

**ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ РАЗВИТИЯ «ШЕЛКОВОГО ПУТИ»
НА ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНССИБА
НА ТЕРРИТОРИИ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ**

Дальнейшее развитие экономики страны невозможно без соответствующего развития экономической инфраструктуры и логистической инфраструктуры, как её составной части. В рамках статьи анализируется логистический потенциал Транссибирской магистрали, которая является основополагающей частью Российских железных дорог. Под логистическим потенциалом Транссиба понимается транзитный потенциал. Выявлены факторы, определяющие развитие логистической инфраструктуры Восточной Сибири. Исследованы перспективы развития Транссиба в свете реализации концепции проекта «Нового Шёлкового пути». Определён потенциал пропускной способности Транссиба в эквиваленте 20-футовых контейнеров, а также предложены факторы, влияющие на реализацию транзитного потенциала Транссиба.

Ключевые слова: Транспортная логистика, железнодорожные контейнерные перевозки, Транссибирская магистраль, логистический потенциал Транссиба, Проект «Новый Шелковый Путь», Проект Шелковый Путь, Байкало-Амурская магистраль.

**A.V. Silantev,
D.E. Kuzmin****IMPACT ASSESSMENT OF THE «SILK WAY» DEVELOPMENT
ON THE LOGISTICAL POTENTIAL OF THE TRANS-SIB
IN EASTERN SIBERIA**

Further development of the country's economy is impossible without the appropriate development of economic infrastructure and logistics infrastructure, as part of it. The article analyzes the logistics potential of the TRANS-Siberian railway, which is the main part of the Russian Railways. The TRANS-Siberian logistics potential is understood as a transit potential. The factors that determine the development of logistics infrastructure in Eastern Siberia are identified. The prospects of Transsib development in the light of the implementation of the concept of the «New silk road» project are studied. Determined by the throughput capacity of the TRANS in the equivalent 20-foot containers, as well as the factors influencing the implementation of the transit potential of Transi-BA.

Keywords: transport logistics, railway container transportation, the Trans-Siberian Railway, New Silk Road Project», logistic potential of the Transsib, Project Silk Road, The Baikal-Amur Mainline.

Географическое расположение России способствует организации международных транспортных коридоров между Европой и Азией. Россия обладает развитой инфраструктурой железных дорог, на которые выпадает наибольший процент грузооборота товаров в РФ. За период с 2015 по 2017 гг. железнодорожные перевозки обеспечивали более 45 % от общего объема грузооборота Российской Федерации.

Железные дороги имеются в 80 из 85 регионов РФ (субъектов Федерации). В европейской части России железнодорожная сеть имеет радиальный вид и относительно высокую плотность, железные дороги сходятся к Москве, а Московский железнодорожный узел является крупнейшим в мире. В азиатской части России железнодорожная сеть имеет большую протяженность и маленькую плотность. Что же касается сети железных дорог в северной и восточной частях России, то ситуация остается скудной. С некоторыми регионами (Крайний Север, включая Магаданскую область, Чукотский автономный округ; Камчатка) до сих пор нет железнодорожного сообщения, что для такой протяженной страны, как Россия, является стратегическим тормозом и угрозой для экономической безопасности.

Основополагающей частью Российских железных дорог принято считать Транссибирскую магистраль, которая протянулась на 9288,2 километра, естественным продолжением международного транспортного коридора №2. Транссибирская магистраль включает в себя российские северные и южные, западные и восточные порты, а также железнодорожные выходы в Европу, с одной стороны, с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию. С точки зрения территориального расположения на Европу приходится 19,1 % длины Транссибирской магистрали, на Азию – 80,9 %.



Рис. 1. Карта Транссибирской магистрали

Дальнейшее развитие экономики страны невозможно без соответствующего развития экономической инфраструктуры и логистической инфраструктуры, как ее составной части. Развитие логистической инфраструктуры Восточной Сибири зависит от целого комплекса факторов:

- Промышленное развитие регионов, и Восточной Сибири в частности [1];
- Транзитные потоки, проходящие через территорию Восточной Сибири;
- Потребности в материальных потоках в целом на Евразийском континенте;
- Уровень транспортной доступности для населения;
- Качество взаимодействия различных видов транспорта;
- Эффективность управления транспортно-логистическими процессами, обеспечивающее нужное качество транспортных услуг.

Таким образом, понятия логистической инфраструктуры и ее потенциала являются многогранными, требующие комплексного подхода в исследовании.

Рамки нашего исследования ограничены транзитным потенциалом Транссибирской железной дороги (далее – Транссиб). Под логистическим потенциалом Транссиба в данном случае понимается транзитный потенциал.

Основной транспортной единицей транзитных потоков являются крупнотоннажные контейнеры. Как показали исследования, в эквиваленте перевезенных 20 футовых контейнеров, на контейнерные перевозки по Транссибирской магистрали приходится менее 1 % контейнерных перевозок между Европой и Азией в целом. Исходя из этого, можно выдвинуть предположение о наличии существенного потенциала пропускных мощностей для увеличения транзитного грузопотока.

Неполное использование логистического потенциала Транссибирской магистрали обусловлено предпочтением выбора морской контейнерной перевозки вместо железнодорожной.

С точки зрения экономической целесообразности железнодорожные перевозки из Азии в Европу имеют целый ряд привлекательных сторон. Прежде всего, время в пути сокращается более чем в два раза. Например, морское судно из Китая в Финляндию идет 28 дней, то время движения по железнодорожному маршруту составляет не больше десяти, с перспективой сокращения до семи дней. Здесь следует отметить, принятую АО «РЖД», программу «Транссиб за 7 дней», которая уже сейчас находится в стадии практической реализации. Таким образом, создаются возможности, которые позволяют увеличить пропускную способность в два раза минимум. Создаются возможности для расширения номенклатуры перевозимых грузов, за счет увеличения доли продовольственных скоропортящихся товаров и сезонных товаров. При этом количество перевалок груза сокращается до минимума, по сравнению с морским транспортом.

Но у морского транспорта есть естественное преимущество, связанное с возможностью обслуживания массовых потоков и возможностью получения эффекта масштаба. Если контейнерный поезд может за 1 рейс перевести порядка 120 контейнеров, то современное морское судно может за 1 рейс перевести

порядка 10000 контейнеров в 20 футовом эквиваленте. На наш взгляд, в полной мере железнодорожные транзитные перевозки полностью не в состоянии имеющие морские.

Кроме экономической целесообразности использования транзитного потенциала Транссиба, следует обратить внимание и на геополитический аспект. Уровень политических рисков в Российской Федерации минимальный, внутри экономическая политика является предсказуемой, что подтверждается повышением инвестиционных рейтингов России ведущими рейтинговыми компаниями (Fitch и Moody's) повышением индекса деловой среды. Уровень технологического развития железной дороги находится на достаточно высоком уровне, что позволяет гарантировать выполнение контрактных обязательств в установленные сроки. Большее использование возможностей Транссиба как международного транспортного коридора, безусловно повысит устойчивость и качество функционирования европейской транспортно-логистической системы, и, с другой стороны, увеличит геополитическую значимость и экономическую мощь России. На сегодняшний день в странах ЕС принята стратегия на сдерживание экономического развития России. Кроме этого морские перевозчики имеют в Европе развитую инфраструктуру, которая создает рабочие места для населения стран Европы, связанных с морским транзитом. Увеличение доли железнодорожных перевозок неизбежно повлечет сокращение оборотов морских портов, и, как следствие, сокращение рабочих мест, доходов морских компаний и налоговых поступлений.

Современное состояние международных отношений, как политических, так и экономических, характеризуется существенным уровнем политизированности, которая идет в разрез с экономической целесообразностью.

Грузопоток по Транссибирской магистрали растет из года в год. Неотъемлемой частью этого роста является рост доли контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали. За 2017 год было перевезено порядка 660 тыс. контейнеров в 20 футовом эквиваленте в обе стороны. В сравнение с прошлым годом этот показатель увеличился на 18,9 %. На данный момент пропускная способность Транссибирской магистрали составляет 120 млн тонн. И в ближайшие 6 лет планируется увеличение пропускной способности Транссибирской магистрали в 1,5 раза до 180 млн тонн в год. Если проанализировать грузопоток грузов по 2017 году, то из учета провезенных грузов и текущей пропускной способности, то можно определить, что на данный момент используется всего около 11 % от логистического потенциала Транссибирской магистрали.

Наиболее перспективным развитием потенциала Транссиба является использование возможностей китайского проекта «Новый шелковый путь» [].

Суть проекта заключается в создании стабильной, качественной транспортной системы, которая будет обеспечивать большой поток движения грузом между странами Европы и Азии.

Прорабатывается множество различных маршрутов движения материальных потоков в обе стороны, каждый имеет свои преимущества и свои недостатки. В некоторых из них Россия не фигурирует, например, при маршруте: Западный Китай – Казахстан – Туркменистан – Азербайджан – Турция – ЕС [3]. Но

есть также несколько маршрутов в которые Россия вовлечена в большей или меньшей мере.

Первый маршрут: Китай – Россия – страны ЕС. В терминологии российской стороны он называется: Северный евразийский коридор. При организации перевозок в смешанном сообщении задействуется порт Владивосток, с дальнейшим выходом на Транссиб, а в чисто сухопутном варианте магистраль выходит с китайской территории через Забайкальск, потом выходит на Транссиб через Читу, и далее проходит через такие крупные города как Улан-Удэ, Иркутск, Екатеринбург, Казань, Москва, Санкт-Петербург и далее грузопоток выходит морем в страны ЕС.

Второй маршрут: Китай – Казахстан – Россия – ЕС. Этот маршрут принято называть: Центральный евразийский коридор. И идет он от Шанхая по центральному Китаю через Сиань, Урумчи и выходит в Казахстан через пограничный пропускной пункт Достык. Затем груз идет по ЖД по территории России и затем выходит в страны ЕС.

Наиболее оптимальный для России вариант – первый. Это обусловлено в первую очередь тем, что большая часть Транссибирской магистрали задействована при движении материального потока груза.

Единственное, что сейчас мешает воплотить этот проект в жизнь, так это слаборазвитая инфраструктура некоторых отрезков железной дороги на протяжении Транссиба. В частности, это касается отрезка на территории Восточной Сибири и территории БАМа.

Протяженность узких мест на БАМе и Транссибе превысила 3 тыс. км и это, как уже было озвучено ранее, уже ощутимо сдерживает многие проекты развития Дальнего Востока и Восточной Сибири, ограничивает возможности для транзита [4].

Прилагается множество усилий, чтобы воплотить в жизнь проект «Новый шелковый путь». В первую очередь, планируется вложить в развитие инфраструктуры Транссибирской магистрали около 554,1 млрд рублей к 2020 году. Основными инвесторами будут выступать Федеральный бюджет, Фонд Национального благосостояния и конечно же Российские Железные Дороги.

Основная сфера применения инвестиций – это оптимизация инфраструктуры по направлению «Восток-Запад». Это связано с повышением темпов роста объема товарооборота между странами Европы и Азии. Российские железные дороги в рамках реализации инвестиционного проекта по модернизации БАМа и Транссибирской магистрали продолжают активно развивать железнодорожную инфраструктуру Восточной Сибири и Дальневосточного региона, чтобы коренным образом сократить протяженность узких мест, повысить скорость и эффективность доставки грузов, а также обеспечить перевозки дополнительных объемов грузов. Планируется реконструировать более 90 станций и 40 разъездов, уложить около 570 км дополнительных главных путей.

Но финансирование и улучшение инфраструктуры – это далеко не единственные факторы, которыми можно увеличить объем движения грузов по Транссибирской магистрали. Наряду с предыдущими факторами дочерние организации РЖД выстраивают гибкие условия ценообразования, что обеспечи-

ваит приток движения иностранных грузов через территорию России. Также стоит принять во внимание тот факт, что РЖД весной 2016 года подписало соглашение между железными дорогами таких стран как: Китай, Казахстан, Монголия, Белоруссия, Польша, Германия и сама Россия. Это должно положительно сказаться на развитии международного транзита по территории Российской Федерации.

В рамках проекта «Транссиб за 7 суток» от ОАО «РЖД» для увеличения грузопотока по территории Транссиба применяется множество технологий. Основными из них являются: Поэтапное повышение маршрутных скоростей движения контейнерных поездов до 1500 км/сутки; Совершенствование подвижного состава для перевозки контейнеров и повышение эффективности его использования; Создание и развитие современных систем документооборота; Создание транспортно-логистической инфраструктуры; Нормативно-правовое регулирование; Нормативно-правовое регулирование [5]. Применение всех этих технологий на практике позволит использовать транзитный потенциал Транссиба в большей степени.

Также для повышения грузопотока по Транссибирской магистрали было увеличено количество маршрутов движения материальных потоков по железной дороге из Европы в Азию и наоборот. Увеличение количества маршрутов привело к повышению спроса контейнерные перевозки и позволило вывести сервис движения грузов по железной дороге на более высокий уровень. Об этом свидетельствует повышение объемов перевозимых контейнеров и именно это может послужить первым шагом к повышению транзитного потенциала Транссибирской магистрали.

При реализации вышеперечисленных мер, инфраструктура железной дороги, в частности на территории Восточной Сибири выйдет на более высокий уровень, что приведет к увеличению объема материального потока, что будет проходить через Транссибирскую магистраль, а это в свою очередь скажется самым наилучшим образом на реализации проекта «Новый шелковый путь». Перенести на Транссибирскую магистраль полный объем грузопотока товаров между странами Европы и Азии в рамках данного проекта не получится, так как объем грузопотока весьма обширный и пропускной способности Транссибирской магистрали не хватит. Но в полной мере используя логистический потенциал Транссиба можно перенести большую часть этого грузопотока. Сама структура грузопотока тоже изменится, большую часть будут составлять транзитные грузы, которые будут просто пересекать страну напрямую. Помимо них будут идти грузы из-за границы для внутреннего потребления в России и непосредственно внутрироссийские перевозки.

Что же касается экономической заинтересованности, то можно с уверенностью сказать, что такой масштабный проект, как «Новый шелковый путь» будет очень весомым вкладом в экономику Российской Федерации. Также помимо оптимизации работы транспортной системы и притока иностранного капитала в страну могут возникнуть прочие попутные выгодные предложения, соглашения с задействованными странами, что тоже будет очень хорошим дополнением к экономической выгоде от реализации данного проекта через пол-

номерное использование логистического потенциала Транссибирской магистрали.

Список использованной литературы

1. Винокуров М. А. Экономика Иркутской области : монография : в 6 т. / М. А. Винокуров, А. П. Суходолов ; БГУ. – Иркутск : Изд-во БГУ, 2009. – Том 6. – 292 с.
2. Суходолов А. П. Пути совершенствования экономического сотрудничества Китая и России / А. П. Суходолов, Ван Нана // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2013. – № 6. – С. 104–107.
3. Фаляхов Р. «Шелковый путь» [Электронный Ресурс] / Р. Фаляхов. – Режим доступа: <https://www.gazeta.ru/business/2017/11/03/10969928>.
4. Гришагин И. БАМ и Транссиб работают на пределе пропускной способности [Электронный Ресурс] / И. Гришагин. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/bam-i-transsib-rabotayut-na-predele-propusknoy-sposobnosti>.
5. ОАО «РЖД»; Проект «Транссиб за 7 суток» [Электронный Ресурс]. – Режим доступа: <http://cargo.rzd.ru/static/public/ru>.

Информация об авторе

Силантьев Александр Валерьевич – кандидат экономических наук, доцент, кафедра логистики и торгового дела, Байкальский государственный университет, 664003 г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru.

Кузьмин Дмитрий Евгеньевич – студент магистратуры, кафедра логистики и торгового дела, Байкальский государственный университет, 664003 г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: kyz5212@yandex.ru.

Author

Silantev Aleksandr Valerievich – PhD in Economics, associate Professor, Chair of Logistics and Commerce, Baikal State University, 11, Lenin Str., Irkutsk, 664003, e-mail: aleksandr.silantev@rambler.ru.

Kuzmin Dmitry Evgenievich – master student, Chair of logistics and commerce, Baikal State University, 11, Lenin Str., Irkutsk, 664003, e-mail: kyz5212@yandex.ru.