

# ЭКОНОМИКА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

УДК 656.078.13

## Ситуационный анализ формирования железнодорожных международных транспортных коридоров России

*В. А. Елисеев*

*ЗАО «Институт инновационно-технологического менеджмента» (Москва)*

Раскрыта специфика формирования железнодорожных транспортных коридоров России, заключающаяся в нарастающем объеме упущенной выгоды из-за недостаточного использования международного транзитного потенциала. Рассмотрены функции и задачи международных транспортных коридоров, действующих на территории Российской Федерации. Показана интеграционная и конфронтационная роль проектируемых железнодорожных транспортных коридоров и направленность российских проектов в рамках Евразийского экономического союза.

*Ключевые слова:* железная дорога; международный транспортный коридор; упущенная выгода; ситуационный анализ.

### **Назначение, задачи и функции международных транспортных коридоров.**

Стратегией научно-технологического развития России предусмотрены «принципы, приоритеты, основные направления и меры <...> а также ожидаемые результаты реализации <...> обеспечивающие устойчивое, динамичное и сбалансированное развитие РФ на долгосрочный период» [1]. «...Стратегия экономической безопасности РФ <...> призвана предотвратить кризисные явления в ресурсно-сырьевой, производственной, научно-технологической и финансовой сферах, а также не допустить снижения качества жизни граждан», в ней отводится соответствующая роль межгосударственным отношениям и внешнеэкономическому партнерству в организации перевозок, которые

приводят к созданию новых международных транспортных коридоров (МТК) [2]. МТК эффективно функционируют в условиях преференциального режима и объединяют производителей и потребителей разных стран и континентов на значимых направлениях перевозок. Система МТК сосредоточена на генеральных направлениях транспорта общего пользования (в комбинации его видов) и телекоммуникациях, включая информационно-аналитические системы и космическую навигацию [3], при развитой инфраструктуре международного класса с унификацией требований к технике, технологии, информации, правовым взаимоотношениям и т. д. [4].

Международные транспортные коридоры исполняют роль форматов становления современного

международного взаимодействия и внешнеэкономической деятельности, транснационализации и регионализации, геоэкономики и ее инфраструктуры. Формирование системы МТК как коммуникационного каркаса экономики и структуры «кровеносных сосудов» мирового хозяйства актуализировалось, когда потребности в международных перевозках возросли и потребовалось развитие транспорта в мировых масштабах. МТК способствуют глобализации экономики [5], развитию таможенного обслуживания, логистики международных перевозок, транспортного страхования [6], охраны окружающей среды, совершенствованию транспортной документации, правового регулирования. В сочетании с экспедиторским обслуживанием и разнообразием услуг концентрация материальных, финансовых и информационных потоков ускоряет оборачиваемость капитала, синхронизирует перевозки и документооборот. Система МТК — совокупность магистральных коммуникаций с инфраструктурой, обеспечивающей перевозки в международном сообщении на направлениях их большего сосредоточения. МТК становятся проводниками технологического прорыва и базовыми национальными линиями, на основе которых формируется опорная транспортная сеть циклического типа. Зная экономические выгоды от обслуживания международного транзита, страны стремятся к расположению МТК на их территориях. Но развитие МТК важно не только в коммерческом плане. Транснациональные перевозки стимулируют развитие многих отраслей экономики, повышают занятость населения, способствуют расширению инфраструктуры пересекаемых регионов. МТК влияют

на сырьевую, промышленную, продовольственную, демографическую, технологическую и национальную безопасность, поскольку способствуют не только переводу промышленных предприятий из Европы в Азию, но и необходимости соблюдения единых международных стандартов. России, географически находящейся между североамериканским, европейским и восточноазиатским полюсами экономического развития, потенциально предопределена ведущая роль в транзитных перевозках. Благодаря росту объемов товарооборота между Европой и Азией возросла роль сухопутного транзита: для удовлетворения внутреннего спроса Европе требуется достичь предельных значений показателей промышленного потенциала, а развитие производства возможно только при увеличении экспорта в Азию.

*Обозначим основные задачи и функции системы МТК.* Главные задачи — доставить вовремя грузы и пассажиров, минимизировать расходы. Базовые функции — обеспечить международный транзит и экспортно-импортные перевозки. Остальные задачи и функции проявляются в результате мультипликативного эффекта, возникающего при воздействии национальных и международных транспортных коридоров на составляющие национальной безопасности, по мере стремления международных торговых партнеров к маршрутизации с минимальным количеством промежуточных стран в целях уменьшения денежных сборов, снижения тарифных, пограничных и таможенных барьеров.

Обеспечение национальной безопасности предусмотрено «Транспортной стратегией РФ на период до 2020 г.», в которой сформулировано требование

«предусмотреть строительство Северо-Сибирской магистрали» — недостающего звена МТК. Транспортная сеть полярного региона пересечет страну севернее Транссибирской магистрали (Транссиба) [7]. Обороноспособность как составная часть национальной безопасности ранее являлась определяющим фактором при выборе Россией ширины железнодорожной колеи, отличной от европейской, а сегодня связана со степенью насыщенности территории транспортными сетями. Повышение требований международной конкуренции привело к контролю прохождения транспортных средств и к переходу на логистические методы обслуживания грузопотоков, предусматривающие взаимодействие видов транспорта, перегрузочных комплексов, таможенных и пограничных служб [5; 8; 9; 10].

Таким образом, развитая транспортная система — необходимое условие интеграции национальных экономик, а МТК — «связующий механизм» межгосударственных экономических отношений, гарантия национальной безопасности. МТК обеспечивают потоки материальных и людских ресурсов на региональном и межрегиональном уровнях, формируют основу для мирохозяйственной интеграции, конвертируют транзитные функции. Развитие системы МТК РФ затрудняет возможность ее международной экономической изоляции и выгодно большинству государств, поскольку в условиях глобализации способствует экономическому росту партнеров и снижает спектр издержек, сопутствующих перевозкам. МТК существенно влияют на объемы экспорта транспортных услуг и хозяйственно-экономический ландшафт — другие виды транспорта паллиативны.

Специфика формирования ж.-д. МТК РФ заключается в нарастании объема упущенной выгоды (т. е. в неполучении / недополучении прибыли) по причине недостаточного использования транзитного потенциала — во многом из-за зарубежных конкурентно-конъюнктурных ограничений. Представляется целесообразным провести ситуационный анализ формирования МТК РФ, акцентировав внимание на принципах формирования, направлениях действующих МТК и их перспективах, а также на раскрытии интеграционных и конфронтационных особенностей сложившейся конъюнктуры проектируемых МТК, в том числе в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

**Принципы формирования МТК на отечественной территории.** Многие зарубежные МТК достигли максимума своих провозных возможностей (мощности). Дальнейшее увеличение объемов мировой торговли делает необходимым формирование новых маршрутов МТК на основе исследований грузо- и пассажиропотоков в странах, между которыми должен строиться МТК, а также на основе состояния мировой транспортной системы. С этой целью определяют, какие виды транспорта являются конкурирующими, а какие незаменимы в своей сфере применения; исследуют тенденции по замене видов транспорта для повышения эффективности их функционирования, а также соотношение и зависимость уровней тарифов и налогов [10; 11; 12; 13]. «Стратегия развития ж.-д. транспорта в РФ до 2030 г.» направлена на эффективное использование транзитного ж.-д. потенциала России с привязкой к развитию участков МТК, проходящих по ее территории [14]. В рамках «Концепции стратегического развития ж.-д. транспорта государств — участников СНГ до 2020 г.» приоритетом является

согласованное развитие МТК и создание условий для снятия ограничений в международном транзитном сообщении в целях беспрепятственной перевозки грузов и пассажиров. Привлечение транзитных грузов — фактор международного позиционирования государств, так как транзит стал экспортной транспортной услугой, предоставляемой национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику. Объемы транзитных перевозок определяются масштабами евразийской торговли, а в перспективе — межконтинентальной. В международной торговле главными факторами при выборе схемы доставки являются: суммарная величина расходов на транспортировку, продолжительность времени перевозки, гарантированность сроков доставки, надежность и безопасность транспортировки, сезонность и зависимость от погодных условий [14]. Следовательно, для привлечения дополнительных грузо- и пассажиропотоков на ж.-д. сеть России необходимо создать соответствующие условия использования транспортной инфраструктуры для клиентов.

*Эффективность формирования МТК обеспечивается на базе принципов:*

- 1) сбалансированность развития участков транспортных коридоров, включая совместимость технических стандартов, отсутствие узких мест по пропускной способности;
- 2) концентрация ресурсов на эффективных направлениях, устранение деструктивной конкуренции на отдельных международных направлениях;
- 3) повышение уровня транспортного обслуживания за счет развития транспортно-логистической и информационной инфраструктуры;
- 4) установление приемлемых сроков следования грузов в сравнении с конкурентными маршрутами;
- 5) повышение качества перевозок.

*Среди базовых подходов к формированию МТК выделяются:*

- создание условий по переориентации транзитных грузопотоков с трансокеанских маршрутов на железнодорожные;
- формирование системы магистралей, обеспечивающей связь между центрами экономической активности;
- формирование целостной ж.-д. инфраструктуры МТК путем обеспечения баланса в развитии национальных участков и пунктов стыковки ж.-д. систем с разной шириной колеи;
- применение гибких тарифов и сквозных тарифных ставок на комбинированные и мультимодальные перевозки;
- совместная с контролирующими службами деятельность по упрощению процедур пересечения границ, а также по совершенствованию их технического оснащения, сокращающего время перевозок;
- формирование на направлениях МТК логистической инфраструктуры, в том числе в ключевых транспортных узлах, — мультимодальных терминальных комплексов;
- повышение уровня кооперации между партнерами с помощью логистических цепочек перевозок;
- создание линейки транспортных продуктов повышенного качества в сегменте грузовых интермодальных перевозок [6; 9].

Отмеченные принципы и базовые подходы составляют основу положений документов, принятых и подписанных на межгосударственном уровне решениями Совета глав правительств СНГ. При определении *приоритетных маршрутов перевозок грузов и пассажиров* в ж.-д. сети стран СНГ и Балтии учитываются *основные факторы*: грузопотоки на сети «пространства 1520»; уровень технической

оснащенности линий и пограничных переходов; наименьшая протяженность маршрутов перевозок в сообщении между странами Центральной и Восточной Азии со странами Европы по сети с наименьшим количеством пограничных переходов; кратчайший выход к портовой инфраструктуре основных регионов страны и к грузообразующим экономическим центрам в государствах, не имеющих выхода в Мировой океан; социально-экономическое значение линий для национальных экономик; имеющиеся и перспективные маршруты международных поездов [12; 13].

*Эффективность функционирования МТК* обеспечивается согласованной тарифной политикой, единой нормативно-правовой базой, развитием корпоративных информационных систем, внедрением современных технологий перевозок, повышением уровня взаимодействия и кооперации с зарубежными партнерами. *Во взаимодействии стран в целях стратегического развития отдельных ж.-д. направлений МТК и повышения их инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности приоритетными* являются согласованные мероприятия по модернизации и обновлению основных фондов инфраструктуры. Совместная разработка и реализация проектов комплексного развития на основных направлениях обслуживания (в том числе транспортных узлов и подходов) помогает увязать инвестиционные планы участников и нивелировать риски образования узких мест на их сетях.

Развитие транзитных перевозок напрямую зависит от уровня внедрения логистических технологий. *Логистическое управление* международными перевозками грузов и экспедирование позволяют получить комплексный эффект

взаимодействия пользователей транспортных услуг, перевозчиков и госорганов [5]. Создание в будущем логистико-провайдерской сети обеспечит сквозной сервис на рынке евразийских перевозок, что будет способствовать реализации ряда преимуществ системы МТК РФ: ускорению товародвижения между Европой, Россией, странами СНГ и Азиатско-Тихоокеанского региона путем применения сквозной логистики; повышению привлекательности МТК РФ для евразийских перевозок; развитию интермодальных перевозок и освоению новых географических сегментов рынка; увеличению рабочих мест в регионах, прилегающих к новым маршрутам, в том числе за счет строительства терминальных мощностей [14]. Трансконтинентальные грузовые перевозки включают большое количество участников перевозочного процесса, но создание международных логистических операторов (благодаря распространению сквозных транспортных услуг) гарантирует координацию участников; поэтому по инициативе ОАО «РЖД» создана Объединенная транспортно-логистическая компания (АО «ОТЛК»), основная сфера деятельности которой — оказание комплекса услуг России, Казахстану и Белоруссии.

*Действующая система МТК РФ и перспективы ее развития.* Система МТК РФ — средство конкурентного включения в мировую транспортную систему и логистическое пространство. Объекты инфраструктуры общеевропейского значения: МТК № 1, № 2, № 9, «Север — Юг» и Транссиб с ответвлениями [13]. *МТК № 1* охватывает 10 направлений в Центральной и Восточной Европе, проходит по территории шести государств. *МТК № 2* — 10 направлений, проходит по территориям четырех государств. *МТК № 9*

(коридор «Балтийский мост» / «Путь из варяг в греки») проходит по Финляндии в Россию, Украину, Молдавию, Румынию с ответвлениями на Беларусь и Литву. МТК «Север — Юг» охватывает страны Восточной, Центральной и Северной Европы, европейскую часть России, Прикаспийский регион, Иран и страны Южной Азии (Индию, Пакистан и др.) с ответвлениями на Кавказ, Персидский залив и Центральную Азию. Активный участник Казахстан использует МТК для экспорта в страны Персидского залива. МТК Транссиб проходит по территории России, имеет несколько ответвлений (в частности на Украину и Киев) и связывает страны Центральной Европы с Казахстаном, Китаем, Монголией и Корейским полуостровом.

Большое значение придается выстраиванию мультимодальных систем (прежде всего с интермодальной технологией) на базе развития сетей МТК № 2 и № 9. Приоритетные направления МТК № 2 и № 9 — «Москва — Астрахань» и «Москва — Новороссийск» (сообщение со странами Центральной Азии, Закавказья и зоны Персидского залива); особое место занимают дороги «С.-Петербург — Москва» и «Москва — Минск». МТК № 9 обеспечивает внешнеэкономические связи России со странами северной и северо-западной групп, Ближнего Востока, Южной Европы и Турции.

Транссиб — магистраль с пропускной способностью до 100 млн т / год, протяженностью более семи тысяч километров. Маршруты Владивосток — Москва — Рига — Берлин имеют фиксированные сроки доставки грузов, по интермодальной технологии осуществляются перевозки Москва — Брест (Беларусь) — Милашевичи (Польша), Москва — Берлин (ФРГ) и др. Доставка

контейнеров в Польшу, Германию, Венгрию, Швейцарию — с укороченным временем оборота. Срок перевозок из Японии в Центральную Европу — 16—20 суток, по ускоренному графику — девять суток и пять часов. Вместе с тем доставка контейнеров морем из Японии и Южной Кореи в Европу на 15—17 суток дольше, что соответствует потерям 400—450 долл. США на каждый ДФЭ<sup>1</sup>. Однако конкуренция снижает привлекательность Транссиба, он теряет грузопоток, растет упущенная выгода.

Строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ), с опорными ж.-д. пунктами от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре, дало стране второй (после Транссиба) выход к Тихому океану в районе города-порта Советская Гавань. После строительства мостового перехода, или тоннеля Сахалин — материк, БАМ станет кратчайшим транзитным путем Япония — Европа, а вместе с Транссибом позволит перевозить до 1 млн ДФЭ. Благодаря БАМу и тоннелям под проливами Берингов, Татарский и Лаперуза, МТК № 2 свяжет североамериканскую и японскую ж.-д. сети с всемирной межматериковой транзитной сетью: технически возможно создание трансконтинентальной линии 15 тыс. км через Сахалин — от Токио до Лондона [13].

За последние годы товарооборот между странами Европы и Восточной Азии вырос более чем в пять раз. Основная часть грузов между этими регионами транспортируется морским путем, поэтому сухопутный путь может стать приоритетной альтернативой; для его создания на основе Транссиба и МТК № 2 потребовалось бы строительство ж.-д. ответвлений к дальневосточным

<sup>1</sup> Двадцатифутовый эквивалент (*Twenty-Foot Equivalent unit*) — единица измерения, равная объему, который занимает стандартный 20-футовый контейнер.

и северным морским портам России. При соответствующей реорганизации транспортной системы Россия могла бы через 15—20 лет взять на себя расширение и модернизацию ж.-д. сети, логистическое обслуживание и безопасность перевозок на основных евразийских грузовых и пассажирских потоках [9; 10; 11]. Будущее строительство МТК РФ, создание структуры отечественных транспортно-логистических маршрутов с новыми ветвями БАМ и Транссиб, обслуживающих перевозки из Азиатско-Тихоокеанского региона в страны ЕС и обратно, призвано перевести до 20 % мировых грузопотоков на территорию России. Это обеспечит значительную прибыль, будет способствовать развитию инфраструктуры прилежащих территорий, усилению позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, устраним изоляцию России на мировой арене [16]. В результате Россия получит реальную (а не упущенную) выгоду от глобализации мировой экономики в условиях недостаточного участия регионов Сибири и Дальнего Востока в мировом хозяйстве.

Сегодня наблюдается низкий уровень экономического сотрудничества России со странами и региональными структурами Азиатско-Тихоокеанского региона. Потенциальные партнеры не уверены в том, что восточные регионы России преодолели негативные тенденции в социально-экономической сфере. Для повышения партнерской привлекательности предстоит улучшить экономическое положение. Организация транспортно-логистической системы на базе МТК № 2 решит задачи создания инфраструктуры, уменьшения оттока населения, ускорения развития Сибири и Дальнего Востока, расширения присутствия в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Ускоренные

контейнерные поезда сокращают сроки доставки грузов через Россию от Тихого океана до западных границ (11 дней). Объем евразийских перевозок, которые можно привлечь с морского маршрута на железнодорожный, составляет 250—450 тыс. ДФЭ. Другими словами, развитие Транссиба делает его ключевым звеном ж.-д. системы России в сообщении Европа — Азия [14]. Но «экономический поворот» России к Тихому океану, без отрыва от высокодоходных грузопотоков Сибири и Дальнего Востока, не должен противопоставляться сотрудничеству с Европейским союзом (ЕС) и ЕАЭС — транспортно-транзитному «мосту», связующему Европу, Центральную и Тихоокеанскую Азию. Перспективными для привлечения к МТК № 2 являются объемы грузоперевозок Южной Кореи, Японии, северных и северо-восточных районов Китая со странами Европы.

Плодотворно сотрудничество с Казахстаном для привлечения торговли между западными регионами Китая и Европой по ответвлению МТК через Каргалы — Астану — Достык. Кроме того, развитие транзитных перевозок зависит от реализации проекта восстановления Транскорейской магистрали с выходом на Транссиб (сообщение между странами ЕС и Северной Кореей), от повышения привлекательности перевозок южнокорейских контейнерных грузов (исключением «морского плеча» Пусан — Владивосток) [14]. В целях расширения транспортных связей Транссиба с Европой через МТК № 2 и улучшения условий (комфортность и безопасность перевозок, сокращение времени в пути) предусматривается создание высокоскоростной магистрали «Москва — Смоленск — Красное».

МТК «Север — Юг» альтернативен морскому маршруту и соединяет Европу, страны Персидского залива

и Индийского океана. Конкурентоспособность этого МТК снижается из-за двойной перевалки грузов на Каспийском море. Создание преимуществ МТК «Север — Юг» требует мер экономического, организационного и технического характера: реализации прямого железнодорожного сообщения по западной ветви МТК, для развития которой необходим ж.-д. маршрут в Иран. Поэтому актуально учреждение международных операторских (экспедиторских) компаний, способных составить конкуренцию морским перевозчикам через Суэцкий канал. В мае 2005 г. было подписано «Соглашение о реализации проекта строительства и эксплуатации новой линии “Казвин — Решт — Астара (Иран) — Астара (Азербайджан)”», благодаря которому западная ветвь должна соединить железные дороги России, Азербайджана и Ирана кратчайшим маршрутом между портами Балтийского моря и Персидского залива, а в перспективе обеспечить ж.-д. сообщение с Пакистаном и Индией.

Международный союз железных дорог разрабатывает проект Северного МТК для грузового сообщения «Северо-восток США (Бостон) и Канады (Галифакс) — Норвегия (Нарвик) — Швеция — Финляндия — Россия — Казахстан — Китай» с ответвлением по Транссибу на приморские порты России. Этот МТК уменьшит сроки доставки грузов из внутриконтинентальных районов Китая в высокоразвитые промышленные районы северо-востока США / Канады по причине скоростного преимущества ж.-д. транспорта в сравнении с морским и укороченного маршрута (до участка Мурманск — Бостон / Галифакс) без пересечения границ и смены колеи на шведско-финской границе. По данным Международного союза железных дорог, объемы перевозок могут составить 190—240 тыс. ДФЭ в обе стороны [14].

**Интеграционная и конфронтационная роль проектируемых МТК.** Развитыми регионами мира формируется единый рынок транспортных услуг и единая транспортно-коммуникационная инфраструктура, в результате чего обостряется конкуренция. Нарастает напряженность, связанная с доступом к источникам сырья, с перераспределением влияния между развитыми и развивающимися странами. Снизить напряженность могло бы углубление хозяйственно-экономических связей между Западной Европой, Россией, Китаем и другими странами, которого можно добиться с развитием МТК.

Масштаб межстранового анализа позволяет определить роль ведущих государств в развитии действующих МТК, а также в новых проектах, показывает двойственный процесс транснационализации МТК. С одной стороны, интеграционный: партнерство, тенденции глобализации и регионализации хозяйственно-экономической деятельности, а с другой — конфронтационный: стремление к контролю перевозок становится причиной противостояния региональных держав, создает для России угрозу роста упущенной выгоды. Значение МТК возрастает и в контексте интеграционной стороны процесса транснационализации, и в параллельном контексте соперничества за рынки сбыта между создающимися интеграционными объединениями.

Несмотря на то, что президент США Дональд Д. Трамп подписал указ о выходе из Трансатлантического торгового и инвестиционного партнерства, США не снимают направленные против России экономические санкции и демонстрируют силовое продвижение своих интересов: расширяют военное присутствие на Балканах, в Арктике и в Азиатско-Тихоокеанском регионе, не предлагая экономических предпочтений,



не отказываются от увеличения влияния на Восток (в широком смысле), сжимая вокруг России изоляционистскую «Петлю анаконды» (через расширение и приближение группировок НАТО / США), вводят и размещают многонациональные контингенты в странах Балтии и в граничащей с Калининградской областью Польше, на российско-норвежской границе, в Грузии, в приграничной по морю Румынии — на фоне провозглашенной канцлером ФРГ Ангелой Д. Меркель двойной стратегии иллюминации НАТО в отношении России (как готовности к защите территории альянса без прерывания переговорного контакта с Россией), на фоне вмешательства США и ЕС в политику Украины (стимулирование кризиса), роста напряженности на Корейском полуострове, постоянного давления США на приграничный с Россией Иран, а также на фоне сохранения военных баз США в приграничной с Россией по морю Японии.

Основные производственные мощности перемещаются в Азиатско-Тихоокеанский регион, а конкуренция за самый привлекательный мировой рынок ЕС возрастает с выходом Китая на сопоставимые с США экономические позиции. Китай, заинтересованный в партнерстве с Россией в сферах природных ресурсов, энергетики и обеспечения безопасности, стремится к созданию МТК (альтернативного Транссибу и морскому пути через Суэцкий канал), соединяющего Азиатско-Тихоокеанский регион с рынками стран ЕС и Средиземноморья. Однако экономическое развитие России зависит от МТК, проходящих по ее территории [9; 13; 16]. Китай, ЕС и США продвигают проекты МТК Европа — Азия в обход территории России: Китай — «Экономический пояс Шелкового пути», ЕС — ТРАСЕКА (*Transport Corridor «Europe-Caucasus-Asia»*), программу

сотрудничества ЕС со странами-партнерами по организации МТК Европа — Кавказ — Азия (организационно ТРАСЕКА — межправительственная комиссия), а США — «Новый Шелковый путь», маршрут, включающий в МТК территорию Афганистана как инструмент контроля над транзитом с намерением выступать гарантом безопасности в конфликтном регионе.

По МТК «Европа — Кавказ — Азия» может пойти значительная часть китайско-европейского грузопотока, но развитие ТРАСЕКА и реализация проекта США зависят от Китая, от его стратегии «Один пояс — один путь» по организации маршрута Китай — Европа. Программа ЕС не только создает транспортные коммуникации в обход России, но и усиливает центробежные тенденции среди стран СНГ (вместе с тем в аналитических документах СНГ ТРАСЕКА оценивается как один из основных транспортных коридоров).

Проект Китая может предполагаться интеграционным: он направлен на объединение транспортной инфраструктуры Китая и региона, при поддержке большинства центральноазиатских стран. Китай инвестирует средства в развитие транспортных коридоров в республиках Средней Азии, реализуя стратегию по расширению рынков сбыта своей продукции и развивая транспортную инфраструктуру на своей территории. Если это не экспансия в регионе, то, казалось бы, в долгосрочной перспективе — серьезный вызов позициям России [9; 16]. Однако «Россия не только поддерживает проект “Один пояс — один путь”, но и будет активно участвовать в его реализации совместно с китайскими партнерами», — заявил президент В. В. Путин 14 мая 2017 г. на Международном экономическом форуме «Один пояс — один путь» в Пекине. При этом он разъяснил, что

создание пояса экономического развития и взаимовыгодной торговли между Азией и Европой представляется актуальной и важной инициативой, которая учитывает реальность современной экономики.

Многообещающий проект ЕС не продвигается из-за нерешенности проблемы статуса Каспия, однако может сыграть существенную роль в формировании трансевразийских коридоров.

Проект США подразумевает особую стратегию для стран Центральной Азии, включая противодействие другим странам Евразии, прежде всего России, Китаю и Ирану.

В любом случае развитие МТК предполагает разработку правовых и технических основ конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг. В ЕС интеграционные процессы привели к разработке наднациональной транспортной политики, к формированию единого транспортного пространства. В России создание МТК тоже рассматривается как способ интеграции в мировую транспортную систему и логистическое пространство. Россия развивает проходящие по ее территории евразийские МТК в условиях конкуренции с целью обеспечить транзит из Китая и Азиатско-Тихоокеанского региона в страны ЕС, что должно позитивно сказаться на экономическом развитии задействованных регионов. Международные перевозки через территорию России сплотят на мировой арене выгодно сотрудничающие с ней в транспортно-логистической сфере интеграционные объединения, государства, транснациональные компании, бизнес-структуры, региональные органы власти. Такое развитие событий скажется и на национальной безопасности, которая определяется не только оборонными достижениями, гарантирующими безопасность границ, но и социально-экономическими

показателями: ВВП на душу населения, демографической ситуацией, благосостоянием населения [9].

**Отечественные проекты в рамках ЕАЭС.** Основные грузопотоки из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу минуют страны ЕАЭС: только около 1 % от объема грузоперевозок проходит по МТК ЕАЭС с доходом 0,02 млрд долл. США в год. Вместе с тем доход от морского фрахта в обход стран ЕАЭС составляет 23 млрд долл. / год [16]. Но ЕАЭС обладает ж.-д. транзитным потенциалом, который в условиях замедления роста экономик стран — членов ЕАЭС необходимо реализовать, уменьшив упущенную выгоду. Отметим, что контроль за евразийскими МТК — отражение конкурентного потенциала России. Соперничество России за МТК в Центральной Азии со странами ЕС, США и Китаем в условиях экономического роста Азиатско-Тихоокеанского региона создает угрозу национальной безопасности и безопасности на транснациональном уровне, в том числе связанную с изоляцией отечественных транспортных путей и регионов.

Страны Центральной Азии не имеют выхода к Мировому океану, поэтому формирование МТК на их территориях способствует интеграционным процессам и преобразует их транспортно-экономическую деятельность. Участие в международных транспортно-логистических проектах — политэкономический выбор государств Центральной Азии. Интеграционные процессы могут предшествовать этому, или совместные проекты создадут предпосылки для поиска выгодных условий присоединения к интеграционным объединениям. Процессы глобализации и регионализации, а также финансово-экономические кризисы приведут к развитию своих МТК и проведению собственной экономической политики.

Для сохранения экономического влияния в этом регионе России предстоит укреплять отношения, продвигая интеграционный проект «ЕАЭС», который является центром геоэкономической трансформации Центральной Азии. ЕАЭС восстанавливает общее транспортное пространство, прекратившее функционирование после распада СССР. Кроме того, развитие ж.-д. транспорта решает комплекс социально-экономических проблем: в задачи ЕАЭС входит формирование общего рынка транспортных услуг, единой транспортной системы, институциональных и законодательных инструментов сотрудничества. Интеграционным процессам в рамках ЕАЭС будет также способствовать строительство МТК РФ, соединяющего страны ЕС и Азиатско-Тихоокеанского региона. Однако без развитой инфраструктуры ЕАЭС существенный рост объема взаимной торговли (а значит, и объема перевозок) и углубление экономической интеграции невозможны. ЕАЭС закрепляет преимущественное положение транспортной инфраструктуры России в Центральной Азии во многом благодаря экономическим возможностям транспортно-транзитного потенциала, несмотря на конкуренцию со стороны альтернативных МТК, в развитии которых заинтересованы страны ЕС, Китай и США.

К перспективным проектам евразийских МТК, благотворно влияющим на экономическое сотрудничество стран ЕАЭС, можно отнести:

1) модернизацию и переоснащение существующих транспортных маршрутов ЕАЭС;

2) «подключение» стран ЕАЭС к проходящему через территорию Казахстана транспортному коридору «Европа — Западный Китай», актуальное по причине того, что Китай, Япония

и Южная Корея как ведущие представители экономики Северо-Восточной Азии, развитие которых зависит от увеличения экспорта, стремятся обеспечить кратчайший путь своей продукции на крупнейшие рынки сбыта, в том числе на рынок ЕС.

Кратчайшие пути становятся основным преимуществом, так как время доставки влияет на формирование конечной цены продукции. Поэтому прохождение МТК через регион Центральной Азии в принципе имело бы определяющее значение для транспортно-экономической деятельности входящих стран. Однако реализация китайского проекта «Экономический пояс Шелкового пути» повлечет создание торговых партнерств и интеграционного объединения, противоречащего отечественному интеграционному проекту «ЕАЭС», поскольку планы России по евразийскому развитию не стыкуются с китайскими проектами региональной интеграции Центральной Азии. Тем не менее развитие сотрудничества с Китаем в строительстве МТК в Центральной Азии принципиально возможно. Во-первых, регион был и остается общим «стратегическим тылом» России и Китая. Во-вторых, в случае резкого понижения цен на нефть, дестабилизирующего экономическое состояние России и стран Центральной Азии, влекущего за собой новые вызовы безопасности региона, необходимы диверсификация экономики и переход к экономике сервисной, к транспортно-логистическому обеспечению транзитной и внешнеэкономической деятельности. Например, для России и Казахстана, находящихся между Западной Европой и Азией, грузоперевозки могут принести до 10 % ВВП (как в странах ЕС), что ослабит зависимость стран ЕАЭС от продажи энергоресурсов, а соответствующее развитие

инфраструктуры будет способствовать расширению кооперации стран, укреплению межгосударственного сотрудничества и торговли, созданию новых рабочих мест, развитию интеграционных процессов.

Контролировать евразийские МТК может ЕАЭС, обеспечивающий их развитие в географическом, технологическом, инфраструктурном, правовом и др. отношениях. Но на контроль евразийских МТК и интеграционные проекты в Центральной Азии опять же претендует Китай, который экономически, по объемам инвестиций и числу реализованных за последние годы инфраструктурных и энергетических проектов обошел Россию [16]. Для укрепления влияния России в Центральной Азии необходимо развитие МТК, способствующих тесному политэкономическому сотрудничеству центральноазиатских стран и России таким образом, чтобы ЕАЭС стал «связующим мостом» между Европой и Азией, не являющимся при этом их интегральной частью. От усилий стран — членов ЕАЭС зависят: закрепление за ними МТК Европа — Азия, воплощение интеграционного проекта на уровне мировой экономики и обеспечение экономической безопасности в Евразии.

Важная задача для России, особенно после подписания «Договора о Евразийском экономическом союзе», — представить Китаю проект «ЕАЭС», не ущемляя его интересов. Статус союзника позволит России избежать противодействия Китая в Средней Азии и Казахстане в проектах МТК [16], оптимизировать объединение Транссиба и БАМа с проектом «Экономический пояс Шелкового пути» в рамках китайской стратегии «Один пояс — один путь», что не только остановит рост упущенной выгоды, но и обеспечит максимум прибыли от МТК на территории России и стран ЕАЭС.

В заключение можно отметить, что конъюнктурные особенности формирования МТК РФ определяются упущенной выгодой от неэффективного использования международного транзитного ж.-д. потенциала в условиях конкуренции с зарубежными странами, ограничивающей дальнейшее развитие. В ситуации недостаточной интенсивности экономически востребованных перевозок возрастает объем упущенной выгоды, что заставляет расширять магистральные пути, реализующие назначение, задачи и функции МТК России, ее внешнеэкономический транзитный потенциал. Возможности минимизации упущенной выгоды и максимизации доходности, установления очередности, объемов расширения ж.-д. сети МТК исследуются с помощью ситуационного анализа: сравнительного анализа вариантов формирования МТК и факторного анализа глобального трека с учетом конъюнктуры и международных договоренностей по транзиту, перспектив транснационализации и регионализации, формирования единой мировой сетевой рыночной экономики — геоэкономики и ее инфраструктуры. Принципы формирования и стратегия развития МТК РФ показывают конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность национальных транспортных систем, трансконтинентальных грузовых и пассажирских перевозок как глобальных процессов современной мировой экономики, *изменяющих экономический ландшафт Евразии*. Международная субъектность, базовые принципы и факторы формирования МТК РФ основаны на межстрановом согласовании (с государствами — участниками СНГ и ЕАЭС, ЕС и с Китаем) документов по проведению мероприятий по модернизации и обновлению основных фондов инфраструктур, по нивелированию

рисков возникновения узких мест в железнодорожной транспортной сети стран-участниц. Интеграционная и конфронтационная роль проектируемых МТК определяется состоянием и перспективами международных, межрегиональных и межкорпоративно-транснациональных отношений. Функция международных логистических операторов и терминально-логистической инфраструктуры: координация действий участников перевозочного процесса, распространение транспортных услуг, контроль за их качеством. Эксплуатация действующих МТК РФ в перспективе преследует экономические, культурные и демографические интересы. Приоритеты, хозяйственная направленность и социально-гуманитарный характер отечественных проектов ж.-д. МТК, в том числе в рамках СНГ и ЕАЭС, отвечают экономической стратегии и концепции национальной безопасности.

### Литература

1. Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации: утв. указом Президента РФ от 1 декабря 2016 г. № 642 // Правительство России: [Электронный ресурс] / Правительство Российской Федерации. URL: <http://government.ru/docs/all/109256/> (дата обращения 28.07.2017).
2. Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года: утв. указом Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208 // Правительство России: [Электронный ресурс] / Правительство Российской Федерации. URL: <http://government.ru/docs/all/111512/> (дата обращения 28.07.2017).
3. **Елисеев В. А.** Направления развития спутникового мониторинга железнодорожного транспорта // Интерактивная наука. 2016. № 8. С. 62—68.
4. Генеральные условия экспедиторов Российской Федерации: Приняты общим собранием Ассоциации экспедиторов РФ 11 янв. 2001 г. // Международная транспортная экспедиция / А. С. Кокин, Г. А. Левиков. М.: Дело, 2005. С. 426—436.
5. **Елисеев В. А.** Организация системы управления экспедиторскими услугами на железнодорожном транспорте // Экономические и социально-гуманитарные исследования. 2017. № 1 (13). С. 9—20.
6. **Елисеев В. А.** Риск-менеджмент в практике железнодорожного транспорта // Экономические и социально-гуманитарные исследования. 2017. № 2 (14). С. 11—19.
7. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года: приказ Министерства транспорта РФ от 12 мая 2005 г. № 45 // Минтранс России / Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: [https://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION\\_ID=2203#document\\_13023](https://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2203#document_13023) (дата обращения 28.07.2017).
8. **Елисеев В. А.** Тарифообразование как экономическая форма управления в железнодорожно-транспортной логистике // Экономические и социально-гуманитарные исследования. 2016. № 4 (12). С. 31—40.
9. **Смирнова Л. А.** Повышение конкурентоспособности ОАО «РЖД» на основе дерегулирования тарифов в конкурентных сегментах рынка грузовых перевозок: автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2006. 24 с.
10. **Огвоздин В. Ю.** Управление качеством. Основы теории и практики. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Дело и Сервис, 2009. 304 с.
11. **Никифоров В. В.** Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок. М.: ГроссМедиа: РОСБУХ, 2008. 192 с.
12. **Пехтерев Ф. С.** Современные подходы и принципы формирования железнодорожных международных транспортных коридоров // Евразия Вести. 2013. Вып. IV: Международное сотрудничество. С. 48.
13. **Чишков Ю. В.** Международные транспортные коридоры — коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 5 (60). С. 9—15.
14. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р // Правительство России: [Электронный ресурс] / Правительство Российской Федерации. URL: <http://government.ru/docs/all/64817/> (дата обращения 28.07.2017).
15. **Елисеев В. А.** Проблемы и факторы принятия решений при проектировании тоннеля под Беринговым проливом // Экономические и социально-гуманитарные исследования. 2016. № 2 (10). С. 76—81.

16. **Подберезкина О. А.** Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России: автореф. дис. ... канд. полит. наук. М., 2015. 28 с.

**Елисеев Владимир Алексеевич** — доктор технических наук, профессор, главный научный сотрудник ЗАО «Институт инновационно-технологического менеджмента» (Москва). **E-mail: dr.ye@mail.ru**

Статья поступила после доработки 03 июля 2017 г.