

© Н. Н. Пономарева

DOI: [10.15293/2226-3365.1404.05](https://doi.org/10.15293/2226-3365.1404.05)

УДК 913(470 + 571) + 339.9 + 656.2/4

ТРАНССИБ КАК ВЕДУЩИЙ ЕВРО-АЗИАТСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

Н. Н. Пономарева (Новосибирск, Россия)

В статье обосновывается необходимость формирования международных транспортных коридоров (МТК) в условиях нарастания глобализации мирового хозяйства. Показывается наибольшая в мире концентрация международных грузопотоков на территории Евразии, особенно на геоэкономическом направлении Европа – АТР. Наиболее коротким и безопасным путем является транспортировка грузов через территорию России. Отсюда ведущее место в государственной политике России по формированию МТК широтного простираения занимает Транссиб. Рассматриваются возможности Транссиба в обеспечении международных транзитных контейнерных перевозок как альтернативы традиционному морскому пути вокруг Африки и через Суэцкий канал. В связи с этим характеризуются выходы Транссиба на зарубежные страны: на западе – на страны Европейского Союза, в том числе с перспективным продлением широкой (российской) железнодорожной колеи от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия), а на востоке – на железные дороги Казахстана, Монголии, Китая и Корейского полуострова с уже восстановленным участком совмещенной колеи Хасан – Туманган – порт Раджин. Обосновываются возможности увеличения потока контейнеров из Японии с использованием Транссиба. Показываются намечаемые перспективы перераспределения транспортировки грузов между Транссибом и БАМом для повышения эффективности использования Транссибирской железной дороги как евро-азиатского международного транспортного коридора. Акцентируется внимание, с одной стороны, на конкурентных преимуществах Транссиба, а с другой – на его «узких» местах, преодоление которых связано с реконструкцией и дополнительным строительством отдельных участков, а также с оптимизацией функционирования всей транспортной цепочки.

Ключевые слова: глобализация, международные транспортные коридоры, геоэкономическая ось Европа – АТР, Транссиб, Транссиб–2, Транскорейская железная дорога, международные транзитные грузоперевозки, контейнерные перевозки, реконструкция, стратегия развития.

Нарастающий процесс глобализации мирового хозяйства требует создания глобальной инфраструктуры как материальной основы для транспортировки грузов, рабочей

силы и передачи информации. Отсюда возникает потребность в создании и развитии международных транспортных коридоров (МТК), под которыми понимают концентрацию

Пономарева Надежда Николаевна – кандидат географических наук, профессор, заведующая кафедрой экономической географии и регионоведения Института естественных и социально-экономических наук, Новосибирский государственный педагогический университет.

E-mail: econgeo@inbox.ru

транспорта общего пользования (железнодорожного, автомобильного, водного, трубопроводного) и телекоммуникаций на генеральных направлениях транспортировки грузопотоков международного значения.

Прямыми функциями МТК являются обслуживание международного транзита и экспортно-импортных перевозок национальной экономики. Отсюда отдаленные торговые партнеры стараются выбирать маршруты с минимальным количеством стран пересечения, с наименьшими пограничными и другими сборами, с безопасной политической обстановкой. Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны конкурируют за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территории. Кроме того, строительство МТК способствует привлечению иностранных капиталов из заинтересованных стран, повышает эффективность обеспечения межрайонных транспортных связей внутри страны, стимулируя развитие национальной экономики.

Наибольший объем перевозок в мире сосредоточен на территории Евразии, где не только находится самое большое число стран мира как субъектов мирового хозяйства, но и расположены страны с динамично развивающимися экономиками и активно участвующими в мировых хозяйственных связях – Китай, Индия, Россия, новые индустриальные страны Восточной и Юго-Восточной Азии, нефтедобывающие страны Персидского залива, Турция. Этому способствует и общемировая тенденция, связанная с тем, что экономическая жизнь мира все в большей мере перетекает из Северной Атлантики (экономическая ось Северная Америка – Западная Европа) в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), где уже концентрируется более половины мировой торговли. Да и дальнейшее развитие

промышленного производства в Европе связывают с увеличением экспорта в другие регионы мира, в первую очередь, в Азию, в том числе и с выносом промышленных предприятий в азиатские страны и ориентацией на более дешевую рабочую силу, топливо и сырье. Это, в свою очередь, ведет не только к увеличению евроазиатского товарооборота, но и к территориальной деконцентрации промышленного производства, к территориальному разрыву отдельных стадий технологического процесса. В результате возрастает роль транспорта в производственно-технологическом цикле, следовательно, можно ожидать значительного роста международных грузовых перевозок. Согласно некоторым оценкам, только взаимная торговля ЕС и стран АТР к 2020 г. в стоимостном выражении может составить около 1,8 трлн долларов, прирастая при этом на 3 % ежегодно [1].

Наиболее коротким и безопасным путем является транспортировка грузов между Европой и АТР через территорию России. Увеличение международных, в том числе транзитных, грузопотоков через территорию России в последние годы связывают также со вступлением России в ВТО, развитием международной экономической интеграции в рамках ЕврАзЭС и СНГ. Еще в 2000 г. на второй Международной Евро-Азиатской конференции в Санкт-Петербурге была изложена российская концепция транзитных путей на основе формирования геоэкономических осей Запад–Восток (включая Транссиб) и Север–Юг (из Финляндии через Каспийский коридор в Южную Азию).

Ведущее место в государственной политике России по формированию международных транспортных коридоров занимает Транссиб – мощная двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км, оборудованная

современными средствами информатизации и связи. Она является самой протяженной и самой загруженной железной дорогой в мире, естественным продолжением общеевропейского транспортного коридора № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва). Самый главный стратегический ресурс Транссиба заключается в политической стабильности России в 2000-е годы. Транссиб – это альтернатива традиционному морскому пути из Восточной и Юго-Восточной Азии вокруг Африки и через Суэцкий канал.

На востоке Транссиб выходит на сеть железных дорог Казахстана, Монголии, Китая через КВЖД и железные дороги Корейского полуострова, что может обеспечить значительный грузовой контейнерный транзит из Южной Кореи. Для этого необходимо воссоздание транскорейской железной дороги.

Уже восстановлен участок Хасан – Туманган – порт Раджин (КНДР) протяженностью 54 км со строительством контейнерного терминала в порту Раджин пропускной способностью 200 тыс. контейнеров или 4 млн т грузов в год с последующим увеличением до 9 млн т в год. В ходе реконструкции была уложена совмещенная колея 1 520 и 1 435 мм. Дорога оборудована современными системами безопасности и управления движением. Но требуется модернизация остальной части транскорейской железной дороги на территории КНДР.

Грузопотоки на этом направлении могли бы формироваться из объемов взаимной торговли между Россией, КНДР, Республикой Корея, транзитных грузов Южной Кореи – европейские страны и обратно. Можно было бы привлечь контейнерные грузы из Японии, перерабатываемые в порту Пусан (Республика Корея). Однако реализация этого проекта, весьма выгодного для России, возможна лишь при нормализации отношений между

КНДР и Южной Кореей. Сейчас Республика Корея поставляет контейнеры в Россию морским путем через Владивосток.

Но в то же время следует учитывать и то, что Республика Корея значительно выигрывает, когда собирает в своем порту Пусан международный транзит на Европу из других прибрежных стран Азии и сама является серьезной транзитной страной.

Транссиб способен увеличить поток контейнеров из Японии. В апреле 2012 г. в порту Акита была открыта первая очередь нового международного контейнерного терминала пропускной способностью 70 тыс. крупнотоннажных в ДФЭ контейнеров в год с последующим увеличением до 100 тыс. Тем самым перевалка контейнеров увеличится втрое. Грузы пойдут через российские дальневосточные порты (Владивосток, Находка, Восточный) и Транссиб в страны Европы. Общее время нахождения контейнера в пути будет в два раза короче (около 20 суток вместо 40) по сравнению с южным морским путем через Суэцкий канал.

Непосредственно к Транссибу примыкает Байкало-Амурская магистраль. Согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. планируется специализация БАМа на пропуске тяжеловесных поездов и перевод всего грузового движения с Транссиба на БАМ, в то время как Транссиб будет специализироваться на пропуске специализированных контейнерных поездов и пассажирском движении. По существу, Транссиб и БАМ превращают в реальность актуальную идею создания Трансконтинентальной железнодорожной магистрали Токио – Сахалин – Комсомольск-на-Амуре – БАМ – Транссиб – Москва – Минск – Варшава – Берлин – Лондон (благодаря уже действующему тоннелю под проливом Ла-Манш). Реализация проекта потребует не менее 2 млрд

долл. При этом существуют все возможности для строительства железной дороги до мыса Лазарева и прокладки тоннеля под проливом Невельского на Сахалин, реконструкции Сахалинской узкоколейной дороги до мыса Крильон и дальнейшего установления прямого сообщения между Сахалином и Хоккайдо с помощью тоннеля или моста протяженностью около 40 км через пролив Лаперуза.

Важным шагом в расширении географии контейнерных перевозок с использованием Транссиба и увеличении транзитного потенциала страны может стать реализация проекта по строительству железнодорожной колеи 1520 мм до Вены и создание там международного транспортно-логистического терминала. Из Москвы ширококолейная железнодорожная магистраль пройдет через территорию Украины, Словакии (от Кошице) в Австрию. Еще в советское время в рамках СЭВ был построен ввод широкой железнодорожной колеи от Ужгорода до Кошице к Восточно-Словацкому металлургическому комбинату для бесперевалочной транспортировки железной руды с территории Советского Союза. Теперь планируется продлить эту дорогу до Вены. Благодаря выгодному географическому положению в центре Зарубежной Европы Вена может превратиться в крупный транспортно-распределительный центр международных грузов для Транссиба.

Для реализации данного проекта требуется более 6 млрд евро. Заинтересованные стороны намерены окончательно подписать соглашение о строительстве данного участка дороги в середине 2014 г. А с 2016 г. предусматривается начало перевозок по нему.

Продление Транссиба до Вены позволит втрое¹ (до 13 суток) сократить время достав-

ки грузов между странами АТР и Европы по сравнению с морскими перевозками. Тем самым проект позволит грузовладельцам существенно сэкономить оборотные средства. Экономия может составить до 1 тыс. долл. с каждого контейнера². Кроме того, создание этой дороги позволит к 2050 г. на Транссиб дополнительно привлекать от 16 до 24 млн т грузов в год [2].

Современные технические возможности Транссиба позволяют перевозить 100–120 млн т грузов в год. При этом суммарный объем железнодорожного транзита через территорию нашей страны в 2011 г. составил всего чуть более 30 млн т, а в 2012 г. – около 33 млн т [1]. В то время как грузооборот, осуществляемый южным круглым морским путем, только между Евросоюзом, Японией, Республикой Корея и Китаем составил 900 млн т по итогам 2011 г., т. е. в 30 раз больше.

Если говорить только о контейнерных перевозках, то в настоящее время по Транссибу перевозится немногим более 1 % от общего объема перевозок грузов в контейнерах между Европой и Азией. Железным дорогам очень сложно конкурировать с морским транспортом. Они продолжают проигрывать в себестоимости перевозок, особенно после ввода в эксплуатацию сверхприбыльных морских контейнеровозов, способных брать на борт до 11–13,6 тыс. контейнеров в ДФЭ. Успешным результатом, как считают специалисты, можно считать, когда 5–6 % евроазиатской торговли и соответственно контейнер-

европейских портов Роттердам (Нидерланды) и Гамбург (ФРГ) занимает около 40 дней.

² Прошла официальная презентация проекта продления Транссиба в Европу: «По суше быстрее» // Гудок. – 2010, 1 октября. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=702338&archive=> (дата обращения: 2010.10.01).

¹ Среднее время транспортировки от азиатских портов Пусан (Ю. Корея) и Шанхай (КНР) до

ных перевозок будет проходить через российские транзитные системы. Технические возможности Транссиба вместе с БАМом позволяют перевозить до 1 млн контейнеров в ДФЭ в год, из них 300 тыс. в транзитном сообщении. В 2004 г. был достигнут максимум в перевозке транзитных контейнеров – 174 тыс. в ДФЭ. Но с 2006 г. показатели транзита вернулись к уровню 1990-х гг. В 2009 г. объем перевозок сократился до 18 тыс. контейнеров в ДФЭ. С ослаблением мирового экономического кризиса стал наблюдаться рост грузоперевозок и в 2012 г. в транзитном сообщении по Транссибу было перевезено 102 тыс. контейнеров в ДФЭ, из них в составе контейнерных поездов – 69,7 тыс.³

Важным конкурентным преимуществом Транссиба является время следования груза в пути и скорость его передвижения. Для этого внедрена технология использования ускоренных контейнерных поездов, способных развивать маршрутную скорость до 1 200 км в сутки и доставлять груз из стран АТР в Западную Европу за 9 суток, что дает экономию свыше 300 долл. на каждом контейнере [3]. В настоящее время в неделю формируется 10–11 таких контейнерных поездов. А реализация в феврале 2009 г. экспериментального проекта «Транссиб за семь суток» показала, что можно еще больше повысить маршрутную скорость доставки контейнеров – до 1 500 км в сутки к 2015 г. Для сокращения времени следования контейнерных поездов до 7 суток и расширения пропускных способностей Транссиба рассматривается возможность

реализации проекта Транссиб-2: Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург. Это, помимо получения допустимой прибыли до 3 млрд долл. в год, создаст серьезную конкуренцию морским перевозкам через Суэцкий канал⁴.

С целью ускорения следования транзитных контейнеров с 2011 г. введен специальный сопроводительный документ – унифицированная накладная, позволяющая доставить груз без переоформления перевозочных документов на границе в соответствии с транспортным правом принимающей стороны. В итоге исключается задержка грузов на пограничных станциях, а время досмотра грузов сокращается с трёх дней до 1,5 часа, т. к. унифицированная докладная доступна в электронном виде и позволяет предварительно декларировать груз, оперативно вносить изменения еще до прихода его в пункт назначения [1].

Увеличению и ускорению следования грузов по Транссибу будет способствовать и ликвидация «узких мест» в пропускных и провозных способностях на отдельных участках магистрали, особенно на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока. Так, в 2006 г. построен новый, а в 2009 г. реконструирован старый Лагар-Аульский тоннель в Еврейской автономной области, который проложен через отроги Хинганского хребта. Он позволил увеличить пропускную способность магистрали между Читой и Хабаровском⁵. В 2009 г. был сдан в эксплуатацию

³ Новость: В 2012 году по Транссибу в международном сообщении перевезено 638,2 тыс. TEU // АТИ-Медиа: Информационный портал о грузоперевозках и логистике от 31.01.2013. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ati.su/Media/News.aspx?ID=12792&HeadingID=1> (дата обращения: 27.12.2013).

⁴ РЖД предлагает реализовать проект Транссиб-2 // РИА Новости. Экономика. – 01.10.2012. [Электронный ресурс]. – URL: <http://ria.ru/economy/20121001/763728156.html> (дата обращения: 27.12.2013).

⁵ Скорость передвижения поездов по старому тоннелю составляла 25 км/час, после строи-

совмещенный автомобильный и железнодорожный мост через Амур. В 2013 г. сдан новый и будет в ближайшее время реконструирован старый Облученский тоннель в отрогах Малого Хингана на участке Облучье – Известковая Дальневосточной железной дороги. В связи с неуклонным ростом объемов торгово-экономических связей с Китаем осуществляется комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск Забайкальской железной дороги, имеющей выход на Транссиб. К 2020 г. предусматривается комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет – южного хода магистрали на Красноярской железной дороге. Реализация этих проектов осуществляется в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» «Снятие инфраструктурных ограничений».

В целом программа развития Транссиба предполагает строительство вторых главных путей общей протяженностью 4 тыс. км, обходов почти всех железнодорожных узлов, проведение электрификации 7 тыс. км, модернизацию информационной сети, внедрение железнодорожных перевозок «от двери до двери», модернизацию подвижного состава. Реконструкция отдельных участков Транссибирской магистрали будет одновременно сопровождаться строительством новых энергоблоков, передающих сетей, грузовых портов на ее морском плече, пограничных переходов и подъездных путей. Государство намерено вложить в реконструкцию Транссиба 450 млрд руб., 150 млрд руб. на возвратной основе из Фонда национального благосостояния в качестве стартового капитала. В целом же до 2018 г. на модернизацию Транссиба вместе с БАМом будет потрачено 562 млрд руб. Правительство рассчитывает, что это

позволит увеличить пропускную способность магистрали со 110 млн т (практически уже достигшей предельной величины) до 165 млн т в год. При этом пропускная способность восточного полигона железных дорог⁶ должна возрасти на 55 млн т грузов в год.

Таким образом, ключевой задачей для Транссиба остается оптимизация всей транспортной цепочки, включая сокращение и упрощение таможенных и пограничных процедур, формирование конкурентоспособных сквозных тарифов и портовых ставок, внедрение современных методов управления, создание логистических центров, модернизацию отдельных участков магистрали, обеспечение надежности, сохранности, скорости доставки грузов при минимальных сроках и затратах. Ускорение доставки грузов означает высвобождение колоссальных финансовых средств, которые на период следования грузов фактически «замораживаются». Это еще раз свидетельствует о возможности передачи части объемов международных перевозок между Европой и Азией с моря на железные дороги, ведь до сих пор господствующие позиции в обеспечении евроазиатских грузоперевозок занимает морской транспорт, на долю которого приходится 98 % этого грузопотока.

тельства нового и реконструкции старого Лагар-Аульского тоннеля она увеличилась до 60-80 км/час.

⁶ Восточный полигон РЖД включает железные дороги Восточной Сибири и Дальнего Востока.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Перепелица О.** От Транссиба к евразийскому коридору // Отечественные записки. – 2013. – № 3 (54). – [Электронный ресурс]. – URL: <http://magazines.russ.ru/oz/2013/3/22p.html> (дата обращения: 27.12.2013).
2. **Полякова И.** Транспортная политика. Дисгармония транзита // Транспорт России. – 2013. – № 46 (801). – [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/disgarmoniya-tranzita.html> (дата обращения: 27.12.2013).
3. **Швайченко О.** Транссиб: тяжеловесный и скоростной // Направление Дальний Восток. – 2011. – № 4 (22). – [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.n-dv.ru/?pade=3&article=522>. (дата обращения: 27.12.2013).

DOI: [10.15293/2226-3365.1404.05](https://doi.org/10.15293/2226-3365.1404.05)

Ponomareva Nadezhda Nikolaevna, Candidate of Geography Sciences, Professor, Head of the Department of Economic Geography and a Regional Studies of Institute of Natural and Social-Economic Sciences, Novosibirsk State Pedagogical University, Novosibirsk, Russian Federation.

E-mail: econgeo@inbox.ru

TRANS-SIBERIAN RAILWAY AS A LEADING EURO-ASIAN INTERNATIONAL RAIL NETWORK ON THE TERRITORY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract

This study aimed to investigate the need of formation of the international transportation network in the conditions of increase of globalization of the world economy. It was determined that the concentration of the international freight traffics greatest in the world in the territory of Eurasia, especially on the geo-economics direction Europe – the Asia-Pacific region.

The shortest and safe way is a transportation of freights through Russia. So, the conducting place in a state policy of Russia on formation of the ITN is taken by the Trans-Siberian Railway. The possibilities of Trans-Siberian Railway in ensuring the international transit container transportation as an alternative to traditional sea route around Africa across the Suez Canal. According to this some other routes are characterized as a outlet of Trans-Siberian Railway to the foreign countries: to the EU-countries in the west, includes a prospective expansion of the railway track from Kosice (Slovakia) to Vena (Austria), and in the east – railways to Kazakhstan, Mongolia, China and Korean Peninsula with already furbished sector of two kinds of the railway track from Khasan – Tuman-gan to the port Rajin.

The possibilities of increasing uses of Trans-Siberian Railway through the geography of freight traffics, especially of containers from Japan are discussed in this article. Also the main directions of development of redistributed cargo transportation between Trans-Siberian Railway and Baikal-Amur Route for increasing the effectiveness of using the TSR as European-Asia international transportation route are shown. From one side, the attention focuses on other competitive advantages of TSR; from the other side – on the “narrow spaces” which will be excluded after the reconstruction and additional construction of some new sectors, also with a optimization of functioning of all the of freight traffic chain.

Keywords

globalization, international transportation network, geo-economic direction Europe-Asia-Pacific region, Trans-Siberian Railway, Trans-Siberian Railway-2, international freight traffics, international transit container transport, reconstruction, strategy of development

REFERENCES

1. Perepelitza O. From Trans-Siberian Railway to the Europe-Asian Route. *Native Notes*. 2013, no. 3 (54). Available at: <http://magazines.russ.ru/oz/2013/3/22p.html> (accessed 27.12.2013). (In Russian)



2. Polyakova I. Transport policy. A disgarmonization of transit. *Transport of Russia*. 2013, no. 46 (801). Available at: [http://www.transportrussia.ru/transportnaya – politika/disgarmonia – tranzita.html](http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/disgarmonia-tranzita.html) (accessed 27.12.2013). (In Russian)
3. Shvaychenko O. Trans-Siberian Railway: heavy and high-speed network. *Route to the Far East*. 2011. no. 4 (22). Available at: [http://www.n-dv.ru/ ?pade=3&article=522](http://www.n-dv.ru/?pade=3&article=522). (accessed 27.12.2013). (In Russian)