

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы:

1. Эволюционное развитие евро-азиатских путей сообщения, проходящих по территории стран ЕЭП, происходит в условиях жесткой конкуренции с глобальными морскими контейнерными сервисами. В этих условиях транспортным компаниям России, Казахстана и Белоруссии необходимо предлагать услуги, конкурентоспособные на мировом рынке, с учетом слабых сторон морских перевозок. Прежде всего, следует упомянуть их монопольный характер, сложную систему тарифообразования, необходимость формирования крупных судовых партий грузов, перегрузку контейнеров на фидерные суда в портах Европы, а затем на автомобильный транспорт, задержки на границах ЕС и России и др.

2. Основными транспортными коммуникациями на территории стран ТС/ЕЭП в направлении Азия—Европа, которые должны развиваться путем 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 Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) с участием предприятий из России, Казахстана и Белоруссии.

3. 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).

4. Осуществление перевозок грузов через территорию стран ЕЭП в интересах вооруженных сил НАТО в Афганистане позволяет отработать технологии формирования и пропуска контейнерных поездов, получить дополнительные доходы, продемонстрировать возможности транспортно-коммуникационной инфраструктуры государств ЕЭП перед потенциальными коммерческими заказчиками в условиях конкуренции с маршрутами в обход территории России.

5. Всесторонний анализ конкурентных преимуществ (сильных сторон) и проблем реализации (слабых сторон) проекта строительства железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан (ККУЖД), которая изначально рассматривалась в качестве одного из направлений транспортного коридора ТРАСЕКА, позволяет сделать вывод, что осуществить данный проект будет крайне сложно. Главными трудностями являются:

- высокая стоимость строительства, связанная с высокогорным рельефом местности;
- опасения китайской экспансии в экономику Кыргызстана;
- нестабильная политическая ситуация в районах прохождения трассы;
- конкуренция со стороны автомобильного транспорта.

6. Тем не менее в ответ на реализацию данного инфраструктурного проекта страны ЕЭП должны предложить свой вариант развития транспортных коммуникаций в Центральной Азии в целях перехвата потенциального грузопотока, который может быть направлен по ККУЖД. Таким ответом является проект строительства железной дороги Россия—Казахстан—Кыргызстан—Таджикистан, которая должна связать северную и южную части Кыргызстана в обход Узбекистана, а в дальнейшем продлена в сторону Афганистана, Пакистана и Ирана до Персидского залива.

7. В настоящее время промышленность и сельское хозяйство Кыргызстана, страны — потенциального члена ЕЭП, не производят сколь либо значительных объемов продукции,

которая может быть поставлена на рынки России, Казахстана и Белоруссии. Однако у этого государства есть большой транзитный потенциал, на его территории можно обеспечить поворот грузопотока, следующего по железной дороге ККУЖД на север, на территорию стран ЕЭП.

8. Такому перенаправлению (перехвату) грузопотоков, следующих по ККУЖД, и будет способствовать строительство железной дороги Россия—Казахстан—Кыргызстан—Таджикистан. Кроме того, в случае успешной реализации этих двух инфраструктурных проектов на территории Кыргызстана может возникнуть «транспортный крест» — место пересечения международных коридоров «Восток—Запад» и «Север—Юг». Это благоприятно скажется на доходах компаний и населения этой бедной республики. Среди негативных последствий можно упомянуть то, что развитие транспортных коммуникаций прямо и/или косвенно стимулирует функционирование экономики, основанной на реэкспорте товаров.

9. Необходимость обновления железнодорожного подвижного состава в странах Единого экономического пространства обусловлена значительным износом локомотивного парка и требованием повышения эффективности (доходности) использования частных вагонов.

10. Модернизация и инновационное развитие железнодорожного транспорта происходит при активном участии зарубежных машиностроительных компаний особенно в части обновления локомотивного хозяйства. Присутствие иностранных производителей ощущается в производстве грузовых и пассажирских вагонов, а также их компонентов (вагонные тележки, подшипники, интерьеры пассажирских вагонов и пр.), мотор-вагонного подвижного состава, элементов железнодорожной инфраструктуры (рельсы, стрелочные переводы, оборудование сортировочных горок и пр.).

11. При обеспечении беспрепятственного пропуска грузов по железным дорогам стран ЕЭП целесообразно применять новые высокопроизводительные грузовые электровозы, способные работать на линиях, электрифицированных как на постоянном, так и на переменном токе. Это позволит, например, поездам, следующим из Китая и стран Центральной Азии в направлении Европы, заходить без смены локомотива на Московскую железную дорогу, электрифицированную на постоянном токе. Именно на МЖД располагаются и будут располагаться крупные транспортно-логистические центры (в частности, «Белый раст»), где поезда могли бы частично разгружаться и загружаться для дальнейшего следования в полносоставном виде.

12. Несмотря на заявленный в начале реализации почти всех проектов сборочных производств иностранной железнодорожной техники высокий уровень локализации производства (на уровне 60–80 %) в будущем, вероятность достижения этих показателей оценивается как незначительная. Представители иностранных компаний и не скрывают, что решения об объемах закупок материалов и комплектующих у российских производителей будут приниматься исходя из рыночных соображений, высоких требований обеспечения безопасности перевозок, а также путем сравнения по критерию «цена-качество» с зарубежной продукцией. Риск того, что отечественные предприятия проиграют конкурентную борьбу транснациональным компаниям, весьма существен.

13. В связи с этим предлагается в ходе напряженных многосторонних переговоров **увязывать размещение иностранных сборочных производств на территории стран ЕЭП с привлечением на евро-азиатские сухопутные пути сообщения дополнительных грузопотоков из стран, где располагаются головные штаб-квартиры компаний транспортного машиностроения (Германии, Франции, Китая, Южной Кореи, Японии).** Эти транснациональные компании обладают существенными компетенциями не только в технологиях производства высокопроизводительного подвижного состава, но и в

отношениях с правительственными органами, обладают значительными лоббистскими ресурсами.

14. Проведение таких переговоров требует значительных усилий от представителей российской стороны, однако в настоящее время этот путь представляется более реалистичным, чем налаживание собственного производства железнодорожной техники на мировом уровне. Кроме того, в России и других странах ЕЭП ощущается недостаток высококвалифицированных инженеров, конструкторов, рабочих, но в избытке юристы, экономисты, менеджеры, т. е. потенциально успешные переговорщики.

15. В области инновационного развития вагонного хозяйства перспективным направлением является применение инновационных вагонных тележек с повышенной нагрузкой на ось и увеличенными сроками межремонтного пробега, технология производства которых разработана американскими компаниями. Однако при этом необходимо учитывать, что окупаемость новых дорогостоящих вагонов будет зависеть от высокой интенсивности их использования, которую в условиях профицита вагонного парка на сети ОАО «РЖД» затруднительно обеспечить. Более того, вывод на сеть новых вагонов может увеличить перегруженность приемо-отправочных путей станций, привести к возникновению новых заторов и «барьерных мест».

16. Внедрение инновационных типов подвижного состава должно быть увязано с расширением и модернизацией железнодорожной инфраструктуры, проведением организационно-хозяйственных мероприятий по сокращению доли порожнего пробега вагонов, повышению количества сдвоенных операций, сокращения числа «брошенных» проездов, максимального и эффективного использования свободных станционных путей и путей необщего пользования для отстоя незадействованного подвижного состава («отелей» для вагонов). Строительство скоростных и высокоскоростных линий также приведет к улучшению ситуации, т.к. освободившиеся пути можно использовать для перевозок грузов.

17. В области инновационного развития пассажирских перевозок и транспортировки высокоценных грузов перспективно применение технологии раздвижных колесных пар (РКП), не требующей длительных процедур перегруза или перестановки вагонных тележек при пересечении границ стран ЕЭП с Китаем и странами Европы. Применение технологий РКП целесообразно при перевозках дорогостоящих товаров, чувствительных к срокам доставки и требующих осторожного обращения, 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, предполагающим также двойное пересечение границ.

18. При развитии контрейлерных (комбинированных железнодорожно-автомобильных) перевозок особый упор следует делать на формирование контейнерно-контрейлерных поездов с применением универсальных платформ, предназначенных как для перевозки контейнеров, так и прицепов, полуприцепов, трейлеров или съемных кузовов, что позволит быстро осуществлять полносоставные маршрутные отправки.

19. Основными направлениями совершенствования организационно-правового поля перевозок грузов по территории стран ЕЭП в направлении Азия—Европа являются совершенствование системы электронного документооборота, сокращение объемов и времени таможенных процедур, внедрение унифицированных документов, оформляющих перевозки грузов в смешанном сообщении.

20. Развитие Северного морского пути в качестве транзитной артерии требует сокращения стоимости прохождения и ледовой проводки судов по этому маршруту с учетом

неблагоприятных природно-климатических условий, необходимости строительства, реконструкции и возобновления работы инфраструктуры мореплавания.

21. В настоящее время действуют несколько существенных благоприятных факторов, способствующих превращению СМП в глобальную транспортную артерию, связывающую Азию, Россию и Европу. Потепление климата в Арктическом регионе, хотя, возможно, и носит периодический характер, в краткосрочной и среднесрочной перспективе облегчает и удешевляет судоходство по трассе СМП. Однако тот же процесс таит в себе и немалые риски, связанные с возникновением штормов, ураганов, таянием вечной мерзлоты в Приполярных регионах, что затрудняет строительство портовой инфраструктуры и подходов к портам.

22. Наиболее существенным фактором, благоприятствующим развитию СМП, является разработка крупными российскими нефтегазодобывающими компаниями, обладающими значительным лоббистским ресурсом, месторождений полезных ископаемых за Полярным кругом и на шельфе арктических морей, которая осуществляется с привлечением транснациональных корпораций. Обеспечение вывоза добываемого сырья требует развития перевозок по СМП.

23. Положительным фактором в деле превращения СМП в международный транспортный коридор является участие в проектах компаний из Китая и других стран АТР. Например, приобретение китайской компанией CNPC 20 –процентной доли в проекте «Ямал СПГ», реализуемом ОАО «НОВАТЭК». Реализация проектов по добыче и экспорту нефтегазового сырья требует инфраструктурного обеспечения в виде строительства новых портов, приобретения нефтеналивных танкеров и судов-газовозов усиленного ледового класса.

24. В каждом проекте строительства портов (например, порта Сабетта на Ямале) подчеркивается необходимость обеспечения их многофункциональности для повышения доходности, снижения рисков и скорейшей окупаемости инвестиций. Диверсификация грузовых потоков требует обеспечения стабильного подвоза экспортной продукции с материка, что в условиях Крайнего Севера может обеспечить только железнодорожный транспорт. Вот почему в последнее время возрождается интерес к возобновлению строительства Приполярной магистрали¹.

25. Власти северных регионов страны заинтересованы в развитии СМП. Так, правительство Архангельской области разработало и активно продвигает проект строительства нового глубоководного порта в Архангельске, способного принимать суда дедвейтом до 150 тыс. тонн. Это позволит принимать грузы, следующие из стран Азии в Россию без перегрузки на фидерные суда в портах Европы, что существенно улучшит и удешевит логистику товародвижения. Особую значимость проекту нового архангельского порта придают притязания города на звание столицы СМП, где бы размещалась администрация транспортной артерии, находились бы головные офисы сервисных компаний, аварийно-спасательных, гидрометеорологических и навигационных служб, а также увязка создания порта со строительством железной дороги «Белкомур».

26. Ключевым моментом развития всех видов перевозок по СМП является минимизация условно-постоянных расходов на прохождение каждого судна. Этого можно достичь только путем 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, обеспечения военного

¹ К 2015 г. намечено построить часть Приполярной магистрали — Северный широтный ход — железную дорогу протяженностью 707 км по маршруту: Обская-2—Салехард—Надым—Пангоды—Новый Уренгой—Коротчаево.

присутствия России в Заполярье, максимального привлечения транзитного грузопотока в направлении страны АТР—Россия—Европа.

27. Развитие Северного морского пути должно происходить в форме направленной эволюции с активным участием государства. Речь прежде всего идет о поддержании в рабочем состоянии существующего ледокольного флота и строительстве новых атомных ледоколов. Вполне понятно стремление Министерства финансов РФ в целях экономии бюджетных средств и развития рыночных отношений привлечь к финансированию строительства новых ледоколов средства частных инвесторов.

28. Сложившаяся в России бизнес-практика побуждает частных предпринимателей или использовать потенциал, накопленный в годы бывшего СССР, или изменять условия хозяйственной деятельности в целях минимизации средств, вложенных в активы с длительным сроком окупаемости. Дефицит услуг ледокольного флота приведет к переориентации экспортных поставок нефтегазодобывающих компаний в западном направлении, где период навигации более продолжителен, развитию своп-операций, что негативно скажется на функционировании СМП в качестве транзитной артерии.

29. Государственные усилия должны быть направлены на привлечение на трассу СМП начального объема грузопотока, достаточного для такого снижения условно-постоянных расходов на проход одного судна, которое бы сделало тарифы на плавание по СМП конкурентоспособными по сравнению с традиционным маршрутом Азия—Европа через Малаккский пролив и Суэцкий канал. Поэтому необходимо осуществить не только полностью государственное финансирование обновления ледокольного флота, но и строжайший контроль за целевым и эффективным использованием выделяемых средств.

30. **Важнейшим направлением развития СМП в качестве транзитной артерии является привлечение Китая и других стран АТР к разработке природных ресурсов в Арктике в увязке с развитием перевозок грузов по СМП в направлении России и Европы.** Основным аргументом против привлечения неарктических государств к освоению ресурсов российской Арктики являются соображения стратегической, экономической и экологической безопасности. Однако наибольшей угрозой российским интересам является минимальное присутствие национальных резидентов в этом регионе, что может продолжиться и далее с учетом надвигающихся бюджетных проблем.

31. Привлечение компаний из неарктических государств должно происходить исключительно на экономической основе, диктоваться условиями рыночной выгоды, сопровождаться длительными переговорами, направленными на отстаивание интересов Российского государства и российских хозяйствующих субъектов. Например, участие китайских компаний в разработке природных ресурсов в Заполярье и на шельфе арктических морей должно быть жестко обусловлено привлечением дополнительной грузовой базы транзитных перевозок по СМП по маршруту Китай—Россия—Европа. С учетом преобладания государственной собственности и проведения активной государственной экономической политики в КНР такая увязка может быть осуществлена вполне успешно.

32. Одновременно России следует наращивать (возобновить) свое военное присутствие в Арктике, необходимое не только для защиты стратегических интересов государства, но и развития транспортной и портовой инфраструктуры в районах Крайнего Севера.

33. Активное взаимодействие с Китаем обуславливается его относительно независимой внешней политикой, значительными финансовыми ресурсами, стремлением расширить зону своего влияния (прежде всего с помощью политики «мягкой силы») и прагматическими потребностями модернизации путей экспорта своей продукции. Ярким примером этой политики является участие Китая в строительстве мостового перехода через Керченский пролив, который соединит Краснодарский край и Крым, и глубоководного порта (25 м)

около Евпатории, договоренность о сооружении которого была достигнута еще с правительством Украины и не изменилась после присоединения Крыма к России.

34. Адекватным ответом на усиление влияния Китая на постсоветском пространстве является углубление интеграционных процессов внутри СНГ, а также эффективное использование экономических способов влияния, основанных на заинтересованности стран в пропуске экспортно-импортных и транзитных грузопотоков в направлении территории России.

35. Евразийский экономический союз (ЕАЭС), договор о создании которого вступит в силу с 1 января 2015 г., не только увеличит конкурентные преимущества транспортных комплексов (особенно после вступления в него Армении и Кыргызстана) стран-членов, но и создаст эффективную конкурентную среду. По словам президента ОАО «РЖД» В. Якунина, в 2015 г. на железной дороге начнет функционировать единый рынок транспортных услуг, в том числе и в области предоставления локомотивной тяги, когда поезда железнодорожных компаний стран Союза смогут заходить на приграничную территорию (примерно 600 км) по внутренним тарифам и без смены локомотивных бригад².

² Модель добрососедства // Гудок. 2014. 30 мая. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1168620&archive=2014.05.30>.