

Логистика Шелкового пути



Ларин О. Н.,
д-р техн. наук, профессор,
ведущий научный сотрудник
ФГНБУ «Российский
институт стратегических
исследований» (РИСИ),
академик Российской
академии транспорта



Никулин А. А.,
заместитель руководителя
Центра экономических
исследований, начальник
сектора конъюнктуры
мировых рынков ФГНБУ
«РИСИ»

Россия выполняет функции связующего звена между крупнейшими макроэкономическими центрами: Евросоюзом и Китаем. Транзитный потенциал нашей страны будет использоваться в полной мере, когда завершится создание транспортной системы, способной на современном уровне интегрировать трансконтинентальные грузопотоки.

Привлечение в Россию международного транзитного грузопотока важно с политических, экономических и социальных позиций. Транзит обеспечивает дополнительные поступления в бюджеты, стимулирует развитие транспортной и сервисной инфраструктуры, способствует созданию дополнительных рабочих мест. Активизация транспортных сообщений даст толчок к развитию дорожной инфраструктуры на территориях, богатых полезными ископаемыми, что будет способствовать росту производства и занятости населения [1].

В начале XXI в. Россия приступила к реализации глобального проекта по созданию северного транзитного сухопутного моста между Китаем и Евросоюзом. Такой путь имеет значительные конкурентные преимущества перед действующими южными морскими коридорами. Основу северного альтернативного коридора составляет Транссибирская магистраль. Сегодня российские железнодорожники достигли значительных результатов и сумели увеличить объемы транзитных перевозок по Транссибу. Однако на глобальном рынке транспортно-логистических услуг идет активная борьба между транспортно-логистическими компаниями и транспортными системами государств за транзитные потоки, поэтому отечественным транспортно-логистическим компаниям приходится достаточно жестко конкурировать не только с морскими перевозчиками, но и с операторами, которые используют транспортные коридоры стран Центральной Азии и Южного Кавказа для обслуживания транзитных грузопотоков между Китаем и Евросоюзом.

Борьба на рынке транзитных перевозок в дальнейшем будет усложняться, так как в современных условиях конкуренция за транзитные грузопотоки переходит от предложения более рациональных маршрутов и экономически эффективных сервисных услуг к соответствию

геополитическим и геоэкономическим интересам основных участников.

Отечественные транспортно-логистические компании находятся под жестким давлением факторов логистического рынка (спрос на транспортно-логистические услуги в условиях экономического кризиса снижается) и факторов, обусловленных трансформацией системы международных отношений (санкционная продуктовая политика, двусторонние запреты на движение транспортных средств). Как следует из практического опыта, внерыночные факторы имеют непродолжительное влияние на деятельность отдельных компаний и отраслей экономики, но степень влияния таких факторов часто оказывается весьма существенной.

Ко второй группе факторов могут быть отнесены инициативы отдельных государств или мегапартнерств по выстраиванию новых систем и каналов экономического взаимодействия между отдельными странами и субрегионами. Для реализации таких проектов нужна новая архитектура международных транспортных коридоров. В качестве подобного проекта, закладывающего концептуальные основы новой системы экономического взаимодействия между большинством стран евразийского континента в ближайшей перспективе, следует рассматривать инициативу Китая по формированию «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП).

Проект ЭПШП представляет собой составную часть глобальной инициативы «Один пояс – один путь» (One Belt One Road, OBOR), реализацией которой Пекин занимается с 2013 г. По информации китайской стороны концепцию OBOR не следует считать интеграционной структурой, международной или региональной организацией. Это инициатива взаимовыгодного сотрудничества и совместного развития Китая и соседних стран.

Россия и другие страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС)



заинтересованы в сопряжении ЕАЭС и ЭПШП, гармонично дополняющих друг друга. Китайская сторона активно позиционирует привлекательность проекта ЭПШП для России как в плане увеличения китайских инвестиций в российский бизнес, так и в плане реализации транзитного потенциала страны.

Историческим прототипом проекта ЭПШП китайское руководство называет древний Великий Шелковый путь, под которым понимается совокупность торговых караванных маршрутов из Китая в Европу, действовавших со II в. до н. э. до XV в. и проходивших по территории современных Кыргызстана, Казахстана, Монголии, Индии, Турции, Ирана и Греции. Путь пришел в упадок после развития морской торговли. О возрождении исторического Великого Шелкового пути всерьез заговорили в конце XX в., когда появились транспортная техника и технологии, позволяющие совершать трансконтинентальные перевозки в сложных погодных условиях, сохраняя их рентабельность.

В начале 1990-х годов европейские страны выдвинули идею создания комбинированной Трансевразийской магистрали, которая бы частично повторяла маршрут Великого Шелкового пути, проходя через территорию КНР, Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Азербайджана,

Грузии, Турции. В 1993 г. на конференции министров торговли и транспорта в Брюсселе была подписана декларация о создании маршрута TRACECA¹.

В отличие от проекта TRACECA, в котором предусмотрено только развитие транспортных маршрутов, проект ЭПШП нацелен на формирование нового глобального экономического пространства, на кардинальное изменение существующей системы экономических и политических межгосударственных отношений. По заявлениям китайского руководства, концепцию ЭПШП не следует рассматривать как эксклюзивную зону интересов Китая, это общее дело всех государств Европы и Азии.

Проект ЭПШП основан на успешной реализации Пекином национальной политики по инфраструктурному обустройству, развитию индустриальных зон и переносу промышленных предприятий в регионы западной части Китая. Для развития западных районов были построены современные транскитайские автодорожные и железнодорожные магистрали, которые соединили экономически развитые восточные регионы Китая со странами Центральной Азии через казахстанские и кыргызские границы. Сегодня западные территории – «ворота» ЭПШП. Например, через Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР, синьцзян – новый рубеж)

проходят основные сухопутные коридоры ЭПШП, осуществляются торговые связи с Россией, странами Центральной Азии, Южного Кавказа, Восточной Европы, Персидского залива. Сейчас темпы экономического роста центральной и западной частей Китая превысили темпы роста его восточной части.

В ходе реализации проекта ЭПШП планируется существенным образом изменить структуру экономики во многих странах, расположенных в пространстве от Персидского залива до Тихого океана, поэтому под новую экономическую структуру Пекин стремится выстроить новую систему транспортных коридоров.

Транспортные системы играют ключевую роль в глобальном доминировании экономики Китая. Сокращение сроков и стоимости доставки китайских товаров на международные рынки – необходимое условие увеличения экономического потенциала Китая.

Сухопутные транспортные коридоры в составе проекта ЭПШП проходят через Россию, страны Центральной, Восточной и Южной Азии и заканчиваются выходом к портам в Балтийском и Средиземном морях и в Персидском заливе. В системе сухопутных коридоров ЭПШП выделяют начинающиеся в Китае три основных коридора:

1) Северный коридор выходит из центральных и восточных районов Китая в Россию и далее наземным путем

TRACECA – Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia, Международный транспортный коридор из Азии в Европу через Кавказ.

или по Балтийскому морю — в страны Восточной и Северной Европы: Польшу, Германию, Прибалтийские и Скандинавские страны; инфраструктурной основой Северного коридора выступает Транссибирская магистраль;

2) Центральный коридор выходит из западных районов Китая, проходит через Центральную Азию в европейские страны или к Персидскому заливу; представлен четырьмя основными маршрутами:

- первый маршрут проходит по северо-восточной части Казахстана, затем переходит в Россию, на территории которой стыкуется с Северным коридором;
- основа второго маршрута – коридор TRACECA (Европа – Кавказ – Азия), который проходит через Казахстан и другие страны Центральной Азии, из Туркменистана следует морским путем через Каспий в Азербайджан, Грузию и в европейские страны;
- третий маршрут – новый Транскаспийский международный транспортный маршрут, альтернатива коридору TRACECA, проходит от восточных границ Казахстана по его центральной части к Каспийскому морю, далее в Азербайджан и Грузию; затем грузы отправляются по Черному морю в европейские

страны, а в перспективе ожидается открытие железнодорожного движения через Грузию в Турцию;

• четвертый маршрут использует участок международного транспортного коридора «Север – Юг»; из Китая маршрут транзитом проходит через страны Центральной Азии, с юга обходит Каспийское море по новой железной дороге из Туркменистана в Иран и далее идет в морские порты Персидского залива;

3) Южный коридор ориентирован на обслуживание экономических связей Китая со странами в Юго-Восточной и Южной Азии и направлен к Индийскому океану; представлен системой маршрутов, один из которых следует в Мьянму, Бангладеш и Индию, другой – в Пакистан, третий – в Таиланд, Камбоджу, Лаос и Вьетнам.

Считается, что Китай особое значение придает наземному сообщению между пакистанским морским портом Гвадар и китайским городом Кашгар. Южный коридор должен обезопасить транспортировку персидской нефти в Китай, значительная часть которой сейчас доставляется морем через Индийский океан и Малаккский пролив.

Сегодня через Малаккский пролив проходит треть морских перевозок нефти и четвертая часть всех грузовых перевозок в мире, которые в значительной степени связаны с интересами Китая. В планах Пекина увеличить сообщение по данному направлению. Максимальная пропускная способность Малаккского пролива составляет 122 тыс. судов, а к 2025 г. через него будут проходить 140 тыс. судов. Малаккский пролив будет тормозить рост экономики стран Азии и скорость перевозок в регионе и между континентами. В последнее время обсуждается проект по строительству искусственного канала из Южно-Китайского моря в Индийский океан через Малакку (Малайский п-ов) по территории Таиланда. Этот канал позволит не только сократить морской путь из Юго-Восточной Азии в Европу и Африку на 1000–1200 км, сэкономить время и расходы судоходных компаний на транспортировку грузов, но и снизить риски пиратских атак на морские суда.

Россия поддерживает инициативу Китая по развитию взаимовыгодного сотрудничества на евразийском пространстве в рамках ЭПШП. Развитие наземных общений между Востоком и Западом по формирующейся систе-



ме трансконтинентальных сухопутных коридоров создает дополнительные возможности для увеличения объема транзитных перевозок по транспортной системе России. Однако для создания серьезной конкуренции морским маршрутам необходима широкая интеграция транспортных систем стран ЕАЭС, в том числе на основе создания единых организационно-экономических моделей управления магистральными сетями, подвижным составом, логистическими центрами и прочими элементами, включенными в глобальные цепи поставок.

Наиболее эффективный вариант интеграции национальных транспортно-логистических структур в единую систему транзитных маршрутов для доставки китайских грузов – создание международной Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) с участием России, Беларуси и Казахстана. Этот проект, имеющий значительный потенциал, в силу разных причин, к сожалению, пока остается нереализованным.

Сегодня на евразийском пространстве не наблюдается интеграции транспортных систем отдельных государств. Появляются признаки прямой конкуренции между транзитными маршрутами, которым иногда стараются придать политическую окраску.

Транзитные сухопутные маршруты ЭПШП через Россию, Казахстан и Беларусь эффективнее смешанных железнодорожно-морских транспортных коридоров, но в отдельных государствах руководство прилагает максимальные усилия, чтобы «оттянуть» транзитный грузопоток между Китаем и странами Евросоюза с российских (северных) маршрутов на Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Генеральным оператором маршрута ТМТМ выступает АО «KTZ Express», которое совместно с «Minsheng Logistics Co., Ltd., ТОО «Karvan Lpgistics», ООО «Trans Caucasus Terminal», «Железные дороги Китая», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «НК «Актауский международный морской торговый порт», ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство», ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт», ООО «Батумский морской порт» начало работу по привлечению дополнительных грузопотоков на ТМТМ [2]. Планируется, что объем контейнерных перевозок по ТМТМ к 2020 г. может составить 500 тыс. контейнеров в

год. Это, конечно, нельзя рассматривать в виде серьезной конкуренции морским маршрутам.

По ТМТМ уже начали движение первые контейнерные поезда. Однако достигнутые эксплуатационные и экономические показатели ТМТМ существенно уступают возможностям доставки грузов по маршрутам через Россию и Беларусь, что обусловлено прежде всего необходимостью дополнительных перегрузок в портах Каспийского и Черного морей. Данный маршрут сейчас оказался фактически безальтернативным вариантом для украинских и турецких перевозчиков в случае доставки грузов в восточном направлении.

Однако потенциал ТМТМ в перспективе может быть ограничен в связи с развитием железнодорожной инфраструктуры вокруг южной части Каспийского моря. Во-первых, в ближайшее время должен быть достроен железнодорожный участок Астара – Решт, который напрямую соединит Азербайджан и Иран и свяжет восточное и западное побережья Каспия при помощи южного железнодорожного обхода. Тогда широтные транскаспийские сообщения смогут выполняться напрямую по железной дороге без дополнительных перегрузок в морских портах Актау и Баку. Кроме того, новые железнодорожные линии между Ираном и Туркменистаном, Ираном и Азербайджаном позволяют организовать движение по международному коридору «Север – Юг» сухопутными маршрутами без дополнительных перегрузок в портах Каспия, перспективы развития которых неясны. Даже если Иран решит построить судоходный канал от Персидского моря до Каспийского, то особенности движения судов «река–море» по речной системе России вряд ли позволят сделать водные маршруты эффективнее развитой сети железнодорожных маршрутов.

Во-вторых, в последнее время активно прорабатывается проект новой железнодорожной линии Китай – Кыргызстан – Узбекистан. В случае его успешной реализации Китай получит возможность доставлять свои грузы не только к Персидскому заливу, но и к Черному и Средиземному морям по южному обходу Каспийского моря, минуя Казахстан.

Таким образом, с учетом новых реалий в контексте развития проекта ЭПШП российским транспортно-ло-

гистическим компаниям предстоит достаточно много сделать в части повышения эффективности перевозок транзитных грузов из Китая и стран Евросоюза, чтобы новые маршруты составили реальную конкуренцию не только южным океанским линиям, но и наземным коридорам через страны Центральной Азии. Для существенного наращивания объема транзитных перевозок по северным маршрутам через Россию, Казахстан и Беларусь недостаточно преимуществ в скорости и стоимости доставки. Крупные производители товаров, особенно повседневного спроса, заинтересованы не только в доставке больших объемов своей продукции в отдельные страны и регионы, но и в их синхронном появлении во всей распределительной сети, вплоть до отдельных точек продаж. Например, доставка по океанским маршрутам большого количества контейнеров из Китая в страны Евросоюза позволяет достичь нужного результата, так как соответствующие грузовые партии могут развозиться из морских портов по региональным распределительным центрам и далее в розничную сеть во всех европейских городах. В то же время для доставки больших объемов контейнерных грузов из Китая транзитными поездами через Россию в розничные сети европейских стран потребуются значительные временные и эксплуатационные затраты, что снизит конкурентоспособность наземных маршрутов по сравнению с океанскими линиями. Таким образом, всем странам ЕАЭС следует сконцентрировать усилия на реальной интеграции национальных транспортно-логистических систем, на расширении сети транзитных маршрутов с учетом имеющихся резервов пропускной способности, чтобы обеспечить эффективную по скорости и стоимости доставку транзитных грузов конечным получателям в европейских странах. ■

Литература

1. Ларин О. Н., Приходько А. П., Шепелёв В. Д., Кажаяев А. А. Развитие транзитного потенциала автотранспортных систем регионов. М.: ВНИТИ РАН, 2010. 344 с.
2. Дан старт роуд-шоу по презентации возможностей Транскаспийского международного транспортного маршрута. URL: <http://www.railways.kz/ru/node/9843>.