

Введение

Эволюционное развитие евро-азиатских путей сообщения, уже проходящих по территории России и других стран Единого экономического пространства или проектируемых, определяется их конкурентными преимуществами перед альтернативными сухопутными и морскими маршрутами. Основными конкурентами на рынке грузовых перевозок по направлению Азия—Европа являются глобальные морские контейнерные сервисы.

Перспективы расширения транзитных перевозок грузов через территорию России, Казахстана, Белоруссии, а также стран — потенциальных членов Таможенного союза/ЕЭП зависят как от привлекательности маршрутов через территории этих государств, так и от сильных и слабых сторон операторов морских линий.

Одним из направлений повышения конкурентоспособности сухопутных евро-азиатских маршрутов является осуществление практики «перехвата» грузовых потоков, следующих по альтернативным маршрутам, и перенаправление их на пути сообщения, проходящие по территории стран ЕЭП. Такой перехват осуществляется в местах образования «транспортного креста» (места пересечения коридоров «Восток—Запад» и «Север—Юг»).

«Перехват» грузопотоков может осуществляться как путем предоставления прямых экономических выгод грузовладельцам, так и путем косвенного влияния политико-экономического давления на правительственные органы и хозяйствующие субъекты сопредельных государств. Именно такая стратегия, например, может превратить альтернативный МТК ТРАСЕКА (Европа—Кавказ—Азия) в поставщика грузов для транспортных направлений, проходящих по территории стран ЕЭП, в случае «перехвата» транзитного потока в Азербайджане, Армении, Казахстане или Кыргызстане.

Конкурентоспособность трансграничных транспортных коридоров и направлений зависит от целого ряда взаимосвязанных факторов: внутренних и внешних, экономических и политических, географических и социально-культурных. Реализация геополитических возможностей привлечения транзитных грузопотоков на российские пути сообщения требует проведения активной государственной политики и приложения усилий бизнеса, включая проведение не прямых мероприятий.

Перспективы реализации транспортно-транзитного потенциала России связаны прежде всего с развитием контейнерных перевозок грузов железнодорожным и морским транспортом. Рост контейнеризации грузовых перевозок замедляется под воздействием снижения темпов роста мировой экономики и насыщения рынка контейнерных перевозок в США и странах Европы. Однако в России контейнеризация перевозочного процесса находится на низком уровне, поэтому существует большой потенциал развития данного сегмента транспортного рынка.

По словам вице-президента ОАО «РЖД» С. Бабаева, Россия существенно отстает по общему уровню контейнеризации грузовых перевозок, который в расчете ДФЭ на 1 тыс. человек в 4,5 раза ниже, чем в США, и в 5,8 раза ниже, чем в ЕС. В настоящее время в России доля перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах в

общем объеме грузовых перевозок железнодорожным транспортом составляет около 2 %. В развитых странах мира этот показатель колеблется от 10 до 60 %¹.

В настоящее время наиболее существенными факторами привлечения транзитного грузопотока на железные дороги России и других стран постсоветского пространства являются:

- сигналы морским контейнерным сервисам о наличии альтернативных маршрутов и способов доставки грузов, диверсификация и тестирование новых направлений грузовых перевозок;
- решение текущих и острых транспортно-экономических проблем в Китае и других странах (например, загруженности и слабого развития внутренней железнодорожной инфраструктуры, удаленности от портов северо-западных, северных и внутренних районов страны, осуществление социально-экономических программ приоритетного развития отдельных регионов и пр.);
- геополитические факторы (проведение китайской политики «мягкой силы» в России, странах Центральной Азии и на всем постсоветском пространстве, обозначение транзитных маршрутов в обход России, политика объединения Республики Корея и КНДР путем возрождения и модернизации Транскорейской магистрали и др.);
- обозначение и тестирование транспортных маршрутов для переброски войск, военной техники и невоенных грузов стран — членов НАТО по территории России (например, контейнерный поезд «Балтика-транзит» (Рига-Краста—Озинки—Галаба)) и в обход России (например, контейнерный поезд «Викинг», следующий из Латвии по территории Белоруссии, Украины, Грузии, Азербайджана и далее в страны Центральной Азии);
- использование территории России для доставки импортных потребительских товаров, сборочных комплектов и оборудования для создаваемых предприятий в страны Центральной Азии, не имеющие прямого выхода к Мировому океану.

Перевозки контейнерных грузов в транзитном сообщении зачастую осуществляются в экспериментальном, пробном, демонстрационном порядке. В лучшем случае регулярность таких перевозок не отличается значительной частотой.

Например, в июне 2013 г. в составе двух контейнерных поездов была осуществлена пробная перевозка автокомплектующих для сборки грузовых автомобилей и микроавтобусов Isuzu по маршруту: порт Йокогама (Япония) — порт Восточный (Россия) — ст. Улугбек (Узбекистан). В то же время из Республики Корея были отправлены контейнеры с оборудованием для строительства Устюртского газохимического комплекса (УГХК) на базе месторождения Сургиль в Республике Узбекистан. В сентябре 2013 г. проследовал первый контейнерный поезд по маршруту Панярай (Литва) — Кустанай (Казахстан) с автокомплектующими для сборки автомобилей Peugeot, предполагается, что в 2014 г. поезд будет курсировать по два раза в месяц².

Российское ОАО «ТрансКонтейнер» развивает перевозки грузов через железнодорожный пограничный пункт пропуска (ЖДПП) «Забайкальск». В 2014 г.

¹ В поисках системного интегратора // РЖД-Партнер. 2014. 25 марта. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/v-poiskakh-sistemnogo-integratora/>.

² Умеренными темпами // РЖД-Партнер. 2014. 1 февраля. URL: <http://www.rzdpartner.ru/interviews/comments/umerennymi-tempami/>.

Через ЖДПП было организовано движение ускоренного контейнерного поезда, перевозящего автомобили китайского производства из Забайкальска в Москву по выделенной «нитке» графика без переработки на сортировочных станциях. При этом на приграничной станции автомобили перегружаются в 40-футовые контейнеры, что повышает сохранность груза, и за 7 суток доставляются в Москву³.

Этот маршрут можно использовать для транзитных перевозок как в западном, так и в восточном направлении.

В целях развития транзитных перевозок по территории России и стран ЕЭП выдвинута новая концепция привлечения дополнительного грузопотока с условным названием «два перехвата, две увязки». Показано, что увеличение грузовой базы евро-азиатских путей сообщения должно происходить путем:

1. Выработки и реализации эффективных государственной политики и бизнес-стратегий транспортных компаний, направленных на **«перехват»** части грузовой базы на маршруте Азия—Европа в условиях жесткой конкуренции с глобальными морскими контейнерными сервисами.

2. **«Перехвата»** грузовых потоков, следующих по альтернативным маршрутам, и перенаправление их на пути сообщения, проходящие по территории России и стран ЕЭП. Такой перехват осуществляется в точках выбора альтернативных маршрутов следования и в местах образования «транспортного креста» — пересечения коридоров «Восток—Запад» и «Север—Юг».

3. Взаимной **увязки** (в ходе напряженных многосторонних переговоров) закупки иностранной техники, размещения сборочных производств на территории стран ЕЭП и привлечения на евро-азиатские сухопутные пути сообщения дополнительных грузопотоков из стран, где располагаются головные штаб-квартиры компаний транспортного машиностроения (Германии, Франции, Китая, Южной Кореи, Японии, США).

4. Взаимной **увязки** участия компаний из неарктических государств (прежде всего китайских) в разработке природных ресурсов в Заполярье и на шельфе арктических морей с привлечением дополнительной грузовой базы транзитных перевозок по Северному морскому пути (СМП) по маршрутам Азия—Россия—Европа, Европа—Россия—Америка.

В исследовании для изучения и моделирования развития транспортно-транзитных систем России со странами постсоветского пространства и другими регионами мира был использован эволюционно-институциональный подход. В эволюционно-институциональном подходе необходимо вести речь о многофакторной системе социально-экономических отношений с включением транспортно-транзитной системы как элемента этой системы, принимающего на себя влияние всех прочих включенных переменных и оказывающего свое влияние на них. В этой связи транспортно-транзитная система перестает быть замкнутой, самообеспечивающей системой, принимая характеристики открытости, социальности, адаптивности, изменчивости, гибкости и неравновесности. Поэтому в работе рассматривается действие законов экономической эволюции и эволюционной экономики применительно к развитию транспортно-транзитной системы России во

³Контейнерный автопробег // Гудок. 2014. 14 марта. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1039565&archive=2014.03.14>.

взаимодействии с другими странами мирового экономического пространства в условиях интеграции и глобализации⁴.

Первый раздел посвящен макроэкономическому описанию основных тенденций развития и моделирования транспортно-транзитной системы России в контексте социально-экономического сотрудничества со странами постсоветского пространства и другими регионами мира. При исследовании транспортно-транзитной системы используется эволюционно-институциональный подход, который рассматривается как методологическая альтернатива другим подходам. В результате выявлены возможности и ограничения, связанные с применением этого подхода при формировании новой эволюционной модели транспортно-транзитной системы в условиях интеграции и глобализации. Проанализировано современное состояние, возможности и перспективы транспортно-транзитной системы в контексте общемировых тенденций. Сформулированы научно обоснованные предложения по совершенствованию способов регулирования транспортно-транзитной системы и новой эволюционной стратегии опережающего развития. На этой основе проанализирован основной потенциал новой эволюционной модели транспортно-транзитной системы в условиях интеграции и глобализации.

Во втором разделе всесторонне рассматривается транспортная составляющая формирования единого рыночного пространства в России в условиях ее интеграции в мировую хозяйственную систему и выработаны предложения по совершенствованию транспортной работы. Показана роль транспорта в обеспечении внутренних экономических связей и в развитии внешних контактов хозяйствующих субъектов, которые в настоящее время становятся доминирующими. В развитии транспортных систем стран Центральной Азии, их интеграции в рамках создания международных транспортных коридоров особое внимание уделено вопросам создания совместных предприятий и крупных транспортных компаний как основы взаимодействия транспортных систем России и стран Центральной Азии. Показано, что инновационная активность в этих странах заключается во внедрении улучшающих нововведений и производстве современных видов техники. Подчеркнута роль России как инновационного лидера в области развития железнодорожного транспорта на постсоветском пространстве. Показана значимость Таможенного союза в ходе транспортной интеграции России и Казахстана. Разработаны научно-методологические предложения по созданию российско-казахстанских предприятий и реализации совместных проектов в области развития железнодорожного транспорта.

В третьем разделе рассматриваются основные направления инфраструктурного обеспечения реализации транзитного потенциала России: строительство и реконструкция путей сообщения, применение инновационных способов транспортировки грузов, формирование сети транспортно-логистических центров, развитие региональных узловых аэропортов и др. Особое внимание уделено проблемам реализации транспортно-транзитного потенциала Сибири и Дальнего

⁴ Зоидов К.Х. Экономическая эволюция и эволюционная экономика. М.: ИПР РАН, 2003. 156 с.; Он же. Эволюционно-институциональный подход и методология проведения антикризисных мероприятий в переходной экономике // Экономика и математические методы. 2004. Т. 40. № 3. С. 16–32; Он же. Уроки трансформационного кризиса // Экономическая наука современной России. 2005. № 4. С. 44–56; Он же. Эволюционный подход и его значение для развития экономической науки в постсоветских странах // Экономика и математические методы. 2009. № 2. С. 96–112.

Востока. Показано, что повышение транзитных возможностей территории России происходит в условиях рыночной конкуренции инфраструктурных проектов. Далее исследуются проблемы и перспективы сохранения и развития транспортных коммуникаций на примере организации пригородных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в регионах России. Выбор объекта исследования обусловлен тем, что в настоящее время эта часть транспортно-дорожного комплекса находится в точке стратегического выбора и нуждается в глубоком реформировании. Особое внимание уделяется вопросам эффективной интеграции пригородных перевозок в общую региональную транспортную систему, удовлетворяющую потребностям социально-экономического развития субъектов Российской Федерации. Вместе с тем проанализированы основные проблемы интеграции транспортных систем России и сопредельных государств, через которые проходят основные пути сообщения в направлении «Восток—Запад»: Украины, Белоруссии и Молдовы. Особое внимание уделено перспективам реализации совместных транспортных проектов, а также развитию транспортного машиностроения на инновационной основе. Выделен как взаимодополняющий, так и конкурентный характер функционирования транспортно-дорожных комплексов рассматриваемых государств.

В четвертом разделе рассматривается современное состояние транспортных коммуникаций государств Южного Кавказа и перспективы реализации крупных инфраструктурных проектов в регионе в увязке с развитием транспортно-дорожного комплекса России. Учитывая большое геополитическое и экономическое значение мировых путей сообщения, проходящих через новые закавказские государства и сопредельные страны, особое внимание уделено развитию транспортных систем Азербайджана, Грузии и Армении в контексте функционирования действующих и будущих международных транспортных коридоров (МТК). Дана оценка перспектив образования на Южном Кавказе «большого транспортного креста» — места пересечения МТК «Восток—Запад» (ТРАСЕКА) и «Север—Юг» с соответствующим развитием транспортно-логистических кластеров. После распада СССР восстановление и развитие транспортных систем государств Южного Кавказа происходит под воздействием экономических потребностей экспортеров углеводородного сырья, политических интересов ряда государств и локальных вооруженных конфликтов. В этой связи в монографии большое внимание уделяется анализу транспортных стратегий Турции и Ирана — государств, претендующих на роль региональных лидеров, выявлению интересов транснациональных корпораций, а также компаний Казахстана, Туркменистана, Украины и других стран в регионе. Большое внимание уделено проблемам взаимозаменяемости и сопряженности развития трубопроводного, железнодорожного, морского и других видов транспорта. Анализ интересов России на Южном Кавказе проведен в разрезе реализации совместных инфраструктурных проектов с учетом повышения конкурентных преимуществ путей сообщения, проходящих по российской территории. Выявлены основные направления и проблемы интеграции транспортных систем РФ и закавказских государств, трудности и перспективы модернизации, поставки и использования современных видов подвижного состава и инновационной техники в регионе. Выработаны рекомендации по формированию и проведению эффективной транспортной стратегии России на Южном Кавказе, отвечающей ее экономическим и политическим интересам, а также соображениям национальной безопасности.

В пятом разделе рассматриваются состояние и перспективы развития транспортных систем стран Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии) в контексте социально-экономических процессов, происходящих в Европейском союзе и на постсоветском пространстве. Технологическое и нормативно-правовое единство организации перевозочного процесса (прежде всего железнодорожным транспортом) делают транспортные предприятия стран Балтии естественными экономическими партнерами России в регионе. Особое внимание уделено выявлению интересов российских компаний в развитии портовой инфраструктуры на Балтике, оценке степени и последствий конкурентной борьбы между направлениями транспортировки грузов через прибалтийские государства и порты Северо-Запада России. Проведен анализ основных направлений инновационного развития транспортных систем стран Балтии, определено место российских предприятий транспортного машиностроения и сервисных компаний на рынке подвижного состава и транспортных услуг в Балтийском регионе. Особое внимание уделено развитию скоростного пассажирского сообщения, применению новых технологий перевозок грузов с использованием контейнерных поездов, мультимодальных маршрутов, формированию международных транспортных коридоров. Большое значение экспорта транспортных услуг в экономике стран Балтии позволяет на их примере выявить проблемы и перспективы функционирования транзитной экономики, что особенно актуально в свете усилий, прилагаемых российским правительством и транспортными компаниями по развитию транзитных перевозок грузов по территории России с использованием Транссибирской железнодорожной магистрали. Акцент сделан на необходимости контроля мест зарождения грузопотоков, повышении технического и технологического уровня перевозочного процесса, стимулировании конкуренции на рынке транспортных услуг.

В шестом разделе рассматриваются основные направления интеграции транспортных систем России и стран Восточной Азии: Китая, Японии, КНДР, Республики Корея, Монголии. Актуальность исследования связана с динамичным развитием государств Азиатско-Тихоокеанского региона, необходимостью решения социально-экономических проблем Сибири и Дальнего Востока, перспективами модернизации экономики России на основе реализации транспортно-транзитного потенциала страны. Особое внимание уделено проблемам и перспективам функционирования Транссибирской железнодорожной магистрали — станового хребта транспортной системы России и коммуникационного моста между Европой и Азией. Подробно рассмотрены производственно-технологические и организационно-хозяйственные особенности перевозок грузов в условиях реформирования железнодорожного транспорта. Определены основные направления модернизации сухопутных пограничных переходов в целях беспрепятственного пропуска грузов и пассажиров. В работе дана оценка перспектив развития важнейших транспортных направлений (коридоров), соединяющих Россию и страны Восточной Азии. С учетом региональных особенностей основное внимание уделено взаимодействию железнодорожного и морского транспорта. Проведен анализ современного состояния и планов развития транзитных перевозок по Северному морскому пути. В области развития воздушного транспорта акцент сделан на формирование сети международных узловых аэропортов в Сибири и на Дальнем Востоке.

В седьмом разделе 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. Рассматривается прикладной аспект модернизации с учетом сравнительных преимуществ российской экономики в условиях интеграции и глобализации. 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».

Таким образом, основная цель настоящей монографии заключается в системно-комплексном исследовании проблемы формирования эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации и разработке научно обоснованных предложений по модернизации этой отрасли в контексте инновационного пути развития.