

РОССИЯ ПЕРЕД ВЫЗОВАМИ КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Как писал академик Н.Н. Моисеев в своей статье «Русский вопрос», геополитическое положение России не только умножает и без того огромный ее потенциал, но и позволяет эффективно использовать достижения цивилизаций Востока и Запада, которые она связывает. Развитие подобной концепции евразийства сможет, по мнению академика Н.Н. Моисеева, содействовать выходу из смутного времени и сделаться стержнем того, что принято называть Русской Идеей. То есть обеспечить надежный фундамент будущему процветанию нашей страны и стабильность, то есть мир и согласие с окружающими нас странами.¹ Значительное место в этой концепции занимает соединение Востока и Запада проходящими через территорию России транспортными путями.

Умение подняться над текущими задачами – яркая черта творческих поисков академика Д.С. Львова. Его взгляды на перспективы развития нашей страны во многом близки идеям Н.Н. Моисеева. Это относится, в частности, к пониманию геостратегического значения территории России как межконтинентального моста между Европой и Азией. «Есть важная задача - создание транспортной инфраструктуры, способной обеспечить товарные потоки, связывающие два самых быстро развивающихся региона планеты - Западную Европу и страны Тихоокеанского региона. Решением этой задачи уже занимаются, но, увы, без нас, в обход России. И мы можем опоздать. Это будет тем более обидно, что основа транспортной инфраструктуры в нашей стране уже существует. Прежде всего это - Транссибирская железнодорожная магистраль, но еще более важное значение имеет для нас Великий Полярный морской путь. Это самая короткая дорога, соединяющая два океана, это самый ближний выход в Европу, к западным провинциям Канады и западным штатам США; наконец, морские перевозки во много раз дешевле сухопутных. Для нас эксплуатация трансевразийской транспортной системы не просто выгодна, она жизненно необходима. Это не только огромные деньги за транзитные перевозки, это еще и новая жизнь, которую получают наш атомный ледокольный флот и отрасли высоких технологий, связанные с его строительством и эксплуатацией. Подобная система стала бы могучей скрепой грандиозного массива Севера Евразии. Такая система - реальная основа новых транснациональных или национальных корпораций, которые по своей мощи не могут быть не допущены к дележу мирового дохода и позволят нашей стране быть не на задворках, а в гостинной мира ТНК».²

В приведенной выдержке из известной работы Д.С. Львова содержится предупреждение о разворачивающейся конкуренции в сфере транспортной инфраструктуры. В условиях финансового кризиса, при возрастающей активности в этой конкуренции такого мощного участника как Китай риск опоздать становится все более реальным. Хотя в последнее время произошло обновление программных документов по развитию российской транспортной системы³, острота столкновения геополитических интересов в сфере транспортных коридоров, возрастающая поддержка маршрутов в обход России в этих

¹ Моисеев Н.Н. Русский вопрос // Москва, 1997, №7.

² Львов Д.С. Миссия России. Гражданский манифест. М.: Институт экономических стратегий, 2006.

³ Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р); Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р).

документах недооцениваются. Внимание фокусируется на технических и организационно-экономических факторах конкурентоспособности транспортных коридоров на международном рынке без достаточного внимания к геополитической привлекательности таких коридоров. В этой связи требует дополнительного внимания вопрос о балансе геополитических и коммерческих интересов при развитии российской транспортной системы.

Ориентиры развития транспортной системы России

«Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (далее Транспортная стратегия) связывает цели и задачи развития российской транспортной системы с внешними и внутренними вызовами, стоящими перед страной. Значительная часть этих вызовов носит не экономический характер. В частности, речь идет о роли транспорта и в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности России. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры выделено в Транспортной стратегии в качестве первой цели развития транспортной системы России на период до 2030 г.

Дополнительную сложность выбору и конфигурации, и организационных форм транспортной системы придают внешние вызовы национальным экономическим интересам. Таким интересам отвечает определенный отход от сырьевой специализации страны в мировом разделении труда. Однако подобные устремления страны, контролирующей огромные запасы природных ресурсов, воспринимаются их потребителями как проявление экономического эгоизма. Промедление России с формированием транспортных путей, обеспечивающих освоение природных ресурсов страны, чревато ростом попыток других стран поставить под сомнение суверенитет нашей страны в сфере распоряжения природными ресурсами. Подобное уже имеет место в отношении российской трубопроводной системы, контроль над которой был бы во многом утрачен при навязываемом нам Евросоюзом подписании Договора Энергетической хартии. В сложившихся условиях освоение и вовлечение в хозяйственную деятельность природных богатств Сибири и Дальнего Востока, создание соответствующей транспортной инфраструктуры диктуются не только экономическими, но и геополитическими соображениями. В противном случае неизбежно рисование образа нашей страны недоброжелателями как «собаки на сене», которым в данном случае выступают природные ресурсы.

Вполне оправдано поэтому, что не только энерго-сырьевой, но и инновационный сценарий развития транспортной системы России на период до 2030 года предусматривают реализацию крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи.

Вместе с тем, рациональным является такое дозированное развитие транспортных путей, что не ведет к ускоренному истощению этих ресурсов, к рискованному демографическому сдвигу в пользу иностранцев в регионах их освоения. С этой точки зрения, *значительный риск представляет увязывание частных инвестиций в транспортную инфраструктуру и в эксплуатирующие природу производства. Без активного государственного участия достижение необходимого баланса геополитических и коммерческих интересов в расширении транспортной системы вряд ли возможно.*

Существенное влияние на использование здесь частной инициативы оказывают и внешние эффекты, характерные для развития транспортной инфраструктуры. Эти эффекты охватывают социальное развитие и укрепление связей между российскими

регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Известно, что за последние 10 лет Российские железные дороги из дотируемой отрасли стали не просто самокупаемой, а донором бюджета. *Однако народнохозяйственная целесообразность таких достижений не является очевидной, поскольку доходность железнодорожного транспорта способна тормозить развитие использующих этот транспорт отраслей, мешать наращиванию их налогооблагаемой базы.*

Геополитические и коммерческие интересы сочетаются и в такой цели развития транспортной системы России как интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны. Существующая система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, и их обустройство не позволяют в полной мере использовать отечественные транспортные коммуникации для обеспечения международных трансконтинентальных связей. Транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1 процента товарооборота между странами Европы и Азии (используется только 5 - 7 процентов транзитного потенциала страны).

Изменение ситуации связывается в Транспортной стратегии с развитием речных, морских, железнодорожных, воздушных и автомобильных транспортных коридорах, с организацией интермодальных перевозок (перевозки грузов с использованием нескольких различных видов транспорта). В рамках транспортного коридора «Европа-Азия» намечается, например, перевозка грузов из Китая в Европу по Транссибирской магистрали до Северо-Запада России и далее по паромной линии из порта Усть-Луга в немецкие порты. Итермодальность приводит, в частности, к тому, что слабое состояние отечественной сети автомобильных дорог сдерживает развитие транзитных транспортных коридоров.

Особая роль в формировании транспортных коридоров Европа - Азия и Европа - Северная Америка, в перспективе обеспечивающих России ключевую роль в процессе глобализации мировых экономических связей, отводится железнодорожному транспорту. Особенно привлекательны для Российских железных дорог контейнерные перевозки в транспортных коридорах Север - Юг и Восток - Запад. Для нашей страны было бы весьма выгодно превратить Транссиб в главную транзитную магистраль Евразии. Одним из факторов такого превращения должно стать соединение Трансиба с Транскорейской железной дорогой. Пока же потенциал Трансиба используется не более, чем на 30%.

В соответствии с Транспортной стратегией использование транзитного потенциала России является не только приоритетом развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики и экспорта транспортных услуг. Однако из намеченных параметров грузоперевозок вырисовывается несколько иная картина. В соответствии с Транспортной стратегией перевозки транзитных грузов по территории России возрастут в 2030 году по сравнению с 2007 годом в 3,6 раза – до 100 млн. тонн. Вместе с тем, намеченные темпы наращивания транзитного потока уступают общим темпам увеличения грузооборота в стране. Так, перевозки грузов в контейнерах по инновационному варианту возрастут к 2030 году по сравнению с 2007 годом в 6 раз – до 648 млн. тонн, в том числе на автомобильном транспорте – в 6,7 раза (до 361 млн. тонн),

на железнодорожном транспорте – в 5,6 раза (до 130 млн. тонн), на морском транспорте – в 5 раз (до 150 млн. тонн), на внутреннем водном транспорте – в 17,5 раз (до 7 млн. тонн). Можно заключить, что при всей важности транзитных перевозок, не они являются наиболее приоритетными в Транспортной стратегии.

Применительно и к международным транспортным проектам, и к транзитным транспортным потокам необходимо четко определить иерархию стратегических национальных целей в этой сфере. Тогда можно будет лучше представить условия конкуренции проходящих через территорию нашей страны транспортных коридоров с альтернативными их маршрутами (существующими и планируемыми). Как показывает практика, при прокладке этих маршрутов отнюдь не всегда доминируют экономические соображения. Следовательно, *для реализации геополитических интересов России в сфере транспортных коридоров предъявляемые экономические, организационные аргументы в пользу использования транзитного потенциала нашей страны должны учитывать не только технические и экономические параметры альтернативных маршрутов, но и в какой-то мере компенсировать их геополитическую привлекательность.* Такого рода политика проводится в последнее время Россией применительно к маршрутам транспорта газа.

Складывается впечатление, что реализация подобного подхода к другим транспортным коридорам остается перспективной задачей, к изучению которой только намечено приступить. Как говорится в Транспортной стратегии, «развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов, требует выполнения комплекса мероприятий по мониторингу рынка экспорта транспортных услуг, изучению конкурентных преимуществ основных внешних конкурентов на мировой арене, выработки комплекса мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, включая вопросы взаимодействия с таможенными, пограничными и другими государственными контрольными органами, планирования их развития и согласования в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам».

Выбор достаточно привлекательных для зарубежных партнеров вариантов сотрудничества в использовании транзитного потенциала России требует более внимательного рассмотрения ситуации с альтернативными трансроссийским транспортными коридорами.

Влияние конкуренции транспортных коридоров на организацию Евроазиатской транспортной системы

Сохраняющаяся в государственных программных документах недооценка альтернативных транспортных коридоров делает уязвимыми планы активизации транспортных потоков через Россию. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, с одной стороны, констатирует, что борьба за привлечение транзитных грузов становится важнейшим фактором международного позиционирования государств, так как транзит, по своей сути, является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику. С другой стороны, сфера борьбы фактически ограничивается соперничеством РЖД с другими видами транспорта.

Наглядной иллюстрацией недооценки вызовов, связанных с альтернативными транспортными коридорами, может быть трактовка рисков снижения объемов грузовых перевозок вследствие развития альтернативных железнодорожных маршрутов в обход территории нашей страны в Стратегии развития железнодорожного транспорта в

Российской Федерации до 2030 года (таблица 1 - фрагмент приложения 12 к этой Стратегии).

Таблица 1

Стратегические риски развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года

Риск по источникам возникновения	Характер влияния риска	Уровень воздействия	Вероятность возникновения	Совокупное влияние риска
снижение объемов грузовых перевозок вследствие развития альтернативных железнодорожных маршрутов в обход территории Российской Федерации	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	низкая	незначительное

Можно согласиться с тем, что применительно к современной международной торговле ключевыми факторами в выборе схемы доставки товара являются следующие:

- суммарная величина расходов на транспортировку;
- продолжительность времени перевозки груза;
- гарантированность сроков доставки;
- надежность и безопасность транспортировки товара;
- сезонность и зависимость от погодных условий.

Однако то, что этими критериями определяется выбор товароотправителя между уже действующими транспортными коридорами, не позволяет игнорировать геополитические критерии при формировании новых или развитии, расширении существующих транспортных коридоров.

Не только разница стандартов железных дорог (китайские вагоны рассчитаны на более узкую колею, не совпадают по объемам с российскими вагонами) поиски Китаем транспортных путей в обход России. По сообщению агентства Чжунсинь, Китай включил строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, проходящей через Торгурат, в 11-ю пятилетку Плана социально-экономического развития Китая в качестве важного транспортного инфраструктурного объекта⁴. Китайско-кыргызстанско-узбекистанская железная дорога будет брать начало в Кашгаре – конечном пункте южно-синьцзянской железнодорожной линии Китая, проходить через горный проход Тургат, находящийся на китайской-кыргызстанской границе, дальше через Кыргызстан и дойдет до Узбекистана. Строительство данной железнодорожной магистрали не только позволит изменить транспортную структуру в Синьцзяне и западных районах страны в целом, ускорить масштабное освоение западной части Китая, но и усовершенствовать транспорт в южной части нового евроазиатского континента, сформировать удобный транспортный коридор, связывающий Восточную и Юго-Восточную Азию с Центральной и Западной Азией, Северной Африкой и Южной Европой. Межгосударственное соглашение о сооружении трансасиатской магистрали действует уже давно и осуществляется под эгидой ООН. Если КНР и Индия решатся на масштабные инвестиции в этот проект, трансасиатская железная дорога может стать серьезным конкурентом Транссибу.

Активно развиваются минующие Россию трансасиатские автомобильные коридоры. В 2009 году сдана в эксплуатацию новая автомагистраль, связывающая Пакистан, Китай, Кыргызстан и Казахстан. Автотрасса Исламабад – Кашгар – Бишкек – Алматы, получившая название «Каракорумский маршрут», имеет протяженность 2200

⁴ http://china.offshore-manual.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=1132&Itemid=2

километров. Еще один транспортный коридор Центральной Азии - автомагистраль Китай-Кыргызстан-Узбекистан, проект которой финансируется Азиатским банком развития и другими международными финансовыми организациями⁵.

Туркменистан и Казахстан приступают к строительству железной дороги в Иран, которая даст им выход к Персидскому заливу. Меморандум о строительстве этой дороги был подписан 16 октября 2007 г. в Тегеране на встрече глав прикаспийских государств Ирана, Казахстана и Туркмении. Новый железнодорожный маршрут будет проложен от казахской станции Узень до туркменских Берекет, Этрек и Гурген, где он соединится с иранскими железными дорогами. Новый маршрут будет примерно на 600 км короче существующего, который проходит через Узбекистан, и сократит время нахождения грузов в пути почти на двое суток.

Новый транспортный коридор – это логическое продолжение политики диверсификации связей, которой придерживается Казахстан. По этому коридору Казахстан сможет экспортировать металлы, нефть и нефтепродукты, а также пшеницу. Обратную загрузку магистрали способны обеспечить иранские предприятия химической промышленности, а также иранские продукты питания и ширпотреб, способные соответствовать стандартам международного уровня. Транзитные амбиции Казахстана были четко обозначены еще в 2001 году в «Концепции государственной транспортной политики республики Казахстан на период до 2008 года».

Новый маршрут призван снизить зависимость стран Центральной Азии от российского железнодорожного транзита. Имеются планы присоединить строящуюся магистраль к российской железнодорожной инфраструктуре. Благодаря этому новая линия станет частью международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг». Межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» подписано Россией, Ираном и Индией в ходе второй Евроазиатской конференции по транспорту 12 сентября 2000 г. в Санкт-Петербурге. Этот транспортный коридор проходит из Центральной и Северной Европы до стран Персидского залива, Пакистана и Индии.

Составными частями МТК «Север-Юг» с российской стороны стали международные транспортные коридоры № 9 (Финляндия - Санкт - Петербург - Москва с ответвлениями на Астрахань и Новороссийск) и № 2 (Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург), а также транспортная инфраструктура Волги и Дона, в том числе Волго-Балтийский и Волго-Донской каналы, порты Астраханской области (Астрахань, Оля) и Дагестана (Махачкала). Намечалось, что основным грузом станут контейнеры, наиболее приспособленные к мультимодальным перевозкам (грузы несколько раз на протяжении пути переваливаются с морского транспорта на сухопутный и обратно).

Вместе с тем можно говорить о конкурирующих маршрутах МТК «Север – Юг»:

- транкаспийский через порты Астрахань, Оля, Махачкала. Оттуда грузы идут в иранские порты на Каспии (Бандер-Энзели, Ноушехр, Амирабад) и далее по железной дороге - в иранский порт Бандер-Аббас в Персидском заливе. Участие железных дорог в этом варианте заключается в подвозе грузов в порты и вывозе их из портов;
- по западной ветви коридора – направление Астрахань – Махачкала – Самур, далее по территории Азербайджана с выходом в Иран через пограничную станцию Астара. Или от Самура через территории Азербайджана и Армении с выходом в Иран через пограничную станцию Джульфа;
- прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен –

⁵ <http://kg2.mofcom.gov.cn/aarticle/chinanews/200609/20060903051924.html>

Серахс.

В зависимости от маршрута на Россию приходится 33-53% от общей протяженности сухопутной части коридора. Последний восточный маршрут снижает долю пути, приходящуюся на российскую территорию. Новая железная дорога, строительство которой начато Туркменистаном и Казахстаном, меняя конфигурацию восточного маршрута, повышают его привлекательность.

Инфраструктура транскаспийского варианта МТК «Север-Юг» готова к приему грузопотоков. Завершается реконструкция портов, включенных в коридор: Бандер-Аббаса, Бандер-Энзели, российского порта Махачкала. Контейнерный причал в новом порте Оля готов принять грузы с сентября 2008 года.

Пример МТК «Север-Юг» еще раз подтверждает, что готовность инфраструктуры сама по себе не обеспечивает успешной транзитной эксплуатации транспортного коридора. Структура перевозок по этому коридору по видам сообщения за январь-сентябрь 2007 года выглядит следующим образом: экспорт – 94,6%, импорт – 0,4%, транзит составляет всего 5%. Базовым грузопотоком на каспийском участке МТК «Север-Юг» остается грузооборот российско-иранской торговли. С юга идут в основном только индийские грузы, но практически полностью отсутствует обратный грузопоток. В связи с этим в России скапливается большое количество порожних индийских контейнеров, возврат которых со временем превратился в отдельную проблему.

Большое значение для реализации транзитного потенциала МТК «Север-Юг» имеют геополитические, организационные и экономические факторы. Активное использование рассматриваемого коридора сдерживает, в частности, отсутствие единого международного контейнерного оператора, который будет организовывать грузопотоки всего коридора. Планировалось вхождение в состав единой операторской компании крупнейших экспедиторов России, Ирана, Германии и, возможно, Индии. Россия предложила своего участника: это Национальная контейнерная компания (НКК), созданная «Северстальтрансом» и группой First Quantum, зарегистрированной в Великобритании, которой принадлежит контрольный пакет акций Санкт-Петербургского морского порта и контейнерный терминал в порте Оля. Выбор российского участника выглядит логичным с учетом того, что по МТК «Север-Юг» основной грузопоток идет на Иран и страны Персидского залива, 70% из которого составляет прокат черных металлов. Однако, Иран развивает свои металлургические мощности и вскоре может резко сократить закупки в России. В этих условиях понятно, почему Иран не спешит входить в одну структуру с «Северстальтрансом».

В качестве главных экономических преимуществ МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами и, в частности, перед морским маршрутом через Суэцкий канал, обычно указывается сокращение в два и более раза расстояния перевозок и в снижение стоимости перевозки контейнеров. Однако утверждения о дешевизне и скорости МТК не являются бесспорными, особенно если они опираются на результаты демонстрационных перевозок по маршруту. Как указывает руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Александр Собянин, одно дело провезти экспериментальную партию грузов, и совсем другое дело, иметь налаженный бизнес⁶.

Хроническим изъяном транспортной стратегии России остается недооценка геополитических устремлений соседних стран, включая их желание реализовать свой транзитный потенциал. Развитие восточной ветви МТК «Север-Юг» отвечает стратегии Казахстана замкнуть многие транспортные потоки на себя, включая грузопоток между основными российскими промышленными регионами Поволжья, Урала и Сибири с одной

⁶ Журнал Контейнерный бизнес. 2006. № 1 (2) (<http://www.relga.ru/Environ/WebObjects/tgu-www.woa/wa/Main?textid=892&level1=mai>).

стороны, Ираном, странами Персидского залива и Индией - с другой. У Казахстана сейчас есть шанс занять широкую нишу перевозок в странах, к востоку и югу от Каспия⁷. Транзитные амбиции Казахстана проявляются и в его усилиях по продлению панъевропейского транспортного коридора №2 (Берлин-Варшава-Брест-Минск-Москва-Нижний Новгород-Астрахань) через эту республику до Китая.

С другой стороны, развитие западной ветки МТК «Север-Юг» сопряжено для России с определенными политическими рисками, связанными с наращиванием политического влияния и военного присутствия США в Азербайджане. Тем не менее, представители железных дорог Азербайджана, России и Ирана 8 октября 2008 года в Баку подписали протокол по итогам встречи в рамках реализации проекта создания железнодорожного коридора «Север-Юг», которым предполагается создать совместное предприятие с офисом в Москве с целью привлечения средств для создания МТК. На реализацию проекта потребуется более \$400 млн, причем большую часть работ предстоит проделать в Иране, который не имеет железнодорожного сообщения до границы с Азербайджаном⁸.

Серьезным вызовом транзитным претензиям России может в перспективе стать транспортный коридор, выстраиваемый Литвой, Украиной и Белоруссией. Заключенный 12 мая 2008 года договор между этими странами направлен прежде всего на обеспечение железнодорожных контейнерных и контрейлерных перевозок между портами Ильичевск и Клайпеда. Предусматривается согласовать тарифную политику в отношении портовых сборов, а также обеспечивать ускоренное прохождение контейнерных поездов по территории государств-участников⁹. Стороны также условились расширить географию транзитного маршрута Литва-Белоруссия-Украина и в перспективе рассмотреть возможность привлечения к нему Турции, Азербайджана и Грузии. Такое удлинение транспортного коридора, а также модернизация Клайпедского порта позволят организовать доставку контейнеров в прямом железнодорожно-паромном сообщении из Азии в Европу без перегрузки их в портах.

Новые вызовы ожидают Россию и на транспортном направлении «Восток-Запад». Международный союз автомобильного транспорта (IRU) приступил к реализации проекта "Новая евроазиатская автотранспортная инициатива" – NELTI, - который призван способствовать развитию европейской интеграции, обеспечению международной безопасности, расширению торгово-экономических отношений между Востоком и Западом. Речь идет о создании сухопутного моста между Азией и Европой по маршрутам древнего Великого шелкового пути. NELTI предусматривает несколько маршрутов - Северный, Центральный и Южный.

Северный маршрут протянется на 6500 километров и пройдет из Узбекистана через Казахстан, Россию, Беларусь в Европейский союз. Длина Центрального маршрута составит около 5000 километров, он пройдет из Центрального Китая через Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан и Грузию в Европейский союз. Южный маршрут будет длиной около 4000 километров, и протянется он из Кыргызстана через Узбекистан, Туркменистан, Иран в Турцию. Ориентировочное время доставки грузов по первому маршруту будет 18-20 дней, по второму 14-18 и по третьему - 12-14 дней. Президенты Азербайджана, Грузии и Украины подписали 1 июля 2008 года в Батуми на саммите объединения ГУАМ (Грузия-Украина-Азербайджан-Молдова) Декларацию, в которой поддержали Центральный маршрут проекта NELTI¹⁰.

Как видно, и центральный, и южный маршруты идут в обход России и оказываются

⁷ http://neonomad.kz/neonomadika/politika/index.php?ELEMENT_ID=3504.

⁸ <http://www.rzd-partner.ru/news/2008/10/09/331718.html>.

⁹ <http://news.mail.ru/politics/1754523>.

¹⁰ <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1217305980>.

существенно короче. Симптоматично само название конференции «Шелковый путь. Альтернатива Транссибу?», состоявшейся 19 июня 2008 года в Шанхае в рамках деловой программы выставки Transport Logistic China. На конференции обсуждались вопросы развития альтернативного Транссибу сухопутного маршрута доставки грузов из Азии в Европу.

Геополитическая подоплека NELTI даже не камуфлируется. О ней можно судить по изданной на русском языке брошюре Новая Евразийская автотранспортная инициатива (NELTI), изданной в 2007 году Международным союзом автомобильного транспорта (IRU). Как говорится в самом начале этой брошюры, к организации в Пекине в сентябре 2005 года третьей Евроазиатской конференции IRU по автомобильным перевозкам был приурочен старт первого грузового автокаравана Пекин-Брюссель, который продемонстрировал, что автотранспортная отрасль способна обслуживать международный товарооборот на сухопутных евразийских пространствах, не требуя ни цента дополнительных капиталовложений в инфраструктуру. Это переломное событие подтолкнуло Торговую палату США к тому, чтобы заказать «Технико-экономическое обоснование коммерческой целесообразности вариантов наземных транспортных сообщений между Европой и Азией». Это исследование продемонстрировало, что китайские контейнеры можно направлять автотранспортом на любой крупный рынок на территории ЕС, СНГ, Ближнего Востока и Восточного побережья США на выгодных по срокам и расходам условиях, используя уже существующую инфраструктуру.¹¹

Буквально через полтора года после автокаравана Пекин-Брюссель и через полгода после выхода в свет доклада Торговой палаты США IRU объявляет о начале реализации своей Новой Евразийской автотранспортной инициативы (NELTI). Важность NELTI обосновывается не только тем, что автомобильный транспорт способен предложить гибкие, надежные и высококачественные услуги и доставку «от двери до двери» по всему маршруту Великого шелкового пути. В положении о том, что концентрация мировых товаропотоков буквально в нескольких портах лишает жизни ростки развития торговли в странах, не имеющих выхода к морю, и многочисленных регионах, в которых больше чем где-либо еще необходима экономическая, социальная и политическая стабильность, видна геополитическая нацеленность проекта на страны Средней Азии.

К влиянию на эти страны стремятся и США, и Китай. Не удивительно, что инициатива NELTI будет осуществляться во взаимодействии с Ассоциацией автомобильного транспорта Китая, органами государственной власти Китая и компетентными международными организациями при поддержке со стороны Торговой палаты США. Это проект получил поддержку Экономической Комиссии ООН по Азии и странам Тихоокеанского региона.

Евроазиатский транспортный коридор ТРАСЕКА. Идея реализации проекта (TRASECA, TRANsport Corridor Europe-Caucasus-Asia) впервые была озвучена на конференции в Брюсселе в мае 1993 года при участии 8 республик бывшего СССР – Азербайджана, Грузии, Армении, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Таджикистана. Поддержку проекту оказал Европейский Союз, финансирующий через программу ТАСИС его основные мероприятия, а также Соединенные Штаты Америки, которые официально признали его как альтернативу российским транспортным коммуникациям (на проведенной в апреле 1999 г. в Вашингтоне в рамках празднования 50-летия НАТО специальной встречи по проекту ТРАСЕКА).

Коридор ТРАСЕКА трактуется как современная модификация одного из направлений Великого шелкового пути, идея возрождения которого приобрела в государствах Центральной Азии особую популярность после распада СССР.

¹¹ Доклад Торговой палаты США «Наземные перевозки между Европой и Азией. Анализ экономической целесообразности» (www.uschamber.com).

Официальный маршрут ТРАСЕКИ: порты Западного побережья Черного моря (Стамбул, Констанца, Варна, Одесса) - переправа через Черное море - Потти (Грузия) –Тбилиси - (Ереван) – Баку - переправа через Каспийское море – Туркменбаши – Байрам –Самарканд – Ташкент – Чимкент – Бишкек – Алмата - Достык. Связь ТРАСЕКИ с европейской транспортной системой осуществляется через: а) порт Стамбул (выход на Пан-европейский МТК №4); б) порт Констанца (МТК №4); в) порт Варна (МТК №8); г) порт Одесса (МТК №9); д) реку Дунай (МТК №7). С азиатскими транспортными сетями коридор ТРАСЕКА связан через казахстано-китайскую пограничную станцию Достык.

Существуют разные точки зрения в отношении перспектив реализации программы создания транспортного коридора ТРАСЕКА между Европой и Восточной Азией через Китай, Казахстан, Среднюю Азию, Каспий, Кавказ и Черное море. Недостатками евроазиатского коридора ТРАСЕКА в его железнодорожной части являются:

- наличие сразу двух водных участков (Черное и Каспийское моря), что требует функционирования паромных переправ;
- разная ширина колеи в странах-участницах (требуется как минимум две перестановки вагонных тележек).

Евроазиатский транспортный коридор «Южный». Южное ответвление Международного евроазиатского транспортного коридора Южный совпадает практически на всем протяжении с «Южным лучом» Трансазиатской железной дороги (ТАЖД), которая включена в Проект ЭСКАТО ООН по развитию наземной инфраструктуры транспорта в Азии (ALTID). Главными задачами его развития являются создание «коридора развития» для многих стран Южной Азии, облегчения доступа в морские порты и развитие международных перевозок, а также организация доставки контейнеров из Южной Азии в Европу. Странами участницами южной ветви евроазиатского коридора «Южный» являются Бангладеш, Вьетнам, Индия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Малайзия, Мьянма, Пакистан, Сингапур, Таиланд и Турецкая Республика.

Коридор «Южный» в части «Южного луча» не функционирует на всем протяжении из-за:

- наличия недостроенных участков на территории Ирана (участок Керман-Захедан), а также Мьянмы и Таиланда;
- закрытой границы и отсутствия сквозного движения на Индийско-Пакистанской границе вследствие политической напряженности между двумя странами;
- разноколейности железных дорог (Иран и Турция – 1435 мм, Пакистан и Индия – 1676 мм, Мьянма и Таиланд – 1000 мм).

«Южное ответвление» евроазиатского коридора «Южный» не конкурирует с коридором «Транссиб».

Странами-участницами центральной ветви евроазиатского коридора «Южный» являются Исламская Республика Иран, Казахстан, Китай, Турецкая Республика, Узбекистан, Туркменистан. В части «Центрального луча» евроазиатского коридора «Южный» предпринимаются усилия по его реконструкции и повышению потенциальной пропускной способности. Препятствием для устойчивого функционирования коридора является необходимость нескольких перестановок вагонных тележек из-за разноколейности железных дорог в Китае, Иране и Турции с одной стороны, Казахстане и странах Центральной Азии – с другой. Важным шагом в этом направлении стали *межгосударственные договоренности между Китаем и Казахстаном о сооружении на территории последнего железнодорожной магистрали стандартной европейской колеи – Трансказахстанской железнодорожной магистрали (ТКЖМ) шириной колеи 1435 мм, которая соединит страны Азиатско-Тихоокеанского региона с основными рынками сбыта в Европе, с Россией и странами Ближнего Востока и позволит значительно увеличить пропускную способность трансконтинентальных транспортных коридоров.*

Основными предпосылками к этому служат бесперегрузочная технология перевозки; использование европейского стандарта колеи на всем протяжении маршрута «Достык (Казахстан) – Горган (Иран)»; привлечение нового транзитного грузопотока в сообщении ЮВА – Европа и ЮВА – Ближний Восток; сокращение количества участников перевозочного процесса; сокращение расстояния транспортировки грузов в сообщении Европа-Китай-ЮВА и обратно; обеспечение дополнительного прямого выхода на Европу из Китая и стран Юго-Восточной Азии.

Общая стоимость строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали составит 3,5 млрд.долл. Протяженность строящейся линии европейского стандарта составит 3083 км. по территории Казахстана, 770 км. – по территории Туркменистана и 90 км. – по территории Ирана. Ориентировочный срок строительства составит пять лет. Строительство новой линии предполагает увеличение пропускной способности до 40 млн. тонн.

«Центральный луч» «Южного» коридора может конкурировать с «Транссибом» при доставке грузов из КНР в страны ЕС.

Стремясь к реализации транзитного потенциала России, необходимо учитывать как наличие альтернативных маршрутов, пролегающих через соседние государства, так и транспортную политику этих государств. Тот же Казахстан учитывает, что поступления от транзита могут стать одним из основных источников поступления валютной части доходов. Однако принимаются во внимание не только прямые доходы от транзитных услуг. Не меньшее значение в «Концепции государственной транспортной политики республики Казахстан на период до 2008 года», в стратегических разработках на перспективу (Стратегия «Казахстан – 2030») придается геополитической роли транзита. Говорится о том, что транзитные перевозки органично вписываются в геополитические интересы любого государства, так как, с одной стороны, обеспечивают приток дополнительных капиталов и создание новых рабочих мест, а с другой стороны - стимулируют привлечение в страну и развитие современных технологий, причем не только в транспортной сфере, ускоряя тем самым интеграционные процессы в национальной экономике. Когда рациональное использование транзитно - транспортных возможностей рассматривается как фактор ускоренного развития сопряженных отраслей и сфер экономики, фактически речь идет о реализации экстерналильных эффектов развития транспортной системы.

Сохраняющаяся в отечественных программных документах недооценка альтернативных коридоров делает уязвимыми планы активизации транспортных потоков через Россию. В ряде случаев геополитические интересы не просто оказывают влияние на формирование таких коридоров, но способны даже доминировать над экономической целесообразностью.

Организационные формы развития транспортной системы

Наличие альтернативных маршрутов, пролегающих через соседние государства, значительные внешние эффекты развития транспортной системы определяют целесообразность применения такой тарифной политики, которая обеспечивала бы достаточно высокую загрузку мощностей этой системы и, тем самым, ускорение окупаемости инвестиций в транспортную инфраструктуру. В той мере, в какой транзитные услуги способствуют реализации эффекта масштаба, они помогают удешевлению транспортных услуг для внутренних потребителей. Вместе с тем, оказание транзитных услуг не должно мешать удовлетворению внутреннего спроса на транспортные услуги.

Поскольку ставка на высокую рентабельность инвестиций в транспортную

инфраструктуру способна затормозить экономическое развитие страны, роль частных инвестиций в формировании такой инфраструктуры не следует преувеличивать. Особенно по транспортным проектам, где текущий спрос существенно меньше перспективного спроса на транспортные услуги, основная нагрузка по созданию транспортной инфраструктуры ложится на государство.

Опыт финансирования больших инфраструктурных проектов через создание международных компаний свидетельствует о широкой вовлеченности в реализацию этих проектов государства. Таким образом уменьшаются политические риски. Государство нередко берет на себя и значительную часть коммерческих рисков. Снижение этих рисков для сторонних инвесторов достигается, в частности, через предоставление им особых прав по эксплуатации объектов и получению дохода от них. Египту, на территории которого находится Суэцкий канал, перед его национализацией было выплачено менее 1/10 части того, что получили акционеры компании Суэцкого морского канала.

Мобилизация средств для строительства инфраструктурных объектов через концессионные соглашения, по которым инвесторы возмещают предоставленные кредиты за счет части доходов от эксплуатации объектов, оправдана лишь при крайне низком собственном инвестиционном потенциале страны либо при готовности концессионеров придать мощный импульс технологическому развитию страны. В современных российских условиях реален обратный эффект, если в качестве концессионеров выступят иностранные инвесторы, в первую очередь стремящиеся получить льготный доступ к отечественным природным ресурсам.

Со значительным риском сопряжено привлечение к финансированию транспортных проектов таких акционеров или концессионеров, которые имеют весьма отличающиеся интересы. Вероятность возникновения в таком случае конфликтной ситуации особенно велика, когда одни инвесторы заинтересованы в увеличении оплаты транзитных услуг, а другие – в минимизации такого рода расходов. Участие в проекте инвесторов, активно поддерживающих альтернативные транспортные маршруты, чревато торможением развития этого проекта.

Поучителен в этом отношении опыт Каспийского трубопроводного консорциума (КТК). Этот консорциум является оператором единственного в России частного магистрального нефтепровода. В КТК входят две компании: КТК-Р (оператор российской части трубы) и КТК-К (казахстанской части) с одинаковой структурой акционеров. Интересы России и Казахстана расходятся с интересами частных нефтяных компаний-участников КТК. Если иностранные нефтяные компании заинтересованы в рентабельности всей технологической линии «добыча – транспортировка – сбыт», то Казахстан – в увеличении объемов прокачки своего основного экспортного товара, дающего налоговые поступления в бюджет, нефти. Россия же как акционер заинтересована в повышении экономической эффективности трубопровода (а значит, в получении дивидендов и налоговых отчислений от прибыли).

Дело в том, что кредиторами при строительстве КТК были его же частные акционеры, и тарифы на транспортировку они сделали низкими, а ставки по кредитам, которые привлекались компанией для строительства трубы, высокими. Поскольку в консорциуме предусматривается приоритет выплат кредиторам, то наращивание мощности КТК на прежних условиях не сулит России больших финансовых выгод.

Хотя есть веские основания для скептического отношения к контролируемым государством корпорациям¹², геополитические и связанные с внешними (экстернальными) эффектами обстоятельства свидетельствуют в пользу ставки на такого рода корпорации

¹² См., например, Устюжанина Е.В., Евсюков С.Г. Квазинационализация как направление развития российской экономики // Вестник университета (Государственный университет управления). 2008. № 2 (23).

как на базовую организационную форму развития транспортных коридоров и транспортной инфраструктуры федерального значения. Выбор этой формы в определенной мере обусловлен с дефицитом стратегически ориентированных собственников, связывающих свое предпринимательское будущее с будущим национальной экономики, что существенно осложняет решение задач структурной политики в разных сферах, включая инфраструктурную. Симптоматична реакция части российских банков на меры государственной поддержки финансовой системы в условиях ее кризиса. Вместо использования полученных от государства средств для кредитования промышленности ряд банков направил эти средства на валютный рынок, играя против национальной валюты и поддерживая вывоз капитала из страны.

В этой связи оправдана прямая поддержка государством инфраструктурных компаний через увеличение государственных вложений в их капитал. Такому подходу отвечает принятое в октябре 2008 года решение Совета директоров ОАО «Российские железные дороги» об увеличении уставного капитала компании на 41 млрд руб. Дополнительная эмиссия будет полностью выкуплена государством, а полученные средства планируется использовать для реализации инфраструктурных проектов в г. Сочи¹³.

Недооценка позитивного потенциала госкорпораций способна затормозить реализацию крупных инвестиционных проектов, расходится с современной зарубежной практикой, ориентированной на повышение эффективности компаний с государственным участием¹⁴. Реализация инфраструктурных проектов с опорой на частный капитал сама по себе не избавляет от проблем корпоративного управления, присущих госкорпорациям. Известно, что проектная стоимость «Евротоннеля» была превышена на 80%. Для того, чтобы удовлетворить свои колоссальные финансовые потребности, «Евротоннель» сколотил консорциум из 220 финансовых организаций, ставших его кредиторами. Кроме того, на его акции в 1987, 1990 и 1994 годах подписались и некоторые крупные банки. Директора по меньшей мере шести из них в это время входили в совет директоров «Евротоннеля». Таким образом, возникала ситуация, когда в распоряжении банков оказывалась конфиденциальная информация о состоянии дел в «Евротуннеле», которую они передавали своим филиалам, торгующим акциями этой компании. По закону банки не имели права этого делать. Возникший в этой связи в 2000 году скандал вокруг «Евротоннеля» только ухудшил его финансовое положение.

Анализ российской практики позволяет выделить четкое определение задач и программ развития компаний с государственным участием в качестве ключевого звена улучшения их корпоративного управления.¹⁵ Весьма опасна ситуация, когда, располагая огромными финансовыми ресурсами, госкорпорации не имеют обоснованных ориентиров размещения временно свободных средств. Она способна привести к повторению негативного опыта Государственной инвестиционной корпорации («Госинкор»), созданной в феврале 1993 года для привлечения внешних и внутренних инвестиций в экономику России. С существенными рисками для общества, особенно при доступе предприятий с государственным участием к большим финансовым ресурсам, сопряжено стимулирование руководства этих предприятий с помощью опционов на приобретение

¹³ <http://top.rbc.ru/economics/29/10/2008/256869.shtml>.

¹⁴ OECD Guidelines on Corporate Governance of State-owned Enterprises. Paris, 2005.

¹⁵ Авдашева С.Б., Долгопятова Т.Г., Пляйнес Х. Корпоративное управление в АО с государственным участием: российские проблемы в контексте мирового опыта. WP1/2007/01. М.: ГУ ВШЭ, 2007; Дементьев В. Е. Корпоративные планы как инструмент корпоративного управления в компаниях с государственным участием // Проблемы теории и практики управления, 2007, №8.

акций.¹⁶

По отдельным направлениям капитальных вложений в отрасли транспортного комплекса роль иностранных инвестиций, совместных предприятий может быть весьма значительной, что связано с необходимостью организации совместных предприятий в области логистики. Примером здесь может служить создание международной транспортно-логистической компании «Евразия Рейл Логистикс». Это совместное предприятие имеет форму закрытого акционерного общества. Доля РЖД — 40,1%, Немецких железных дорог — 34,9%, Польских железных дорог — 15%, БЖД — 10%¹⁷. Совместное предприятие зарегистрировано в Москве. Целью его создания является оптимизация перевозочного процесса, направленная на повышение качества транспортных услуг и увеличение объемов перевозимых грузов (прежде всего грузовых контейнерных поездов) между Россией и Западной Европой железнодорожным транспортом в рамках II Общеευропейского транспортного коридора (Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород). Подобной оптимизации предполагается достичь за счет внедрения единых перевозочных документов, информационного обмена между железными дорогами и контрольными органами, сокращения потерь времени и ресурсов на технологических стыках железных дорог.

Значительные организационные усилия требуются и для переключения части контейнерных перевозок «Европа-Азия» с морского пути на российский транзит. Однако создания совместных транспортно-логистических компаний, решения проблем, связанных с пересечением грузами границ, здесь может оказаться недостаточно. Важно обеспечивать не только перевозку грузов из Китая, но и обратную загрузку контейнеров, следующих из Европы. Для этого потребуются создать пулы операторов контейнеров и грузовладельцев на обоих концах коридора. Проблема обратной загрузки маршрутов решается сложнее, чем проблема нахождения грузов в Китае. Тем не менее, имеются предложения по решению и этой проблемы. Например, крупные автомобильные концерны рассматривают Транссиб как альтернативу морскому пути для завоза в Китай комплектов для автосборки. Российские производства тоже могли бы внести вклад в развитие транзитного моста между Китаем и Европой. Например, можно забирать груз в Европе, довозить его до Сибири, там передавать местным получателям, грузить сибирские товары и везти их в Китай, либо везти туда порожние контейнеры¹⁸.

Представляется оправданным намеченное Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года повышение роли железнодорожного транспорта в обеспечении интеграции и сбалансированного развития отдельных звеньев цепи международной перевозки грузов. Наиболее эффективным решением данных задач является вхождение организаций железнодорожного транспорта в управление крупнейшими морскими портами, паромными, сухопутными терминалами и объектами железнодорожного транспорта на территории других государств, позволяющее обеспечить эффективность и сбалансированность ценовой политики, а также согласованное планирование и диспетчеризацию процесса перевозки.

Определение таких организационных форм транспортных коридоров, при которых они действительно служили бы мостами, соединяющими геополитические интересы соседей на евразийском пространстве, остается актуальной задачей стратегии развития российской транспортной системы.

¹⁶ Об опасности опционных схем стимулирования менеджеров см. Джозеф Стиглиц. Ревущие девяностые. Семена развала. М.: Современная экономика и право, 2005.

¹⁷ http://naviny.by/rubrics/economic/2007/06/18/ic_news_113_272462.

¹⁸ <http://www.lexim.ru/smi/1208>.