

## **Транзитный потенциал России как геоэкономический ресурс страны\***

По Транссибирской магистрали было перевезено всего 527 000 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (TEU), что составляет менее 0,1% всех контейнерных перевозок между Европой и Азией. Среди причин можно назвать существенную экономию при предпочтении морской перевозки железнодорожной. Одно современное судно может принять до 10 000 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте за рейс, тогда как максимальная загрузка поезда – 120 контейнеров.

При этом к неоспоримым преимуществам можно отнести тот факт, что российская Транссибирская магистраль является наиболее быстрым маршрутом контейнерных перевозок из Азии в Европу (по расстоянию путь от Шанхая до Берлина короче альтернативных вариантов на 6 700 км). ОАО «РЖД» планирует увеличить скорость перевозки до 1500 км/день, что к 2015 году снизит время транспортировки груза с Дальнего Востока до Бреста (Белоруссия) до 7 дней. Таким образом, по прогнозам ежегодный объем перевозимых контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте должен достичь к 2015 году 1,5 млн, что отразится на прогнозируемом совокупном среднегодовом темпе роста 23%.

Развитие высокоскоростных магистралей в России должно сопровождаться созданием системной инфраструктуры, включающей строительство производственных комплексов, предприятий водо- и энергоснабжения, средств коммуникации, складских терминалов, пунктов консолидации и обработки грузов и т.д.

Инвестирование государства и частных фирм в развитие транспортной сети и освоение новых территорий (помимо основного результата) создаст все условия для демографического и миграционного прорыва в геоэкономическом масштабе: сопутствующее развитие необходимой инфраструктуры должно способствовать улучшению таких демографических параметров, как плотность населения в различных частях России, его занятость, уровень безработицы и рождаемость.

*М.Б. Погорилык*

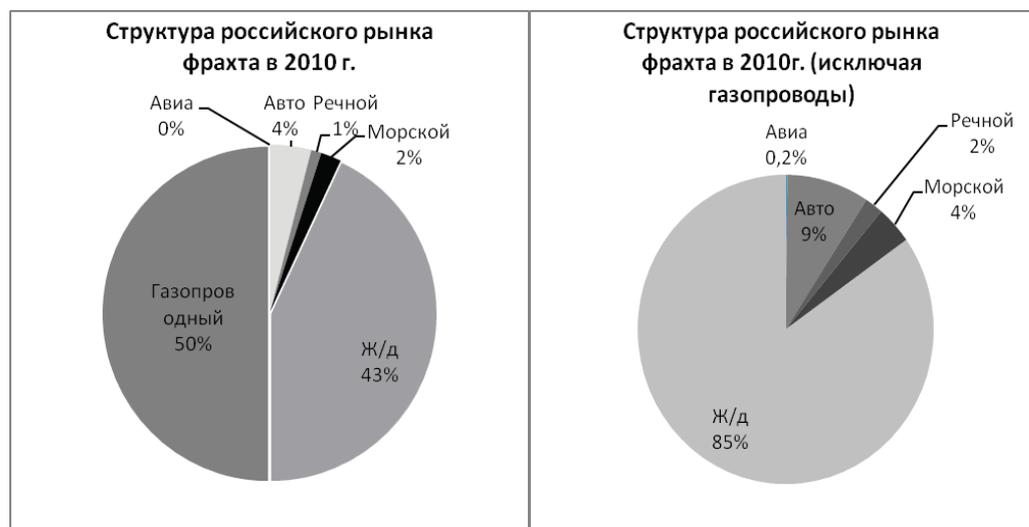
УДК 656 (470)  
ББК 65.37  
П-434

---

\* Окончание статьи. Начало см. в №1 за 2012 год.



Структура российской транспортной системы 2010 г.



Источник: Stupachenko I. Freight transportation // Otkritie Capital. November 2011. С.10.

В истории России XX века есть яркий пример – строительство Байкало-Амурской Магистрали (одной из крупнейших мировых железнодорожных магистралей), которое привлекло и объединило людей различных национальностей и профессий, способствовало их оседанию в регионе стройки (многочисленных городах и селах вдоль магистрали), созданию семей и рождению детей.

Как известно, сегодня особенно в европейской части России, существует проблема с трудоустройством, в частности молодых специалистов, а также миграцией населения из регионов. Целью государства должно стать перенаправление миграционных потоков путем создания проектов (в данном контексте в транспортной области), которые позволят привлечь людей в отдаленные регионы (движение на Урал, в Восточную и Западную Сибирь, Дальневосточный регион), создать привлекательные условия, обеспечить рабочие места и жилье. Транспортная отрасль представляется автору наиболее привлекательной областью для реализации подобных проектов, так как она имеет непреложное значение как для внутреннего пользования, так и для трансграничных операций.

В то же время необходимо отметить, что такие проекты требуют тщательной проработки экономической составляющей и фундаментального анализа целесообразности той или иной специализации конкретного маршрута. Ведь экономически строительство Байкало-Амурской Магистрали не оправдало себя по сей

день. Объем пассажирских железнодорожных перевозок едва превысил 1%, а из запланированных девяти территориально-промышленных комплексов по освоению прилегающих районов был построен только один – Южно Якутский угольный комплекс.

На сегодняшний день, согласно утвержденной Правительством Российской Федерации «Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года», планируется специализация Байкало-Амурской Магистрали на пропуске тяжеловесных поездов, строительство 13 новых железнодорожных линий и увеличение пропускной способности с перспективой перевода всего грузопотока с Транссибирской магистрали, которая, по мнению руководителя ОАО «РЖД» В.И. Якунина, должна специализироваться на пассажирских и контейнерных перевозках.

Следует учитывать, что инфраструктура транспортной сети должна отвечать страновым сдвигам в международной торговле, которые заключаются в увеличении торговых потоков с Востока (доля Европы в мировом ВВП составляет менее четверти и имеет тенденцию к снижению, в то время как вес развивающихся стран, в частности Азии, в мировом ВВП продолжает расти). Складывающаяся ситуация выгодна для России, так как она является естественным и самым коротким по расстоянию связующим звеном между Европой и Азией как по железной дороге (Транссибирская магистраль), так и по морю (Северный морской путь).

Что касается приоритетов развития тех или иных сегментов транспортной системы в геоэкономическом плане, текущие ориентиры на создание транспортной инфраструктуры для перевозки нефти и нефтепродуктов, по мнению автора, должны быть пересмотрены исходя из сложившейся конъюнктуры мировых рынков. В конце XX века развитие мировой энергетики и сопутствующее расширение потоков международной торговли энергетическими ресурсами, оборудованием и услугами сделало актуальным понятие о геоэкономических аспектах развития системы транспорта углеводородов, таких как географическая удаленность нефтегазовых месторождений от основных рынков сбыта и возможность их транспортировки. Так, к примеру, страны Центральной Азии, богатые углеводородным сырьем, не имеют выхода к морю и вынуждены осуществлять транспортировку ресурсов на внешние рынки по системе трубопроводов, проложенных по территории России.

В то же время, ориентирование России на европейские страны, отражающееся в затратных проектах по строительству межконтинентальных трубопроводов не соотносится с политикой развитых стран, потребляющих до 70% всех энергоресурсов в мире, которые активно разрабатывают стратегию жестких ограничений в этой области. В то же время переориентация на Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона не обеспечит новые рынки сбыта для возрастающего экспорта российских нефти и газа и компенсацию расходов по строительству газопроводов.



Кроме того, по некоторым оценкам, инициированная налоговая реформа российской нефтяной отрасли в среднесрочной перспективе скажется на снижении объемов перевозимой нефти: к 2020 году ожидается снижение на 45% объема перевозок через VEOS (Global Ports, крупнейшего по грузообороту терминала по перевалке нефтепродуктов в Балтийском регионе) и использовании только 50% транспортного потенциала Новороссийского морского торгового порта, который недавно закончил строительство нового нефтяного терминала\*.

К перспективным геоэкономическим проектам в сфере транспорта относится, по мнению автора, организация контейнерных перевозок. Контейнеризация – довольно новое направление в России, несмотря на высокие темпы роста контейнерных перевозок (за период 2000-2010 год совокупный среднегодовой темп роста в России составил 18,6%, учитывая снижение объемов на 37% в 2009 году) количество используемых контейнеров остается небольшим: в 2010 году число перевозимых контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте на тысячу человек в России равнялось 29 против 132 в США и 168 в Европе. Кроме того, по данным ООО «ТрансКонтейнер» (российского оператора железнодорожных контейнерных перевозок) доля грузов, перевозимых по железной дороге в контейнерах (исключая уголь, нефть и нефтепродукты, которые не могут в них перевозиться) составила всего 3,7% в 2010 году (для сравнения аналогичный показатель в Англии превысил 40% еще в 2008 году).

Тенденция роста объемов использования контейнерной транспортировки характерна как для перевозок внешнеторговых грузов, так и для внутренних российских перевозок. По данным Министерства транспорта Российской Федерации, доля внутренних перевозок грузов в контейнерах по железной дороге составляет 65,3% от общего объема перевозок.

Исходя из вышеизложенных предпосылок, необходимо принять меры по обеспечению растущего спроса на контейнерные перевозки путем создания привлекательных условий для инвесторов, формирования посредством тарифного регулирования ставок, конкурентоспособных с альтернативными маршрутами (например, как в случае с Транссибирской магистралью), организовать эффективную работу контейнерных терминалов. Очевидно, что геоэкономический эффект от данного процесса проявит себя в ближайшие годы.

В заключение необходимо отметить, что на сегодняшний день неравномерное развитие российской транспортной инфраструктуры по регионам (например, между европейской частью России и регионами Сибири и Дальнего Востока) ограничивает развитие единого экономического пространства страны и не позволяет в полной мере осваивать ресурсы регионов. Кроме того, благодаря развитию и проникновению глобализации даже в самые отдаленные области, а также усилению

---

\* Stupachenko I. Freight transportation // Otkritie Capital. November 2011. С.9.

процесса регионализации, грузоперевозки играют все более значимую роль и влияют на участие страны в распределении мирового дохода. При этом доля России в них пока невелика.

Целью страны в данной сфере должна стать организация транспортных сетей, способных максимально эффективно обслуживать международные экономические процессы, которые теряют ярко выраженную страновую составляющую, особенно благодаря развитию и распространению деятельности транснациональных компаний, для которых рациональная логистика является одним из ключевых критериев эффективности.

Реализация мощного транзитного потенциала России в рамках геоэкономических интересов должна заключаться в первую очередь в комплексном развитии крупных транспортных коридоров в направлениях «Запад – Восток» (с использованием Транссибирской магистрали), «Север – Юг» (побережье Балтийского моря – Персидский залив) и Северного морского пути. В рамках долгосрочной стратегии эти транспортные коридоры должны быть созданы российскими компаниями за пределами страны в границах формируемой геоэкономической зоны, объединенной общими интересами и целями.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Распоряжение Правительства РФ «Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года» № 877-р от 17 июня 2008 г.
2. Статистические данные официального сайта Всемирной Торговой Организации (<http://stat.wto.org>)
3. International trade statistics 2011, Geneva WTO ([http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/its2011\\_e/its11\\_trade\\_category\\_e.htm](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2011_e/its11_trade_category_e.htm))
4. Stupachenko I. Freight transportation // Otkritie Capital. November 2011. 89 p.
5. World Economic Outlook //Washington IMF. May 1997. 207 p.

