

# Основные направления интеграции Транссиба в мировую транспортную систему

В.П. НЕХОРОШКОВ, А.Г. КУРЕЧКА,

Сибирский государственный университет путей сообщения



В настоящее время железные дороги России выполняют 35% мирового грузооборота и почти 18% мирового пассажирооборота. Транссибирская магистраль является самой длинной на планете — около 10 тыс. км. Она надежно связывает страны Европы с Азиатско-Тихоокеанским регионом по самому короткому маршруту. Без анализа мирового опыта трудно понять будущее железных дорог нашей страны, и прежде всего — Транссибирской магистрали.

Маршрутная скорость движения грузовых поездов по Транссибу достигла мирового уровня: 1140 км в сутки. Технические возможности магистрали позволяют освоить объемы перевозок грузов до 150 млн. тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200 тыс. контейнеров (ДФЭ) из стран АТР в Европу и Центральную Азию, что поможет России зарабатывать до 15 млрд. долл. в год.

Для сокращения времени нахождения в портах и на пограничных станциях

введен упрощенный порядок таможенного оформления и контроля, позволивший сократить простой контейнеров в портах с нескольких суток до нескольких часов.

Перспективы интеграции Транссибирской магистрали связывают прежде всего с тремя главными направлениями:

- соединение о. Сахалин и Японии;
- налаживание более тесных связей с Корейским полуостровом;
- установление сухопутного моста между Америкой и Россией через Берингов пролив.



Развитие этих направлений приведет к увеличению загрузки Транссиба транзитными грузами и к повышению его роли на мировой арене.

## Организация сухопутной связи о. Сахалин и Японии

На российской территории предстоит построить около 400 км железнодорожного пути вдоль Амура, до самого узкого места, разделяющего мате-



рик с Сахалином. В этом месте необходимо проложить железнодорожный тоннель протяженностью 6–7 км. А на Сахалине — немногим более 100 км железнодорожной линии до соединения с Сахалинской дорогой, ведущей к проливу Лаперуза. Сахалин и японский о. Хоккайдо разделяют 40 км водной глади. Япония заинтересована в установлении устойчивой транспортной связи с материком. Сделать это можно с помощью тоннеля или моста. Далее, между японскими островами Хоккайдо и Хонсю уже существует железнодорожный тоннель протяженностью 55 км.

Для России этот вариант означает дополнительную загрузку работающих сегодня не на полную мощность железнодорожных линий, а для Японии — быструю доставку грузов потребителю и притом без перегрузок в пути следования. Все грузы из Японии в Европу и обратно могут быть приняты к перевозке непосредственно с подъездного пути отправителя и доставлены на подъездной путь получателя. При перевозке же их из Японии в Европу и обратно морским транспортом выполняется 4 погрузочно-разгрузочных операций. Соответственно, в 4 раза возрастает вероятность повреждения груза, кроме того, происходит удорожание продукции.

Для осуществления прямой транспортной связи с Японией через Сахалин имеются все предпосылки. Не случайно со стороны японских грузовладельцев возрастает интерес к этому проекту. По приблизительным подсчетам, при доставке одного контейнера в Центральную Европу по Транссибу выигрывается состав около 500 долл.

К тому же, бурное развитие японской промышленности потребует в ближайшем будущем увеличения завоза из других стран сырьевых природных ресурсов и топлива, которыми пока еще в избытке располагают регионы Восточной Сибири и Дальнего Востока России — в зоне прохождения Транссибирской магистрали.

Действующая железнодорожная переправа Ванино — Холмск и ее паромные суда практически выработали свой ресурс. Супермагистраль даст возможность осуществлять перевозку российского экспорта в Японию и импортных грузов из Японии в прямом железнодорожном сообщении.

Проектируемая железнодорожная линия Селихин — мыс Лазарева — Погиби — Ноглики обеспечит надежную связь между Сахалином и материком,

более интенсивное развитие прилегающих территорий, а также привлечет:

- транзитные грузы на направлении Япония — Западная Европа;
- грузы, связанные с развитием экономических отношений России и Японии;
- транзитные грузы на направлениях Япония — Россия — Корея и Япония — Россия — Китай.

Предварительные расчеты показали, что объем грузовых перевозок на 2015 г. может составить не менее 10–15 млн. тонн.

#### *Преимущества для России:*

- финансовое участие Японии в реконструкции Транссиба;
- организация надежной связи Сахалина с материком, особенно сейчас, когда с участием Японии начинается промышленная эксплуатация месторождений углеводородного сырья шельфа и на острове будет создана опорная база освоения и промышленно-связанная с утилизацией и подготовкой нефти и газа к транспортировке;

- обеспечение нового качества связи с пограничной территорией России;
- получение нагрузки для железнодорожных магистралей (Транссиб, БАМ, Севсиб) за счет обслуживания связей Японии (а через нее — и других стран АТР) с Европой и в будущем с США по Трансконтинентальной магистрали;

- дополнительный приток в бюджет России от международного транзита может составить 10–16 млрд. долл.;

- отвлечение Японии от конкурирующего с Транссибом и крайне нежелательного для России варианта выхода в Европу через Китай и государства Центральной Азии.

#### *Преимущества для Японии:*

- повышение эффективности использования тоннеля «Сейкан» и всей транспортной системы страны;
- повышение надежности связей с Европой;
- проникновение и внедрение в экономику Дальнего Востока и Сибири;
- повышение роли в системе коммуникаций всех стран АТР.

Проблема организации сухопутной связи с Сахалином остается актуальной для Транссиба и имеет хорошие предпосылки для развития.

### **Интеграция Транссибирской магистрали с Транскорейской магистралью**

Расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в

Европе делает весьма многообещающим взаимодействие России со странами АТР, и особенно с Республикой Корея и КНДР в сфере транспорта.

Прежде всего, это эффективное использование Транссибирской магистрали, интегрированной в единую евроазиатскую сеть, которая позволит в еще большей степени сблизить Евроатлантический и Азиатско-Тихоокеанский регионы.

В самое ближайшее время Республика Корея вместе с другими странами АТР станет центром мировой экономики и научно-технического прогресса, что приведет к обмену с другими государствами небывалыми грузопотоками, которые будут обслуживаться в основном железнодорожным транспортом.

Воплощение в жизнь проекта по воссоединению железнодорожных систем двух Корей и их соединения с Транссибирской магистралью приведет к значительному увеличению оборота грузов, идущих через Транссиб, и станет мощным толчком для дальнейшего развития экономического сотрудничества в регионе Юго-Восточной Азии (Корея, Япония, Китай, Гонконг, Тайвань, Монголия, Сибирь).

Помимо этого, такое соединение даст возможность для разработки богатейших ресурсов Сибири и Дальнего Востока.

Кроме того, подобно тому, как железнодорожные перевозки ускорили объединение Европы, соединение Транскорейской магистрали и Транссиба не только интегрирует большинство стран Восточно-Азиатского региона, но и приблизит Евроазиатский регион к единому мировому сообществу, способствуя тем самым взаимовыгодному сотрудничеству.

Географическая близость России и двух Корей, взаимодополняемость экономик, заинтересованность сторон в деловом сотрудничестве создают добротную основу для углубления торгово-экономических связей, которые предполагают сотрудничество в области железнодорожного транспорта.

В результате осуществления проекта воссоединения железнодорожных систем Республики Корея и КНДР с Транссибом, будет создан новый «Железный шелковый путь», начинающийся в Республике Корея и протянувшийся через территории КНДР и России в страны Европы. Единая железнодорожная система не только свяжет обе Кореи, но и будет иметь выход на Японию, Китай и другие страны ЮВА.

Россия и Республика Корея, соединив свои железнодорожные магистрали, получат значительные выгоды.

*Для России:*

- прежде всего значительное расширение величины грузо- и товаропотоков в направлении Восток — Запад;

- наибольшая загрузка Транссиба. Даже если говорить о прямых внешнеэкономических связях России с Республикой Корея, то уже сегодня их объем превышает 1 млрд. долл. в год. Согласно экспертным оценкам, в ближайшие годы он вырастет в 1,2 раза и составит 5,3 млн. долл.;

- увеличение транзитных перевозок по Транссибу позволит в ближайшие 2–3 года дополнительно привлечь на российские железные дороги 20–30 тыс. ДФЭ, следующих с юга Корейского полуострова в западноевропейские страны;

- участие Республики Корея в реконструкции Транссиба;

- установление глубоких торгово-экономических связей, основанных на объединении корейских промышленных возможностей с российскими высокими технологиями и богатейшими природными ресурсами;

- развитие регионов Сибири и Дальнего Востока.

*Для Республики Корея:*

- налаживание надежного прямого сухопутного сообщения между странами, так как экономическое развитие Республики Корея идет нарастающими темпами, способствуя увеличению экспортно-импортных грузо- и товаропотоков;

- реализация транзитного потенциала России при транспортировке грузов Республикой Корея в Европу;

- проникновение в экономику Дальнего Востока и Сибири;

- перспективная возможность перейти с доставки грузов морским транспортом через порты Дальнего Востока на Транссибирскую магистраль (что намного быстрее и дешевле).

Заметим, что перевозка морским транспортом имеет ряд негативных моментов:

- пропускная способность портов не безгранична. В ближайшее время ожидается бурный рост транзитных перевозок, и порты окажутся не в состоянии обслужить их должным образом;

- стоимость перевозок морским путем в 2 раза выше, чем железнодорожным транспортом;



- сроки доставки значительно длиннее.

Исходя из этого, перераспределение грузов на Транссибирскую магистраль оказывается наиболее перспективным. Оно позволит сократить сроки прохождения грузов с 35–38 до 15–18 суток, транспортные издержки могут быть уменьшены на 50%. В каждом контейнере находится груз стоимостью 50 тыс. долл. Ускорение оборота только этого товара даст экономию более 300 долларов с 1 контейнера. А если умножить их на те сотни тысяч и даже миллионы контейнеров, которые ежегодно перемещаются между континентами, то можно получить огромные доходы.

В результате Республика Корея и другие страны ЮВА получают солидную экономию на транспортировке грузов, измеряемую сотнями миллионов долларов в год. Ведь путь в европейские страны для них сократится почти на 8 тыс. км, а значит — и грузы будут быстрее доставляться клиентам. Кроме того, не придется заниматься их дополнительной перевалкой. По соединенной магистрали (Трансси-

бирской — Транскорейской) грузы пойдут от непосредственных производителей прямо в Европу.

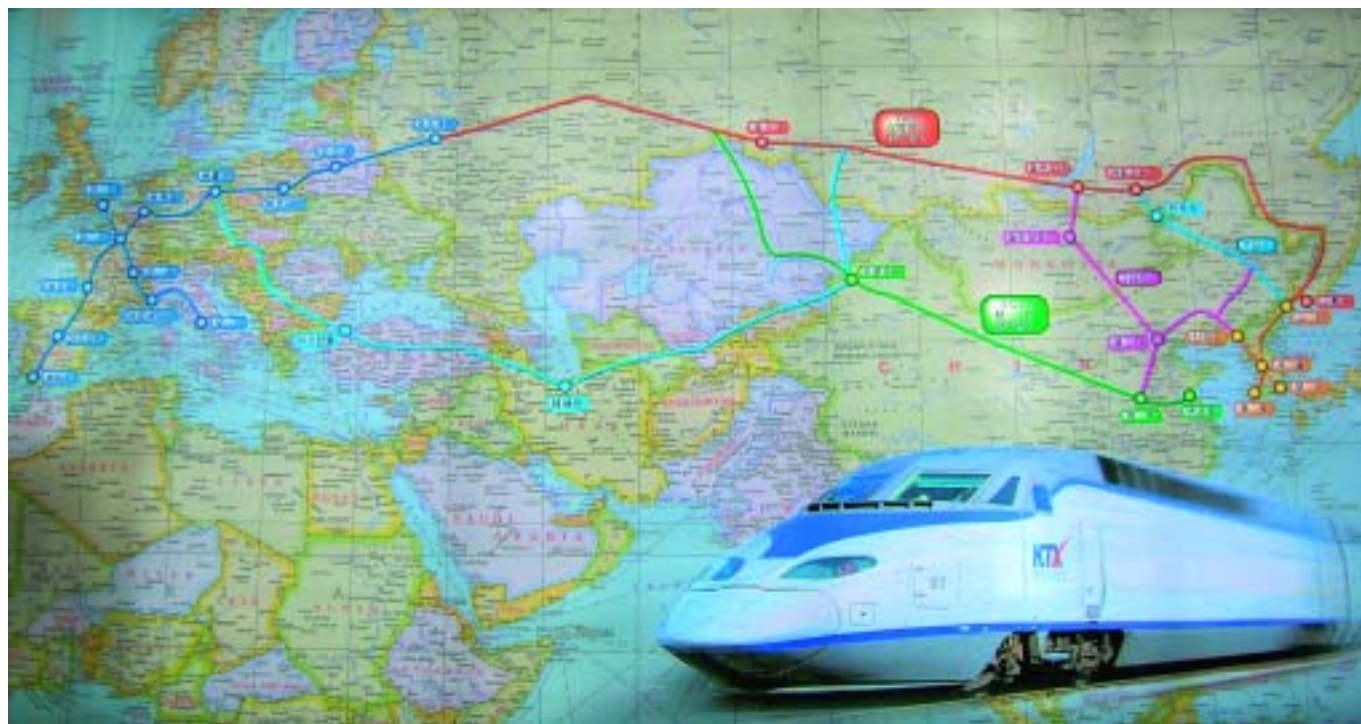
Больше всего дивидендов от этого проекта получают жители КНДР. Им, правда, сначала придется реконструировать свою магистраль, зато потом они будут пользоваться двойной выгодой:

- получать доход, пропуская через нее многочисленные поезда из соседней Кореи;

- осуществлять модернизацию железной дороги на своем участке за счет РФ и Республики Корея.

По самым скромным подсчетам, транзит грузов принесет в бюджет КНДР прибавку в более чем 1,5 млрд. долл. К тому же, она получит доступ к российскому сырью и готовой продукции стран Западной Европы.

Не стоит забывать, что КНДР задолжала Российским железным дорогам около 40 млн. швейцарских франков. Вернуть эти деньги в Россию можно с помощью совместного проекта по восстановлению единой железнодорожной системы Корейского полуострова.



### Альтернативные пути выхода Транскорейской магистрали на Транссиб

Принципиальным для России вопросом является выбор корейской стороной приоритетного маршрута выхода Транскорейской магистрали на Транссиб. Рассматриваются 4 альтернативных варианта — 1) через Хасан; 2) через Китай (станция Забайкальск); 3) через Монголию (станция Наушки); и 4) вариант, представленный Казахстаном и его проект TRACESA.

**1-й альтернативный вариант** — через Хасан, был рассмотрен выше.

**2-й альтернативный вариант** — Казахстан и проект TRACESA.

Проект TRACESA — это стратегия создания нового транспортного пути, соединяющего страны ЮВА с Европой через Китай, Казахстан, Среднюю Азию, Каспий, Кавказ и Черное море.

Несмотря на кажущуюся привлекательность проекта, имеется ряд недостатков, которые снижают выгодность его реализации:

- по маршруту следования дважды меняется ширина железнодорожной колеи — на границах России и Казахстана, что замедляет продвижение груза и ведет к удорожанию перевозок, к повышению вероятности потерь и повреждений;

- четыре раза нужно переходить с железнодорожного транспорта на водный и наоборот;

- предстоит преодолеть два моря: Каспийское и Черное, причем чрезвычайно дорогим видом транспорта —

железнодорожными парами. Затраты энергоносителей на перевозимую тонну полезного груза при таком виде сообщения в 30 (!) раз выше, чем на железнодорожном транспорте. К тому же, следует учитывать «форс-мажор» морской стихии, когда ежемесячно на несколько дней прекращается паромное судоходство;

- трасса пересекает более десятка стран, у каждой из которых свои законы и таможенные правила;

- тарифные ставки в 1,7 раза выше, сроки доставки грузов — в 2 раза длиннее, чем по Транссибу;

- требуются многомиллиардные долларовые затраты на создание этого цельного транспортного направления, окупаемость которого растянется на долгие годы.

Одним из способов преодоления перевалки грузов при переходе на водный транспорт является строительство тоннелей, паромного комплекса в Батуми или Потти, цена которого — более 100 млн. долл. Предусматривается закупка паромных судов стоимостью более 80 млн. долл. каждое. И после этих крупных капиталовложений придется установить тарифные ставки ниже себестоимости перевозок — чтобы грузовладельцы (особенно — южнокорейские) согласились пользоваться этим маршрутом.

Таким образом, можно констатировать: транзит международных грузов по Транссибу более выгоден, чем по маршруту TRACESA — как для стран, осуществляющих перевозки, так и для России.

### 3-й альтернативный вариант — китайский.

Это маршрут через Синьдзю, при котором значительную часть пути грузы шли бы по территории Китая, попадая на Транссиб лишь в районе Забайкальска.

По китайскому варианту сроки и стоимость доставки почти в 2 раза больше. К тому же, тарифы на железнодорожные перевозки по территории Китая значительно выше российских.

### 4-й альтернативный вариант — Монголия.

Вариант выхода Транскорейской магистрали через Монголию (ст. Наушки) подобен китайскому, лишь с добавлением еще одной страны, а значит — и новых расходов на транспортировку грузов, новых тарифных ставок и таможенного оформления.

Подведем общий итог. Из всех вариантов интеграции Транскорейской и Транссибирской магистралей у российского имеются неоспоримые преимущества. Транзит грузов до третьих стран осуществляется только по территории РФ, с едиными таможенными правилами, а следовательно — и с единой сопроводительной документацией. Нет необходимости осуществлять перевалку грузов с железнодорожного транспорта на водный и наоборот. Ощутим выигреш в себестоимости и сроках перевозки транзитных грузов. Таким образом, Россия должна предельно активизировать усилия, чтобы реализовать данные преимущества и воплотить названный проект в жизнь.