строительство социальных объектов в городах	400	10
Социальные объекты на деревне	370	9,25
Охрана окружающей среды, экономия природных ресурсов	210	5,25
Нужды образования и здравоохранения	150	3,75
Прочие расходы	370	9,25
Всего	4000	100

По мнению ряда китайских экономистов, причина экономического кризиса Китая является результатом его экономической структуры и не имеет ничего общего с финансовым циклическим кризисом США. Финансовый циклический кризис США ответственен лишь за сокращение китайских резервов иностранной валюты, но он, ни в коем случае, не связан с китайским экономическим кризисом. Экономика Китая сама загнала себя в такую безысходную ситуацию всей своей системой, как политической, так и экономической.

В целом антикризисная политика Китая имела комплексный и сбалансированный характер, что отражается в позитивных макроэкономических показателях страны 2009 г. и ВВП Китая в

четвертом квартале 2009 г. увеличился на 10,7% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. Благодаря этому, по итогам 2009 г. китайская экономика выросла на 8,7% к отношению 2008 г.⁷³ Объем ВВП 2009 г. составил 3,35353 трлн. юаней. Темп роста снизился на 0,9% по сравнению с 2008 г. (9,6%). Добавленная стоимость на основных промышленных предприятиях в 2009 г. поднялась на 11% против 2008 года. Темп роста снизился на 1,9% против показателя 2008 г. (табл. 2.4).

Таблица 2.4

Общие экономические и финансовые показатели Китая в 2000-2009 гг.
(все данные приведены в млрд. юаней или в %, если не указано иное)

Основные показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ВВП	9,921.5	10,965.5	12,033.3	13,582.3	15,987.8	18,321.7	21,192.4	25,730.6	30,067.0	33,535.3
ВВП (%)	8,4	8,3	9,1	10,0	10,1	10,4	11,6	13,0	9,0	8,7
ИПЦ	104	107	92	102	103,9	108	105	104,8	105,9	99,3
Промыш. добав. стоимость *	2,539.5	2,832.9	3,299.5	4,199.0	5,480.5	7,218.7	9,107.6	11,704.8
% Роста	17,8	11,6	16,5	27,3	30,5	31,7	26,2	28,5	12,9	11,0
Инвестиции в основные средства	3,291.8	3,721.3	4,350.0	5,556.7	7,047.7	8,877.4	10,999.8	13,732.4	17,282.8	22,484.6
% Роста	10,3	13,0	16,9	27,7	26,8	26,0	23,9	24,8	25,9	30,1
Розничная торговля	3,910.6	4,305.5	4,813.6	5,251.6	5,950.1	6,717.7	7,641.0	8,921.0	10,848.8	12,534.3
% Роста	9,7	10,1	11,8	9,1	13,3	12,9	13,7	16,8	21,6	15,5
Городские среднедушевые располагаемых доходов (RMB)	6,280.0	6,859.6	7,702.8	8,472.2	9,421.6	10,493.0	11,759.5	13,785.8	15,780.8	17175
% Роста	7,3	9,2	12,3	10,0	11,2	11,4	12,1	17,2	14,5	8,8
Сельские на душу населения чистой прибыли (RMB)	2,253.4	2,366.4	2,475.6	2,622.2	2,936.4	3,254.9	3,587.0	4,140.4	4,760.6	5,153.0
% Роста	1,9	5,0	4,6	5,9	12,0	10,8	10,2	15,4	15,0	8,2
Уровень безработицы **	3,1	3,6	4,0	4,3	4,2	4,2	4,1	4,0	4,2	...

*Всех государственных промышленных предприятий и всех негосударственных промышленных предприятий с доходом от основного бизнеса более 5 миллионов юаней.

** Зарегистрированная безработица в городах в соответствии с официальными данными КНР Национальное бюро статистики (НБС) цифры.

В 2009 г. объем капиталовложений в основные фонды составил 22,4846 трлн. юаней с ростом на 30,1% против показателя предыдущего года. Объем роста превысил показатель предыдущего года на 4,4%. Общий объем розничной торговли потребительскими товарами в 2009 г. составил 12,5343 трлн. юаней с ростом на 15,5% против показателя предыдущего года.

Отмечалось снижение индексов потребительских цен и заводских цен на промышленную продукцию, а в конце года обозначился быстрый рост. Индекс потребительских цен снизился на 0,7% по сравнению с показателем 2008 года.

В 2009 г. Китай внедрил умеренно мягкую денежную политику, в результате быстро увеличивался объем денежной массы, а также объем выданных кредитов. Впервые, в течение 11 месяцев общий объем финансовых поступлений составил 6,33931 трлн. юаней, что на 532,489 млрд. юаней больше по сравнению с показателем 2008 г. (рост на 9,2%). Капитальный рынок Китая в 2009 г. показал хорошие результаты.

⁷³ Рост экономики Китая в конце 2009 года превысил 10 процентов. URL: <http://lenta.ru/news/2010/01/21/gdp/>.

На фоне экономического восстановления индекс акций на Шанхайской фондовой бирже поднялся с 1820 в начале 2009 г. до 3277 с ростом на 80%. Производственный индекс PMI Китая в 2009 г. стал быстро подниматься в начале года, рост сохранялся на уровне выше 50% 10 месяцев подряд. Это доказало стабильность восстановления и роста китайской экономики. В декабре обозначился большой рост PMI до 56.6%, что означает укрепление китайской экономики. В 2009 г. международный финансовый циклический кризис оказал серьезное влияние на внешнюю торговлю Китая. В феврале объем внешней торговли снизился до критически низкой отметки.

В 2009 г. циклический кризис оказал серьезное влияние также на привлечение Китаем иностранных инвестиций. В начале года заметно сократился объем иностранных инвестиций по сравнению с тем же периодом 2008 года. В 2009 г. сохранялся активный баланс во внешней торговле Китая, продолжал увеличиваться и запас иностранной валюты Китая. В конце декабря запас иностранной валюты достиг 2,3992 трлн. долл. с ростом на 453,1 млрд. долл. против показателя 2008 года⁷⁴.

2.3. Торгово-экономическое сотрудничество России и Китая

Объем российско-китайской торговли в 2010 г. по данным российской таможенной статистики увеличился на 50,3% и составил 59,3 млрд. долл. При этом российский экспорт в Китай - 20,3 млрд. долл., увеличившись на 21,8%, российский импорт из Китая – 39,0 млрд. долл. (+71,2%). Отрицательное сальдо России – 18,7 млрд. долл.

По итогам 2010 г. Россия занимает 13-ое место среди внешнеторговых партнеров Китая. Китай занял первое место среди внешнеторговых партнеров России (за 2009 г. - третье место), в том числе шестое по экспорту и первое по импорту. Доля Китая во внешнеторговом обороте России составила 9,6% (*табл. 2.5*).

Таблица 2.5

**Товарооборот между Россией и Китаем в 2006-2012 гг.
(по данным ФТС России млрд. долл.)**

Годы	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ОБОРОТ	28,7	40,3	55,9	39,5	59,3	83,5	87,5
<i>темпы роста в %</i>	<i>141,2</i>	<i>140,6</i>	<i>138,7</i>	<i>70,6</i>	<i>150,3</i>	<i>140,8</i>	<i>105,2</i>
ЭКСПОРТ	15,8	15,9	21,1	16,7	20,3	35,2	35,7
<i>темпы роста в %</i>	<i>120,8</i>	<i>100,9</i>	<i>133,0</i>	<i>78,8</i>	<i>121,8</i>	<i>173,4</i>	<i>102,0</i>
ИМПОРТ	12,9	24,4	34,8	22,8	39,0	48,3	51,8
<i>темпы роста в %</i>	<i>177,8</i>	<i>189,1</i>	<i>142,4</i>	<i>65,7</i>	<i>171,2</i>	<i>123,9</i>	<i>107,6</i>
САЛЬДО	2,8	- 8,5	- 13,6	- 6,2	-18,7	-13,1	-16,1

Источник: Федеральная таможенная служба

По данным ФТС России, в 2012 г. российско-китайский товарооборот увеличился на 5,2% и составил 87,5 млрд. долл. При этом российский экспорт в Китай составил 35,7 млрд. долл. (+2%), импорт из Китая – 51,8 млрд. долл. (+7,6%). Отрицательное сальдо России составило 16,1 млрд. долл. С 2010 г. Китай является первым торговым партнером России.

⁷⁴ Экономические показатели Китая за 2009 год. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2010-02/03/content_19362206.htm.

Доля Китая во внешнеторговом обороте России в январе-марте 2013 г. составила 10,8% (+ 0,3% к январю-марту 2012 г.). Россия в рейтинге основных торговых партнеров Китая сохранила за собой в 2012 г. 9 место; на нее приходится 2,3% китайского внешнеторгового оборота (*табл. 2.6-табл. 2.7*)⁷⁵.

Таблица 2.6

Товарооборот Китая с основными внешнеторговыми партнерами в 2012 г.
(по данным ГСУ КНР, млн. долл.)

Страны	Стоимость (млн.долл.)			Прирост (%)		
	Товарооб.	Экспорт	Импорт	Товарооб.	Экспорт	Импорт
Всего	3866760,33	2048934,76	1817825,57	6,2	7,9	4,3
1.США	484682,52	351796,17	132886,35	8,5	8,4	8,8
2. Япония	329451,38	151642,64	177808,74	-3,9	2,3	-8,6
3. Гонконг	341487,08	323526,89	17960,19	20,5	20,7	15,9
4. Р. Корея	256329,18	87681,37	168647,81	4,4	5,7	3,7
5.Тайвань	168962,98	36779,08	132183,90	5,6	4,8	5,8
6. Германия	161129,72	69217,53	91912,19	-4,7	-9,4	-0,9
7. Австралия	122300,65	37740,11	84560,54	4,9	11,3	2,3
8. Малайзия	94813,05	36518,02	58295,03	5,3	31,0	-6,2
9. Россия	88158,04	44057,53	44100,51	11,2	13,2	9,2
10. Бразилия	85715,69	33414,89	52300,80	1,8	5,0	-0,2

Таблица 2.7

Торговля услугами между Россией и Китаем в 2006-2012 гг.
(по данным Банка России, тыс. долл.)

	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	январь- сентябрь 2012
ОБОРОТ	1 740 115	2 114 539	2 464 451	1 815 321	2 374 295	3 292 481	2 619 757
ЭКСПОРТ	636 259	748 523	869 622	824 204	1 000 996	1 317 779	1 128 111
ИМПОРТ	1 103 856	1 366 016	1 594 829	991 117	1 373 299	1 974 702	1 491 646
САЛЬДО	-467 597	-617 493	-725 207	-166 913	-372 303	-656 923	-363 535

2.4. Инвестиционное сотрудничество России и Китая

По данным Минкоммерции КНР, китайские прямые инвестиции в России за 2010 г. увеличились на 43,8% и составили 594 млн. долл. против 410 млн. долл. в 2009 г. Общий объем накопленных прямых инвестиций достиг 2 млрд. 618 млн. долл. (+29,3%).

Главными приоритетами инвестиционной деятельности Китая в России являлись энергетика, разработка полезных ископаемых, лесное хозяйство, торговля, легкая и текстильная промышленность, бытовая электротехника, связь, строительство и сфера услуг.

На 50% увеличились объемы выполняемых китайскими компаниями подрядных строительных работ и трудовых услуг. В течение 2010 г. китайскими компаниями в России выполнены работы на сумму 1,5 млрд. долл. против 1,0 млрд. долл. в 2009 г. Подписаны новые контракты на 1,19 млрд. долл. (в 2009 г. – 1,21 млрд. долл.). К началу 2011 г. суммарный объем завершенных работ достиг 8,36 млрд. долл. против 6,86 млрд. долл. в конце 2009 г., общий объем заключенных контрактов – 13,18 млрд. долл. (в к. 2009 г. - 11,99 млрд. долл.).

⁷⁵ URL: http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/foreigneconomicactivity/cooperation/economicaa/doc/20130528_03?presentationtemplate=docHTMLTemplate1&presentationtemplateid=2dd7bc8044687de796f0f7af753c8a7e&WCM_Page.ResetAll=TRUE&CACHE=NONE&CONTENTCACHE=NONE&CONNECTORCACHE=NONE.

Российские прямые инвестиции в Китае по 2010 г. увеличились на 10,0% до 34,97 млн. долл. против 31,77 млн. долл. в 2009 г. Контрактные инвестиции уменьшились на 33,4% до 120 млн. долл. Количество новых зарегистрированных проектов с российскими прямыми инвестициями - 59 (в 2009 г. - 94 проекта).

К концу 2010 г. суммарный объем российских прямых инвестиций в КНР достиг 786,77 млн. долл. (+4,6%), контрактные инвестиции - 2,31 млрд. долл. (+5,4%). Общее количество российских проектов с прямыми инвестициями в Китае - 2328 (+2,6%) (*табл. 2.8*).

Таблица 2.8

**Прямые инвестиции Китая и России в 2006-2012гг.
(по данным Минкоммерции Китая, млрд. долл.)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Инвестиции Китая в Россию	0,470	0,438	0,240	0,410	0,594	0,303	0,212
Инвестиции России в Китае	0,067	0,052	0,060	0,032	0,035	0,31	0,043

По данным Минкоммерции Китая, общий объем китайских прямых инвестиций в России в течение 2011 г. составил 303 млн. долл. (-49%). Главными приоритетами инвестиционной деятельности КНР в России по-прежнему являлись разработка полезных ископаемых, лесное хозяйство, энергетика, торговля, легкая и текстильная промышленность, бытовая электротехника, связь, строительство и сфера услуг.

Российские прямые инвестиции в Китае в 2011 г. составили 31,02 млн. долл. против 34,97 млн. долл. в 2010 г. (-11,3%). Количество новых зарегистрированных проектов с российскими прямыми инвестициями - 51 (в 2010 г. - 59 проектов). Основные направления российских инвестиций: обрабатывающая промышленность, строительство, транспортные перевозки.

В 2012 г. объем поступивших китайских инвестиций в экономику России составил 739,6 млн. долл. США (убыль на 60,8% по сравнению с 2011 г.), в т.ч. прямых – 212,2 млн. долл. США (- 64,1%).

В 2012 г. объем поступивших российских инвестиций в экономику Китая составил 1,6 млрд. долл. США (прирост на 137,9% по сравнению с 2011 г.), в т.ч. прямых – 42,9 млн. долл. США (прирост на 536,5%).

Таким образом, российско-китайские отношения переживают лучший период за всю свою историю и характеризуются устойчиво высокой динамикой развития, прочной правовой базой и активными связями на всех уровнях. Взаимоотношения между Россией и Китаем носят характер как глобального, так и регионального масштаба. Российско-китайское экономическое сотрудничество характеризуется поступательным и динамичным развитием. Россия представляется развивающемуся Китаю, чья экономика в существенной степени зависит от экспорта, весьма перспективным потенциальным рынком сбыта и одновременно партнером, способным обеспечить приграничные регионы КНР значительным объемом необходимых сырьевых ресурсов. Для России Китай — перспективный рынок сбыта энергоносителей, возможность развития приграничных районов, потенциальный источник инвестиций в экономику. Быстрому развитию китайско-российского экономического сотрудничества способствует экономический подъем в России и в Китае.

2.5. Ретроспективный анализ состояния перевозки грузов и пассажиров предприятиями транспорта в России и Китае

СНГ. Функционирование транспортной системы в 1991-2000 гг. определялось экономическим положением стран СНГ. Значительное снижение объема грузовых перевозок

было вызвано, с одной стороны, спадом производства, с другой - оптимизацией транспортных потоков, которая выразилась, в частности, в том, что практически полностью были исключены нерациональные и встречные перевозки. В период с 2000-2008 гг. наблюдался рост грузопотоков, вызванный активизацией производственной и внешнеторговой деятельности в странах СНГ.

В 1999 г. общий объем перевозок грузов предприятиями транспорта увеличился в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Кыргызстане и России. Рост перевозок варьировал от 1% в Кыргызстане до 7-10% в России, Грузии и Казахстане. В этих же государствах наблюдалось улучшение ситуации с грузоперевозками на железнодорожном транспорте, темпы роста составили 10-14%. Исключение составляют Казахстан и Кыргызстан, где при росте общих объемов перевозок отправление грузов железнодорожным транспортом снизилось соответственно на 7% и 25%.

В Молдове общие объемы перевозок сократились на 28%, в том числе перевозки на железнодорожном транспорте - на 18%, в Армении соответственно - на 9% и 21%, Украине - на 8% и 0,7%, Беларуси - на 6% и 1%. В Таджикистане при общем снижении перевозок - на 12%, перевозки железнодорожным транспортом возросли на 43%. Объемы перевозок грузов в Узбекистане соответствовали уровню 1998 г.

Перекачка нефти трубопроводами снизилась в Узбекистане на 9%, Казахстане - на 3%, в России и Украине осталась на уровне 1998 г., и только в Азербайджане возросла на 15%. Более благополучная ситуация сложилась с перекачкой газа. Ее объемы возросли в 1999 г. в Казахстане на 39%, Узбекистане - на 27%. Азербайджане - на 4%, России - на 2%. В Украине объемы перекачки газа были на 4% ниже, чем в 1998 г.

Общий объем пассажирских перевозок в 1999 г. снизился в среднем по странам СНГ на 1,2%. Более глубокое его снижение произошло в Казахстане (на 14%) и Украине (на 8%). Рост пассажироперевозок обеспечен в Беларуси и Грузии (9-10%), Армении и Азербайджане (4-5%), Узбекистане (2%). В России и Таджикистане уровень пассажирских перевозок почти не изменился (снижение составило 0,3-0,5%)⁷⁶.

В 2005 г. по сравнению с 2000 г. объем перевозок грузов, предприятиями транспорта (без трубопроводов) в среднем по странам СНГ увеличился на 31%, в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане и Таджикистане - в 1,5-2 раза, Беларуси, Молдове и Украине - на 27%-44%, Кыргызстане и России - соответственно на 6% и 16%.

Транспортировка нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам в период с 2000-2005 гг. в среднем по СНГ возросла на 38%, в Казахстане - в 2,3 раза, России - в 1,5 раза, Беларуси - на 18%; в Украине - снизилась на 30 %. Перекачка газа в среднем увеличилась на 13%, в Азербайджане - в 2,1 раза, Беларуси - в 1,5 раза, России - на 11 %, Украине - на 9%.

К началу 2006 г. транспортная сеть общего пользования в странах СНГ составляла более 141 тыс. км. железнодорожных путей, 1,1 млн. км. автомобильных дорог, 234 тыс. км. магистральных газопроводов, 81 тыс. км. нефтепроводов и нефтепродуктопроводов, 111 тыс. км. внутренних водных судоходных путей.

Объем перевозок грузов предприятиями транспорта в России. В период с 1991-1998 гг. наблюдалось ежегодное ухудшение практически всех показателей, характеризующих работу отрасли транспорта. Общий объем перевозок грузов предприятиями транспорта снизился по сравнению с уровнем 1991 г. в 5,3 раза и составил 19% (*табл. 2.9, рис. 2.11-рис. 2.12*).

Снижение объемов перевозок грузов было обусловлено общим экономическим циклическим спадом - снижением объемов производства многих видов продукции, и это поставило транспортную отрасль в трудное положение. Далее в связи с оживлением экономики в период с 1999-2008 гг. наметилась некоторая положительная динамика изменения объема перевозок грузов предприятиями транспорта. Объем перевозок постепенно увеличивался и к 2008 г. составил 31% от уровня 1991 года. В 2009 г. после мирового финансово-экономического циклического кризиса объем перевозки грузов в России составил 25% от уровня 1991 года. В

⁷⁶ СНГ. Транспорт. URL: <http://www.ciao.fravia.polpred.com/?cnt=147&art=9660>.

целом в России 2010 г. по сравнению с 1991 г. объем перевозок грузов (без трубопроводов) снизился в 4 раза и составил 25% от этого уровня.

Таблица 2.9

Индексы объема перевозки грузов и пассажиров в период с 1991-2012гг.⁷⁷

Страны	Россия		Украина		Беларусь		Молдова		СНГ	
	Y _g	Y _h								
1991	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1992	73	97	81	87	86	92	55	87	74	92
1993	52	97	53	71	55	88	30	74	52	89
1994	38	93	37	65	33	79	20	66	37	84
1995	33	91	29	50	25	62	20	70	31	78
1996	25	91	22	50	22	52	18	63	26	78
1997	22	92	21	53	24	61	19	57	24	79
1998	19	91	19	57	25	72	17	65	22	80
1999	20	92	18	56	24	79	10	69	22	80
2000	21	92	18	55	21	80	11	55	25	81
2001	22	90	18	54	21	81	14	36	26	80
2002	21	88	19	55	23	78	17	47	27	79
2003	22	85	22	55	25	76	19	50	29	77
2004	23	84	23	57	27	73	18	52	31	78
2005	25	64	22	58	30	71	16	54	33	67,4
2006	27,3	56,3	24	58,3	32,7	69,6	15,7	54,3	35,2	63,8
2007	27	50,1	25,9	58,1	34,7	71,7	17,4	54,3	37,4	61,2
2008	26,8	50,6	25,8	58,7	37,1	61,6	16,5	58,1	38,5	60,5
2009	21,7	46,2	19,8	51,2	36	60,1	8,5	51,7	33,6	57,3
2010	21,6	42,8	22	48,2	40,1	62,8	9,4	41,1	35,9	56,7
2011	22,5	43,3	24,2	51,1	44,1	66	10,3	37	38,4	59,6

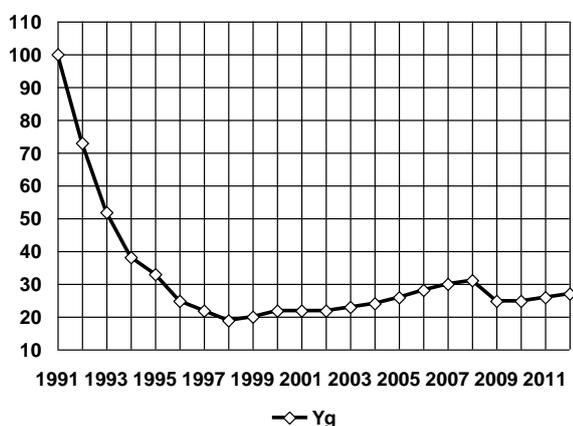


Рис. 2.11. График абсолютных величин в индексах 1991-2012 гг.: объем перевозок грузов предприятиями транспорта – Y_g.

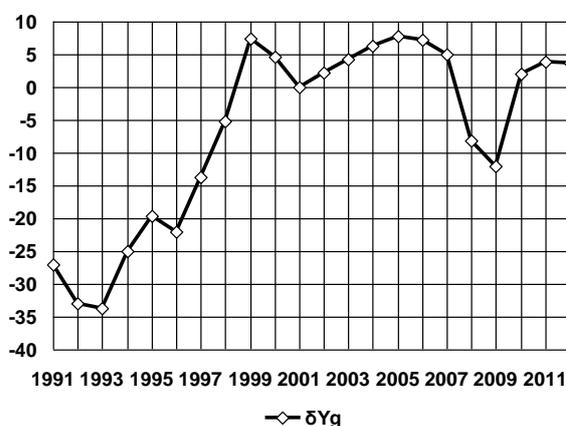


Рис. 2.12. Темпы прироста в 1991-2012 гг.: объем перевозок грузов предприятиями транспорта – delta Y_g.

Объем перевозок пассажиров предприятиями транспорта в России. Объем перевозок пассажиров предприятиями транспорта в 1998 г. снизился по сравнению с уровнем 1991г. в 9% и составил 91% (рис. 2.13 – рис. 2.14).

⁷⁷ 10 лет СНГ (1991-2000). Статистический сборник/ МСК СНГ. – М., 2001 – 800 с. 15 лет СНГ (1991-2005). Статистический сборник/ МСК СНГ. – М., 2006 – 437 с. Содружество Независимых Государств в 2008 г. Краткий справочник / Статкомитет СНГ – М., 2009. – 448 с. Министерство экономического развития URL: <http://www.economy.gov.ru/minec/resources/1020e88040dc399bad11bfc8cc8c99f3/spravka+itog.doc>.

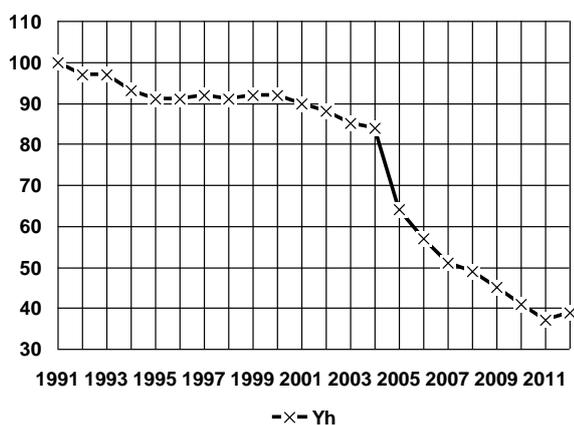


Рис. 2.13. График абсолютных величин в индексах в 1991-2012 гг.: объем перевозок пассажиров предприятиями транспорта – Y_h .

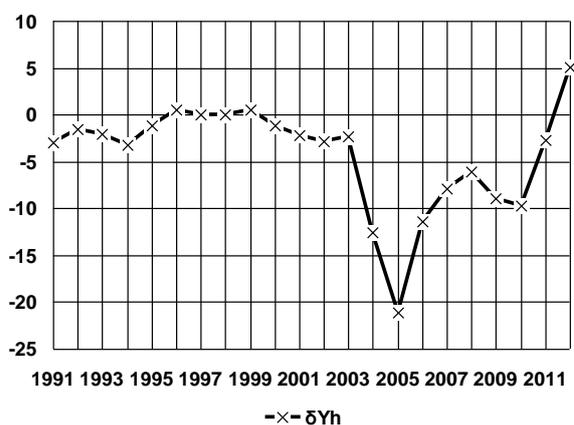


Рис. 2.14. Темпы прироста в 1991-2012 гг.: объем перевозок пассажиров предприятиями транспорта – δY_h .

Вместе с тем, в период 1999-2000 гг. наметилась некоторая положительная циклическая динамика изменения объема перевозок пассажиров предприятиями транспорта. В связи с оживлением экономики в период с 2000-2008 гг. наметилась значительная отрицательная динамика изменения объема перевозок пассажиров предприятиями транспорта.

Объем перевозок постепенно уменьшился и к 2008 г. почти в 2 раза до 49% от уровня 1991г. В связи мировым экономическим кризисом пассажирооборот в 2009г. составил 45% от уровня 1991г. В 2010 г. объем пассажиров, перевезенных предприятиями транспорта в России, составил 41% от уровня 1991 г. В 2012 г. по прогнозным оценкам этот показатель составит 39% от уровня 1991 г.

На динамику и структуру пассажирских перевозок оказали влияние: общее снижение уровня жизни населения; сокращение деловых и командировочных поездок; падение спроса на железнодорожный транспорт со стороны немногочисленного, но высоко-обеспеченного слоя населения в силу предпочтительности авиа- и автотранспорта.

Выход отрасли транспорта на траекторию устойчивого развития потребует длительного времени и больших финансовых затрат. Система управления отрасли транспорта страны стала более сложной и затратной. А в сфере железнодорожного транспорта России государство снизило свой регулирующий потенциал.

Китай. В современном периоде Китай находится на стадии глобального обновления своей транспортной инфраструктуры. Как показали выше, до сегодняшнего дня экономика Китая росла, несмотря на неразвитость инфраструктуры, но сейчас этот фактор сдерживает рост, поэтому правительство Китая прикладывает усилия по созданию эффективной системы перемещения людей и грузов по стране. По экспертной оценке Всемирного банка плохая транспортная инфраструктура в период с 1991-2000 гг. снижала ВВП Китая на 1%. Транспортная составляющая в стоимости товаров равняется 20% в сравнении с 5-10% США и других развитых стран. Для более эффективного использования водных путей сообщения Китай реконструирует порты. По всей стране также идет строительство аэропортов, из-за чего растут и сопутствующие индустрии: строительное оборудование, проектирование, безопасность и электроника.

В период с 1978-2012 гг. наблюдалось ежегодное улучшение практически всех показателей, характеризующих работу отрасли транспорта Китая (*табл. 2.10-табл. 2.12*). Общий объем пассажиропотока предприятиями транспорта Китая увеличивался по сравнению с уровнем 1978 г. более в 15 раз и составил 472% от уровня 1991 г. (*табл. 2.10, рис. 2.15-рис. 2.16*). Общий объем перевозок грузов предприятиями транспорта Китая также увеличивался постепенно по сравнению с уровнем 1978 г. более чем в 18 раз и составил 637% от уровня 1991 года (*табл. 2.11, рис. 2.17-рис. 2.18*). В целом общий объем перевозок грузов посредством транспортной системы Китая показывает устойчивый циклический рост в периоде с 1978-2012 гг. (*табл. 2.12, рис. 2.19-рис. 2.20*).

Таблица 2.10

Пассажиропоток (10 тыс. чел) в Китае в период с 1978-2011 гг.⁷⁸

Year	Only	Railways	National Railways	Local Railways	Joint-venture Railways	Highways	Waterways	Civil Aviation
Годы	Всего	Железные дороги	Национ. железные дороги	Местные железные дороги	СП железные дороги	Авто. дороги	Водные пути	Гражд. авиация
1978	253993	81491	80729	762		149229	23042	231
1980	341785	92204	91246	958		222799	26439	343
1985	620206	112110	110913	1197		476486	30863	747
1990	772682	95712	94888	824		648085	27225	1660
1991	806048	95080	94208	872		682681	26109	2178
1992	860855	99693	98788	905		731774	26502	2886
1993	996634	105458	104580	878		860719	27074	3383
1994	1092882	108738	108009	729		953940	26165	4039
1995	1172596	102745	102081	664		1040810	23924	5117
1996	1245357	94797	93551	612	634	1122110	22895	5555
1997	1326094	93308	91919	659	730	1204583	22573	5630
1998	1378717	95085	92991	629	1465	1257332	20545	5755
1999	1394413	100164	97725	528	1911	1269004	19151	6094
2000	1478573	105073	101847	519	2707	1347392	19386	6722
2001	1534122	105155	101680	558	2917	1402798	18645	7524
2002	1608150	105606	101741	516	3349	1475257	18693	8594
2003	1587497	97260	93634	412	3214	1464335	17142	8759
2004	1767453	111764	107346	378	4040	1624526	19040	12123
2005	1847018	115583	110651	319	4613	1697381	20227	13827
2006	2024158	125655,8	119728,2	423	5504,6	1860487	22047	15967,8
2007	2227761	135670	128712	451	6507	2050680	22835	18576,2
2008	2867892	146192,8	144452,1	474	1266,7	2682114	20334	19251,1
2009	2976898	152451,2	150797,5	419,3	1234,4	2779081	22314	23051,6
2010	3269508	167609	164761	477	2371	3052738	22392	26769,1
2011	3526319	186226,1	179199,2	528,4	6498,5	3286220	24556	29316,7

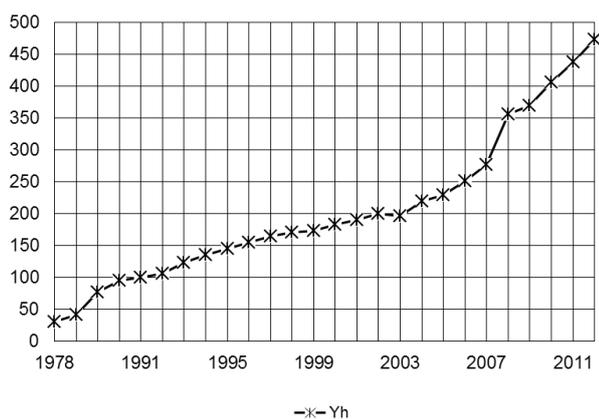


Рис. 2.15. График абсолютных величин в индексах в 1978-2012 гг.: пассажиропоток (10 тыс. чел) в Китае – Y_h .

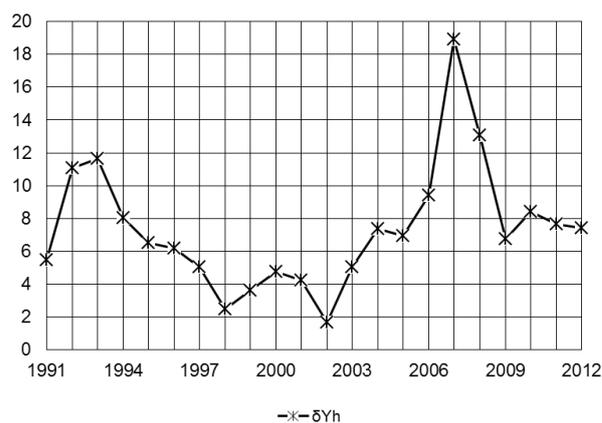


Рис. 2.16. Темпы прироста в 1991-2012 гг.: пассажиропоток (10 тыс. чел) в Китае – δY_h .

⁷⁸ Источник: Национальное Бюро статистики Китая / National Bureau of Statistics of China / <http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/yearlydata/> Китайский статистический ежегодник. 2012 / China Statistical.

Таблица 2.11

Грузооборот (100 млн. тн/км) в Китае в период с 1991-2011 гг.

Year	Only	Railways	National Railways	Local Railways	Joint-venture Railways	Highways	Waterways	Ocean	Civil Aviation	Petroleum and Gas Pipelines
Годы	Всего	Железные дороги	Национальные железные дороги	Местные железные дороги	СП железные дороги	Авто. дороги	Железные дороги	Океан	Гражданская авиация	Трубы. Нефть и Газ
1978	9829	5345,19	5333,46	11,73		274,14	3779,16	2487	0,97	430
1980	12027	5717,5	5707,32	10,2		764	5052,76	3532	1,41	491
1985	18365	8125,66	8111,6	14,06		1903,2	7729,3	5329	4,15	603
1990	26208	10622,38	10601,2	21,18		3358,1	11591,9	8140,86	8,18	627
1991	27987	10972	10948,07	23,93		3428	12955,5	8990,4	10,1	621
1992	29218	11575,55	11548,51	27,04		3755,39	13256,2	9034	13,42	617
1993	30646,81	12090,9	12059,68	31,2		4070,5	13860,8	9133,9	16,61	608
1994	33435,48	12632	12600,56	31,4		4486,3	15686,6	10267,7	18,58	612
1995	35908,9	13049,5	13015,2	34,2		4694,9	17552,2	11938	22,3	590
1996	36589,8	13106,2	12935	48,6	122,53	5011,2	17862,5	11254	24,93	585
1997	38384,7	13269,9	13063	50,7	156,22	5271,5	19235	14874,7	29,1	579
1998	38088,7	12560,1	12304,5	50,7	204,83	5483,38	19405,8	14920,28	33,45	606
1999	40567,8	12910,3	12649,8	37,6	222,92	5724,3	21263	17014,4	42,34	627,93
2000	44320,5	13770,5	13444	43,6	282,87	6129,4	23734,2	17073	50,27	636
2001	47709,9	14694,1	14368,8	55,4	269,95	6330,4	25988,9	20873	43,72	653
2002	50685,9	15658,4	15219,1	62,8	376,51	6782,5	27510,6	21733	51,55	683
2003	53859,2	17246,7	16475,6	69	702,08	7099,5	28715,8	22304,77	57,9	739
2004	69445	19288,8	18285,5	89,1	914,2	7840,9	41428,7	32255	71,8	815
2005	80258,1	20726	19533,4	99,2	1093,5	8693,2	49672,3	38552	78,9	1088
2006	88839,85	21954,41	20557,16	105,66	1291,59	9754,248	55485,75	42577,3	94,27526	1551,168
2007	101418,8	23797	22112,46	132,6785	1551,84	11354,69	64284,85	48685,89	116,3867	1865,891
2008	110300	25106,28	23648,9	150,8811	1306,464	32868,19	50262,7	32851	119,6023	1944,03

2009	1221 33,3	25239,1 7	23649,8 8	126,586 7	1462,70 5	37188,8 2	57556,67	39524	126,23 07	2022,42
2010	1418 37,4	27644,1 3	25937,3 5	116,067 7	1590,71 6	43389,6 7	68427,53	45999	178,89 82	2197,19 3
2011	1593 23,6	29465,7 9	27631,6 7	138,717 6	1695,40 2	51374,7 4	75423,84	49355	173,91	2885,44

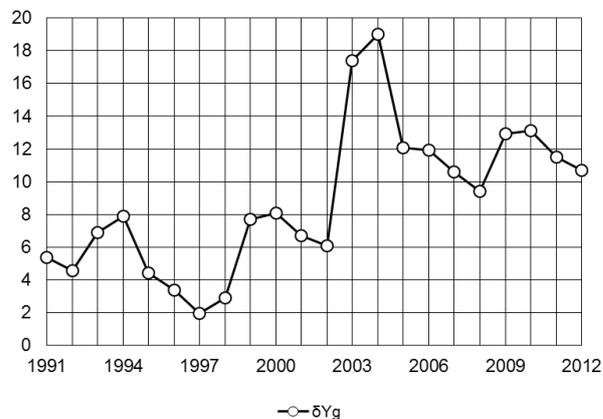
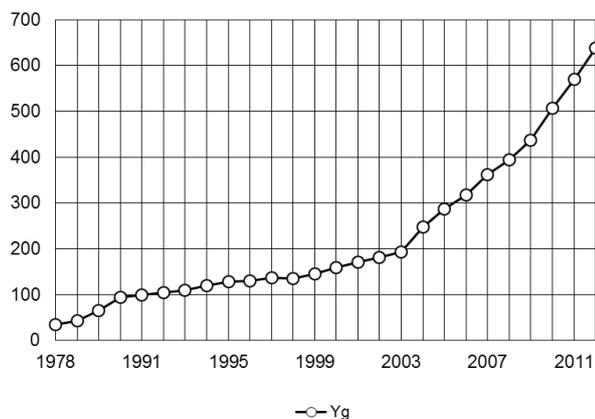


Рис. 2.17. График абсолютных величин в индексах 1978-2012 гг.: грузооборот (100 млн. тн/км) в Китае – Y_g .

Рис. 2.18. Темпы прироста в 1991-2012 гг.: грузооборот (100 млн. тн/км) в Китае – δY_g .

Таблица 2.12

Грузооборот (10 тыс. тн) в Китае в период с 1978-2011 гг.

Year	Only	Railways	National Railways	Local Railways	Joint-venture Railways	Highways	Waterways	Ocean	Civil Aviation	Petroleum and Gas Pipelines
Годы	Всего	Железные дороги	Национ. железные дороги	Местные железные дороги	СП железные дороги	Авто. дороги	Железные дороги	Океан	Гражд. авиация	Труб. Нефты и Газа
1978	248946	110119	107492	2627		85182	43292	3659	6,4	10347
1980	546537	111279	108584	2695		382048	42676	4292	8,9	10525
1985	745763	130709	127516	3193		538062	63322	6627	19,5	13650
1990	970602	150681	146209	4472		724040	80094	9408	37	15750
1991	985793	152893	147898	4995		733907	83370	10567	45,2	15578
1992	1045899	157627	152317	5310		780941	92490	11191	57,5	14783
1993	1115902	162794	156791	6003		840256	97938	12508	69,4	14845
1994	1180396	163216	157278	5938		894914	107091	13421	82,9	15092
1995	1234938	165982	159473	6509		940387	113194	15251	101,1	15274
1996	1298421	171024	161787	7125	2112	983860	127430	14213	115	15992
1997	1278218	172149	162010	7854	2285	976536	113406	20287	124,7	16002
1998	1267427	164309	153435	8035	2839	976004	109555	18892	140,1	17419
1999	1293008	167554	157239	7296	3019	990444	114608	22621	170,4	20232
2000	1358682	178581	166056	8369	4156	1038813	122391	22949	196,7	18700
2001	1401786	193189	179201	9542	4446	1056312	132675	27573	171	19439

2002	1483447	204956	187578	11241	6137	1116324	141832	29896	202,1	20133
2003	1564492	224248	199814	13064	11370	1159957	158070	34002	219	21998
2004	1706412	249017	217816	14924	16277	1244990	187394	39469	276,7	24734
2005	1862066	269296	231839	17802	19655	1341778	219648	48549	306,7	31037
2006	2037060	288224	245476	19593	23154	1466347	248703	54413	349,432	33436,27
2007	2275822	314237	262400	24390	27447	1639432	281199	58903	401,8485	40551,76
2008	2585937	330354,1	275243,4	27127,76	27982,72	1916759	294510	42352	407,6376	43906,3
2009	2825222	333347,9	277571,7	23873,23	31903	2127834	318996	51733	445,5347	44598,48
2010	3241807	364270,8	309541,1	19088,95	35640,77	2448052	378949	58054	563,0371	49971,85
2011	3696961	393262,9	329534,8	22178,77	41549,36	2820100	425968	63542	557,477	57072,72

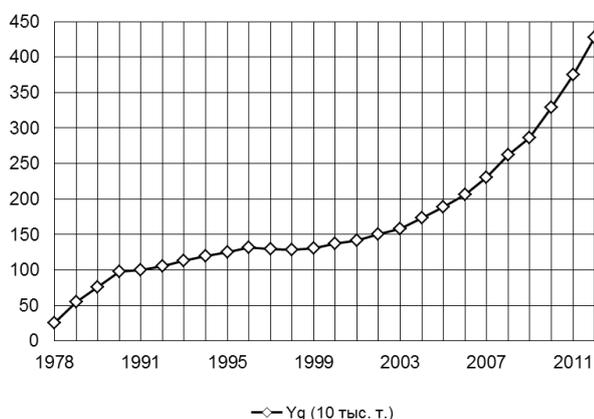


Рис. 2.19. График абсолютных величин в индексах 1978-2012 гг.: грузооборот (10 тыс. тн) в Китае – Y_g .

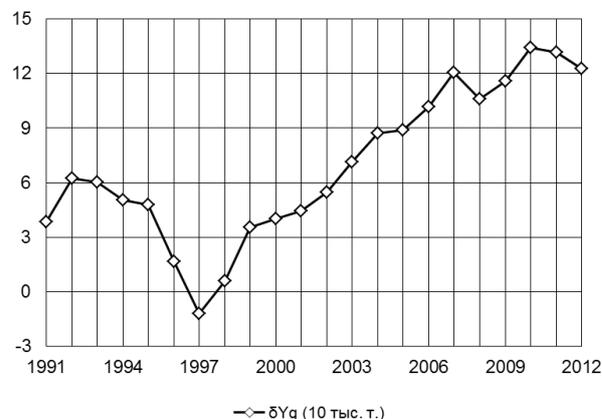


Рис. 2.20. Темпы прироста в 1991-2012 гг.: грузооборот (10 тыс. тн) в Китае – δY_g .

2.6. Китайский рынок труда: предпосылки и формы взаимодействия с рынком труда России⁷⁹

Китайская иммиграция в Россию существовала на протяжении многих десятилетий, а китайцы всегда рассматривали Россию как территорию своих геополитических интересов.

С учетом усиливающихся интеграционных процессов на евразийском пространстве России придется пересматривать свою миграционную политику в сторону большей открытости, при этом, не забывая о своих геополитических интересах в регионе Центральной и Средней Азии. Основным оппонентом в вопросах миграционной политики может стать Китай, который не скрывает своих имперских устремлений в России и рассчитывает на лояльность Москвы в отношении привлечения иностранной рабочей силы, что показал переговорный процесс по вступлению России в ВТО.

Опора на китайскую диаспору в приграничных государствах является частью социально-экономической стратегии развития Китая на современном этапе. Китайский транснационализм рассматривается как часть модернизационного проекта КНР, а территория Российской Федерации как ключевое направление миграционной политики Китая. В 2004 г. было заявлено о стимулировании экспорта рабочей силы из Китая, при этом в качестве инструментов по оптимизации этих процессов было предложено создать специальные центры подготовки

⁷⁹ Данный пункт написан совместно с Халеевым Виталием Анатольевичем, аспирантом Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ.

рабочих, выезжающих за рубеж. В 2004 г. лицензии на такую деятельность выданы 332 специализированным агентствам⁸⁰.

На уровне двустороннего сотрудничества Китай был одним из первых государств, с которым Российская Федерация заключила Соглашение о временной трудовой деятельности граждан Российской Федерации в Китайской Народной Республике и граждан Китайской Народной Республики в Российской Федерации. Если рассматривать уровень многостороннего сотрудничества, то в рамках Шанхайской организации сотрудничества приоритеты миграционной политики пока рассматриваются только в контексте проблем с нелегальной миграцией.

В 2005 г. председатель КНР Ху Цзиньтао во время пребывания в Москве встретился с сотрудниками посольства, руководителями работающих в России китайских фирм и представителями китайского землячества, включая студентов. Он призвал своих слушателей жить в дружбе с российским народом и со всей решимостью содействовать развитию отношений между двумя странами.

Такие устремления Китая обусловлены тенденциями в демографическом развитии Китая и трансформацией китайского рынка труда, а также целым рядом внешних факторов, которые оказывают влияние на миграционную мобильность в Китае, которая будет только усиливаться.

Россия, являясь приграничным регионом для Китая, является приоритетным направлением трудоустройства для малообеспеченных китайцев и членов их семей, тогда как высококвалифицированные китайские работники направляются в сторону ЕС и стран Северной Америки, а также Австралии.

На наш взгляд, на объемы эмиграции работников из Китая в пользу России влияют или будут оказывать влияние в ближайшем будущем несколько факторов. Причем их действие может быть разнонаправленное.

Внешние конъюнктурные факторы включают экономические, социальные и политические предпосылки, являющиеся следствием конкуренции стран на мировом рынке труда.

В развитых странах, опирающихся на постиндустриальную экономику, наблюдается существенный дефицит рабочих мест. Это является следствием издержек в использовании транснационального труда. Офшоринг является следствием транснационализации и способствует переносу рабочих мест из развитых стран в развивающиеся страны. Таким способом только в ЕС с 2002 по 2009 гг. было ликвидировано 178,7 тыс. рабочих мест, а в США – 62,5 тыс. рабочих мест⁸¹. При этом ещё в 2008 г. доля Китая на рынке офшоринговых услуг составляла 10%, вследствие низких издержек для товаропроизводителей, связанных с использованием рабочей силы⁸².

В последние два-три года можно говорить об изменениях в стратегии развитых стран относительно использования дешевого труда в Китае. Это связано с двумя причинами. Первая причина связана с посткризисным ростом безработицы в развитых странах, что правительства этих стран списывают на неудачи в создании новых рабочих мест. Так, Б. Обама в своей программной речи (“American’s Job Act”) в Сенате в сентябре 2011 г. сказал о необходимости создания дополнительных 2 млн. рабочих мест в промышленном секторе США, притом что ресурсов для этого у самих США нет⁸³. Дефицит рабочих мест американцы предполагают ликвидировать за счет введения такого механизма налоговых выплат для крупных американских предпринимателей, который стимулирует последних к возврату рабочих мест из Китая в США. Кроме того, последние события в торгово-экономических отношениях между Китаем и США, дают основание полагать, что китайский бизнес, стремясь преодолеть

⁸⁰ В Китае принята правительственная программа по стимулированию экспорта рабочей силы. URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/2004/0179/mir01.php> (дата обращения: 12.10.2012).

⁸¹ Ткаченко М. Глобальные вызовы для мирового рынка труда // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. - №10. –С. 53-54.

⁸² China’s opportunity in offshore services. McKinsey Quarterly. URL: http://www.mckinseyquarterly.com/Chinas_opportunity_in_offshore_services (дата обращения: 31.03.2013).

⁸³ The American Jobs Act. URL: <http://www.americanjobsact.com/> (дата обращения: 12.04.2013).

антидемпинговые законы США, будет уже сам размещать производственные мощности на территории США, лишая своих граждан дополнительных рабочих мест.

Это предположение подкрепляется еще и тем, что постепенно происходит рост средней заработной платы китайцев. Соответственно, американский потребитель скоро не будет ощущать существенной разницы в цене на товар, произведенный в Китае и США. Только в 2010 г. по сравнению с 2009 г. рост заработной платы составил 119%.

Таким образом, Китай начинает проигрывать в ценовой и неценовой конкуренции другим развивающимся странам со значительным демографическим потенциалом.

Эти причины способны привести в совокупности к высвобождению части трудоспособного населения Китая и его перемещению в сторону дефицитных районов Сибири и Дальнего Востока.

Фактором, побуждающим китайцев к переезду в Россию, может считаться трансформация миграционного режима в рамках как усиливающихся интеграционных процессов на евразийском пространстве, так и вступление России в ВТО, предполагающее в том числе либерализацию миграционного режима со странами-членами ВТО.

Китайцы, как известно, занимали очень жесткую позицию в отношении трудоустройства своих граждан в Российской Федерации. Китайцы требовали установления национального режима всем китайским поставщикам услуг, устранение барьеров, мешающих беспрепятственному въезду китайской рабочей силы на территорию РФ, осуществление трудовой деятельности без регистрации и лицензий, возможность занимать посты, ранее недоступные иностранным гражданам.

Россия, став членом ВТО, приняла на себя обязательства, касающиеся в том числе представления услуг иностранными агентами (в части присутствия физических лиц). В Перечне специфических обязательств Российской Федерации по услугам заявлено, что Россия приняла на себя обязательства, что «не менее 80% всего нанятого персонала, задействованного в реализации соглашения о разделе продукции, должны быть гражданами Российской Федерации», т.е. получается, что не менее 20% работающего персонала могут быть иностранными гражданами⁸⁴.

Наряду с этим Правительством РФ была принята Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009-2018 годы), которая закрепила право на создание целого ряда совместных предприятий в добывающей и перерабатывающей промышленности на территории 11 субъектов РФ⁸⁵. В добывающих отраслях российской промышленности китайцы сотрудничают с российской стороной на основе соглашений о разделе продукции, а строительство предприятий перерабатывающей промышленности китайская сторона считает возможным только с условием работы на них исключительно китайских работников, для которых должны быть организованы беспрепятственные коридоры въезда и выезда.

Одним из пунктов рассматриваемой Программы является «Укрепление российско-китайского сотрудничества в сфере трудовой деятельности», которое предполагает «развитие сотрудничества в рамках Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о временной трудовой деятельности граждан Российской Федерации в Китайской Народной Республике и граждан Китайской Народной Республики в Российской Федерации через проекты в сельском хозяйстве, животноводстве и строительстве на условиях генерального подряда и субподряда»⁸⁶.

⁸⁴ Перечень специфических обязательств Российской Федерации по услугам. Официальный сайт по вступлению России в ВТО. URL: <http://www.wto.ru> (дата обращения: 01.03.2013).

⁸⁵ Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009-2018 годы) URL: <http://uhhan.ru/news/2009-10-18-1360> (дата обращения 14.03.2013).

⁸⁶ Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009-2018 годы) URL: <http://uhhan.ru/news/2009-10-18-1360> (дата обращения 14.03.2013).

Кроме того, ослаблены правила приема на руководящие должности иностранных работников при наличии, допустим, соответствующего сертификата бухгалтера российского происхождения.

Эти два обстоятельства в итоге в условиях повышения доли китайцев с высшим образованием могут привести к смене вектора китайской иммиграции в Россию. Китайская трудовая миграция в Россию может приобрести более организованные формы через инвестиционное сотрудничество и международное производство пользующейся спросом продукции, прежде всего, на российском рынке.

Так, в течение 2011 г. китайской стороной выполнены работы на территории РФ на сумму 1,4 млрд. долл. против 1,5 млрд. долл. в 2010 г. Вместе с тем, зафиксировано увеличение общего объема вновь подписанных контрактов на 15,96% до 1,38 млрд. долл. (в 2010 г. – 1,19 млрд. долл.)⁸⁷.

К началу 2012 г. суммарный объем завершенных китайских работ достиг 9,76 млрд. долл. против 8,36 млрд. долл. в конце 2010 г. Общий объем заключенных контрактов – 14,56 млрд. долл. (в к. 2010 г. - 13,18 млрд. долл.). К началу 2012 г. на работах в Российской Федерации находились 20760 граждан КНР (в 2010 г. - 20809 чел.), которые были задействованы, в основном, в сельскохозяйственных, строительных и лесозаготовительных работах на Дальнем Востоке и в Сибири⁸⁸.

Таким образом, инвестиционная экспансия Китая будет сопровождаться трудовой экспансией, что, с одной стороны, повысит легальность миграционного потока, а, с другой стороны, усилит китайское присутствие в стратегических отраслях российской экономики. В условиях вступления в силу Федерального закона № 86-ФЗ от 19 мая 2010 года «О внесении изменений в Федеральный закон «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации», где высококвалифицированные специалисты могут привлекаться в российские компании без получения разрешения на привлечение и использование иностранных работников, вектор китайской миграции в сторону России может определенным образом измениться⁸⁹.

Кроме того, притягательность территории Российской Федерации для китайцев объясняется еще наличием устойчивых социальных сетей в России, сложившихся связей китайских трудовых мигрантов, проживающих в России, с родственниками и друзьями, оставшимися в Китае, а также географическая близость России.

Для более полного представления о возможностях китайской трудовой иммиграции в Россию, следует более подробно проанализировать изменения в структуре и составе населения в КНР.

Изменения в возрастной структуре китайского населения, на наш взгляд, являются решающим фактором в изменении интенсивности миграционных потоков из Китая в пользу основных стран приема китайской рабочей силы. По оценкам 2012 г., население Китая составляет 1,34 млрд. чел. (1 место по численности населения в мире)⁹⁰. Прогнозные оценки численности населения свидетельствуют, что численность населения Китая к 2025 г. достигнет 1,476 млрд. чел., а к 2050 г. начнет постепенно сокращаться, достигнув 1,437 млрд. чел.⁹¹ Уменьшение в численности населения Китая связано с переходом от одного режима воспроизводства (высокие уровни рождаемости и смертности) к другому режиму воспроизводства (низкие уровни рождаемости и смертности). Такая трансформация приводит к

⁸⁷ Торговое представительство Российской Федерации в Китайской народной республике. URL: <http://www.russchinatrade.ru/ru/ru-cn-cooperation> (дата обращения: 12.03.2013).

⁸⁸ Там же.

⁸⁹ № 86-ФЗ от 19 мая 2010 года «О внесении изменений в Федеральный закон «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Справочно-правовая система «Консультант-плюс». URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.03.2013).

⁹⁰ CIA World Factbook. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> (дата обращения: 10.03.2013).

⁹¹ 2008 World Population Data Sheet. Population Reference Bureau, 2008. – P.9.

диспропорциям в возрастной структуре населения, что непосредственно сказывается на состоянии рынка труда и миграции.

По данным Бюро цензов США, Китай уже сейчас сталкивается с сокращением численности молодого населения (от 16 до 34 лет), т.е. составляющих наиболее активный потенциал эмиграции. Так, к 2015 г. число лиц в возрасте от 5 до 19 лет, которые должны составить костяк трудоспособного населения, будет ниже на 20%, чем в 2005 г.⁹². Это означает, что будет происходить сокращение численности потенциальных мигрантов, молодое население с большой долей вероятности сможет найти квалифицированную работу на территории Китая. При этом на молодых работников спрос будет увеличиваться как в самом Китае, так и за его пределами, причем внутри страны условия занятости по-прежнему будут менее привлекательными, чем за рубежом.

Уменьшение численности трудоспособного населения в Китае напрямую связаны с негативными тенденциями в рождаемости. Уровень рождаемости в Китае последовательно снижался с 6 детей на одну женщину в 1960 г. до 1,6 ребенка на одну женщину в настоящее время, что сопоставимо с европейскими тенденциями в рождаемости⁹³. Это было связано с многими факторами (новые формы брака, откладывание вступления в брак, но наиболее серьезное влияние оказала политика «одна семья - один ребенок», а также эффект отложенных рождений и браков. В результате образовался серьезный разрыв между сегментами трудоспособного населения и уже взрослого молодого населения.

Пока Китай имеет относительно высокую долю трудоспособного населения (от 15 до 64 лет) по версии ЦРУ (73,5%), что является одним из основных компонентов экономического роста Китая в последние два десятилетия⁹⁴. Средний возраст (2012 г.) составляет 35,9 лет. Однако уже к 2030 г. Китай столкнется со всеми проблемами стареющей нации, причем как за счет увеличения числа лиц пожилого возраста, так и за счет низкой рождаемости, сокращающей рост численности трудоспособного населения. Уровень демографической нагрузки вырастет минимум на 10%⁹⁵. Возрастные группы, исключая трудоспособное население, составляли в Китае в 2005 г. примерно 41%, дальше положение дел будет только усугубляться, поскольку все меньше людей будет вступать в трудоспособный возраст (о чем свидетельствует половозрастная пирамида).

При этом происходят существенные изменения в образовательной структуре населения в пользу увеличения доли лиц с высшим образованием. Если в 1990 г. уровень вовлеченности китайцев в систему высшего образования составлял только 2,9%, то в 2008 г. – уже 23%⁹⁶. Подобные тенденции в повышении уровня образования влияют на миграционную мобильность китайцев. Кроме того, подавляющая часть выпускников вузов в Китае остаются безработными после окончания высшего учебного заведения. В период с 2002 года по 2009 год число выпускников ВУЗов в Китае увеличилось с 1 млн. до 6,1 млн. Однако в этот же период ВВП в Китае вырос с 10 трлн. юаней до 30 трлн. юаней. То есть темпы роста экономики значительно отстают от темпов увеличения числа рабочих кадров. Среди выпускников ВУЗов уже давно бытует расхожая фраза «закончил учёбу, значит стал безработным». И такое состояние длится уже не один год⁹⁷.

Однако с учетом того, что трудовой мигрант из Китая в России – это преимущественно мигрант со средним образованием, то можно предположить, что миграционный поток китайцев с высшим образованием преимущественно будет иметь западный вектор.

⁹² U.S. Census Bureau. URL: <http://census.gov> (дата обращения 14.03.2013).

⁹³ Там же.

⁹⁴ CIA World Factbook. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> (дата обращения: 10.03.2013).

⁹⁵ CIA World Factbook. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> (дата обращения: 10.03.2013).

⁹⁶ База статистических данных Института ЮНЕСКО, 2010 г.

⁹⁷ Какова же реальная ситуация с безработицей в Китае? / Великая эпоха. 19.08.2009. <http://www.epochtimes.ru/content/view/27351/4/>.

На фоне уменьшения демографического потенциала трудоспособного населения будет расти доход на душу населения и улучшаться показатели экономического развития, что будет ослаблять желание китайцев для выезда за рубеж. Значительный вклад в ослабление миграционных потоков и стимулирование возвратной миграции должна внести диаспоральная политика Китая.

При этом в Китае усиливаются урбанизационные процессы, каждый год, начиная с 2010 г., заканчивая 2015 г., прирост городского населения будет составлять 2,3%. Источником миграции станет сельское население. В соответствии с данными института Азиатского банка развития мигранты из сельской местности являются источником социального и пространственного неравенства, их количество к 2020 г. возрастет до 300 млн. человек⁹⁸, причем с учетом нелегальной миграции население китайских городов уже к 2015 г. может достигнуть 1,5 млрд. человек. При этом рабочие-мигранты в городах подвергаются дискриминации как с точки зрения оплаты труда, так и в вопросах получения бесплатного образования, медицинской помощи и социального страхования.

При этом несмотря на достаточно низкие официальные оценки безработицы (6,4% в 2012 г.), ее уровень существенно занижен, т.к. по сути не учитывается безработное сельское население, половина которого постоянно перемещается между селом и городом, фактически имея сельскую прописку. Существенное давление безработного населения на инфраструктуру городов будет стимулировать китайские власти к «выдавливанию» части населения, осевшего в городах, за пределы страны, преимущественно в приграничные районы.

Таким образом, можно констатировать, что влияние демографического фактора на отток китайских трудовых ресурсов в пользу России является неоднозначным.

Таким образом, можно систематизировать рассмотренные факторы в виде матрицы SWOT-анализа эмиграционного потенциала Китая. В данном случае в качестве сильных сторон и возможностей мы рассматриваем факторы сдерживания китайцев на своей территории, а в качестве слабых сторон и угроз – факторы выталкивания, который побуждают китайцев выезжать из своей страны за рубеж (*табл. 2.13*).

Таблица 2.13

SWOT-анализ эмиграционного потенциала Китая для России как страны приема китайской рабочей силы

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
Изменения в возрастной структуре в сторону сокращения численности трудоспособного населения	Увеличение среднемесячной заработной платы в Китае сокращает возможности ценовой конкуренции
Рост доходов на душу населения и увеличение числа экономических возможностей	Повышение уровня безработицы, в т.ч. за счет урбанизации
	Инвестиционная экспансия Китая, сопровождающаяся уступками России в трудовых отношениях с партнером
	Увеличение доли лиц с высшим образованием, спрос на китайскую молодежь за рубежом (преимущественно для развитых стран)
Возможности (O)	Угрозы (T)
Эффективная диаспоральная политика Китая в зарубежных странах, направленная на разработку системы льгот для возвращающихся мигрантов	Реаутсорсинг рабочих мест со стороны ТНК, базирующихся преимущественно в США, а также обратный аутсорсинг как эффективное решение китайского менеджмента крупных компаний

⁹⁸ Reported in China Daily, 12 June 2006 ; reprinted and accessed on Asian Development Bank Institute (ADBI)'s Web site at <http://www.adbi.org/e-newsline/index.html>.

	Расширение возможностей благодаря торговой либерализации, например, взятие Россией на себя обязательств касательно присутствия физических лиц в рамках ВТО
	Наличие устойчивых социальных сетей китайских мигрантов в России

Таким образом, можно констатировать, что роль Китая в трудовой иммиграции в Россию будет оставаться существенной, что обусловлено экономическими и социальными последствиями дестабилизации экономики Китая для более бедных слоев населения, которые в основном являются источником трудовых мигрантов. При этом по мере либерализации экономики России возможно изменение вектора китайской миграции в сторону увеличения количества высококвалифицированных кадров.

Кроме того, росту миграционного потока из Китая в Россию в последние два десятилетия во многом способствовал также экономический коллапс на территории бывшего СССР, который привел к деградации многих приграничных территорий, особенно далеко удаленных от центра России, снизил покупательную способность населения, разрушил традиционные хозяйственные связи, что стимулировало рост спроса на дешевые товары первой необходимости и дешевую рабочую силу.

Наряду с этим произошла трансформация миграционного режима России, которая предопределила перемещение значительных масс населения из густонаселенных соседних стран, прежде всего Китая, в Россию, породив неоднозначные последствия для всех участников этих миграционных процессов.

С одной стороны, китайские трудовые мигранты определенным образом поддержали ослабевшую экономику Сибири и Дальнего Востока в 90-е гг. XX в., с другой стороны, их нелегальная миграция сопровождалась усилением анклавности их проживания, ростом коррупции и теневого бизнеса на мигрантах как в России, так и в самом Китае. Развитию такой ситуации способствовал тот факт, что китайская иммиграция в Россию по большей части была представлена неквалифицированными работниками, перемещение и занятость которых достаточно сложно отследить.

Статистика миграционного контингента свидетельствует о том, что доля китайских работников в общей численности работников в России продолжает оставаться достаточно высокой (*табл. 2.14*).

Таблица 2.14

Доля китайских работников в общей численности иностранных работников в России, %.

Квартал	Доля китайских работников в общей численности иностранных работников в России, %					Среднегодовой темп роста, %
	2008	2009	2010	2011	2012	
I	10,8	12,3	11,7	9,2	6,4	-
II	11,6	12,6	12,1	8,9	7,7	-
III	11,2	12,5	11,5	8,4	7,6	-
IV	11,6	12,1	11,4	6,8	7,6	89,97
Среднеквартальный темп роста, %	102,4	99,5	99,1	90,4	106,9	-

Таким образом, в соответствии с данными официальной статистики доля китайских работников в общей численности иностранных работников в России существенно уменьшилась в 2012 г. по сравнению с 2009 г., когда наблюдался пик занятости китайцев в России.

Кроме того, нами был произведен расчет индексов структурных сдвигов Гатева и Рябцева в половозрастной, брачной, образовательной структуре китайских мигрантов на основе данных Всероссийских переписей населения 2002 и 2010 гг.

Индекс структурных сдвигов по полу составил 0,07, что свидетельствует о весьма низких различиях в половой структуре китайских иммигрантов. По-прежнему в половой структуре трудовой мигрантов преобладают мужчины, что свидетельствует о востребованности трудовых иммигрантов на «мужских» видах работ: в строительстве, сельском хозяйстве.

Индекс структурных сдвигов Гатева, рассчитанный на основе пятилетних возрастных групп, (на примере Хабаровского края) составляет 0,13, что свидетельствует о низких показателях структурных различий по возрастным группам. Аналогичные результаты дает расчет индекса Рябцева на основе распределения населения по степени трудоспособности, который для всего населения составляет 0,012, для мужчин – 0,012, для женщин – 0,007. Такие низкие значения показателей говорят о тождественности возрастной структуры китайских мигрантов в межпереписной период. Большинство мигрантов составляет трудоспособное население (92% всех мигрантов), что свидетельствует о невысокой заинтересованности китайцев в долгосрочности пребывания китайцев на территории России, хотя социологические опросы показывают их желание переехать в Россию и перевезти свои семьи.

Также установлено, что китайская трудовая миграция характеризуется ярко выраженной сезонностью, в первом и втором квартале происходит отток китайцев с территории России, а в третьем и четвертом квартале приток трудовых мигрантов из Китая обычно усиливается. Это свидетельствует о том, что китайцы постоянно перемещаются между Россией и Китаем, не задерживаясь в России на длительное время.

О краткосрочности пребывания китайцев на территории России свидетельствует также значения коэффициента приживаемости мигрантов.

Коэффициент приживаемости – отношение числа новоселов, оставшихся на ПМЖ в данной местности к общему числу вселившихся в данную местность за изучаемый период *100%.

Расчет коэффициента приживаемости для трудовых мигрантов из Китая, въезжающих на территорию Российской Федерации, дали следующие значения (*табл. 2.15*).

Таблица 2.15

Значения коэффициентов приживаемости в 2007-2011 гг.

Год	Значение коэффициентов
2007	0,05
2008	0,08
2009	0,05
2010	0,14
2011	0,21

Анализируя данные *табл. 2.15*, можно сделать вывод, что китайцы не стремятся остаться на постоянное место жительства в России, рассматривая ее территорию как место для временных заработков. При этом можно констатировать, что за последние пять лет доля китайцев, претендующих на ПМЖ в России, существенно выросла.

Аналогичные значения дает расчет показателя «коэффициент оседлости». Коэффициент оседлости был рассчитан на основе данных переписи. В переписи 2002 г. указано, что 25709 китайцев проживают на территории России временно, при этом работают 18784 человек (сроком до 1 года). Всего переписано китайцев 34577. Это означает, что доля временных мигрантов составляет 74,4%. Это свидетельствует о низкой приживаемости мигрантов, приезда китайцев в Россию с временными целями.

Помимо вышеперечисленных показателей, уровень приживаемости разных групп населения измеряет доля оставшихся к данному моменту из числа приезжих определенного года. Приживаемость также характеризуется средним числом лет, прожитых новоселами в

местах вселения. В зависимости от имеющейся информации показатели приживаемости могут рассчитываться для лиц определенного пола, возраста, национальности и т.д. Однако вследствие отсутствия соответствующих данных в открытом доступе, рассчитать подобные показатели в отношении китайцев достаточно сложно.

Индекс структурных сдвигов Рябцева по уровню образования в городской местности составляет 0,16, что свидетельствует о существенном уровне различий. В межпереписной период почти в три раза увеличилось количество китайских мигрантов с неполным высшим образованием, что скорее свидетельствует об усилении образовательной миграции китайцев в Россию. Существенно сократилось число китайцев, имеющих начальное профессиональное образование и основное общее. При этом растет число китайцев со средним профессиональным образованием и начальным общим. Доля китайцев с высшим и послевузовским образованием в 2010 г. по сравнению с 2002 г. несколько сократилась с 5,9 до 5,4%. Доля лиц с общим образованием сократилась с 66,9% до 61,2% в 2010 г. по сравнению с 2002 г. Можно сделать вывод, что образовательная структура китайских мигрантов и соответственно уровень квалификации трудовых мигрантов изменилась в межпереписной период.

Индекс структурных сдвигов Рябцева по источникам средств к существованию составил 0,13, что означает существенные различия в источниках средств к существованию в межпереписной период. Так, по итогам Всероссийской переписи 2010 г., существенно уменьшилось число лиц, отметивших в качестве источника средств к существованию доход от трудовой деятельности. При этом почти в три раза увеличилось число лиц, находящихся на иждивении.

Индекс структурных сдвигов Рябцева по брачному статусу составил для мужчин – 0,17, для женщин – 0,08. Такие значения индекса свидетельствуют о том, что различия в брачном статусе мужчин можно считать существенными, а в брачном статусе женщин – низкими. Изменения в брачном статусе мужчин связаны с увеличением числа китайских мужчин, никогда не состоявших в браке (в 2 раза), а также уменьшением числа тех, кто имеет семьи (в 2 раза). Это может быть связано с неблагоприятными демографическими изменениями в самом Китае, где доля мужчин в населении существенно больше доли женщин, что отражается, в том числе и на структуре миграционных потоков. Такая тенденция, на наш взгляд, может способствовать тому, что у китайцев в связи с отсутствием семьи на родине может возникнуть желание остаться на территории России на более длительный срок с выходом на ПМЖ.

Таким образом, можно сделать вывод, что китайская трудовая иммиграция осуществляется в основном благодаря мужчинам трудоспособного возраста, занятым на низкоквалифицированных рабочих местах, имеющим среднее специальное или начальное общее образование, не имеющим семьи и детей в Китае. При этом уже сейчас начинают проявляться иждивенческие настроения определенной группы китайцев в России, что в условиях компактности их проживания может привести к опасному росту социальной и этнической напряженности.

Особую озабоченность должны вызвать обстоятельства, касающиеся неравномерного распределения китайцев по территории России. Нами была составлена типологическая группировка регионов Российской Федерации по уровню концентрации китайских мигрантов по итогам переписей 2002 и 2010 гг. (*табл. 2.16*).

Таблица 2.16

Распределение субъектов РФ по уровню концентрации китайских мигрантов (на 100 тыс. населения), по итогам переписей 2002 и 2010 гг.

Группы регионов по уровню концентрации мигрантов	Перечень субъектов РФ	Перечень субъектов РФ
1	2	3
	2002 год (89 субъектов РФ)	2010 год (83 субъекта РФ)

До 0	Ненецкий автономный округ; Коми-Пермяцкий автономный округ; Чукотский автономный округ; Таймырский автономный округ	Ненецкий автономный округ; Карачаево-Черкесская республика; Чукотский автономный округ
1	2	3
От 0 до 50	Белгородская область (4,7), Брянская область (0,8); Владимирская область (5,5); Воронежская область (6,3); Ивановская область (5,2); Калужская область (0,8); Костромская область (6,7); Курская область (1,5); Липецкая область (1,6); Московская область (2,7); Орловская область (7,7); Рязанская область (0,7); Смоленская область (2); Тамбовская область (7); Тверская область (1,3); Тульская область (15); Ярославская область (1,8); Республика Карелия (1,4); Республика Коми (3,8); Архангельская область (0,8); Вологодская область (0,5); Калининградская область (6,3); Ленинградская область (1); Мурманская область (0,7); Новгородская область (1,4); Псковская область (0,8); г. Санкт-Петербург (22,8); Республика Адыгея (2,2); Республика Калмыкия (4,1); Краснодарский край (2,7); Астраханская область (0,5); Волгоградская область (9,4); Ростовская область (26); Республика Дагестан (0,6); Республика Ингушетия (1,1); Кабардино-Балкарская Республика (2,3); Республика Северная Осетия – Алания (1,4); Чеченская Республика (0,2); Ставропольский край (2,3); Республика Башкортостан (2,3); Республика Марий Эл (0,3); Республика Мордовия (1,4); Республика Татарстан (2,1); Удмуртская Республика (1,1); Чувашская Республика (0,5); Кировская область (0,7); Нижегородская область (1,9); Оренбургская область (1,5); Пензенская область (10,7); Пермский край (3,1); Самарская область (1); Саратовская область (1,2); Ульяновская область (2,9); Курганская область (2,3); Тюменская область (2,3); Ханты-Мансийский автономный округ –Югра (2,1); Ямало-Ненецкий автономный округ (2,2); Челябинская область (5,3); Республика Алтай (6,4); Республика Тыва (5,9); Республика Хакасия (36,4); Алтайский край (7,9); Красноярский край (22,4); Эвенкийский автономный округ (5,7); Усть-ордынский автономный округ (22,9); Агинский бурятский автономный округ (16,6); Читинская область (25,5); Кемеровская область	Белгородская область (7,9), Брянская область (0,6); Владимирская область (6,1); Воронежская область (8,0); Ивановская область (9,6); Калужская область (1,6); Костромская область (8,8); Курская область (4,4); Липецкая область (0,9); Московская область (4,6); Орловская область (9,9); Рязанская область (1,6); Смоленская область (0,7); Тамбовская область (3,4); Тверская область (1,0); Тульская область (17,6); Ярославская область (2,0); г. Москва (28,0); Республика Карелия (2,2); Республика Коми (2,2); Архангельская область (1,1); Вологодская область (0,8); Калининградская область (5,8); Ленинградская область (6,1); Мурманская область (0,9); Новгородская область (1,1); Псковская область (0,4); г. Санкт-Петербург (32,3); Республика Адыгея (1,6); Республика Калмыкия (22,1); Краснодарский край (4,0); Астраханская область (1,0); Волгоградская область (23,5); Ростовская область (5,8); Республика Дагестан (0,7); Республика Ингушетия (0,2); Кабардино-Балкарская Республика (1,6); Республика Северная Осетия – Алания (0,3); Чеченская Республика (0,1); Ставропольский край (6,4); Республика Башкортостан (2,1); Республика Марий Эл (0,3); Республика Мордовия (3,4); Республика Татарстан (3,3); Удмуртская Республика (1,2); Чувашская Республика (0,5); Кировская область (4,0); Нижегородская область (5,8); Оренбургская область (1,3); Пензенская область (8,9); Пермский край (10,3); Самарская область (5,9); Саратовская область (1,7); Ульяновская область (3,4); Курганская область (2,3); Свердловская область (41,2); Тюменская область (2,7); Ханты-Мансийский автономный округ –

	(5,2); Новосибирская область (15,4); Омская область (14,7); Томская область (27,1); Камчатский край (8,1); Магаданская область (9,9); Сахалинская область (24,0); Корякский автономный округ (8,0).	Югра (3,7); Ямало-Ненецкий автономный округ (0,6); Челябинская область (4,9); Республика Алтай (3,4); Республика Тыва (3,4); Республика Хакасия (19,3); Алтайский край (18,6); Иркутская область (46,0); Кемеровская область (7,0); Омская область (38,1); Томская область (38,9); Камчатский край (11,8); Сахалинская область (15,3); Еврейская автономная область (47,6)
От 50 до 100	Свердловская область (54,3); Республика Бурятия (64,7); Иркутская область (54,6); Республика Саха (Якутия) (93,9); Амурская область (94,3); Еврейская автономная область (53,4)	Красноярский край (86,2); Новосибирская область (72,2); Забайкальский край (57,1); Республика Саха (Якутия) (96,6); Амурская область (81,0)
От 100 до 150	Москва (123,3)	Республика Бурятия (104,3); Приморский край (146,0);
От 150 до 200	Приморский край (185,4);	Магаданская область (151,0)
От 200 до 250	-	
От 250 до 300	Хабаровский край (265,6)	Хабаровский край (290,1)

Рассматривая уровень концентрации китайских мигрантов по субъектам РФ в межпереписной период (*табл. 2.16*), можно сделать вывод о стабильности регионов-лидеров в привлечении китайских мигрантов. Первое место прочно удерживает Хабаровский край, где доля китайцев среди местного населения растет. Среди лидеров переписи 2010 г. следует отметить Магаданскую область, где доля китайцев выросла в 10 раз по сравнению с 2002 г. По-прежнему в числе лидеров находится Приморский край, а в Москве доля китайских мигрантов сократилась в 2010 г. примерно в пять раз по сравнению с 2002 г. Сохранили свои позиции в группе стран с долей китайского населения от 50 до 100 чел. на 100 тыс. населения – Республика Саха (Якутия), а также Амурская область, при этом появились новые лидеры, а именно: Забайкальский край (видимо в связи со слиянием Читинской области с соседними регионами, традиционно заселенными китайцами), Новосибирская область (доля китайцев выросла в 5 раз), Красноярский край (доля китайцев выросла в 4 раза). При этом в группу субъектов РФ от 0 до 50 китайских мигрантов на 100 тысяч населения переместились такие регионы как Свердловская область, Республика Бурятия, Иркутская область. Ситуация по остальным субъектам РФ изменилась незначительно. Большинство регионов европейской части России являются аутсайдерами по приему китайских мигрантов, особенно низкая доля китайского населения в регионах Северного Кавказа и русского Севера.

Кроме того, данные переписи позволили выявить, что самая мощная этническая группировка китайцев проживает в Хабаровском крае, что позволяет сделать вывод о том, что для большинства китайцев миграция в Россию продолжает оставаться приграничной. Соответственно, должны предприниматься меры в первую очередь по заключению соглашений, касающихся приграничного сотрудничества России и Китая в особо чувствительных как для Китая, так и для России областях. Во-первых, должен быть упорядочен механизм приграничной торговли и пополнения ВВП обеих стран за счет средств, вырученных от продажи китайских товаров. Во-вторых, должен быть решен вопрос с сокращением бюрократических процедур относительно возможности продления трудового контракта китайцев с российскими работодателями без выезда из страны, чтобы снизить масштабы нелегального проживания китайцев на территории России. При этом не следует стимулировать закрепление китайцев на

территории России, их миграция в любом случае должна носить краткосрочный характер. Контроль за нелегальной миграцией, проживанием и трудоустройством китайцев в России будет способствовать контролю за ростом иждивенческих настроений среди китайцев. В-третьих, должна проводиться политика расселения китайцев по различным трудодефицитным регионам РФ. Их высокая концентрация в отдельных регионах может способствовать росту социальной и этнической напряженности. На наш взгляд, большинство китайцев едут в Россию, не имея представления о работе, месте проживания и не имея на руках приглашение работодателя.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 2

В настоящее время возрастает значение экономической составляющей сотрудничества России и Китая за счет увеличения взаимной торговли, наращивания инвестиционных потоков, интенсификации приграничных и межрегиональных экономических обменов, активизации контактов между предпринимателями двух стран. В связи с этим, российско-китайское отношение переживают лучший период за всю свою историю и характеризуются устойчиво высокой динамикой развития, прочной правовой базой и активными связями на всех уровнях. Взаимоотношения между Россией и Китаем носят характер как глобального, так и регионального масштаба.

Российско-китайское экономическое сотрудничество характеризуется поступательным и динамичным развитием. Россия представляется развивающемуся Китаю, чья экономика в существенной степени зависит от экспорта, весьма перспективным потенциальным рынком сбыта и одновременно партнером, способным обеспечить приграничные регионы Китая значительным объемом необходимых сырьевых ресурсов. Для России Китай является перспективным рынком сбыта энергоносителей, возможность развития приграничных районов, потенциальный источник инвестиций в экономику. Быстрому развитию российско-китайского экономического сотрудничества способствует экономический подъем в России и Китае.

После присоединения России к ВТО, которое было ратифицировано в августе 2012 г., можно ожидать оптимизации структуры российско-китайской торговли. Кроме того, качество торгово-экономического сотрудничества России и Китая будет повышаться вслед за расширением сотрудничества в таких областях, как авиация, космонавтика, биотехнологии и т.д.

Вместе с этим, как отмечалось выше, для России наиболее важными являются проекты, связанные с созданием единых транспортных и энергетических коридоров. В ходе переговоров между странами-участницами ШОС начата работа над созданием единого транспортного пространства ШОС с включением таких транспортных коридоров как «Север-Юг» и Транссиб. В противовес проекту транспортного коридора из Европы в Азию ТРАСЕКА (TRASECA, Transport Corridor Europe Caucasus Asia), который поддержали ЕС и США, ШОС утвердила свой проект транспортного коридора от Шанхая до Санкт-Петербурга, пролегающий по территориям государств-членов организации.

В целом, развитие транспортной и энергетической составляющей интеграционного сотрудничества в центральноазиатском регионе позволит России обеспечить полномасштабное присутствие в этом регионе, расширить возможности приграничного торгово-экономического сотрудничества со странами этого региона. При этом Россия не разделяет позиции Китая по снижению торговых барьеров, как и многие другие участники ШОС, поскольку национальные рынки не готовы к беспрепятственной экспансии товаров, услуг и рабочей силы из Китая.

ГЛАВА 3. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ МИРОХОЗЯЙСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ РОССИИ И КИТАЯ

В Главе 3 рассматриваются основные направления эволюционного развития транспортно-коммуникационного обеспечения новых проектов по добыче природных ресурсов в Сибири и на Дальнем Востоке в целях наращивания экспортных поставок в Китай. Особое внимание уделено проектам

развития минерально-сырьевой базы России, реализуемым с участием китайских компаний и финансовых организаций. Обосновывается целесообразность привлечения Китая к развитию перевозок, в том числе транзитных, по Северному морскому пути. Приведены аргументы, свидетельствующие об отсутствии эволюционных перспектив транспортных коммуникаций через Республику Якутия и железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан в качестве маршрутов грузовых потоков в направлении Китай – Европа.

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%⁹⁹.

При этом, если в восточносибирских регионах России экономическая активность сконцентрирована в крупных городах (Иркутск, Чита, Улан-Удэ), то в сопредельном северном Китае она вышла за пределы центров (Маньчжурии, Суйфэньхэ, Цицикара, Харбина), что приводит к росту населения, появлению тысяч новых производств ежегодно¹⁰⁰.

Граничащие с Россией районы КНР находятся в центре государственной политики, направленной на выравнивание темпов и уровней социально-экономического развития страны. Российское руководство также уделяет большое внимание решению проблем социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока. Такое совпадение векторов развития делает возможным реализацию сценария совместного взаимодействия (соразвития) с Китаем¹⁰¹. Сопряжение программ развития смежных территорий двух стран может также включать привлечение китайских строительных организаций с целью строительства социальных, коммунальных и инфраструктурных объектов.

До последнего времени объём взаимных инвестиций России и Китая оставался незначительным (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.). Однако в последнее время наблюдается рост китайского проникновения в экономику России. Китайские интересы заключаются, главным образом, в получении сырьевых ресурсов и поставках в Россию машин и оборудования.

Одним из направлений российско-китайского взаимодействия является работа в рамках особых экономических зон (ОЭЗ) на российско-китайской границе: Благовещенск – Хэйхэ, Гродеково – Суйфэньхэ, Забайкальск – Маньчжурия, Туманганского проекта и др. В 2009 г. руководство провинции Цзилинь выступило с инициативой китайского участия в модернизации портов Владивосток, Находка, Восточный и строительства глубоководного порта в Зарубино. Однако в России некоторое время доминировало сдержанное отношение к китайскому участию в развитии транспортной инфраструктуры. Опасались роста сырьевой направленности экономики, а также соображениями обеспечения военно-стратегической безопасности.

Рост грузопотока в порты России на Дальнем Востоке, прежде всего, связан с увеличением потребления Китаем импортного угля. По оценкам, доля российского угля на китайском рынке составляет 7-8%. Хотя в самом Китае добывается более 3 млрд. тонн угля в год, основные районы добычи расположены на севере страны, а центры потребления – в промышленно развитых районах юга и востока. Таким образом, возникают логистические проблемы доставки угля из-за недостаточного развития и перегруженности китайской железнодорожной инфраструктуры. В этих условиях перевозки угля из российских портов морским транспортом получают свои конкурентные преимущества.

Однако, возможно возникновение ситуации перепроизводства угля для китайского рынка, что приведёт к возникновению эволюционного отбора наиболее конкурентоспособных производителей и маршрутов доставки. Особенно низкими конкурентными преимуществами

⁹⁹ Титаренко М.Л. Указ. соч., с.241.

¹⁰⁰ Мельников С., Самсонов Н., Семькина И. Восточносибирский экспресс. Эксперт Сибирь №48, 03 декабря 2012 г. URL: <http://expert.ru/siberia/2012/48/vostochnosibirskij-ekspress/>.

¹⁰¹ 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>.

обладает энергетический уголь, более сильные рыночные позиции у ценных и коксующихся марок угля. Возникает вопрос, кто будет нести риски окупаемости модернизации транспортной инфраструктуры на Востоке России: государство или частный бизнес?

Объёмы транспортировки угля в Китай зависят от ситуации в странах-конкурентах (Австралии, Индонезии и пр.), производители которых ориентированы на китайский рынок, а также от конъюнктуры фрахтового рынка. Тарифные ставки ОАО «РЖД» на перевозку угля и руды могут повыситься из-за потери перевозки высокодоходных грузов после переключения экспортных поставок нефти на трубопроводный транспорт.

Как известно, в России перевозка угля малопродуктивна для железной дороги и дорогостояща для угледобывающих предприятий, что объясняется, прежде всего, большими расстояниями от мест добычи угля до портов (3-5 тыс. км). При этом эволюционный отбор благоприятствует крупным угледобывающим компаниям, владеющим собственным парком вагонов, местами погрузки, путями необщего пользования, терминалами в портах и самими портами: ОАО «СУЭК», ОАО «Кузбассразрезуголь», ОАО «Мечел», ОАО «Кузбасская топливная компания» и др.

Так, в 2008 г. ОАО «Мечел» выиграло тендер на разработку Эльгинского угольного месторождения в Якутии, запасы которого составляют 2,1 млрд тонн, как энергетического, так и коксующегося угля высокого качества, который на китайском рынке может заместить сибирский уголь из Кузнецкого бассейна.

Для инфраструктурного обеспечения экспортных поставок была построена железная дорога протяжённостью 321 км, включая 76 мостов, 370 гидротехнических сооружений, а также разъезды, локомотивные депо, перегрузочный комплекс. В 2012 г. компания стала владельцем контрольного пакета акций ОАО «Ванинский морской торговый порт», через который начали осуществляться поставки угля в Китай с Нерюнгринского разреза и месторождений ОАО «Якутуголь» в Циндяо – ведущий угольный порт Китая.

Порт Ванино имеет выгодное географическое расположение особенно после строительства нового Кузнецовского тоннеля на участке Оунэ – Высокогорная, позволившего поднять максимальный вес грузовых составов с 4,7 тыс. до 5,6 тыс. тонн. В 2015 г. после завершения модернизации, включающей строительство двухпутных вставок, новых разъездов, реконструкцию действующих станций, провозная способность участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань должна составить 35,5 млн тонн. Реконструкция участка в целом продлится до 2017 г.

Одновременно с ростом перевалки угля в порту Ванино была ограничена перевалка леса и пиломатериалов других собственников, что отразилось на интересах китайских покупателей и фрахтователей судов. Недостаточное развитие транспортной инфраструктуры сдерживает рост добычи угля на таких месторождениях, как Энгельское (9-12 млн. тонн в год), Гаринское (около 9 млн тонн в год), Евгеньевское (около 8 млн тонн в год), Огоджинское (около 8 млн тонн в год).

Кроме того, в Приморском крае после перехода генерирующих энергетических компаний с твердого топлива на газ снизились внутренние потребности в угле. Угледобывающие компании вынуждены искать новых потребителей и, прежде всего, в Китае. Например, СУЭК осуществляет поставки угля в Китай через пограничный переход Гродеково – Суйфэньхэ в объёме до 120 тыс. тонн угля в месяц.

Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке необходимо не только для обеспечения экспортных поставок российских предприятий в Китай, но и для обеспечения функционирования промышленных производств, создаваемых с участием китайского капитала.

3.1. Участие китайских компаний в разработке природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока России и строительстве транспортной инфраструктуры

Рассмотрим основные проекты развития транспортной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, реализуемые на принципах государственно-частного партнёрства (ГЧП) и их влияние на эволюцию транспортно-коммуникационного взаимодействия с Китаем. Результаты исследования приведены в *табл. 3.1*.

Таблица 3.1

Основные проекты развития железнодорожной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке и развитие транспортных коммуникаций с Китаем

№	Объекты железнодорожной инфраструктуры, строящиеся в рамках реализации проекта ГЧП	Основные проблемы и трудности реализации проекта	Перспективы развития транспортных коммуникаций с Китаем
1.	Строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино (402 км) в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тува	Смена инициаторов проекта, владельцы 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.	Железные дороги Мозгон (Трансиб) – 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 г.	Инфраструктурное обеспечение инвестиций китайских компаний в российский сырьевой сектор.
3.	Железная дорога Беркакит – Томмот – Якутск (802,6 км), Комплексное развитие Южной Якутии	Сложный рельеф местности, вечная мерзлота, недостаточная безопасность движения, ограниченность финансовых ресурсов	Формирование нового мультимодального транспортного коридора по маршруту Китай – Европа.
4.	Реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань.	Проект успешно реализуется	Повышение провозной способности БАМа в целях перевозки грузов, экспортируемых в Китай.

Совместное строительство новых грузообразующих линий и повышение транзитного потенциала Сибири и Дальнего Востока возможно при активном участии компаний из Китая. Направления транспортного обеспечения китайских инвестиционных проектов представлено в *табл. 3.2*.

Таблица 3.2

Транспортное обеспечение участия китайских компаний в разработке минерально-сырьевой базы в Сибири и на Дальнем Востоке

№	Наименование проекта	Максимальная мощность (в год)	Конкурентные преимущества	Транспортное обеспечение	Инвестор из КНР	Сроки Реализации
1.	Строительство Кимкано-Сутарского ГОКа в ЕАО.	20 млн т. железорудного сырья.	Близость рынка сбыта по сравнению с главными конкурентами.	Строительство мостового и пограничного перехода Нижнеленинское-Тунцзян и	Средства китайских банков.	До 2020 г.

				подходов к нему.		
2.	Разработка Гербикано-Огоджинского угленосного района (Амурская область).	30 млн т. угля.	Ближайшее к северо-восточным регионам Китая крупное месторождение каменного угля в России.	Строительство железной дороги Огоджа – Февральск, железной дороги до Благовещенска, моста через Амур и ЖДПП «Благовещенск-Хейхе».	Угольная госкорпорация «Шэньхуа» (Shenhua).	До 2019 г.
3.	Строительство Гаринского ГОКа (Амурская область).	10 млн т. железорудного сырья.	Расположение месторождения между ст. Шимановская на Транссибе и ст. Февральск на БАМе.	Строительство железной дороги протяжённостью 148 км от месторождения до ст. Шимановская на Транссибе.	Возможно привлечение средств китайских банков.	До 2014 г.
4.	Строительство ГОКа на базе Кызыл-Таштыгского месторождения полиметаллических руд (Республика Тува).	200 тыс. т. рудного концентрата.	Выгодное географическое положение в случае продления железной дороги Кызыл – Курагино в Китай.	Строительство железной дороги Кызыл – Курагино	ООО «Лунсин» – дочерняя компания горнодобывающего холдинга.	2009-2013 гг.
5.	Разработка месторождения полиметаллических руд Озёрное, строительство Озёрного ГОКа (Республика Бурятия).	до 8 млн т. руды (740 тыс. т. цинкового концентрата, 110 тысяч т. свинцового и пр.).	Выгодное географическое положение для экспорта продукции в Китай. Расположение Озёрного ГОКа примерно в 150 км от Транссиба.	Строительство железной дороги Могзон – Новый Уоян.	Компания NFC, Банк развития Китая.	2013
6.	Разработка Беринговского каменноугольного бассейна (Чукотка).	до 12 млн тонн угля.	Выгодное географическое расположение на побережье Берингова моря, удобное для экспорта угля в Китай.	Строительство глубоководного порта в Беринговском, обеспечение ледокольной проводки судов.	Угольная госкорпорация «Шэньхуа».	Не определены.

7.	Разработка минерально-сырьевой базы о. Сахалин, строительство НПЗ.	Нет данных.	Выгодное географическое расположение для организации морских перевозок.	Развитие портовую инфраструктуру в восточной части острова.	Корпорация DanDong.	Не определены.
----	--	-------------	---	---	---------------------	----------------

1. Строительство Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината. Китайский капитал участвует в строительстве Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината первоначальной мощностью 8-10 млн. тонн руды в год, которое осуществляет группа компаний (ГК) «Петропавловск» в Еврейской автономной области (ЕАО).

В целом сталелитейная промышленность Китая потребляет около 750-800 млн. тонн железорудного концентрата в год, основными поставщиками являются компании из Бразилии, Индии и Австралии. Считается, что конкурентными преимуществами российского проекта являются меньшие транспортные затраты, особенно в случае дальнейшего развития приграничной инфраструктуры. По планам к 2020 г. в КНР будет поставляться около 20 млн тонн железорудного сырья в год.

Поставки техники, оборудования строительных материалов для строительства ГОКа должны осуществляться через железнодорожный пункт пропуска Гродеково – Суйфэньхэ.

В октябре 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 через Амур. Кроме того, планируется открыть новый железнодорожный пункт пропуска Нижнеленинское (Россия) – Тунцзян (Китай) и построить походы к нему.

Таким образом, основная часть продукции ГОКа будет экспортироваться в Китай по кратчайшему маршруту через железнодорожный мост Нижнеленинское – Тунцзян со станции Известковая (ДВЖД), расположенной недалеко от строящегося комбината. Расстояние от Известковой до Нижнеленинского составляет 245 км. Для сравнения: расстояние от станции погрузки до погранперехода Забайкальск – Маньчжурия – 2,3 тыс. км, до Гродеково – Суйфэньхэ – более 1 тыс. км. Строительство моста позволит сократить маршрут почти на 1500 км¹⁰². Это будет единственный переход на участке границы протяженностью 3000 км.

По планам, строительство моста должно начаться в третьем квартале 2013 г. На мосту предусматривается укладка совмещенного пути шириной колеи 1520 мм и 1435 мм. Железнодорожный пункт пропуска также должен иметь приёмо-отправочные и выставочные пути российской и китайской колеи. На станции Ленинск на первом этапе строительства предусмотрено удлинение путей до 1050 м¹⁰³.

Источниками финансирования строительства моста, объёмы которого оцениваются в 12 млрд. рублей, станут:

- средства федерального бюджета по ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.»¹⁰⁴;
- средства регионального бюджета Еврейской автономной области;
- средства дочерней компании ГК «Петропавловск» ООО «Рубикон»;
- инвестиции других частных компаний, которым в качестве компенсации может быть предоставлен льготный тариф на перевозки.

Государственное участие в финансировании строительства перехода обуславливается необходимостью развития перерабатывающих производств на российской территории. Однако,

¹⁰² Переходя в Китай. Коммерсантъ, 25.10.2012.

¹⁰³ Источник: Официальный сайт ОАО «Институт Гипростроймост». URL: <http://www.giprostroymost.ru/news/events/207-kitay?lang=ru&tmpl=print>.

¹⁰⁴ Источник: URL: <http://www.rosgranstroy.ru/news/document5232.phtml>.

по словам В. Ишаева: «Если мост привязан к одному виду продукции, то и основные траты должна нести компания-разработчик...»¹⁰⁵.

По оценкам, продукция Кимкано-Сутарском ГОКа загрузит мост только на 45%, требуется дополнительная загрузка и диверсификация грузовой базы этого транспортного направления. В противном случае после реализации проекта произойдёт только перераспределение существующего грузопотока, перевозимого в настоящее время через погранпереход Гродеково – Суйфэньхэ.

Пограничный и мостовой переходы могут быть использованы для экспорта угля, добываемого ОАО «Мечел», а также способствовать успешной реализации ряда других инвестиционных проектов в ЕАО: производства кристаллического графита на базе месторождения Союзное, разработке Южно-Хинганского марганцевого месторождения и др.

Строительство ЖДПП «Нижнеленинское» включено в ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012-2020 г.г.)». ОАО «РЖД» подготовлен проект строительства железнодорожного участка Ленинск – госграница с Китаем и план реконструкции существующей железнодорожной линии Биробиджан – Ленинск протяжённостью 124 км, предполагающий ликвидацию ограничений скорости вследствие дефектности рельсов, шпал, искусственных сооружений¹⁰⁶, развитие отдельных пунктов, увеличение длины приемо-отправочных путей станции Ленинск. Перспективные объёмы перевозок по линии могут составить 20-30 млн тонн в год. Интересно, что текучка кадров в Биробиджанской дистанции Дальневосточной железной дороги пути во многом связана именно со строительством Кимкано-Сутарского горно-металлургического комбината и подъездных путей к нему.

2. Разработка Гербикано-Огоджинского угленосного района (Амурская область).

Огоджинское месторождение – ближайшее к северо-восточным регионам Китая крупное месторождение каменного угля в России, его запасы составляют свыше 2 млрд. тонн угля.

В конце 2011 г. для освоения района создано российско-китайское ООО «Огоджинская энергетическая компания» с участием угольной корпорации Китая «Шэньхуа» (Shenhua). В разработке также принимает участие ОАО «Российская топливная компания». На первом этапе к 2014 г. объёмы добычи составят 5 млн тонн угля в год, к 2019 г. предполагается добывать 30 млн тонн угля в год. В Амурской области будут созданы 3-5 тыс. новых рабочих мест, налоговые поступления в региональный бюджет оцениваются в сумму около 1,5 млрд в год¹⁰⁷.

Развитие транспортной инфраструктуры предусматривает строительство железной дороги Огоджа – Февральск (БАМ) протяжённостью 120 км. Стоимостью строительства составляет около 10 млрд руб. Отгрузка продукции может осуществляться также через станцию Известковая на Транссибе. Основные отправки угля будут идти в Китай через морские порты на Дальнем Востоке и действующие пограничные переходы. Реализация проекта позволит заместить потери в грузообороте Дальневосточной дороги, в связи с вводом в действие ВСТО.

В перспективе могут быть построены: железная дорога до Благовещенска, железнодорожный мост через Амур и ЖДПП «Благовещенск – Хейхе». Стоимость строительства моста оценивается в 12-15 млрд руб. Для вывоза угля Огоджинского месторождения может быть использован мост и пограничный переход Нижнеленинское – Тунцзян. Представляется, что только в случае его полной загрузки можно ставить вопрос о строительстве новых автомобильного и железнодорожного мостов и погранперехода «Благовещенск – Хейхе».

3. Строительство Гаринского ГОКа (Амурская область) запланировано ГК

«Петропавловск». Проектная мощность комбината составляет 10 млн тонн железорудного сырья в год. Транспортное обеспечение проекта предусматривает строительство железной дороги протяжённостью 148 км (стоимость 16 млрд руб.), соединяющей Гаринское месторождение железа со станцией Шимановская на Транссибирской магистрали. В связи с

¹⁰⁵ Гудок, 27.03.2013.

¹⁰⁶ По данным института ОАО «Дальгипротранс», все 76 искусственных сооружений, расположенных на линии, были построены до Великой Отечественной войны / Гудок, 25.02.2009.

¹⁰⁷ Дальневосточная магистраль № 12, 30 марта 2012. URL: <http://zdr.gudok.ru/pub/14/188790/>.

тем, что месторождение лежит посередине между станциями Шимановская на Транссибе и станцией Февральск на БАМе, имеется предложение построить ещё одно соединение БАМа и Транссиба¹⁰⁸.

4. Строительство горно-обогатительного комбината на базе Кызыл-Таштыгского месторождения полиметаллических руд (Республика Тува) осуществляется с 2009 г., окончание запланировано на 2013 г. Проектная мощность к 2014 г. – 200 тыс. тонн рудного концентрата в год. С китайской стороны в проекте участвует ООО «Лунсин» – дочерняя компания китайского горнодобывающего холдинга Zi Jin Mining Group. Инфраструктурное обеспечение проекта существенно улучшится после строительства железной дороги Кызыл – Курагино особенно в случае её продления в Китай.

5. Строительство Озёрного ГОКа (Республика Бурятия), разработка месторождения полиметаллических руд Озёрное, владельцем которого является российская корпорация «Металлы Восточной Сибири». Месторождение имеет выгодное географическое положение для экспорта продукции в Китай: Озерный ГОК расположен примерно в 150 км от Транссиба. С китайской стороны в проекте участвует компания China Nonferrous Metal Industry's Foreign Engineering & Construction (NFC), в финансировании проекта могут быть задействованы кредитные ресурсы банков КНР. Транспортное обеспечение предполагает строительство железной дороги Могзон – Новый Уоян на принципах ГЧП.

6. Разработка Беринговского каменноугольного бассейна (Чукотка), запасы которого составляют 4,5 млрд тонн угля, интересна китайской корпорации «Шэньхуа». Объём добычи мог бы составить до 12 млн тонн угля в год. Благоприятное географическое расположение месторождения на побережье Берингова моря облегчает экспортные поставки угля в Китай. Транспортное обеспечение включает строительство глубоководного порта в посёлке Беринговском за счёт китайской корпорации, а также обеспечение ледокольной проводки судов.

7. Китайская корпорация DanDong планирует развивать портовую инфраструктуру восточной части острова Сахалин, а также финансировать строительство нефтеперерабатывающего завода.

3.2. Республика Якутия в транспортных связях России и Китая (перспективы маршрута Китай – Россия (Якутия) – Северный морской путь – порты Европы)

Одним из проектов повышения транзитного потенциала Республики Саха-Якутия, включённым в «Стратегию социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г.», является маршрут Мохэ (Китай) – Джалинда – Сковородино – Тында – Нерюнгри – Якутск – Северный морской путь – порты российского Севера и Западной Европы.

Ключевыми условиями его успешного функционирования являются:

1. Завершение строительства железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск (с сооружением моста через Лену).

2. Строительство моста через реку Амур между селом Джалинда в Амурской области и китайским посёлком Мохэ.

3. Развитие транспортного сообщения по Северному морскому пути.

Общая протяжённость линии Беркакит (Нерюнгри-грузовая) – Томмот – Нижний Бестях составляет 802,6 км. В 2004 г. началось движение на участке Беркакит – Алдан – Томмот, организованное ОАО «АК «Железные дороги Якутии». Открытие движения поездов на участке Томмот – Нижний Бестях (правый берег Лены напротив Якутска) протяжённостью 439 км должно произойти до конца 2013 г.

Строительство моста через Лену позволит:

¹⁰⁸ Пономарёв. В. Угольная дружба. «Expert Online», 27 мая 2011. URL: <http://expert.ru/2011/05/27/ugolnaya-druzhba/>.

- а) формировать в Якутске крупный транспортный узел, включающий железную дорогу, Якутский речной порт, автомобильные трассы «Колыма», «Виллюй», «Амга»;
- б) Соединить Транссибирскую, Байкало-Амурскую магистрали и Северный морской путь.

Сильными сторонами проекта являются:

1. Наличие специализированных подрядчиков, имеющих опыт возведения больших мостов, и высвободившихся в 2012 г. после завершения строительства объектов транспортной инфраструктуры к саммиту АТЭС во Владивостоке.

2. Рост загруженности железных дорог, обслуживаемых ЖДЯ, позволяющий минимизировать условно-постоянные затраты на единицу транзитного груза. По состоянию на 2012 г. объёмы перевозок компании составляли около 2 млн тонн грузов и более 100 тыс. пассажиров в год. Стратегия развития железнодорожных грузовых перевозок в республике предусматривает рост объёмов до 14,4 млн тонн к 2020 г. Этому будут способствовать переключение северного завоза на железнодорожный транспорт и рост добычи полезных ископаемых в Южной и Центральной Якутии.

3. Проводимая ЖДЯ работа по сокращению эксплуатационных расходов путём замены устаревших двигателей тепловозов на модернизированные двигатели компании General Electric. Специально для ЖДЯ компания GE Transportation собирается начать в Казахстане производство тепловозов, адаптированных к условиям Крайнего Севера.

4. Широкое распространение и развитие в регионе водных перевозок грузов. С завершением строительства железной дороги Беркамит – Томмот – Нижний Бестях и мостового перехода до Якутска существенно изменится функционирование речного флота. В рамках северного завоза упадут объёмы перевозок на маршруте порт Осетрово – порт Якутск за счёт перехода грузов на железнодорожный транспорт, уменьшится число порожних рейсов вверх по Лене за счёт сокращения рейсооборота на 4 тыс. км¹⁰⁹.

С другой стороны, возрастёт роль речного транспорта в перевозках грузов по Нижней Лене, особенно в случае привлечения транзитных грузов на Северный морской путь.

Слабыми сторонами маршрута являются:

1. Отставание от графика работ при строительстве станции Нижний Бестях, вызванное недостаточным финансированием, несвоевременной подготовкой проектно-сметной документации, проблемами в работе строительных организаций.

2. Ограниченная функциональность мостового перехода через Лену в районе Якутска протяжённостью 3 км, который сначала будет только автомобильным и только в дальнейшем будет дополнен железнодорожным ярусом.

3. Необходимость привлечения инвестиций для финансирования строительства моста на концессионной основе из-за недостатка средств государственного бюджета.

4. Независимый статус ОАО «АК «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ), необходимость дополнительных согласований и заключения договоров.

5. Кадровые проблемы ЖДЯ. Для выполнения перевозок на линии Беркамит – Томмот – Нижний Бестях (Якутск) штат сотрудников компании ЖДЯ, в которой работают чуть более 900 человек, нужно увеличить более чем в 2 раза. В то же время компания испытывает острый дефицит кадров, как в плане удержания старых сотрудников, так и привлечения новых специалистов. На кадровые проблемы накладывается проблема отсутствия в Якутии развитого рынка жилья, что требует от компании реализации собственной программы его строительства.

6. Сложные природно-климатические и инженерно-геологические условия прохождения магистрали, необходимость внедрения на железной дороге Беркамит – Томмот – Нижний Бестях (Якутск) автоматической системы геокриологического мониторинга, предупреждающей возможные деформации земляного полотна на вечномерзлых грунтах.

¹⁰⁹ Идут на север. Интервью с министром транспорта и дорожного хозяйства Якутии С. Винокуровым. Гудок, 29.01.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=453248&year=2013&month=01&SECTION_ID=16831.

7. Мультимодальный характер маршрута, необходимость осуществления многочисленных перегрузочных операций: при переходе с железнодорожной колеи китайского стандарта на колею российского стандарта, в порту Якутска на речные суда, в устье Лены на морские суда.

8. Ограниченный период навигации по реке Лена и СМП, необходимость осуществления ледокольных проводок и регулярных гидротехнических мероприятий.

3.3. Участие Китая в развитии перевозок грузов по Северному морскому пути

Развитие перевозок по Северному морскому пути (СМП) необходимо для:

- обеспечения вывоза продукции новых нефте- и газодобывающих производств на территории Крайнего Севера, прежде всего, газовых месторождений Ямальского и Гыданского полуостровов, продукции заводов по сжижению природного газа, а также месторождений на шельфе Баренцева и Карского морей (Тимано-Печёрской провинции)¹¹⁰;
- расширение присутствия России в зоне Арктики на фоне увеличивающегося интереса к ней со стороны других государств;
- повышения транспортно-транзитного потенциала страны, переключения на СМП грузопотока по маршруту Китай – Европа;
- улучшения транспортной доступности российской территории вплоть до границ с Китаем, Монголией и странами Центральной Азии путём использования крупных сибирских рек (Обь, Иртыш, Енисей, Лена).

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 держались на уровне 2 млн тонн в год. В 2012 г. было перевезено около 4 млн тонн грузов, в том числе 1,2 млн тонн – транзитных.

В условиях мирового финансово-экономического кризиса прирост объёмов перевозок по СМП замедлился, масштабные проекты в регионе, связанные с вывозом углеводородного сырья, или находятся в начальной стадии реализации или отложены на поздний срок. Однако, 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 тонн¹¹¹.

Предполагается, что к 2030 г. объём перевозок грузов по СМП вырастет до 50-80 млн тонн в год. Транзитные перевозки по СМП могут возрасти к 2015-2016 гг. до 5 млн тонн, что потребует осуществления более 100 ледокольных проводок в год.

Перевозки по СМП (от Берингова пролива до Баренцева моря) позволяют сократить традиционный маршрут доставки грузов из Азии в Европу (через Малаккский пролив) на 2,5-4 тыс. морских миль, и на 10-14 дней. Таяние льдов расширило возможности морской навигации по СМП: если в 2010 г. этим маршрутом прошли два судна, то в 2012 г. – 46 судов¹¹².

Конкурентные преимущества и слабые стороны (проблемы функционирования) СМП как транспортной коммуникации, в т.ч. и в направлении Китай – Россия – Европа показаны в *табл. 3.3*.

Таблица 3.3

Конкурентные преимущества и проблемы функционирования Северного морского пути как транспортной магистрали в направлении Китай – Европа

Сильные стороны (конкурентные преимущества)	Слабые стороны (недостатки)
--	------------------------------------

¹¹⁰ Всего в морях Северного Ледовитого океана находятся 13% общемировых неразведанных запасов нефти и 30% запасов газа.

¹¹¹ СМП – не проходной двор. Транспорт России, №20, 17 мая 2012 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/smp-ne-prohodnoy-dvor.html>.

¹¹² Коммерсантъ, 14.05.2013.

<p>Сокращение расстояния и сроков доставки грузов в направлении Китай – Европа по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал.</p> <p>Увеличение сроков навигации в результате глобального потепления.</p> <p>Строительство и эксплуатация ресурсодобывающими и судоходными компаниями крупнотоннажных судов усиленного ледового класса.</p> <p>Отсутствие сильных штормов, ураганов и нападений сомалийских пиратов.</p> <p>Строительство новых портов по маршруту СМП.</p>	<p>Ограниченная продолжительность арктической навигации.</p> <p>Малые глубины на традиционных маршрутах.</p> <p>Малое количество судов, имеющих необходимую ледовую защиту.</p> <p>Отсутствие регулярного судоходства в восточном секторе СМП.</p> <p>Высокий уровень тарифов на услуги ледокольного флота.</p> <p>Вероятность возникновения с 2016 г. «ледокольной паузы».</p> <p>Проблемы бюджетного финансирования строительства новых атомных ледоколов.</p> <p>Высокие затраты на обеспечение безопасности судоходства и защиту окружающей среды.</p> <p>Увеличение вероятности усиления штормов в результате сокращения ледового покрова.</p> <p>Перенос на позднее время сроков реализации ключевых проектов по добыче и переработке углеводородного сырья в Арктике.</p> <p>Недостаточное развитие арктических портов, риск малого использования арктической портовой инфраструктуры в случае выполнения транзитных перевозок по маршруту Китай – Европа.</p> <p>Слабое нормативно-правовое обеспечение судоходства по СМП.</p>
--	---

Конкурентные преимущества СМП.

Сокращение расстояния и сроков доставки грузов в направлении Китай – Европа по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Перевозка грузов из Мурманска в Китай при использовании Северного пути занимает в 23 дня¹¹³, а маршрут через Суэцкий канал – 43 дня, при этом в среднем одно судно экономит около 1000 тонн топлива.

Увеличение сроков навигации в результате глобального потепления, таяния льдов. С другой стороны на трассе СМП пока не наблюдается сильных штормов, ураганов и нападений пиратов.

Строительство и эксплуатация ресурсодобывающими и судоходными компаниями крупнотоннажных судов усиленного ледового класса в результате интенсивного развития промышленности по сжижению природного газа, увеличения его транспортировки судами-газовозами, как альтернативы использования трубопроводного транспорта, поиска перевозчиками новых маршрутов и роста интереса к Арктике, как к источнику углеводородного сырья.

Строительство новых портов по маршруту СМП. Развитие хозяйственной деятельности привело к созданию новых морских портов и терминалов на арктическом побережье (Варандей Сабетта, Харасавэй), реконструкции и расширения Мурманского транспортного узла. Например, проект «Ямал СПГ» предусматривает создание завода по сжижению природного газа (СПГ) на базе Южно-Тамбейского месторождения. Ключевым элементом транспортной инфраструктуры проекта станет порт Сабетта, расположенный в северо-восточной части полуострова Ямал, на западном берегу Обской губы. Мощности порта позволят переваливать 5 млн тонн сжиженного газа в год.

В перспективе Сабетта станет одним из семи опорных базовых портов на Северном морском пути наряду с портами в Дудинке, Диксоне, Тикси, Певеке, Провидения и Анадыре. Порт будет многофункциональным: через него предполагается также переваливать чёрные и цветные металлы.

¹¹³ В 2011 г. в качестве эксперимента танкер «Владимир Тихонов» класса «Suezmax» водоизмещением 160 тыс. тонн доставил газовый конденсат из Мурманска на Тайвань по СМП, при этом путь от Новой Земли до Берингова пролива он прошёл за 7,5 дней, средняя скорость движения составила 14 узлов.

Проблемы функционирования (слабые стороны) СМП.

Ограниченная продолжительность арктической навигации. 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.

Малые глубины на традиционных маршрутах через проливы Санникова и Дмитрия Лаптева (где глубины составляют не более 12,4 м. и 9 м. соответственно), препятствующие прохождению крупнотоннажных судов, осадка которых превышает 15 м. Необходимость организации новых высокоширотных глубоководных маршрутов, проходящих севернее Новосибирских островов до пролива Лонга. В апреле 2012 г. Росморречфлотом утверждена схема высокоширотного маршрута для движения крупнотоннажных судов с осадкой до 15 м.¹¹⁴

Малое количество судов (в мире), имеющих ледовую защиту класса «1А», которая необходима для использования арктического маршрута в соответствии с правительственными решениями¹¹⁵.

Отсутствие регулярного судоходства в восточном секторе СМП. Основные транспортные потоки по СМП ориентированы на запад, логистика выстроена для обеспечения перевозок в направлении Красноярск – Дудинка – Мурманск.

Высокие тарифы на услуги ледокольного флота, устанавливаемые ФСТ России, что приводит к тому, что стоимость транспортировки грузов по СМП выше перевозки через Суэцкий канал в 4-6 раз.

Вероятность возникновения с 2016 г. «ледокольной паузы», как в части атомных, так и дизель-электрических ледоколов, связанная со списанием ледоколов «Таймыр» и «Вайгач». До 2015 г. потребности в ледокольной поддержке транспортного флота будут удовлетворяться действующими ледоколами: в 2012 г. на трассе СМП работали четыре атомных ледокола и один дизельный.

Проблемы бюджетного финансирования строительства новых атомных ледоколов 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. Увеличенная ширина ледоколов позволит им проводить в Арктике танкеры водоизмещением до 70 тыс. тонн через льды толщиной до 3 м. Планируется, что первый ледокол будет построен в 2017 г, ещё два до 2020 г, таким образом, у России после 2020 г. будет не менее пяти мощных атомных ледоколов.

Однако позиция Минфина РФ заключается в том, что бюджетные расходы должны составлять лишь 30-40% стоимости первых двух ледоколов. Нефтегазовые компании (ОАО «Роснефть», ОАО «Газпром» и ОАО «НОВАТЭК») пока не намерены участвовать в финансировании строительства ледоколов или заключать твёрдые контракты на их работу.

Высокие затраты на обеспечение безопасности судоходства¹¹⁶ и защиту окружающей среды от загрязнения и возможных аварий¹¹⁷. Требования к обеспечению безопасности судоходства повышаются при использовании крупнотоннажных судов арктических ледовых классов. С исчезновением ледяного покрова велика вероятность усиления штормов.

¹¹⁴ Давыденко А. В соответствии с правилами. Транспорт России № 11, 14 Марта 2013 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/bezopasnost/v-sootvetstvii-s-pravilami.html>.

¹¹⁵ 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.

¹¹⁶ Обеспечение безопасности судоходства по СМП требует строительства спасательного, обстановочного флота, 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 сопровождению судоходства.

¹¹⁷ Добываемая на арктическом шельфе нефть, как и судовое топливо, относятся к тяжелым сортам, разлив которых приводит к тяжёлым экологическим последствиям.

Перенос на позднее время сроков реализации ключевых проектов по добычи и переработке углеводородного сырья в Арктике:

- ОАО «НОВАТЭК» планирует запустить завод «Ямал СПГ» мощностью 15-16,5 млн тонн СПГ в год, для перевозки которого, по оценкам, потребуется 16 танкеров-газовозов, только в конце 2016 - начале 2017 гг., однако из-за проблем с поиском внешнего инвестора реализация проекта может затянуться до 2018 г.;
- Проект разработки Штокмановского месторождения природного газа в Баренцевом море заморожен, его реанимация намечена ОАО «Газпром» на период после 2019 г.;
- ОАО «Роснефть» намерено начать бурение в Карском море в 2016 г.¹¹⁸

ОАО «НОВАТЭК» испытывает затруднения в поисках партнёра по реализации проекта «Ямал СПГ», в нём отказалась участвовать один из лидеров рынка СПГ – компания Qatar Petroleum International (Катар) по причине труднодоступности шельфа российских Арктических морей¹¹⁹.

Перевозки по СМП могут и не понадобиться. Из-за сезонных трудностей по транспортировке по СМП часть продукции «Ямал СПГ» может направляться в Европу в рамках осуществления спотовых сделок с ОАО «Газпром», при которых газ в Китай будет поставляться с завода «Владивосток СПГ» (мощностью 10 млн тонн СПГ в год), который планируется запустить в 2018 г.

Государственные компании ОАО «Роснефть» и ОАО «Газпром» пролоббировали монопольное право на разработку шельфа Арктических морей, отеснив частных инвесторов. При этом ОАО «Газпром» теряет позиции на европейском рынке. Для успешного привлечения внешних инвестиций необходима либерализация экспорта СПГ, возможность заключения прямых (без агентских соглашений с ОАО «Газпром») контрактов с покупателями.

Недостаточное развитие арктических портов, за исключением порта Дудинка, которые могут стать «барьерными» местами на трассе СМП. В портах требуется осуществление капитального ремонта, реконструкции, проведение дноуглубительных работ, модернизация сооружений по приёму и утилизации бытовых отходов, ликвидации аварийных разливов нефти, усиление мощностей по ремонту судов. Обеспечение многофункциональности порта Сабетта потребует осуществления дорогостоящего инфраструктурного проекта: прокладки к нему железной дороги в рамках строительства Северного широтного хода (СШХ)¹²⁰.

Окупаемость этих затрат за счёт доходов от развития транзитного мореплавания вызывает вопросы. Услуги для транзитных судов включают лишь *возможность* бункеровки судов, снабжения их пресной водой, выполнения аварийного и срочного ремонта, водолазных осмотров, наличия пунктов смены экипажей, навигационно-гидрографического обслуживания. Существует **риск малого использования арктической портовой инфраструктуры в случае выполнения транзитных перевозок по маршруту Китай – Европа**.

Слабое нормативно-правовое обеспечение судоходства по СМП, необходимость финансового обеспечения деятельности Администрации СМП или за счёт арктического корабельного сбора или за счёт средств государственного бюджета РФ с учётом сложности взимания сборов с проходящих судов.

Нельзя не согласиться с мнением рабочей группы Государственного Совета РФ, что этап пробных проводок отдельных судов затягивается. Разрозненные и маломасштабные мероприятия не могут обеспечить принципиальных изменений к лучшему. Как следствие, стоимость перевозки грузов СМП остаётся высокой¹²¹.

¹¹⁸ Коммерсантъ, 16.04.2013.

¹¹⁹ Коммерсантъ, 07.03.2013.

¹²⁰ Проект «Северный широтный ход» предполагает завершение строительства станции Обская-2, железнодорожных участков Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево, а также возведение мостовых переходов через реки Надым и Обь. Новый транспортный коридор соединит Северную дорогу со Свердловским железнодорожным узлом, дав тем самым дополнительный выход поездов к СМП / Транспорт России № 8, 21 февраля 2013 г.

¹²¹ Повышение уровня социально-экономического и демографического развития Дальнего Востока и Забайкалья на основе реализации долгосрочных государственных программ. Доклад рабочей группы Государственного Совета

В этих условиях выходом может стать привлечение Китая к разработке природных ресурсов в Арктике в увязке с развитием перевозок по СМП в направлении России и Европы. Пока присутствие китайских компаний в Арктике находится на начальной стадии.

КНР всячески стремится расширить своё присутствие в Арктике, например, страна выразила желание стать постоянным наблюдателем в сформированном в 1996 г. Арктическом совете – межправительственной организации, в состав которой входят 8 государств, имеющих территории за Полярным кругом: Канада, США, России, Швеция, Дания, Норвегия, Исландия и Финляндия.

Китай финансирует проведение полярных экспедиций, осуществляет строительство собственного ледокольного флота. В августе 2012 г. по СМП прошло китайское судно усиленного ледового класса «Сюэлун» («Снежный дракон»), способное преодолевать ледяной покров толщиной до 1,2 м. В 2014 г. планируется построить второй китайский ледокол, способный преодолевать ледяной покров толщиной до 1,5 м.

3.4. Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан в системе транспортных коммуникаций в направлении Китай – Европа

Альтернативным проектом, способным повлиять на развитие мирохозяйственных связей России и Китая, является строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ККУЖД), которое изначально планировалось осуществить в рамках развития транспортного коридора ТРАСЕКА. Импульсом для начала проекта стало завершённое в 2000 г. строительство на территории КНР железной дороги Карла – Кашгар. Если Кыргызстан построит свой участок ККУЖД, то Китай построит железную дорогу к киргизской границе Кашгар – Торугарт протяженностью 165 км.

Планируется, что при строительстве железной дороги в Кыргызстане будет создано 20 тыс. рабочих мест, в эксплуатации дороги будут задействованы 2,7 тыс. человек. Прогнозный грузопоток в первый год работы железной дороги составит 4,5-5 млн тонн, в перспективе – 15 млн тонн в год, объём пассажирских перевозок – до 250 тыс. человек. Предполагается, что железная дорога окупится за 10 лет¹²². Сильные и слабые стороны проекта приведены в *табл. 3.4*.

Сильные стороны проекта:

1. Сокращение расстояния трансазиатских перевозок в направлении «Восток – Запад» (самый короткий Шёлковый путь).

2. Дорога будет способствовать развитию горной промышленности Кыргызстана, прежде всего, разработке угольного разреза Кара-Кече.

3. Транспортная коммуникация имеет важное политическое значение железной дороги для Узбекистана, она обеспечивает республике:

- включение в мировые коммуникации;
- решение вопросов транспортной безопасности во взаимоотношениях с соседними государствами;
- возможность экономического давления на сопредельные государства.

Таблица 3.4

Сильные стороны проекта и проблемы строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан

Сильные стороны (конкурентные преимущества) проекта	Слабые стороны (проблемы реализации) проекта
---	--

Российской Федерации к заседанию Президиума Госсовета 29 ноября 2012 г., посвященному проблемам долгосрочного социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья, 2012 г. URL: <http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=goss01>

¹²² Гудок, 29.05.2013.

<p>Сокращение расстояния трансзиатских перевозок в направлении «Восток – Запад».</p> <p>Инфраструктурное обеспечение развития горной промышленности Кыргызстана, прежде всего, разработки угольного разреза Кара-Кече.</p> <p>Важное политическое значение проекта для Узбекистана.</p> <p>Подготовка ТЭО проекта в соответствии с договорённостями Правительства Кыргызстана и Китайской корпорации по строительству дорог и мостов (CRBC).</p> <p>Имеющиеся контакты Узбекистана с китайскими компаниями в области развития железнодорожного транспорта.</p>	<p>Трудности с выбором маршрута прохождения железной дороги.</p> <p>Высокогорный рельеф местности.</p> <p>Высокая стоимость реализации проекта (по предварительным оценкам, 4 млрд долл.), проблемы поиска источников финансирования.</p> <p>Опасность китайской экспансии, прежде всего, в Кыргызстан.</p> <p>Стремление Китая увязать строительство железной дороги с внешними инвестициями в развитие СУАР, замещающими государственное финансирование развития района.</p> <p>Наличие потенциальных и реальных «горячих точек» в районах прохождения ККУЖД: СУАР, Ферганская долина, Афганистан.</p> <p>Обострение противоречий между Узбекистаном и Таджикистаном.</p>
--	---

4. Работы по реализации проекта уже начались. В апреле 2012 г. Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызстана и Китайская корпорация по строительству дорог и мостов (China road and bridge corporation, CRBC) подписали меморандум о сотрудничестве, согласно которому готовится технико-экономическое обоснование проекта. Сотрудничество укрепляют **имеющиеся контакты Узбекистана с китайскими компаниями в области развития железнодорожного транспорта.** На протяжении многих лет компании из Китая поставляют магистральные электровозы для Государственной акционерной компании «Узбекские железные дороги».

Слабые стороны проекта:

1. Трудности с выбором маршрута прохождения железной дороги. Существуют следующие варианты:

А. Южный маршрут: Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар (Китай). При этом дорога будет высокогорной, пройдет через четыре перевала (некоторые участки будут расположены на высотах до 4400 м.), скорость движения поездов не превысит 60 км/час.

Б. Северный маршрут: Джалал-Абад – Казарман – Торугарт – Кашгар (Китай).

2. Высокая стоимость проекта, которая по предварительным оценкам, составляет 4 млрд долл. Правительство Кыргызстана не согласилось с результатами подготовленного технико-экономического обоснования строительства своего участка ККУЖД из-за высокой стоимости реализации проекта и отправило его на доработку. Уточняется вариант маршрута прохождения железной дороги: через Иркештам или через Торугарт.

3. Актуальна проблема поиска источников финансирования. В Кыргызстане резервировались месторождения полезных ископаемых в целях обеспечения гарантии возврата привлечённых средств, разрабатывались концессионные механизмы, при которых строительство дороги будет полностью профинансировано Китаем, компании которого будут использовать железную дорогу до полного возврата вложенных средств, после чего передадут её в собственность Кыргызстана. Рассматривается вариант совместного финансирования с привлечением средств международных финансовых организаций.

4. Опасность китайской экспансии, прежде всего, в Кыргызстан. Китай заинтересован в строительстве железной дороги колеи 1435 мм собственными подрядными организациями, а также рассчитывает получить доступ к природным ресурсам Кыргызстана.

5. Китай стремится увязать строительство железной дороги с внешними инвестициями в развитие Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР), замещающими государственное финансирование развития этого региона.

6. Наличие потенциальных и реальных «горячих точек» в районах прохождения ККУЖД: СУАР, Ферганская долина, Афганистан.

7. Обострение противоречий между Узбекистаном и Таджикистаном. Руководство Таджикистана заинтересовано в строительстве железной дороги Кашгар (Китай) – Герат (Афганистан) и далее в Иран, проходящей по территории Кыргызстана и Таджикистана. В рамках осуществления проекта иранской компанией «Метро» при безвозмездной финансовой поддержке Правительства Ирана (в размере 1 млн долл.) было разработано технико-экономическое обоснование (ТЭО) целесообразности строительства таджикской части дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран¹²³.

Для Таджикистана эта железная дорога была нужна не только для реализации транзитных возможностей своей территории, но и в целях преодоления транспортной изоляции. Представляется, что выбор Китая в пользу Узбекистана, обусловлен:

- политическими соображениями;
- дороговизной прокладки дороги через Таджикистан, несмотря на сокращение в этом случае общей протяжённости маршрута;
- более развитой железнодорожной сетью и предпочтительными финансовыми возможностями Узбекистана;
- малыми объёмами грузооборота между Китаем и Таджикистаном.

В случае реализации проекта ККУЖД Казахстан потеряет часть грузов, которая могла бы транспортироваться через его территорию.

3.5. Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры в КНР: возможности и вызовы для России

По состоянию на 2012 г. общая протяженность железных дорог Китая превышала 91 тыс. км, к 2015 г. этот показатель планируется довести до 120 тыс. км. Китайские железные дороги не играют такой значительной роли в международных перевозках грузов, как морской транспорт. Это объясняется тем, что:

- восточные и южные границы КНР омываются морями, а западные сухопутные границы в основном проходят по высокогорным районам;
- основные производственные мощности Китая сконцентрированы в восточных и южных районах;
- географическое положение главных торговых партнёров Китая: США, стран ЕС и Японии не требует обязательного использования сухопутных маршрутов.

Несмотря на ускоренное развитие северо-западных провинций Китая, перспективы сухопутного транзита зависят от логистической политики предприятий, расположенных в наиболее промышленно развитой юго-восточной части Китая (таких городах, как Шанхай или расположенный рядом с портом Гонконг Шэньчжэнь).

Перевозки по железной дороге могут сократить сроки доставки грузов по маршруту Китай – Европа в 3 раза. Отдельные грузы требуют скорейшей доставки, которую могут обеспечить только наземные маршруты. Прежде всего, речь идёт о товарах с высокой добавленной стоимостью: новейших образцах аудио-видео, бытовой техники, компьютерах, сотовых телефонах, сезонных вещах, модной одежде.

В перевозках подобных товаров наземный транспорт может реализовать свои конкурентные преимущества, несмотря на более высокую стоимость. Например, ориентировочная стоимость доставки одного контейнера морским транспортом по маршруту Шанхай – Мюнхен составляет от 3,5 тыс. долл., железнодорожным транспортом – 6-8 тыс. долл. в зависимости от вида отправки (одиночная, групповая, в составе контейнерного поезда).

¹²³ Опять в изоляции? Китай предпочел Таджикистану Узбекистан. Азия-Плюс, 11.02.2013. URL: <http://news.tj/ru/news/opyat-v-izolyatsii-kitai-predpochel-tadzhikistanu-uzbekistan>.

При этом имеются возможности снижения стоимости железнодорожной перевозки путём оптимизации маршрута движения и обеспечения обратной загрузки¹²⁴.

Так, немецкая компания БМВ использует железнодорожное сообщение между заводом в Германии и сборочной площадкой на севере Китая, при этом расстояние перевозок составляет 11 тыс. км, время в пути 20 дней. В случае сокращения этого срока до 12 дней конкурентные преимущества железнодорожного транспорта существенно возрастут.

После реформы управления железнодорожным транспортом в Китае возможно снижение объёмов строительства высокоскоростных магистралей при расширении строительства обычных железных дорог. Для России в области развития высокоскоростного сообщения представляет интерес открытая в 2012 г. в тестовом режиме высокоскоростная линия Харбин – Далянь протяжённостью 921 км, скорость движения поездов по которой будет достигать до 350 км/ч. Магистраль, соединяющая китайские провинции Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин, является частью ВСМ Пекин – Харбин. Ввод ВСМ позволит увеличить грузовые перевозки на 50-60 млн тонн в год, вследствие высвобождения пропускных способностей обычной железной дороги.

Китай рассматривает возможность строительства скоростной дороги Пекин – Лондон по двум вариантам – через Россию, в чём заинтересовано ОАО «РЖД», или в обход её территории. На уровне Правительства РФ решено построить ВСМ на направлении Москва – Казань. В таком случае появится перспектива продления магистрали до Екатеринбурга, Челябинска и далее в сторону Китая. По оценкам, для безубыточного функционирования магистрали потребуется выделение государственных субсидий в течение четырех лет в размере 130 млрд руб. в год, при этом соотношение государственного и частного финансирования будет составлять 70% на 30%¹²⁵. Использование транзитного потенциала ВСМ приведёт к её скорейшей окупаемости.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 3

1. Привлечение инвестиций из Китая в развитие Сибири и Дальнего Востока требует инфраструктурного обеспечения новых производств. Развитие транспортной инфраструктуры включает:

- транспортное присоединение месторождений к магистральным путям сообщения;
- расширение пропускных и провозных способностей железнодорожных путей общего пользования, прежде всего, главных магистралей (Транссиб и БАМа);
- реконструкцию существующих и строительство новых железных дорог к российско-китайской границе;
- строительство и модернизацию горно-обогатительных комбинатов в целях сокращения транспортных затрат.

2. Даже крупным компаниям не под силу решить все проблемы модернизации и повышения провозной способности Транссиба и БАМа. Для перевозки грузов из Кузбасса и других регионов Сибири необходимо дальнейшее развитие тяжеловесного движения. 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. В плане сокращения транспортных затрат наибольшие перспективы открывает строительство и модернизация горно-обогатительных комбинатов в угледобывающих регионах¹²⁶.

¹²⁴ Окно в Азию. Интервью с Генеральным секретарём Координационного совета по транссибирским перевозкам Г. Бессоновым. Гудок, 25.12.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=451534&year=2012&month=12&SECTION_ID=16812.

¹²⁵ Транспорт России № 18-19, 06 мая 2013 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/denrossiyskih-zheleznyh-dorog.html>.

¹²⁶ В России обогащается лишь около 30%, тогда как в мире – 80-90%.

3. Целесообразно участие китайских компаний в модернизации российских железных дорог, связывающих Транссиб с российско-китайской границей (Карымская – Забайкальск и Белогорск – Благовещенск), строительстве мостов через реки Амур и Уссури (Благовещенск – Хэйхэ, Дуннин – Полтавка, Нижнеленинское – Тунцзян и др.).

4. Развитие китайской железнодорожной инфраструктуры (в КНР строится по 10 тыс. км путей в год) будет иметь двойные последствия для новой модели транспортно-коммуникационного взаимодействия двух государств. Это может открыть, как новые перспективы для развития транзита через территорию стран ЕЭП, так и привести к переориентации потока грузов в направлении морских портов на юго-восточном побережье Китая.

5. В этих условиях получает особую актуальность идея развития новых маршрутов, связывающих Россию и Китай, например, транспортного коридора Суйфэньхэ, который начинается в российских портах Владивосток, Находка и Восточный, проходит через пограничный город Гродеково – Суйфэньхэ и Харбин, затем через пограничный переход Забайкальск – Манчжурия выходит на Читу и Транссиб. В международном торговом порту Далянь начинается ещё одно интересное для России транспортное направление, которое проходит через Харбин и далее через пограничный переход Забайкальск – Манчжурия выходит на Транссиб.

6. Эволюционные перспективы маршрута Китай – Россия (Якутия) – Северный морской путь – порты Европы выглядят сомнительными, прежде всего, по причине мультимодального характера перевозок, задержками и финансовыми сложностями строительства железнодорожных мостовых переходов через Лену в районе Якутска и через Амур в районе Мохэ, а также ограниченным периодом морской и речной навигации.

7. 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.

Целесообразно привлечение китайских компаний к разработке природных ресурсов в Арктике в увязке с развитием перевозок по СМП в направлении России и Европы.

8. Слабые стороны проекта строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ККУЖД) делают перспективы его успешной реализации весьма сомнительными, по крайней мере, в ближайшее время. Эволюционное развитие должно идти по пути использования рыночного преимущества перевозок автомобильным транспортом с использованием переходов на китайско-киргизской границе (южный Иркештам и северный Торугарт).

9. Весьма перспективна идея строительства в России высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань с последующим её продлением до Екатеринбурга, Челябинска и далее в сторону Китая. В таком случае она может стать составной частью евроазиатской ВСМ Пекин – Лондон.

10. В области развития воздушного сообщения авиакомпаниям, осуществляющим рейсы в Китай и Юго-Восточную Азию, может быть интересен аэропорт Кызыл в качестве пункта дозаправки лайнеров. Для удешевления завоза топлива в аэропорт необходимо реализовать проект строительства железной дороги Кызыл – Курагино¹²⁷.

¹²⁷ Посохин А. Большие надежды малой авиации Тувы. «Эксперт Сибирь» №15, 15 апреля 2013. URL: <http://expert.ru/siberia/2013/15/bolshie-nadezhdyi-maloi-aviatsii-tuvyi/>.

ГЛАВА 4. НОВАЯ ЭВОЛЮЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ КИТАЯ, ЕВРОПЫ И СТРАН ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

В Главе 4 рассматриваются основные направления новой модели развития транспортной инфраструктуры стран Единого экономического пространства (России, Казахстана и Белоруссии), направленной на повышение и реализацию транзитного потенциала их территории с применением самых современных видов техники и передовых перевозочных технологий. Показано, что развитие транспортных коридоров связано с повышением уровня контейнеризации грузов, запуском контейнерных поездов, электронным оформлением перевозочных документов.

Особое внимание уделено совершенствованию транспортных коммуникаций и реализации совместных проектов с участием правительственных органов, государственных и частных компаний стран – потенциальных членов ЕЭП: Украины, Армении, Кыргызстана, а также взаимодействию с сопредельными государствами, прежде всего, Литвой с целью полного использования транзитных возможностей Калининградской области. В области автомобильного транспорта акцент сделан на формирование международного коридора «Европа – Западный Китай» как ключевого элемента развития транспортно-дорожного комплекса стран ЕЭП на высокотехнологичной основе.

Государства Единого экономического пространства (Россия, Казахстан и Белоруссия) используют территорию друг друга для осуществления экспортно-импортных перевозок грузов и для сообщения с другими странами. Например, транспортные связи России с Узбекистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и другими государствами Центральной Азии осуществляются через территорию Казахстана.

Другим примером является использование Казахстаном территории России для осуществления экспортных поставок зерна. Республика экспортирует зерно более чем в 70 стран мира, включая страны Центральной Азии, Афганистан и Иран. При этом Казахстан использует российскую территорию как дополнительный канал экспорта через порты России, Украины и стран Балтии.

Около половины казахстанского зерна, следующего транзитом через Россию, вывозится через мелководные порты на Чёрном и Азовском морях, в частности, через Азовский портовый элеватор. Одним из направлений развития транспортной инфраструктуры ЕЭП является строительство и/или покупка казахстанскими компаниями зерновых терминалов в российских портах. Перевалка казахстанского зерна осуществляется и через зерновой терминал в латвийском глубоководном порту Вентспилс (Ventspils Grain Terminal, VGT), который является совместным казахстанско-латвийским предприятием, и на 50% принадлежит компаниям, входящим в Зерновой союз Казахстана¹²⁸.

Государственная политика Казахстана направлена на переориентацию экспортных потоков зерна из порта Актау, который ориентируется на перевалку зерна в Иран, в порты Украины, стран Балтии, а также российские порты Ейск и Азов. Другой целью является уменьшение транспортной составляющей в стоимости экспортного зерна, которая может доходить до 50 %.

Для решения этих задач государственные органы Казахстана субсидируют экспортные поставки зерна через территорию России до портов Чёрного, Азовского и Балтийского морей. Субсидии частично компенсируют затраты экспортёров на пользование российскими хопперами-зерновозами и перевозки по сети ОАО «РЖД». Так, в 2009 г. было принято решение о выделении бюджетных компенсаций транспортных затрат крупных зерновых компаний в размере 20 долл. за тонну. В 2010 г. размер компенсации был увеличен в 2 раза до 40 долл. за тонну.

Новая эволюционная модель организации перевозочного процесса требует создания зернового пула с участием компаний России, Казахстана, Украины. В основе его функционирования должен лежать принцип взаимозамещения, при котором, например, Россия

¹²⁸ В первом квартале 2010 г. терминал увеличил объём перевалки зерновых грузов в 2,2 раза по сравнению с аналогичным периодом 2009 г.

и Украина экспортируют зерно в Европу и другие страны, а Казахстан поставляет им свою пшеницу. Тем самым создаётся механизм совместного управления зерновыми резервами¹²⁹. Другим направлением эволюционного формирования новой транспортно-логистической модели является создание совместного предприятия ЗАО «Русагротранс» и АО «Казахстан темир жолы» (АО «КТЖ») для организации перевозок зерновых грузов в рамках ЕЭП.

По мнению первого вице-президента ОАО «РЖД» В. Морозова, совокупный транзитный потенциал ЕврАзЭС оценивается в 230 млн тонн грузов в год, однако, в настоящее время он используется только наполовину¹³⁰.

Формирование новой эволюционной модели функционирования транспортно-дорожного комплекса требует дальнейшей контейнеризации перевозок грузов. Несмотря на рост контейнерных перевозок, уровень контейнеризации грузов в России остаётся низким – 37 контейнеров на 1 тыс. человек, тогда как в Европе этот показатель составляет 172 контейнера¹³¹.

Реиндустриализация экономики и расширение производственной кооперации между компаниями из стран ЕЭП будет объективно способствовать росту перевозок комплектующих в контейнерах. С другой стороны, после образования Таможенного союза и вступления России в ВТО повышение эффективности внешнеторговых операций приведёт к увеличению импортных перевозок грузов в контейнерах со всеми их недостатками: отсутствием обратной загрузки, доминированием автомобильного транспорта и пр.

Новая модель развития транспортной инфраструктуры в странах ЕЭП требует решения проблемы «барьерных» мест на сети железных дорог или, в случае падения объёмов перевозок, занятости приёмо-отправочных путей станций порожними вагонами частных собственников подвижного состава, недостаточного распространения сдвоенных операций. Для этого требуется формирование объединённого парка вагонов, в том числе путём его консолидации в одну компанию.

Единая система управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности (ЕСУПГВ) на «пространстве 1520» призвана координировать перемещение частных и инвентарных вагонов на рыночных условиях. Концепция ЕСУПГВ была утверждена в 0210 г. на заседании Совета по железнодорожному транспорту в Вильнюсе. Главная проблема заключается в определении размера ставок и платы за пользование подвижным составом. Третий парк можно создать лишь тогда, когда ставки пользования за вагон приближены к рыночной конъюнктуре. До 1 февраля 2014 г. необходимо разработать проект методики определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами собственности других государств применительно к вагонам единого парка и изменения в правила комплексных расчётов между железнодорожными администрациями¹³².

Объединённые усилия компаний и государственных органов стран Единого экономического пространства должны предоставить грузовладельцам такие условия, чтобы перевозки по маршруту Китай – страны ЕЭП – Европа было выгодно осуществлять по суше, чем по морю.

4.1. Основные направления совершенствования транспортных услуг и развития железнодорожной инфраструктуры между Россией и Казахстаном

Повышению транзитного потенциала России будет способствовать популяризация мультимодального маршрута из Китая по кратчайшему географическому направлению через

¹²⁹ Смирнов С. Проблемы большого хлеба. // Эксперт Сибирь №40-41, 26 октября 2009 г., URL: http://www.expert.ru/printissues/siberia/2009/41/urozhay_v_kazahstane/.

¹³⁰ Гудок, 12.03.2013.

¹³¹ Следовать за ростом спроса. Интервью с директором по развитию российских терминалов группы Global Ports Т. Седуховой. РЖД-Партнёр от 14.03.2013. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/sledovat'-za-rostom-sprosa/>.

¹³² Третий парк. Интервью с первым заместителем начальника департамента информатизации и корпоративных процессов управления ОАО «РЖД» Н. Давыденко. Гудок, 22.05.2013. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=911497&archive=2013.05.22>.

Казахстан, участки Транссиба и других линий на территории России, а также по Балтийскому морю с минимальным количеством пересекаемых границ. Использование маршрутных железнодорожных контейнерных поездов и быстроходных крупнотоннажных морских паромов по согласованному расписанию позволит обеспечить транзитное время на маршруте Китай – Германия в 10-12 суток при минимальной себестоимости транспортных услуг.

Пути Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали, который используется для перевозок грузов из Китая в Европу через переход Достык – Алашанькоу в Казахстане, уже работают на пределе пропускной способности. Имеются случаи задержки поездов на границах России и Казахстана, в частности, вследствие несогласованного проведения ремонтных окон.

В 2011 г. было завершено строительство линии Жетыген – Хоргос (293 км) в рамках формирования нового железнодорожного пути Китай – Европа. В декабре 2012 г. между КНР и Казахстаном был открыт новый пограничный переход Алтынколь – Хоргос. В связи с этим компания АО «КТЖ» планирует в первой половине 2013 года организовать курсирование по маршруту Китай – Европа до двух контейнерных поездов в сутки и в дальнейшем увеличить объёмы перевозок, в том числе и с участием российских компаний.

После завершения крупных проектов Узень – граница с Туркменистаном (146 км) и Жетыген – Хоргос президент Казахстана Н. Назарбаев дал поручение к 2015 г. построить новые линии Аркалык – Шубарколь (214 км) и Жезказган – Бейнеу (1200 км). Последняя должна не только соединить прямым железнодорожным сообщением центр и запад республики, но и стать составной частью транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) в обход остальных стран Таможенного союза (ТС). На линии планируется организовать как грузовое, так и пассажирское сообщение. В этих условиях Россия и Белоруссия должны приложить максимум усилий для повышения конкурентных преимуществ путей сообщения, проходящих по их территории.

В соответствии с предлагаемой Евросоюзом схемой участок международного транспортного коридора из Китая в страны Центральной Европы также коснётся территории России на направлении Астрахань – порт Кавказ. При этом по железнодорожно-автомобильным паромным линиям на Варну (Болгария) Россия сможет доставлять грузы и в Придунайский регион.

Примером такой работы является модернизация участка Аксарайская-2 – Кигаш (соединяющего Приволжскую железную дорогу – филиал ОАО «РЖД» и железные дороги Казахстан), после проведения которой скорость движения пассажирских поездов повысилась с 80 км/ч до 100 км/ч, а грузовых с 60 км/ч до 80 км/ч. Реконструкция участка началась после того, как в 2011 году Казахстан передал его под юрисдикцию России.

Железнодорожный пункт пропуска «Аксарайский» является «барьерным» местом на пути движения грузов и пассажиров между двумя странами, осложняющий осуществление пограничного контроля и снижающий пропускную способность станции Аксарайская-2, расположенной на расстоянии 36,9 км от российско-казахстанской границы. По прогнозам, к 2020 г. объём перевозок грузов через ЖДПП возрастёт по сравнению с 2012 г. в 1,5 раза,

Исторически станция, построенная в 1986 г. предназначалась для обслуживания транспортных потребностей Астраханского газоперерабатывающего завода, но после распада СССР стала выполнять функции пограничного и таможенного контроля. Пограничный досмотр осуществляется на выделенных станционных путях, у пограничников нет собственных помещений. Для исправления ситуации предлагается организовать ЖДПП на новой станции Малый Арал, находящейся непосредственно на российско-казахстанской границе¹³³.

В Астраханской области и Казахстане также необходимо строить заграждения, препятствующие выходу скота на пути. Так, на Приволжской железной дороге заградительные сооружения построены на 144 км пути. В результате, если в 2009 г. было сбито почти 450 голов

¹³³ Смородин. А. Чем ближе, тем эффективнее. Гудок, 29.04.2013. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=909248&archive=2013.04.29>.

безнадзорного скота, то за весь 2012 г. произошло всего 29 случаев наезда¹³⁴. Другим вариантом решения проблемы является установка на локомотивах ультразвуковых излучателей, отпугивающих животных.

Другим примером возможного расширения транзитных возможностей российской территории является проект строительства железной дороги Белое море – Республика Коми – Урал («Белкомур»), который поддержали Казахстан и Китай. Линия должна соединить скандинавские страны и Северо-запад России с Азией по кратчайшему маршруту.

Однако, «Белкомур» не был включён в перечень проектов государственно-частного партнёрства, предполагающего выделение средств из государственного бюджета. В качестве финансового механизма его реализации предлагается предоставить частным инвестором железной дороги приоритетный доступ к построенной инфраструктуре, сокращающей транспортное плечо при перевозках грузов в направлении портов, и их тарификацию на уровне, не превышающем тарифов Прейскуранта 10-01¹³⁵.

Кроме того, предлагается использование дополнительных налоговых поступлений от проектов, развитие которых генерирует «Белкомур» для погашения государственного финансирования («окрашенные» налоги), другими словами, внедрение финансовой схемы TIF (Tax Increment Financing). Всё это может свидетельствовать о том, что в ближайшей перспективе строительство железной дороги не будет осуществлено.

В 1999 г. контейнерными перевозками в Казахстане начало заниматься созданное со 100% участием государства АО «Казтранссервис». Одним из направлений деятельности компании является обслуживание экспортных перевозок ферросплавов с Аксуйского и Актюбинского ферросплавных заводов в направлении портов Чёрного и Балтийского морей.

АО «Казтранссервис» является участником проекта по пропуску через территорию Казахстана контейнерных поездов «Казахстанский вектор» (Брест – Арысь/Алматы), которые формируются на станции Брест (Белоруссия) на базе грузов, поступающих поездами «Восточный ветер»/«Западный ветер», курсирующих в направлении Берлин – Москва.

График движения другого контейнерного поезда Женишке – Клайпеда согласован с железнодорожными администрациями Литвы, Белоруссии и России. Маршрутная скорость движения поезда составляет 612 км/сутки. Проблемами курсирования поезда являются обеспечение обратной загрузки контейнеров, трудности отправки одиночных контейнеров и мелких партий. АО «Казтранссервис» заинтересовано в привлечении российских инвестиций, а также расширении маршрутов доставки контейнеров, в частности через порт Санкт-Петербурга.

Через территорию России и Казахстана курсирует запущенный в 2003 г. контейнерный поезд «Балтика-Транзит», следующий по маршруту Резекне (Латвия) – Озинки (погранпереход на границе России и Казахстана) – Алматы (Казахстан). Оператором поезда является компания ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт». Для проекта также характерна проблема обратной загрузки, хотя в 2010 г. была осуществлена частичная загрузка поезда контейнерами с ферросплавами и другими металлами, проследовавшими из Казахстана в Латвию (в частности, в порт Риги).

Развитию контейнерных перевозок способствует участие транспортных компаний стран ЕЭП и Балтии в перевозке грузов НАТО в и из Афганистана. Это приводит не только к дополнительной загрузке портов, железных дорог, автомобильного и авиационного транспорта, но и способствует развитию транспортной инфраструктуры, применению эффективных перевозочных технологий, служит примером для частных компаний-грузоотправителей из разных стран мира. В соответствии с договоренностями между правительством России и НАТО в феврале 2009 г. российское ОАО «ТрансКонтейнер» организовало курсирование поезда по маршруту Рига-Краста (Латвия) – Галаба (Узбекистан) с контейнерными грузами в Афганистан. Поезд следовал по графику контейнерного поезда «Балтика-Транзит».

С другой стороны, руководство стран НАТО стремится диверсифицировать направления перевозок в Афганистан. Это приводит к формированию транспортных проектов в обход

¹³⁴ Гудок, 28.02.2013.

¹³⁵ Гудок, 26.09.2012.

территории России, например, запуску контейнерных поездов «Викинг» и «Зубр» из стран Балтии через Белоруссию в Украину, маршруты которых продлеваются в государства Южного Кавказа и Центральной Азии.

В ноябре 2011 г. АО «Казахстан темир жолы», АО «Латвийская железная дорога», АО «Эстонская железная дорога» и компания «ФЕСКО» подписали соглашение о курсировании контейнерно-контрейлерного поезда «Балтика-Транзит-2» для перевозки грузов из портов Эстонии в Казахстан (станции Алматы-1,2) и Кыргызстан (станция Аламедин).

Наибольшие рыночные перспективы имеет контейнерный поезд «Новый шелковый путь», следующий по маршруту Чунцин – Достык – Илецк – Брест – Дуйсбург протяжённостью более 11 тыс. км. Первый демонстрационный контейнерный поезд по маршруту Чунцин (Китай) – Дуйсбург проследовал в марте 2011 г., а в июне того же года было открыто регулярное сообщение по этому маршруту. Всего в 2011 г. проследовало 14 контейнерных поездов, было перевезено 1168 ДФЭ контейнеров с компьютерной техникой компании Hewlett-Packard. Расстояние преодолевалось в среднем за 17,8 суток (наилучший результат – 15 суток) со скоростью 663 км/сут.

На первоначальном этапе поезд отправляется раз в неделю, но уже в 2013 г. планируется увеличить число отправок до трёх, а в последующем до пяти в неделю. Грузовой базой поезда является дорогостоящая и чувствительная к времени доставки продукция китайских высокотехнологичных предприятий, выпускающих компьютеры и оргтехнику.

Логистическим оператором поезда 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 Белоруссии – ОАО «ТрансКонтейнер» и ГП «Белинтертранс».

В 2012 г. для организации курсирования контейнерного поезда Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия) компании Казахстана, России, Китая и Германии создали совместное предприятие, участниками которого, в частности, стали АО «Казтранссервис» и «РЖД Логистика». Китайский соучредитель СП проводит работы по снижению сезонного влияния климатических факторов на перевозку компьютерной и оргтехники путем использования специальных терморегулирующих материалов и снижения их стоимости¹³⁶.

Организуются регулярные транзитные рейсы контейнерных поездов из китайского порта Циндао через Казахстан. Таким образом, речь идёт не только о грузах из Северо-Западных и Центральных районов Китая, но и грузовой базе, тяготеющей к портам на Восточном побережье Китая.

Одним из проектов развития транзитного потенциала Казахстана является строительство собственной терминальной инфраструктуры в китайском порту Ляньюньган для консолидации грузопотоков в Юго-Восточную Азию и обратно. Порт Ляньюньган связывает китайские железные дороги с портами Тяньцзинь, Шанхай и Циндао, морские линии с корейским портом Пусан и с японским портом Осака, что открывает новые рынки сбыта продукции казахстанских компаний. Проект реконструкции автокоридора Западная Европа – Западный Китай также связывает Ляньюньган с Санкт-Петербургом, что даст возможность обслуживания грузопотоков уже с Европой¹³⁷.

Ещё одним направлением эволюционного развития транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая через территорию Казахстана является организация контейнерных перевозок по маршруту Урумчи (Китай) – Достык (Казахстан) – Карталы (Челябинская область). Для обработки контейнеров на станции Челябинск-грузовой ОАО

¹³⁶ Стратегические приоритеты. Интервью главного менеджера по мультимодальным перевозкам и логистике АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» Н. Алпыспекова. РЖД-Партнёр от 07.02.2013. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/strategicheskie-prioritety/>.

¹³⁷ Несырьевые цепочки, транспортные коридоры, союзный рынок. Интервью с премьер-министром Казахстана С. Ахметовым. // Эксперт-Казахстан №1-3, 2013 г. URL: <http://expert.ru/kazakhstan/2013/03/nesyirevyie-tsepochki-transportnyie-koridoryi-soyuznyj-rynok/>.

«ТрансКонтейнер» имеет две контейнерные площадки, два козловых крана и два погрузчика «Кальмар».

В соответствии с договорённостями между правительствами Челябинской области и СУАР в 2013 г. должно начаться строительство многофункционального логистического комплекса «Южноуральский» площадью 180 га между станцией Формачёво и автодорогой М36 в Челябинской области. Подобный комплекс будет построен и в Урумчи. Грузовую базу маршрута (которая оценивается к 2014 г. в 2,5 млн тонн в год) должны обеспечить китайская компания Naier и синьцзянской компания по международной логистике «Евро-Азиатский континентальный мост».

4.2. Основные направления совершенствования транспортных услуг и развития железнодорожной инфраструктуры между Россией и Белоруссией

Важный участник эволюционного развития транспортно-коммуникационного взаимодействия Китая и стран ЕЭП – Белорусская железная дорога (БЖД) – находится в государственной собственности, однако, функционирует на коммерческой основе, её развитие не финансируется из государственного бюджета. В 2011 г. БЖД было перевезено 152,8 млн тонн грузов, что превысило уровень 2010 г. на 9,2%. В структуре транзитных перевозок по территории Белоруссии преобладают каменный уголь, нефтепродукты, руда, удобрения. В частности, через республику грузы транспортируются в направлении Калининградской области и Калининградского морского торгового порта, через который экспортируют свою продукцию российские металлургические заводы НЛМК и ОЭМК.

По территории Белоруссии проходят международные транспортные коридоры «Восток – Запад» (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород) и «Север-Юг», связывающий Белоруссию, Россию (Калининградскую область), Литву, Украину, Молдову и Грецию.

Для увеличения объёмов транзитных перевозок грузов в направлении «Восток – Запад» в 2011 г. на терминале «Брест-Северный» были созданы перегрузочные мощности для обработки грузов, следующих в Западную Европу, что позволило увеличить пропускную способность пограничного перехода. Ранее перегруз осуществлялся только на польской стороне. Складские мощности в Бресте (крытые склады и открытые площадки) позволяют разместить в режиме склада временного хранения около 100 тыс. тонн грузов. Кроме того, развитие перегрузочных мощностей привело к созданию конкурентной среды для польских перевозчиков на белорусско-польских пограничных переходах¹³⁸. Основной компанией, работающей на терминале «Брест-Северный» является российское ОАО «ТрансКонтейнер».

БЖД и ОАО «РЖД» совместно развивают проект «Транссиб за 7 суток». По БЖД регулярно курсируют 10 контейнерных поездов, которыми за 2011 г. перевезено грузов на 11,4% больше, чем в 2010 г. Перевозку платформ и контейнеров (в том числе в составе контейнерных поездов) по территории Белоруссии организует Государственное унитарное предприятие «Белинтертранс – Транспортно-логистический центр» совместно с ОАО «ТрансКонтейнер». В 2010 г. УП «Белинтертранс» создало дочернюю структуру в России для обслуживания перевозок по Транссибу в направлении Белоруссии. В свою очередь, в Бресте открыто представительство ОАО «ТрансКонтейнер».

В сотрудничестве БЖД с ОАО «ТрансКонтейнер» были организованы перевозки комплектующих из стран Европы на заводы «Фольксваген» и «Пежо-Ситроен» в Калугу. В июне 2010 года начал курсировать контейнерный поезд «Москвич» по маршруту Дуйсбург (Германия) – Брест – Москва. По территории Белоруссии и других стран ЕЭП курсируют контейнерные поезда: Брест – Илецк – Арысь/Алматы («Казахстанский вектор»), Женишки – Минск – Клайпеда, Аксу 1 – Минск – Клайпеда.

¹³⁸ Сивак. А. Общие интересы. Гудок, 14.02.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=425780&year=2012&month=02&SECTION_ID=16473.

В 2011 г. через Белоруссию начал курсировать контейнерный поезд Чунцин – Дуйсбург. В свою очередь, из Германии в Китай организованы перевозки контейнерными поездами автокомплектующих для сборочных производств концерна BMW.

На БЖД проводится работа по внедрению новой технологии контейнерных перевозок наливных грузов во *флекситанках* – однослойных или многослойных полиэтиленовых резервуарах и в *драйлайнерах* – полимерных водонепроницаемых вкладышах, устанавливаемых в контейнеры и полувагоны.

В пассажирском сообщении БЖД ставит задачу достичь скорости 200 км/ч. Совместно с компаниями из России и Китая начато проведение предварительных работ по строительству высокоскоростной магистрали Минск – Москва. Прорабатывается вопрос организации скоростного движения пассажирских поездов на направлении Москва – Минск – Варшава – Берлин. В 2010 году по маршруту Москва – Брест – Москва была совершена опытная поездка пассажирского поезда-лаборатории, состоящего из четырех вагонов производства испанской компании «Тальго». В ходе эксперимента выяснилось, что основными барьерными местами для движения скоростных пассажирских поездов являются кривые участки пути и станции, на которых скорость ограничена до 80 км/час. Развитие высокоскоростного пассажирского сообщения в Белоруссии является хорошим аргументом для организации высокоскоростного маршрута Пекин – Лондон по территории стран ЕЭП.

4.3. Создание Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) стран ЕЭП в целях эволюционного развития транзитного пространства

Интеграции транспортных систем стран-членов Таможенного союза способствует одинаковая ширина железнодорожной колеи, что, однако, не является достаточным условием преодоления транспортных барьеров. Для эффективного оперирования подвижным составом в межгосударственном сообщении требуется организация крупных совместных транспортно-логистических компаний. Развитию транзитных перевозок грузов через территорию Казахстана и Белоруссии в направлении Китай – Европобудет способствовать создание объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) с участием ОАО «РЖД», АО «Казакстан темир жолы» и Белорусской железной дороги.

В мае 2012 г. между ОАО «РЖД», АО «Казакстан 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 **объединённой 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. Предполагается, что 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 1-1,5 млн ДФЭ к 2020 г.

Основным источником грузовой базы ОТЛК должен стать Китай. По мнению Президента ОАО «РЖД» В. Якунина, «...с учётом динамичного развития западных и центральных провинций Китая мы вполне можем рассчитывать на то, чтобы к 2020 году переориентировать на российско-белорусско-казахстанскую компанию до 2% всего евро-азиатского контейнерного транзита»¹³⁹.

¹³⁹ Гудок, 21.06.2012.

Изначально предполагалось, что в уставный капитал компании с российской стороны будет внесён оставшийся у ОАО «РЖД» пакет акций ОАО «ТрансКонтейнер» (50% + 2 акции). Со стороны Казахстана – акции ряда дочерних предприятий АО «КТЖ», в том числе контейнерного оператора АО «Казтранссервис» и сервисно-логистической компании «Кедентранссервис» (КТС). Белорусская железная дорога может внести терминалы в Бресте, а также имущество УП «Белинтертранс».

ОАО «ТрансКонтейнер» располагает 46 терминалами во всех грузообразующих центрах России, управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины и владеет 67% акций АО «Кедентранссервис» (33% – у АО «КТЖ»). В собственности компании находятся 24,2 тыс. фитинговых платформ и около 60 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

Однако особенности корпоративных процедур и законодательные ограничения привели к тому, что на первоначальном этапе ОАО РЖД получит 74% акций ОТЛК, а выравнивание долей партнёров произойдёт к 2032 г.¹⁴⁰

В основе работы ОТЛК будут находиться активы и коммерческие наработки дочерней компании ОАО «РЖД» – ОАО «РЖД-Логистика» (РЖДЛ). В 2012 г. РЖДЛ приобрела 10% акций австрийской логистической компании Far East Land Bridge Ltd. (FELB) и в дальнейшем планирует увеличить свою долю в капитале до 25%. Акции FELB планируется внести в капитал ОТЛК. FELB специализируется на железнодорожных контейнерных перевозках по маршруту Китай – Европа – Китай, сотрудничает с такими компаниями, как BMW, LG, Samsung. Партнёрство с FELB направлено на реализацию стратегии РЖДЛ по продвижению услуг на европейском и азиатском рынках грузоперевозок.

Повышению эффективности функционирования ОТЛК будет способствовать приобретение ОАО «РЖД» французского логистического оператора Gefco. Вместе с пакетом акций российская компания рассчитывает получить доступ к передовым технологиям логистики уровня 3PL-4PL, современные компьютерные программы, налаженную систему организации электронного документооборота. Gefco может оказывать услуги, сотрудничая с другими операторами. Так, компании Gefco, ОАО «РЖД Логистика» и ОАО «ТрансКонтейнер» совместно осуществляют поставки из Франции в Калужскую область автокомплектов на завод «Пежо-Ситроен».

Планы Правительства РФ приватизировать принадлежащий ОАО «РЖД» пакет акций ОАО «ТрансКонтейнер» были скорректированы в пользу его внесения в уставный капитал ОТЛК.

4.4. Международный автомобильный коридор «Европа – Западный Китай» – ключевой элемент новой системы транспортных коммуникаций на территории ЕЭП

Основным направлением эволюционного развития единого транспортно-дорожного комплекса стран ЕЭП в области перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом является создание международного автомобильного коридора «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. Протяжённость коридора составит 8445 км, в том числе по территории Казахстана 2787 км, по Китаю – 3425 км. Срок доставки грузов должен составлять 10-12 суток.

Китай построил четырехполосную автомобильную дорогу до границ Казахстана. Казахстанский участок, реконструкция которого должна завершиться в 2013 г., будет двухполосным. В рамках реализации проекта планируется построить и реконструировать около 2,5 тыс. км дорог, около четверти казахстанского участка коридора должна быть платной. На первоначальном этапе объёмы автомобильных перевозок по казахстанскому участку возрастут

¹⁴⁰ Коммерсантъ, 29.05.2013.

с 0,9 млн тонн до 3,5 млн тонн, перспективный грузопоток может составить до 54 млн тонн грузов в год.

Строительство российской части транспортного коридора «Европа – Западный Китай» предполагается завершить к 2020 г. Однако в связи с проведением чемпионата мира по футболу реализация проекта может быть ускорена. Например, строительство платного участка скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург должно завершиться к 2018 г. К этому же времени предполагается сдать в эксплуатацию и участок центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области, которая будет выводить транспортные потоки через Нижний Новгород на Казань. Развитие коридора благоприятно скажется на реализации проекта создания в Свияжске (Татарстан) межрегионального мультимодального логистического центра. По словам министра транспорта РФ М. Соколова, юридический статус автомобильной трассы «Европа – Западный Китай» будет закреплён в международном соглашении стран - участниц ШОС предположительно летом 2013 г.¹⁴¹

Одно из направлений коридора должно обогнуть Московскую область и пройти по малонаселённым Вологодской, Новгородской и Ленинградской областям. В рамках коридора существующие дороги будут расширены и реконструированы для достижения высокого уровня безопасности и комфорта, что позволит обеспечить скорость движения до 150 км/час. Таким образом, грузы из Шанхая в Санкт-Петербург на расстояние около 8 тыс. км могут перевозиться за 8-10 дней.

Открытие автомобильного пропускного пункта Хандагайты (Россия) – Боршо (Монголия) на российско-монгольской границе и реконструкция прилегающих дорог позволит республике Тува интегрироваться в сеть транспортных коридоров с помощью автомобильной дороги Хандагайты (Россия) – Улангом (Монголия) – Ховд (Монголия) – Урумчи (КНР), которая должна обеспечить выход на транспортный коридор «Европа – Западный Китай»¹⁴².

Перспективы нового автомобильного направления улучшаются, благодаря тому, что в Министерстве транспорта России принято решение о перенаправлении участка федеральной автодороги М-54 «Енисей» на региональные автодороги А-162 и А-163 до автомобильного пункта пропуска «Хандагайты – Боршо».

Развитию автомобильного сообщения способствует то, что, согласно двусторонним межправительственным соглашениям, при осуществлении международных автомобильных перевозок между Казахстаном и Россией действует безразрешительная система. В соответствии с ней при транспортировке казахстанских грузов в Россию, Узбекистан и ряд других стран, двусторонние разрешения (дозволы) не нужны. Казахстан должен получать в этих странах лишь дозволы на транспортировку их грузов из третьих стран (когда, например, российский груз перевозится казахстанской машиной из Китая)¹⁴³.

Для ещё более успешного функционирования коридора Китаю и странам ЕЭП необходимо урегулировать вопросы пересечения границ. Автотранспорт вынужден разгружаться на границе с Казахстана с КНР, хотя соглашения, подписанные двумя странами в рамках Шанхайской организации сотрудничества, предусматривали беспрепятственный пропуск грузов.

Развитию коридора препятствуют:

- плохое качество автомобильных дорог;
- низкий уровень придорожного сервиса;
- неразвитость сети автомобильных маршрутов;
- проблема обратной загрузки автотранспортных средств;

¹⁴¹ Российская газета, 19 марта 2013.

¹⁴² Источник: URL: <http://alltransnews.ru/news/detail.php?ID=13764>.

¹⁴³ Разрешения на международные перевозки бывают двух типов: двусторонние дозволы (грузы двух договаривающихся государств) и дозволы, позволяющие одной из стран на своих машинах перевозить иностранные грузы в третьи страны и из них.

- поборы на дорогах («скрытые затраты»)¹⁴⁴;
- длительные простои автотранспорта на границах¹⁴⁵;
- запрет на движение автомобилей одних стран по дорогам других¹⁴⁶.

Для развития перевозок по маршруту «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.

Как отмечает Ю. Соколов, «на выбор грузовладельцев влияют значительные бюджетные дотации на содержание и развитие автодорожной инфраструктуры. Несколько упрощая, можно сказать, что если грузовладелец идёт на железнодорожный транспорт, то он платит полную стоимость, а если на автомобильный – то часть провозной платы за него вносит государство. Но, с другой стороны, нужно признать, что для автомобильного транспорта действительно характерен высокий уровень гибкости, клиенто-ориентированности»¹⁴⁷.

Стимулирование рыночной конкуренции между различными видами транспорта требует введения экономически обоснованной платы за пользование автомобильными дорогами в зависимости от вида транспортного средства и пройденного расстояния (с применением системы ГЛОНАСС). Обеспечение безопасности движения требует ужесточения контроля за состоянием здоровья, режимом труда и отдыха водителей, что, помимо прочего, будет способствовать развитию придорожного сервиса (отелей, кемпингов, пунктов питания, специализированных (в т.ч. охраняемых) стоянок для грузового автотранспорта и пр.).

Несоблюдение требований к режиму труда и отдыха ведёт к получению автомобильным транспортом необоснованных конкурентных преимуществ за счёт снижения безопасности дорожного движения. С апреля 2013 г. грузовые автомобили более 15 тонн подлежат обязательному оснащению тахографами, оборудованными средством криптографической защиты информации с сертификатом ФСБ РФ.

В ряде регионов России, по территории которых проходят основные транспортные коридоры происходит внедрение навигационно-информационных систем. Введение с 1 января 2013 г. в России платы за провоз по федеральным автомагистралям тяжеловесных грузов могут привести к отклонению потоков автомобильного транспорта на дороги регионального значения. Поэтому регионам, по которым проходит автомобильные коридоры, следует помочь выделением субсидий для развития системы слежения и контроля за движением тяжеловесных грузов.

С ноября 2014 г. владельцы большегрузных автомобилей начнут платить за проезд по федеральным трассам. Предполагается, что тариф составит 3,5 руб. за километр, вырученные средства будут направлены на содержание и ремонт дорог. Для оплаты проезда также необходимо оборудовать грузовые автомобили приборами, определяющим маршрут их движения через систему спутниковой навигации ГЛОНАСС.

¹⁴⁴ 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.

¹⁴⁵ Простои 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.

¹⁴⁶ 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.

¹⁴⁷ Ю. Соколов. Вагоны ушли в отрыв. Гудок, 23.05.2013.

URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=911698&archive=2013.05.23>

Автомобильное сообщение на маршруте Китай – Европа характеризуется значительной долей порожнего пробега автотранспортных средств¹⁴⁸. Проблема с обратной загрузкой может быть решена путём перевозки автомобильным транспортом грузов из КНР в страны Западной Европы, которые в настоящее время доставляются морским путём. Международные перевозчики, выбирая между скоростью доставки грузов и безопасностью, как правило, предпочитают безопасность, которую морской транспорт может предложить в большей степени, чем автомобильный.

В целях развития автомобильных перевозок по этому маршруту целесообразно создание крупной совместной российско-казахстанско-кыргызстанской автотранспортной компании с сильной государственной поддержкой, а также привлечение международных транспортных компаний. Повышение интенсивности автомобильного движения позволит достичь окупаемости платных дорог.

Реализации транспортно-транзитного потенциала стран ЕЭП 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.

Одним из путей сокращения топливных расходов на маршруте Азия – Западная Европа является развитие контрейлерных (комбинированных) перевозок, а также перевозок грузовых автомобилей паромными перевозками через порт Санкт-Петербурга в порты Германии. Это позволяет избежать проезда через территории Белоруссии, Польши и сократить расходы на 10-15%¹⁴⁹.

4.5. Новая эволюционная модель развития водных путей для обеспечения транспортных связей Китая и ЕЭП

В качестве элемента новой эволюционной модели развития транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая интересным выглядит предложение компании En+ Group построить на притоках Амура гидроэлектростанции, которые позволят увеличить уровень воды в реке. Течение р. Амур совпадает с направлением «Восток – Запад», что позволяет использовать водную коммуникацию для обеспечения транспортных связей России и Китая. Это позволит расширить использование водного транспорта для доставки грузов в период летних пиковых нагрузок и проведения путевых работ на железной дороге. ГЭС смогут поставлять электроэнергию для обеспечения возросшего объёма перевозок по Транссибу и электрификации БАМа и ответвлений в Китай. Для реализации проекта необходимо провести дноуглубительные работы на проблемных участках Амура и его притоков, построить причальные стенки и обновить речной флот.

В области развития водных коммуникаций между странами ЕЭП с прицелом на перевозку грузов из Китая изучается возможность регулярной транспортировки экспортных и транзитных грузов из Казахстана в страны Балтии по маршруту: порт Актау – порт Астрахань – по реке Волга и Волго-Балтийскому каналу с выходом в Балтийском море – порты на Балтийском море. Это позволит «перехватить» часть грузов, следующих по МТК ТРАСЕКА.

Перевозки грузов по указанному водному маршруту осложняются длительным сроком доставки грузов, ограниченным периодом навигации, необходимостью проведения дноуглубительных работ и реконструкции гидротехнических сооружений, а также

¹⁴⁸ Вообще, производительность труда в автомобильной отрасли России в 4 раза ниже, чем во времена бывшего СССР / Гудок, 03.04.2013.

¹⁴⁹ Материалы 4-ой Евроазиатской конференции по автомобильным грузоперевозкам, Варшава, 14-15 июня 2007 г. // Журнал «Международные автомобильные перевозки», № 3, 2007 г. URL: [http://www.map.asmap.ru/3\(73\)_07/iru.htm](http://www.map.asmap.ru/3(73)_07/iru.htm).

действовавшей до вступления в ВТО процедурой получения разовых разрешений на использование внутренних водных путей России¹⁵⁰.

Одной из целей сотрудничества в области морского и речного транспорта является предоставление возможности казахстанским судам осуществлять беспрепятственный проход по внутренним водным путям России, участие частных и государственных инвесторов из стран ЕЭП в их модернизации. Другое направление сотрудничества – организация прямого международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Астрахань, Оля, Махачкала и Актау.

Как отмечает Э. Гагарский, в соответствии с предлагаемой Евросоюзом схемой участок международного транспортного коридора из Китая в страны Центральной Европы также коснётся территории России на направлении Астрахань – порт Кавказ. При этом по железнодорожно-автомобильным паромным линиям на Варну (Болгария) российские компании смогут доставлять грузы и в Придунайский регион¹⁵¹.

В то же время, строительство судоходного канала «Евразия» (от Каспийского моря к Черному морю через территорию России), который мог бы дать Казахстану выход к Мировому океану, отложено на неопределённый срок. Нет ясности и со сроками строительства второй нитки шлюзов Волго-Донского водного канала.

4.6. Формирование узловых аэропортов стран ЕЭП в целях обеспечения воздушного сообщения на маршруте Китай – Европа

В области пассажирских перевозок в Сибири и на Дальнем Востоке упор следует сделать на развитие воздушного сообщения. Возможно, было бы выгоднее уменьшить количество пассажирских поездов на Транссибе в пользу региональной авиации и увеличить перевозки тех грузов, которые перевозит автотранспорт, что снизило бы нагрузку на автодороги.

Стратегическим направлением развития аэропортового хозяйства Казахстана является развитие грузовых авиационных хабов на маршруте Китай – Европа. При этом казахстанские аэропорты конкурируют с российскими аэропортами, в частности, в Новосибирске и Красноярске.

При формировании узловых аэропортов в странах ЕЭП в области пассажирских перевозок на направлении Китай – Европа перспективно стимулировать полёты через российский аэропорт Храброво в Калининградской области. Уже в настоящее время у аэропорта имеются заявки на обслуживание транзитных рейсов из стран АТР (включая Китай) в Европу и Северную Америку.

Помимо выгодного географического положения и загруженности воздушной гавани потоком пассажиров, направляющимся из анклава в Россию, конкурентные преимущества аэропорта обеспечиваются экологическими нормами Европейского Союза. Речь идёт о наличии моратория на европейскую систему торговли квотами на выбросы авиаций углекислого газа для третьих стран. При этом, например, авиакомпании, выполняющие полёты из Азии, в случае транзитной посадки в Храброво, оплачивали бы только экологические квоты за короткий участок полёта между Калининградом и аэропортами Европы.

Реконструкция аэропорта Храброво должна завершиться в первой половине 2014 г., после чего одним из направлений развития гавани может стать введение режима «открытого неба», по аналогии с международным аэропортом Кневичи (Владивосток). По прогнозам, реконструкция и либерализация лётного режима позволят увеличить пассажиропоток через Храброво с 2 до 5 млн пассажиров в год, что позволит ему стать настоящим хабом. Росту пассажиропотока будет

¹⁵⁰ «Транспортный комплекс - точка роста экономики Казахстана». Интервью министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан А. Кусаинова. Журнал JURA MOPE SEA, 16 сентября 2009 г., URL: <http://www.jura.lt/new/?p=2517&lang=ru-ru>.

¹⁵¹ Гагарский. Э. Выгодная география. Гудок, 14.01.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=452243&year=2013&month=01&SECTION_ID=16820.

способствовать и введение в будущем безвизового режима для иностранцев, посещающих Калининградскую область на срок не более 72 часов.

4.7. Перспективы развития транспортных коммуникаций, связывающих Китай и страны ЕЭП с Украиной и государствами Центральной Европы

Новая эволюционная модель формирования транспортно-дорожного комплекса на постсоветском пространстве требует проведения активной политики по интеграции перевозочных технологий компаний из стран ЕЭП с компаниями из Украины и стран Балтии (прежде всего, из Литвы). Это особенно важно ввиду возможной перспективы вхождения Украины в ЕЭП.

Украина имеет значительный транспортно-транзитный потенциал, прежде всего, в направлении «Восток – Запад». В 2008 г. через страну было перевезено почти 70 млн тонн транзитных грузов – это самый большой объём за всё время существования железных дорог независимой Украины. Финансово-экономический кризис привёл в 2009 г. к снижению объёма транзитных перевозок на 34,9% до 45,4 млн тонн. Среди транзитных грузов преобладают каменный уголь, нефтепродукты, минеральные удобрения, чёрные металлы.

В Украине работают дочерние компании крупных российских операторов подвижного состава, например, ООО «ПГК в Украине» (дочерняя структура ОАО «Первая грузовая компания») и ООО «Трансгарант-Украина».

При участии Государственной администрации железнодорожного транспорта (Укрзалинця, УЗ) российское ОАО «ТрансКонтейнер» организовало транзитные перевозки комплектующих для сборочного производства FIAT в Елабуге. Движение контейнеров осуществляется через терминал «Добра» в Словакии, который находится в аренде и под управлением ОАО «ТрансКонтейнер», и пограничный переход на станции Чоп.

Через территорию Украины осуществляются перевозки грузов, следующих по Транссибу в страны Центральной Европы. Значение этого маршрута повысится после реализации проекта строительства железной дороги колеи 1520 мм от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) протяжённостью 560 км. Для реализации проекта в Вене создано совместное предприятие Общество по планированию широкой колеи (Breitpurplanungsgesellschaft GmbH), учредителями которой стали государственные железнодорожные администрации России, Украины, Словакии и Австрии. По предварительным оценкам, на строительство дороги потребуется около 6 млрд евро. Самый оптимальный вариант прохождения трассы пока не выбран. При благоприятных условиях на строительство широкой колеи до Вены может потребоваться пять лет¹⁵².

Другим направлением повышения транзитного потенциала Украины является продление железнодорожной колеи российского стандарта в Венгрию. В 2012 г. Еврокомиссия выделила средства в размере около 112,5 млн евро (из них 85% финансируется ЕС, 15% – Венгрией) на реализацию проекта реконструкции в Венгрии линии колеи 1520 мм от города Захонь до границы с Украиной протяжённостью 42,6 км. Реконструкция участка увеличит пропускную способность железной дороги, позволит проводить перевалку грузов не только на станции Чоп в Украине, но и в городе Захонь (Венгрия). Примечательно, что реконструкция дороги является одним из пунктов программы инфраструктурного развития венгерского региона Захонь, которая предусматривает развитие сети и мощностей автомобильных и грузовых перевозок, производственной и логистической инфраструктуры на границе с Украиной и с внешней границей ЕС.

В области организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом при формировании новой транспортно-коммуникационной инфраструктуры стран ЕЭП в качестве примера можно рассматривать взаимоотношения России и Украины. В 2011 году на маршруте Москва – Киев организовано *ускоренное движение пассажирских поездов*, чему

¹⁵² Пехтерев Ф. Истина в Вене. Гудок, 22.10.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=445900&year=2012&month=10&SECTION_ID=16745.

способствовало сокращение времени осуществления погранично-таможенных операций в пунктах перехода и увеличение скорости движения.

В настоящее время самым быстрым пассажирским поездом на этом маршруте является «Столичный экспресс», который проходит расстояние между столицами двух государств за 9 часов 30 минут при максимальной скорости 140 км/ч. Планируется организовать скоростное движение на направлениях Москва – Харьков – Адлер, Москва – Харьков – Симферополь. В то же время организация высокоскоростного движения (по типу «Сапсана») возможна только после коренной модернизации железнодорожной инфраструктуры.

4.8. Новая эволюционная модель развития транспортного сообщения Китая и государств ЕЭП со странами Балтии

Присутствие в ЕЭП Белоруссии делает перспективным развитие транспортных связей стран-участниц с Литвой (с которой граничит Белоруссия) и другими странами Балтии, а также с российским анклавом – Калининградской областью. Белоруссия активно использует порты стран Балтии (Клайпеду, Вентспилс) для экспорта своей продукции (прежде всего, калийных удобрений) и осуществления импортных операций¹⁵³.

Правительство Литвы стремится сделать страну привлекательной для транзита. Важную роль в этих планах играют Клайпедский морской порт и Каунас, через которые перемещаются грузы в направлении «Север – Юг» и «Восток – Запад». Большую часть средств ЕС выделяет на реконструкцию железнодорожного узла именно порта Клайпеды.

Порты Калининграда и Клайпеды являются конкурентами уже в силу своего географического положения. Международный транспортный коридор №9 (с ветками В и D) заканчивается двумя морскими портами: портом Клайпеды, который является самым северным незамерзающим портом Балтийского моря, и Калининградским портом, расположенным на территории Российской Федерации. В эволюционном развитии пока лидирует литовский порт. В частности швейцарская судоходная компания Mediterranean Shipping Company (MSC) планирует создать в Клайпедке крупнейший в регионе контейнерный хаб.

Развитие порта Калининграда сдерживается длительными контрольными процедурами при пересечении границ и высокими транзитными тарифами Литвы и Белоруссии на железнодорожные перевозки грузов. Главной проблемой для Калининградской железной дороги (КЖД) остаётся низкая загруженность, дорога использует не более 50% своих возможностей из-за снижения привлекательности калининградского направления как транзитного транспортного узла.

В 2008 г. литовские власти повысили железнодорожные тарифы в направлении Калининграда, что, сделало невыгодной перевозку грузов в российский порт и повысило конкурентные преимущества Клайпеды. Стоимость транзитной перевозки одного вагона по сети Литовской железной дороги (236 км) составляла 22 тыс. руб. В то же время Белоруссия за пропуск того же вагона по почти вдвое большему расстоянию (513 км) взимала 21 тыс. руб., а по России (729 км) перевозка обходилась в 24 тыс. руб.¹⁵⁴

Как следствие, в первом полугодии 2009 г. объёмы перевозимых в направлении Калининградской области транзитных грузов резко снизились. С целью восстановления грузопотоков ЛЖД и БЖД ввели дополнительные скидки на перевозку грузов в этом направлении. Однако применение исключительных тарифов не может исправить ситуацию в целом. В настоящее время стоимость перевозки по территории Литвы в направлении

¹⁵³ Показательна в этой связи история создания национального морского торгового флота Белоруссии. В морской транспортировке нуждаются около 20 млн тонн белорусских грузов в год. Кроме того наличие собственного торгового флота способствует росту транзитного потенциала страны как коридора между Россией, другими странами СНГ и Евросоюзом. Местом его базирования могли бы стать порты России. Однако, в настоящее время зафрахтованные суда первой морской судоходной компании Белоруссии ОАО «Белморфлот» используют порт Клайпеды (Литва).

¹⁵⁴ Степанова М. Представители железных дорог РФ и Литвы обсудят сотрудничество. БК, 13.11.2008. URL: <http://www.baltic-course.com/rus/transport/?doc=7082>.

калининградских портов по некоторым видам грузов превышает стоимость транзита в сторону литовского порта Клайпеда в 1,5-3 раза.

В мае 2010 г. между АО «Литовские железные дороги» и ОАО «РЖД» было подписано соглашение о сотрудничестве в области интермодальных железнодорожных перевозок по направлению Клайпеда/Калининград – Москва. Согласованная тарифная политика должна была объединить два порта в один транспортный коридор. Однако, схема «2К» по обеспечению паритетного развития портов Калининграда и Клайпеды пока не работает. Причина заключается в слабости российских государственных институтов, не способных противостоять, как интересам частных компаний, так и целенаправленным усилиям правительства Литвы и АО «Литовская железная дорога» по привлечению грузов в порт Клайпеда и установлению высоких тарифов на перевозки грузов в направлении Калининграда. И это, несмотря на то, что такая ситуация противоречит и требованиям Всемирной торговой организации.

Для решения проблемы необходимо помимо проведения двухсторонних переговоров с Литвой и ЕС о едином уровне тарифов при транзитных перевозках по территории Литвы во всех направлениях, включая Калининградское, перевести работу двусторонних комиссий советов по долгосрочному сотрудничеству в трёхсторонний формат Россия – Литва – Белоруссия в целях унификации тарифов всех дорог на межправительственном уровне. Кроме того, следует реагировать на повышение транзитных тарифов ростом загрузки парома, курсирующего по маршруту Усть-Луга – Калининград.

Необходимы согласованные действия стран ЕЭП по развитию собственного транзитного потенциала и транзитных возможностей Литвы в увязке с загрузкой калининградского направления. Если выровнять литовские, белорусские и российские тарифы, то появится возможность привлечь на калининградское направление дополнительно не только российские, но и казахстанские, а, главное, китайские грузы.

Развитие транспортных связей проходит в области корпоративных процедур. Так, совет директоров российского ОАО «РЖД Логистика» одобрил участие компании в создании совместного российско-латвийского предприятия – акционерного общества Euro Rail Trans. Компания будет осуществлять доставку грузов от погранпереходов Россия – Латвия до латвийских портовых терминалов.

4.9. Направление «Север – Юг» в системе транспортных связей России и Китая

Ещё одним направлением эволюционного развития транспортной инфраструктуры стран ЕЭП является формирование инфраструктурной основы транзитных перевозок по коридору «Север – Юг», особенно сухопутных маршрутов, проходящих к востоку от Каспийского моря.

В настоящее время перевозки осуществляются по восточной ветви коридора «Север – Юг» через Казахстан и другие страны Центральной Азии с использованием пограничного перехода Теджен – Серахс. Так, в октябре 2011 года был выполнен демонстрационный рейс контейнерного поезда по маршруту Бендер-Аббас – Алма-Ата. Расстояние в 3756 км поезд преодолел примерно за 150 часов (6,5 суток). Кроме того, именно маршрут Бусловская (граница с Финляндией) – Аксарайская (граница с Казахстаном) коридора «Север – Юг» входит в перечень основных железнодорожных маршрутов, развитие которых будет осуществляться Евразийским экономическим сообществом в приоритетном порядке.

Наиболее перспективным представляется **маршрут новой восточной ветви коридора «Север – Юг»**, открывающийся после завершения строительства железной дороги Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран) протяжённостью свыше 670 км.

Преимуществом этой трассы является относительная стабильность политической ситуации в странах, через которые она проходит, а также то, что финансирование строительства дороги осуществляется самими странами-участницами, что позволяет России не нести риски, связанные с окупаемостью железной дороги. На маршруте внедряются инновационные решения, в частности, движение поездов по участку Узень – Болашак в Казахстане

обеспечивается передовыми системами интервального регулирования, позволяющими повысить пропускную способность железной дороги, сократить затраты на установку и обслуживание napольного оборудования.

Если в Иране будет построена железная дорога Горган – Инче-Барун, то она свяжет страны Центральной Азии с Персидским заливом и обеспечит им выход к Мировому океану. Однако осенью 2012 г. Президент Туркменистана Г. Бердымухамедов принял решение о расторжении контракта на строительство входящего в МТК «Север – Юг» участка Берекет – Этрек с иранской компанией Pars Energy, которая не в состоянии завершить строительство железной дороги по причинам экономического характера. Теперь Туркменистан будет строить железную дорогу самостоятельно.

Что касается **западной ветви транспортного коридора «Север – Юг»**, проходящего через государства Южного Кавказа, то здесь необходимо уделить особое внимание направлению Иран – Армения, в связи с возможным вхождением этой страны в ЕЭП. Участие Армении в этом интеграционном образовании должно способствовать формированию необходимой грузовой базы для эффективного функционирования коридора.

Кроме того, со строительством армяно-иранской линии связано дальнейшее развитие находящегося в концессии у ОАО «РЖД» ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога». По словам бывшего министра транспорта России И. Левитина, «железнодорожное сообщение между Арменией и Ираном вписывается в коридор Север – Юг, и выход в Иран через Армению является для России важной составляющей этого коридора. На Каспии уже не хватает мощностей для осуществления перевозок не только в Иран, но и в страны Персидского залива»¹⁵⁵.

В октябре 2011 г. на уровне руководителей правительств России и Армении обсуждался вопрос финансирования строительства железной дороги Иран – Армения из средств Инвестиционного фонда РФ, однако, конкретных решений принято не было. Китай получил приглашение принять участие в строительстве железной дороги Иран – Армения.

В связи с тем, что товарооборот между Арменией и Ираном находится на минимальном уровне, для обеспечения значимого грузопотока по железной дороге Иран – Армения необходимо привлекать грузоотправителей из Грузии, Пакистана, Индии, стран Восточной Европы и, конечно, Китая и стран ЕЭП.

Значение железной дороги Иран – Армения для осуществления транзитных перевозок повысится после открытия абхазского участка железной дороги через Грузию. Однако улучшение транспортных возможностей Ирана не входит в интересы стран Европы и США, ужесточающих экономические санкции против исламской республики.

Для России значение транспортного коридора «Север – Юг» заключается не только в формировании дополнительного канала транспортировки грузов из Китая через Персидский залив и перехват грузового потока, следующего по маршрутам МТК ТРАСЕКА и Центральному коридору трансасиатской магистрали, но и как необходимая составляющая формирования «транспортного креста» – места пересечения направлений «Восток – Запад», «Север – Юг» и «Европа – Западный Китай».

Наиболее подходящим местом образования «транспортного креста» являются регионы, входящие в состав Приволжского федерального округа (ПФО). Входящие в состав округа регионы – Татарстан, Саратовская, Астраханская, Самарская, Ульяновская области конкурируют за пропуск и обработку грузов по направлению Европа – Центр России – государства Центральной Азии – Китай и образование «транспортного креста». Проектируемые и строящиеся ТЛЦ в Приволжском федеральном округе имеют свои конкурентные преимущества и слабые стороны.

Например, строящийся **Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр в Татарстане** рядом с железнодорожной станцией Свияжск, в устье реки Свияга. Первая очередь центра будет занимать 140 га, зона резервирования – 1343 га. По

¹⁵⁵ Симонян. Ю. Дорогу Армении в мир откроет Гагарин. Независимая газета, 29 октября 2008 года. URL: http://www.ng.ru/cis/2008-10-29/5_armenia.html.

планам, годовая мощность к 2015 г. составит до 2 млн тонн контейнерных и до 10 млн тонн других грузов. Конкурентные преимущества ММЛЦ обеспечивает выгодное географическое и наличие крупных частных инвесторов, а также государственного финансирования на пересечении МТК «Восток – Запад», «Север – Юг», «Европа – Западный Китай», наличие узловой станции Свияжск и близость сортировочной станции Юдино, автомагистрали М-5 и М-7, река Волга. На площадке ММЛЦ начаты строительно-монтажные работы.

Самарский транспортный консолидирующий центр по обработке грузов и контейнеров задумывался как место обработки грузовых потоков всех видов транспорта для Самарской области и соседних регионов ПФО. Предполагалось строительство 6 грузовых терминалов общей мощностью около 11,6 млн тонн грузов. Конкурентные преимущества ТЛЦ заключаются в выгодном географическом положении на пересечении Транссиба (Куйбышевская железная дорога), МТК «Север-Юг», автомагистрали М-5, наличии воздушной гавани – аэропорта «Курумоч», а также речных портов на Волге. Для успешного функционирования ТЛЦ требуется строительство автомагистрали Самара – Тольятти, модернизация дорожного хозяйства региона, реконструкция ВВП в аэропорту.

Существовали планы строительства **Международного центра российско-казахстанского приграничного сотрудничества «Таскала-Озинки»** в Саратовской области мощностью до 25 млн тонн грузов в год. Конкурентные преимущества Центра обеспечивались выгодным географическим положением на северном коридоре ТАЖМ, наличием автомобильной дороги А-29, сопряженностью казахстанским усилиям по развитию транзита. Строительство ТЛЦ так и не было начато, зарезервированные участки земли не используются. Главными причинами стало прекращение с 1 июля 2011 г. работы таможенного пункта пропуска «Озинки» в связи с созданием ТС, а также отсутствие финансирования реконструкции автодороги Энгельс – граница с Казахстаном из регионального бюджета. В условиях ЕЭП целесообразно вхождение российских транспортно-логистических компаний в капитал ТЛЦ, строящихся на внешних границах ТС.

Проект «Волжский транзит» предусматривал строительство ТЛЦ в Ульяновской области, развитие особой экономической зоны портового типа на базе международного аэропорта Ульяновск-Восточный.

Основным конкурентным преимуществом Центра является способность аэропорта Ульяновск-Восточный принимать все типы самолётов, его использование для транспортировки грузов стран-членов НАТО из Афганистана. Кроме того, имеется потребность в разгрузке автомобильных дорог М-5 и М-7 путём использования нового мостового перехода в районе Ульяновска и строительства новой трассы «Средняя Волга».

Слабой стороной ТЛЦ является недостаточное финансирование ключевого элемента проекта – автомобильной магистрали «Средняя Волга».

Организация ТЛЦ в Пермском крае предполагало строительство 7 объектов. Конкурентными преимуществами являются: выгодное географическое положение региона на границе Европы и Азии, дающее возможность обслуживать логистические потребности Урала и Поволжья, прохождение Транссиба. Слабыми сторонами проекта являются: низкие инвестиционные возможности регионального среднего бизнеса, отсутствие продвижения в строительстве железной дороги «Белкомур», необходимость строительства обхода Пермского железнодорожного узла.

4.10. Применение инновационных типов подвижного состава и технологий беспрепятственного пропуска грузов и пассажиров на железных дорогах стран ЕЭП в целях совершенствования перевозочного процесса в направлении Китай – Европа

Новая модель эволюционного формирования транспортно-дорожного комплекса в странах ЕЭП предполагает использование инновационных типов подвижного состава. В частности АО ««Казахстан темир жолы» и оператор подвижного состава ЗАО «Евросиб – Транспортные системы» договорились о покупке российской компанией к 2015 г. до 50 локомотивов ТЭ33А

серии Evolution. Тепловозы производятся по лицензии компании General Electric (США) в Астане на локомотивосборочном заводе АО «Локомотив курастыру зауыты» – дочернего общества АО «КТЖ». Этот же завод приступил к выпуску нового грузового электровоза KZ8A, созданного при участии французской компании Alstom Transport и российского ЗАО «Трансмашхолдинг». Локомотив способен тянуть составы весом до 9000 тонн со скоростью 120 км/ч.

В целях увеличения транзитных возможностей БЖД в 2012 г. на дорогу поступили два магистральных двухсекционных электровоза БКГ1 китайского производства¹⁵⁶. В 2010 г. БЖД заключила контракт с Корпорацией по экспорту и импорту электрооборудования Китая и Датунским электровозостроительным заводом на поставку 12 грузовых магистральных двухсекционных электровозов, для использования на транзитных маршрутах (в частности на маршруте Смоленск – Минск – Брест). Их применение должно повысить пропускную способность железных дорог Белоруссии за счёт увеличения среднего веса грузовых составов с 5500 до 7500 тонн, сокращения маневровых работ по расформированию тяжёлых составов, поступающих из России.

Возможными недостатками применения электровозов китайского производства на сети железных дорог стран ЕЭП могут стать повышенные затраты на сервисное обслуживание локомотивов, что является особенностью сбытовой политики производителей из Китая.

Одним из направлений развития транспортной системы России является осуществление перевозок скоростными маршрутными 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 автомобиле¹⁵⁷. Реализация этого предложения повысит конкурентные преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным.

Новая модель развитие железнодорожных транспортных коридоров, проходящих по территории стран ЕЭП, требует решения технических вопросов перехода с колеи европейского стандарта (1435 мм) на колею российского стандарта (1520 мм). Существуют следующие способы перевозки груза через пограничные переходы между странами, имеющими разную ширину колеи¹⁵⁸:

1. Перегруз (самый распространенный способ), когда груз перемещается из вагона одной колеи в вагон другой колеи. При этом часто используется погрузка из автомобилей в вагоны широкой колеи и наоборот.
2. Перестановка колёсных пар, которая осуществляется на специальных перестановочных пунктах путем замены тележек (пассажирские вагоны) или колёсных пар (грузовые вагоны).
3. Использование вагонов с изменяющейся шириной колёсных пар. Данная технология существует только в опытных образцах и в коммерческой перевозке грузов не пока применяется.

Повышение привлекательности международных пассажирских перевозок и внедрение эффективных бесперегрузочных технологий в грузовом движении требуют создания

¹⁵⁶ Грузовой электровоз БКГ1 (HXD2) разработан совместно с компанией транспортного машиностроения Alstom (Франция). Прототипом локомотива послужил односекционный электровоз Prima 447000 мощностью 6000 кВт с конструкционной скоростью 120 км/ч. Мощность двухсекционного БКГ1, имеющего 8 осей, сопоставима с мощностью трёхсекционного электровоза ЗЭС5К «Ермак» с 12 осями, которые серийно выпускает Новочеркасский электровозостроительный завод. Кроме того, эти электровозы отличаются повышенной энергетической эффективностью. Приобретение электровозов БКГ1 осуществляется с привлечением кредитных ресурсов китайских банков. См. Гудок, 03.05.2012.

¹⁵⁷ Из Китая в Европу? Везите поездом. Интервью управляющего директора компании «Транс Евразия Логистикс» З. Бунд. РЖД-Партнёр, 20.11.2012. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/383910/>

¹⁵⁸ Источник: URL: <http://www.railservice.ru/service/border/>.

раздвижных колёсных пар (РКП), работающих в автоматическом режиме. Разработка технологии РКП, в частности, происходит в соответствии с программой Евросоюза Marco Polo II, по которой финансируются проекты, направленные на изменение способов перевозки грузов во всех транспортных отраслях. Главной целью программы является уменьшение объёмов перевозок грузов автотранспортом. Подготовлены научно-технические основы для создания вагонов типа «восток-запад», построены опытные образцы подвижного состава с РКП (например, вагон-цистерна).

Однако, при всей научно-технической привлекательности технологии РКП в обозримой перспективе она вряд ли найдет широкое применение в грузоперевозках. Другое дело, когда речь идет о перевозках ценных и опасных грузов. В таком случае применение РКП представляется целесообразным, прежде всего с точки зрения эксплуатационной безопасности, так как перевалка опасных грузов угрожает техногенными катастрофами¹⁵⁹.

Исходя из этого, можно предположить, что при перевозках дорогостоящих товаров, чувствительных к срокам доставки и требующих осторожного обращения, применение технологий РКП вполне уместно, особенно при двойном пересечении границ железных дорог колеи 1520 и 1435 мм. Речь идет, прежде всего, о контейнерном поезде Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия), перевозящем компьютеры и оргтехнику. Кроме того, применение РКП целесообразно при осуществлении скоростных пассажирских перевозок по евро-азиатским маршрутам.

Решить проблему взаимодействия железных дорог колеи 1520 и 1435 мм, позволит развитие *контрейлерных перевозок* – комбинированных перевозок прицепов полуприцепов, трейлеров или съёмных кузовов на железнодорожных платформах. Предполагается, что движение постоянных контрейлерных поездов по маршруту Санкт-Петербург – Хельсинки начнётся в 2013 году. Участие в их развитии других перевозчиков из стран Европейского Союза (например, АО «Литовские железные дороги») позволит перенять технологии организации контрейлерных перевозок, развивающиеся в странах ЕС в целях снижения доли большегрузных автомобилей в транспортной системе. Залогом успешного развития этого вида перевозок является участие в программе крупнейших железных дорог постсоветского пространства – ОАО «РЖД», БЖД, АО «Казахстан темир жолы», «Укрзалізниця».

АО «Литовские железные дороги» реализуют проекты развития контрейлерных перевозок на маршруте Вроцлав – Вильнюс в партнёрстве с немецкой экспедиторской компанией Cargo Veamer и Польскими железными дорогами. Маршрут курсирования поездов может быть продлён до Москвы и Казахстана. В ЕС рассматривался вопрос продления колеи 1435 мм до Вильнюса с выходом на другие страны Балтии в рамках реализации проекта Rail Baltica.

Однако большого значения в развитии транспортных коридоров в странах ЕЭП контрейлерные перевозки не имеют.

Во-первых, развитие контрейлерных перевозок требует усилий по формированию грузовой базы и привлечению инвестиций в развитие инфраструктуры.

Во-вторых, контрейлерные перевозки наиболее эффективны на отдельных непродолжительных маршрутах при наличии резервов пропускной способности железных дорог и барьерных мест для движения автомобильного транспорта. Кроме того, повышенное внимание следует уделять сохранности перевозимых грузов.

В-третьих, развитие контрейлерных перевозок по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва косвенно отбирает грузовую базу у евро-азиатских сухопутных коммуникаций.

¹⁵⁹ Дёмин Ю. «...Выбирайся своей колеей!», или Почему украинцы не могут пользоваться «евровагонами», 25 мая 2008. URL: <http://vcourse.ua/analytics/ukraincy-ne-mogut-polzovatsya-evrovagonami.html>.

4.11. Основные направления совершенствования организационно-правового поля перевозочного процесса по территории стран ЕЭП в направлении Китай – Европа

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 таможи 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. Брючака, «в таможенно-логистическом, транспортно-экспедиционном секторе отсутствуют рыночные механизмы. Сегодня имеет место давление на участников внешнеэкономической деятельности со стороны таможенных органов с целью принуждения «обрабатываться» в коммерческих структурах, приближенных к ФТС»¹⁶⁰. 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.

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.

Новая модель формирования высокотехнологичного транспортного комплекса в странах ЕЭП требует проведения следующих мероприятий по совершенствованию организационно-правового поля перевозочного процесса.

1. Совершенствование системы электронного документооборота. Примером развития электронного документооборота между железнодорожными администрациями является отработка технологии безбумажного документооборота на полигоне: станция Ковдор (Россия) – станция Центролит (Белоруссия). В дальнейшем при взаимодействии с БЖД планируется использовать электронную цифровую подпись.

2. Сокращение объёмов и времени таможенных процедур. Создание Единого экономического пространства привело к тому, что таможенное оформление грузов, следующих транзитом через страны ЕЭП, производится только один раз на внешней границе ТС.

3. Внедрение системы радиочастотной идентификации, совмещённой с системой навигации GPS и ГЛОНАСС, что позволит дистанционно передавать данные о перевозимом грузе в режиме реального времени. В настоящее время все крупные узлы зарождения и распределения контейнерных потоков оснащены системами спутниковой навигации.

4. Стандартизация товарно-транспортных документов. Прежде всего, речь идёт о внедрении унифицированной транспортной накладной ЦИМ/СМГС, которая обеспечивает перевозки по железным дорогам, применяющим западное и восточное транспортное право. В ноябре 2012 года накладная ЦИМ/СМГС была успешно апробирована на трансконтинентальном маршруте Китай – Европа при обеспечении движения контейнерного поезда Чунцинь – Дуйсбург по территории Казахстана, России, Белоруссии и Польши.

¹⁶⁰ Таможня и коммерция – вещи несовместные. Интервью первого заместителя председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту М. Брючака. Транспорт России №30, 26 июля 2012 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/tamozhnyia-i-kommertsiya-veschi-nesovmestnye.html>.

5. Внедрение унифицированных документов, оформляющих перевозки грузов в смешанном сообщении. В настоящее время потери времени возникают при переходе груза из нормативного пространства одного вида транспорта в другое. Морской, железнодорожный, автомобильный транспорт используют в качестве сопровождающих документов соответственно морской коносамент, накладную ЦИМ/СМГС и товарно-транспортную накладную.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ К ГЛАВЕ 4

1. Исследование показало, что формирование единого транспортного пространства стран ЕЭП происходит преимущественно на рыночной основе и способствует усилению конкуренции в экономике. Роль государства в этом процессе состоит в ликвидации внеэкономических барьеров на пути движения товаров и пассажиров. Усилия государственных органов должны быть направлены, прежде всего, на устранение избыточных форм контроля на границах и территориях стран-участниц.

2. Стратегическим направлением интеграционных процессов должны стать создание крупных совместных транспортных компаний и реализация согласованных проектов в области развития инфраструктуры транспортно-дорожного комплекса и предоставления инновационных транспортных услуг: осуществления транзитных, контейнерных, контрейлерных и других видов перевозок. Особое значение имеет расширение и реконструкции существующих и строительство новых маршрутов движения грузов и пассажиров, прежде всего, по направлению Китай – Европа.

3. В ЕЭП ОАО «РЖД», БЖД и АО НК «КТЖ» должны одновременно и сотрудничать и конкурировать друг с другом. В этих условиях особую актуальность приобретает проблема соизмеримости мер государственной поддержки железнодорожного транспорта в странах ЕЭП. Речь идёт о соотношении государственных дотаций, уровнях повышения тарифов, практике предоставления исключительных тарифов, особых условий перевозки грузов. Проведение гибкой тарифной политики приведёт к активизации процессов рыночной самоорганизации на рынках транспортных услуг.

4. Образование Таможенного союза предусматривает, что железнодорожный перевозчик одной страны может осуществлять свою деятельность в другой стране ЕЭП. Это будет способствовать формированию конкурентной среды на рынке транспортных услуг в части предоставления локомотивной тяги. В этой связи нельзя не согласиться с предложением генерального директора ООО «БалтТрансСервис» В. Прокофьева выделить единую локомотивную составляющую тарифа на железнодорожные перевозки грузов в странах ЕЭП¹⁶¹. Кроме того, потребуются применение единой технологии вождения поездов и унификация весовых норм грузовых составов в целях минимизации затрат на расформирование и формирование полносоставных поездов.

5. Новая модель формирования транспортной инфраструктуры стран ЕЭП требует:

- оборудования пограничных пунктов пропуска на высокотехнологичной основе;
- внедрения предварительного электронного декларирования экспортно-импортных и транзитных грузов,
- упрощения таможенного оформления и таможенного контроля грузов, перевозимых в контейнерах.

Сохранение иных видов контроля, помимо таможенного, в железнодорожных пунктах пропуска на внутренней границе Таможенного союза не позволит реально сократить время обработки поездов и скорость доставки грузов грузополучателю. В этих условиях целесообразно внедрение на границах между странами ЕЭП принципа «две границы, одна остановка»¹⁶². Распространение курсирования контейнерных поездов облегчает проблему перегрузки при переходе с колеи российского стандарта на европейскую колею и обратно.

¹⁶¹ Гудок, 07.02.2013.

¹⁶² Рахматулина Г.Г. Основные проблемы развития сотрудничества России и Казахстана в области транспорта. URL: <http://www.kisi.kz/img/docs/1001.pdf>.

6. Перенесение таможенного контроля на внешние границы стран ЕЭП потребовало развития транспортно-логистической инфраструктуры. До 2015 года в Белоруссии на создание 50 логистических центров из государственного бюджета планируется инвестировать около 850 млн. долл. Центры будут построены на основных направлениях грузопотоков: в Бресте, Гродно, Гомеле, Мозыре, Орше, а также на границе со странами Балтии.

7. Создание Таможенного союза превращает транспортно-логистические центры в Казахстане (в том числе в городе Алматы) в реальную альтернативу распределительным хамам Москвы, Санкт-Петербурга и других российских городов при распределении товаров на территории СНГ. Имеются предпосылки для организации Единой транспортно-логистической системы в рамках ЕврАзЭС, а также проникновения казахстанских складских операторов на рынки соседних государств.

8. Особое внимание следует уделить созданию Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) стран Единого экономического пространства. Она могла бы быть серьёзным конкурентом единому оператору транзитных перевозок на Транссибирской магистрали. Наличие нескольких крупных транспортно-логистических компаний, работающих на всём ЕЭП, создаст необходимую конкурентную среду на рынке транспортных услуг, будет способствовать выбору наиболее эффективного направления экономической эволюции. Целесообразно ориентировать ОТЛК на осуществление мультимодальных перевозок грузов с использованием железнодорожного, автомобильного и водного видов транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Анализ альтернативных и взаимодополняющих маршрутов перевозки грузов по направлению Китай – Россия – Европа позволил выявить их конкурентные преимущества (сильные стороны) и проблемы функционирования (слабые стороны), определяющие перспективы их эволюционного развития.

Активная политика Казахстана по диверсификации транзитных маршрутов, в частности, начало строительства железной дороги Жезказган – Бейнеу задаёт направление эволюционного развития маршрутов, проходящих по территории именно этого государства, прежде всего, северного коридора ТАЖМ, МТК ТРАСЕКА (Европа – Кавказ – Азия), автомобильного сообщения «Европа – Западный Китай».

В 2012 г. компании Казахстана (АО «Казтранссервис»), России (ОАО «РЖД Логистика»), Китая и Германии создали совместное предприятие для организации курсирования **контейнерного поезда Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия)**, который позволяет доставлять грузы по маршруту за 15-16 суток. На первоначальном этапе он отправляется раз в неделю, но уже в 2013 г. планируется увеличить число отправок до трёх, а в последующем до пяти в неделю. Грузовой базой поезда является дорогостоящая и чувствительная к времени доставки продукция китайских высокотехнологичных предприятий, выпускающих компьютеры и оргтехнику. Представляется, что у этого проекта имеются хорошие перспективы занять достойное место на рынке транспортных услуг в направлении Китай – Европа.

2. Проведённый 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.

Такой анализ получил название SWOT-анализа – метода комплексной оценки внутренних и внешних факторов, влияющих на развитие проекта. Методология SWOT-анализа предполагает, во-первых, выявление внутренних сильных и слабых сторон проекта, а также внешних возможностей и угроз (Strengths – сильные стороны, Weakness – слабые стороны, Opportunities – возможности, Threats – угрозы), и, во-вторых, установление связей между ними. Результаты SWOT-анализа «Проекта «Транссиб»» приведены в *табл. 3.1.*

SWOT-анализ «Проекта «Транссиб»

	Положительное влияние	Отрицательное влияние
Внутренние факторы (среда)	<p>Сильные стороны (свойства проекта, дающие преимущества перед другими в отрасли)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Имеющаяся двухпутная электрифицированная железнодорожная инфраструктура на всём протяжении, наличие дублирующих магистралей (Южный ход Транссиба, БАМ). 2. Проводимая реконструкция железнодорожной инфраструктуры в целях обеспечения экспортно-импортных грузопотоков: удлинение приёмо-отправочных путей станций, реконструкция существующих погранпереходов (возобновление движения) и строительство новых. 3. Высвобождение провозных и пропускных способностей Восточного полигона железных дорог (окончание строительства нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан, переход генерирующих мощностей электростанций Дальнего Востока с угля на использование природного газа, отмена части пассажирских поездов, следующих в дальнем и пригородном сообщении). 4. Регулярное движение контейнерных поездов, обеспечение доставки контейнеров из портов Китая и Южной Кореи в Европу за 18 суток максимум (морским путём через Суэцкий канал – 45 дней), использование Транссиба для доставки контейнерных грузов из стран АТР в Казахстан и Узбекистан. 5. Успешные экспериментальные пропуски поездов в рамках Программы развития перевозок контейнеров на период до 2015 г. «Транссиб за 7 суток». 6. Разработка новых видов подвижного состава, в частности, скоростной платформы для перевозки контейнеров совместно с АО «Татравагонка» (Словакия). 7. Развитие перегрузочных технологий на терминале «Брест-Северный» (Белоруссия), высвобождение перевалочных мощностей на станции Чоп (Украина). 8. Строительство железной дороги 	<p>Слабые стороны (свойства, ослабляющие проект)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Мультиmodalный, как правило, характер перевозки грузов по маршруту Азия – Европа с использованием Транссиба, необходимость осуществления перегрузочных операций. Недостаточная обеспеченность портов и приграничных терминалов современной дорогостоящей погрузочно-разгрузочной техникой (ричстакерами). 2. Необустроенность и слабая инфраструктура большинства сухопутных пограничных переходов, кроме Забайкальска, необходимость обеспечения значительного потока грузов для окупаемости инвестиций в их реконструкцию, возможный рост конкуренции между погранпереходами. 3. Суровые природно-климатические условия на восточном участке Транссиба, сложный профиль пути, изобилующий кривыми малого радиуса, горно-перевальными и скально-обвальными участками, участками на вечномёрзлых грунтах. 4. Трудности содержания и ремонта железнодорожной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке, связанные со значительными расстояниями и оттоком населения из региона. 5. Нехватка в регионе мощностей подрядных организаций, способных проводить работы по строительству и реконструкции железнодорожной инфраструктуры, падение производственно-технологической дисциплины и квалификации работников подрядных организаций. 6. Значительный износ подвижного состава, недостаточное количество и качество новых локомотивов и вагонов, в том числе и новейших (инновационных) типов. 7. Сокращение средней участковой скорости движения поездов, неэффективное использование локомотивов и локомотивных бригад, образование «барьерных» мест на железнодорожной инфраструктуре, появление «брошенных» поездов, недостаток мест отстоя частных вагонов, вследствие образования большого количества собственников подвижного состава и роста объёмов перевозок. 8. Необходимость снятия с графика обычных грузовых составов для пропуска ускоренных контейнерных поездов.

	<p>колеи российского стандарта от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) протяжённостью 560 км.</p> <p>9. Модернизация железной дороги порт Раджин (КНДР) – Туманган (КНДР) – Хасан (РФ). Планы организации движения по Транскорейской магистрали.</p> <p>10. Проектные работы по строительству железной дороги Селихин – Ныш и мостового перехода (тоннеля) на Сахалин для получения дополнительного выхода к портам на Тихом океане, что даст возможность привлечения грузов из стран АТР, особенно в случае соединения Сахалина и о. Хоккайдо (Япония).</p>	<p>9. Трудности обеспечения сохранности грузов в связи с неблагоприятной социально-экономической обстановкой в регионах прохождения Транссиба.</p> <p>10. Неопределённость с маршрутом прохождения железной дороги от Кошице до Вены, значительные сроки её строительства (не менее 5 лет).</p> <p>11. Трудности обеспечения достаточной грузовой базы транзитных перевозок по линии Раджин – Туманган – Хасан вследствие напряжённой военно-политической ситуации вокруг КНДР. Призрачные перспективы организации движения по Транскорейской магистрали по причине роста противостояния на Корейском полуострове.</p>
Внешние факторы (среда)	<p>Возможности (внешние вероятные факторы, дающие дополнительные возможности по достижению цели)</p>	<p>Угрозы (внешние вероятные факторы, которые могут осложнить достижение цели)</p>
	<p>1. Значительный потенциал роста грузовой базы Транссибирских перевозок: в настоящее время менее 1% товаров между Европейским союзом и Азией транспортируется через территорию России.</p> <p>2. Высокий уровень монополизации морских перевозок грузов по направлению Азия – Европа, исчерпание пропускной способности Суэцкого канала, угроза пиратских нападений, необходимость осуществления перегрузочных операций при морских перевозках, в частности, на фидерные суда.</p> <p>3. Достижение предела пропускной способности Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали, который используется для перевозок грузов из Китая в Европу через переход Достык – Алашаньюку в Казахстане.</p> <p>4. Низкая вероятность реализации проектов развития транзитных перевозок по маршруту Трансазиатского коридора через Иран в связи с военно-политическими и экономическими проблемами Исламской республики.</p> <p>5. Высокая стоимость строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан (по оценкам, 4 млрд долл.)</p> <p>6. Значительные трудности осуществления транзитных перевозок по Северному морскому пути,</p>	<p>1. Сокращение грузовой базы транзитных перевозок в условиях нарастания кризисных явлений в Европейском Союзе и замедления экономического роста в Азии.</p> <p>2. Развитие альтернативных маршрутов железнодорожных перевозок. Использование дочерними компаниями ОАО «РЖД» – ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД Логистика» территории Казахстана (пограничный переход Достык – Алашаньюку) для демонстрационных и регулярных контейнерных перевозок. 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 КНР.</p> <p>3. Развитие транзитных перевозок грузов через территорию Казахстана после создания Объединенной транспортно-логистической компании с участием ОАО «РЖД», АО «Казахстан темир жолы» и Белорусской железной дороги.</p> <p>4. Развитие альтернативного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА), прежде всего, по следующим направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> - завершение в 2011 г. строительства линии Жетыген – Хоргос (293 км) в рамках формирования нового железнодорожного пути Китай – Европа, открытие в декабре 2012 г. нового пограничного перехода между КНР и Казахстаном Алтынколь – Хоргос; - строительство к 2015 г. железной дороги Жезказган – Бейнеу (1200 км); - завершение в 2013 г. строительства железной дороги Баку – Тбилиси – Карс на

	<p>связанные с высокой стоимостью прохода и ледовой проводки судов, практической невозможностью организации круглогодичной навигации, необходимостью строительства, реконструкции и возобновления работы инфраструктуры мореплавания в условиях переноса на поздний срок начала реализации проектов по добыче углеводородного сырья в Заполярье. Возможное ограничение бюджетного финансирования обновления ледокольного флота в Арктике.</p> <p>7. Развитие информационных технологий, внедрение электронного документооборота между грузовладельцами, ОАО «РЖД» и ФТС, постепенный отказ от использования бумажных документов.</p>	<p>Южном Кавказе, что повысит конкурентные преимущества МТК ТРАСЕКА особенно после окончания реализации проекта «Мармарай» (строительство тоннеля под Босфором) в Турции.</p> <p>5. Появление стран (Кыргызстан, Узбекистан) – новых игроков на рынке транзитных перевозок по маршруту Азия – Европа в результате строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан.</p> <p>6. Повышение грузоподъемности судов-контейнеровозов, строительство новейших судов контейнероувместимостью до 18 тыс. ДФЭ, изначально не предназначенных для прохода через Суэцкий канал, совершенствование системы управления ими, позволяющее иметь малочисленные экипажи (до 26 чел.), риск появления избыточного тоннажа на фрахтовом рынке.</p> <p>7. Возможность применения судов повышенного ледового класса и продления навигации по СМП без ледокольной проводки в условиях глобального потепления климата.</p>
--	---	--

3. Наиболее важными моментами модернизации и реализации потенциала Транссиба как транспортной коммуникации между Россией и Китаем и транзитного моста между Европой и Азией являются:

А). Повышение конкурентных преимуществ Транссиба по сравнению с альтернативным маршрутом через Казахстан.

Б). Преодоление угрозы влияния сложных природно-климатических условий на перевозочный процесс по восточному участку Транссиба путём применения новых технологий, строгого соблюдения производственно-технологического процесса. В зимнее время почти 90% изломов боковых рам тележек грузовых вагонов происходит в районах Сибири Дальнего Востока. С 1 января по 17 апреля 2013 г. только на Забайкальской железной дороге было зафиксировано 12 сходов грузовых вагонов по причине излома боковой рамы тележки. Необходимо ужесточение государственных стандартов на детали грузовых вагонов, совершенствование технологий вагонного литья, повышение качества вагоноремонта, применение инновационных типов вагонных тележек.

В). Протяжённые расстояния и суровые природно-климатические условия требуют осторожного подхода к вопросам реформирования содержания и ремонта железнодорожной инфраструктуры и дополнительных финансовых затрат. В условиях демографического кризиса в Сибири и на Дальнем Востоке остро стоит вопрос обеспечения работников железной дороги жильём и объектами социально-бытового назначения, комплектования и доставки укрупнённых путевых бригад к месту проведения работ, обеспечения надлежащих условий их труда и отдыха. Присутствует явление конкуренции проектов по добыче природных ресурсов и железнодорожных компаний за дефицитную рабочую силу.

Г). Преодоление «барьерных» мест на Транссибе требует не только совершенствования организации перевозочного процесса, но и дополнительных инвестиций в модернизацию железнодорожной инфраструктуры, развитие станционной инфраструктуры для отстоя вагонов (отелей для вагонов).

Д). Совершенствование и значительное ускорение технологии пограничного и таможенного досмотра транзитных грузов, оснащение пунктов пропуска современными

инспекционно-досмотровыми комплексами, дальнейшее развитие электронного документооборота.

4. Управленческие усилия государственных органов и государственных компаний должны быть направлены на стимулирование эволюционного развития Транссиба как основного канала экспортных поставок российских природных ресурсов в Китай. Такая политика включает государственное участие модернизации магистрали, строительстве новых грузообразующих линий, повышении эффективности перевозочного процесса путём развития промышленности по первичной переработке природных ресурсов (горно-обогатительных комбинатов, деревообрабатывающих производств и пр.).

5. Развитие транзитных перевозок по Транссибу должно осуществляться путём рыночной эволюции в процессе конкурентной борьбы с другими маршрутами в направлении Китай – Европа. При этом надо учитывать, что 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 направлении Китай – Россия – Европа. Продолжает быть актуальным строительство железной дороги Кызыл – Курагино и её продление в Монголию и Китай.

6. Перспективы Транссиба как транзитной магистрали в большей степени связано не с обслуживанием грузопотока из Китая, а с расширением пространства российской железнодорожной колеи на территорию Корейского полуострова (реконструкцией железной дороги Хасан – Раджин), строительством моста на остров Сахалин и последующим его соединением с Японией. 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.

7. Одним из перспективных направлений новой модели эволюционного развития Транссиба является реализация проекта ОАО «РЖД» «Транссиб за 7 суток», направленного на обеспечение перевозок грузов от морских портов на Дальнем Востоке до границ Евросоюза с маршрутной скоростью до 1500 км/сутки. Его целевой характеристикой является доведение к 2015 г. объёмов перевозок транзитных грузов в контейнерах по Транссибу в евро-азиатском сообщении до 500 тыс. ДФЭ и более. Для сравнения: в 2011 г. объём транзитных перевозок контейнерных грузов по Транссибу составил всего 45,6 тыс. ДФЭ.

8. 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»), а также реализация проекта строительства нового глубоководного Архангельского порта в районе острова Мудьюгский. При этом высвободившиеся пропускные способности Транссиба могли бы быть задействованы для расширения контейнерного транзита.

9. Механизмы государственно-частного партнёрства (ГЧП) могут быть использованы в таких проектах, как реконструкция линии Барановский – Хасан, развитие подходов к порту в бухте Троицы, строительстве ветки Мозгон – Озерный ГОК и др. Однако, по мнению А. Поликарпова, «реализация проектов на принципах ГЧП в сфере строительства железнодорожной инфраструктуры затруднена из-за неподготовленности нормативно-правовой базы. «Согласно статье 7 Бюджетного кодекса РФ любые объекты капитального строительства, при создании которых были использованы бюджетные деньги, должны перейти в собственность государства, что крайне невыгодно частным инвесторам. Чтобы создать механизм возврата инвестиций, например, на проекте Кызыл – Курагино пришлось разделять железнодорожную линию на несколько участков, один из которых строится на финансовые средства государства, другой – на средства частного инвестора»¹⁶³.

¹⁶³ Гудок, 18.04.2012.

10. Развитие железнодорожных пограничных переходов в Сибири и на Дальнем Востоке, связывающих Россию с Китаем, происходит крайне неравномерно. В инвестиционной политике ОАО «РЖД» и его дочерних компаний приоритет отдаётся реконструкции и расширению ЖДПП «Забайкальск», который и выбирают грузоотправители для экспорта продукции в Китай, исходя их собственных потребностей и тарифной политики на железнодорожном транспорте. Модернизация перехода Забайкальск – Маньчжурия происходит на фоне крайне низкого объёма перевозок по переходу Гродеково – Суйфэньхэ в Приморском крае и их отсутствия в направлении Махалино – Камышовая – Хуньчунь.

Привлечению грузов и пассажиров из Китая на российскую транспортно-коммуникационную инфраструктуру будет способствовать сбалансированное развитие всех сухопутных пограничных переходов и строительство новых. Потенциал частных компаний в развитии приграничной транспортной инфраструктуры далеко не исчерпан. Об этом свидетельствуют усилия ГК «Петропавловск» по строительству мостового перехода через Амур и ЖДПП Нижнеленинское – Тунцзян в Еврейской автономной области.

Развитие пограничных пунктов пропуска требует проведения мероприятий по сокращению разрыва между объёмами экспорта и импорта и разбалансировкой 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.

Кроме того, следует озаботиться проблемами присвоения доходов от транспортно-транзитной деятельности на региональном уровне. Например, несмотря на то, что пункты пропуска на территории Забайкальского края обеспечивают более 60% сухопутного товарооборота в российско-китайской торговле, это не имеет существенного значения для экономического развития региона¹⁶⁴.

11. Повышению эффективности транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая 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 Казахстана¹⁶⁵.

Компании образовали совместные предприятия с казахстанскими и китайскими контрагентами и активно используют пограничный переход Достык – Алашанькоу на казахстано-китайской границе для демонстрационных и регулярных контейнерных перевозок. 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.

Развитию транзитных перевозок грузов через территорию Казахстана будет способствовать создание объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) с участием железных дорог стран ЕЭП. Перспективной выглядит идея президента ОАО «РЖД» В. Якунина о создании крупного международного логистического оператора транзитных перевозок по направлению «Восток – Запад», оперирующего на Транссибе.

Именно такая политика способствует образованию на территории России мест пересечения коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг» и «Европа – Западный Китай».

12. Строительство новых транспортных коммуникаций является эффективным способом «перехвата» грузопотоков, направляющихся по альтернативным маршрутам. Примером может

¹⁶⁴ Петров. А. На обочине китайской торговли России. «Эксперт Сибирь» №7, 18 февраля 2013 г. URL: <http://expert.ru/siberia/2013/07/na-obochine-kitajskoj-torgovli-rossii/>.

¹⁶⁵ Показательна в этом плане ситуация с намерением ОАО «Роснефть» использовать казахстанскую нефтепроводную систему Атасу – Алашанькоу для экспортных поставок российской нефти в Китай. Этому активно противодействует другое государственное ОАО «Транснефть», заинтересованное в загрузке нефтепровода Сковородино – Дацин, ВСТО и нефтяного терминала в Козьмино.

служить разработанный в рамках ОДКБ проект железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан, которая должна связать северную и южную часть Кыргызстана в обход Узбекистана, а в дальнейшем продлена в сторону Афганистана, Пакистана и Ирана до Персидского залива. Строительство этой коммуникации может способствовать перенаправлению (на территории Кыргызстана) потоков грузов, который будет следовать по другой проектируемой дороге Китай – Кыргызстан – Узбекистан в страны ЕЭП.