

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.*

Таблица 3.1

SWOT-анализ «Проекта «Транссиб»

	Положительное влияние	Отрицательное влияние
Внутренние факторы (среда)	Сильные стороны (свойства проекта, дающие преимущества перед другими в отрасли)	Слабые стороны (свойства, ослабляющие проект)
	<p>1. Имеющаяся двухпутная электрифицированная железнодорожная инфраструктура на всём протяжении, наличие дублирующих магистралей (Южный ход Транссиба, БАМ).</p> <p>2. Проводимая реконструкция железнодорожной инфраструктуры в целях обеспечения экспортно-импортных грузопотоков: удлинение приёмо-отправочных путей станций, реконструкция существующих погранпереходов (возобновление движения) и строительство новых.</p> <p>3. Высвобождение провозных и пропускных способностей Восточного полигона железных дорог (окончание</p>	<p>1. Мультимодальный, 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).</p> <p>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.</p> <p>3. Суровые природно-климатические условия</p>

	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>5. Успешные экспериментальные пропуски поездов в рамках Программы развития перевозок контейнеров на период до 2015 г. «Транссиб за 7 суток».</p> <p>6. Разработка новых видов подвижного состава, в частности, скоростной платформы для перевозки контейнеров совместно с АО «Татравагонка» (Словакия).</p> <p>7. Развитие перегрузочных технологий на терминале «Брест-Северный» (Белоруссия), высвобождение перевалочных мощностей на станции Чоп (Украина).</p> <p>8. Строительство железной дороги 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>на восточном участке Транссиба, сложный профиль пути, изобилующий кривыми малого радиуса, горно-перевальными и скально-обвальными участками, участками на вечномёрзлых грунтах.</p> <p>4. Трудности содержания и ремонта железнодорожной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке, связанные со значительными расстояниями и оттоком населения из региона.</p> <p>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.</p> <p>6. Значительный износ подвижного состава, недостаточное количество и качество новых локомотивов и вагонов, в том числе и новейших (инновационных) типов.</p> <p>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.</p> <p>8. Необходимость снятия с графика обычных грузовых составов для пропуска ускоренных контейнерных поездов.</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>
<p>Внешние факторы (среда)</p>	<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>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 – Алашанькоу) для демонстрационных и регулярных контейнерных перевозок. При этом речь идёт не только о грузах из Северо-Западных и Центральных районов Китая, но и грузовой</p>

<p>3. Достижение предела пропускной способности Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали, который используется для перевозок грузов из Китая в Европу через переход Достык – Алашанькоу 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, связанные с высокой стоимостью прохождения 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>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: - 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 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 контейнеровместимостью до 18 тыс. ДФЭ, изначально не предназначенных для прохождения 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»¹.

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 из 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 региона².

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 Казахстана³.

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».

¹ Гудок, 18.04.2012.

² 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/>.

³ 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.

12. Строительство новых транспортных коммуникаций является эффективным способом «перехвата» грузопотоков, направляющихся по альтернативным маршрутам. Примером может 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.

13. Основными транспортными коммуникациями на территории стран ТС/ЕЭП в направлении Азия – Европа, которые должны развиваться путём направленной эволюции, являются Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) и автомобильная трасса «Европа – Западный Китай». Эффективной организационно-хозяйственной формой эволюционного развития перевозок по Северному коридору ТАЖМ является создание Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) с участием предприятий из России, Казахстана и Белоруссии.

14. Создание и налаживание эффективной работы ОТЛК должно стать одним из приоритетных направлений деятельности стран ЕЭП, направленной на образование полноценного Евразийского союза. Это позволит странам-участницам предложить конкурентоспособную на мировом рынке транспортную услугу, получить дополнительные поступления в бюджет, обеспечит занятость в несырьевом секторе. За образец организации эффективного перевозочного процесса следует взять курсирование контейнерного поезда «Новый шелковый путь» по маршруту Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия).