# Железнодорожный транспорт на Дальнем Востоке РФ как основа интеграции регионов: уроки Китая

А.В. Барчуков

Барчуков Алексей Валерьевич – **к**анд. экон. наук, доцент, доцент кафедры финансов и кредита Дальневосточного государственного университета путей сообщения (г. Хабаровск)

*В статье определена необходимость формирования транспортной инфраструктуры на территории Дальнего Востока Российской Федерации как для создания единого государственного пространства, так и в целях интеграции с железными дорогами КНР и Кореи, а также транспортного достижения территорий с богатейшими природными ресурсами. Пример Китая заставляет задуматься об исключительной важности развития транспортного комплекса в интересах сохранения не только экономического, но и политического пространства страны.*

Формирование транспортного комплекса тесно связано с развитием региона как территориального социально-экономического образования, поскольку современные общественно-экономические трансформации сегодня происходят на региональной основе. Ресурсное обеспечение наиболее эффективной области альтернатив формирования сети железных дорог особенно важно в условиях современного состояния экономики Дальнего Востока РФ. Таким образом, без решения проблем транспортного комплекса сложно говорить об эффективном управлении этим огромным по территории краем, отсюда невозможно укрепление российской государственности в регионе.

В недалёком прошлом разработкой перспективных планов для их последующей реализации занимался Институт комплексных транспортных проблем при Госплане СССР. Планирование развития и размещения объектов железнодорожного транспорта в регионах позволило выявить перспективные новые или реконструируемые объекты с выдачей технико-экономического обоснования. Их утверждение давало возможность заказчику совместно с генеральным проектировщиком приступить к разработке задания на проектирование, а накопленный теоретический и практический опыт проектирования и ресурсного обеспечения строительства железных дорог позволял относительно успешно решать поставленные задачи. Распад СССР в 1991 году, смена экономического уклада, отказ от централизованного текущего и долгосрочного финансирования развития национального хозяйства осложнили прогнозирование потребностей производства и населения в перевозках, взаимодействие разных видов транспорта и разрушили сложившиеся

хозяйственные связи, что вызвало обвальное падение объёмов перевозок. К настоящему времени дефицит финансовых ресурсов и старение основных производственных фондов продолжают существенно снижать надёжность и стабильность работы единой транспортной системы страны [1].

Железнодорожный транспорт составляет основу транспортного комплекса Дальнего Востока РФ и имеет огромное экономическое значение. Особую роль железные дороги выполняют в освоении северных российских территорий, способствуя созданию предпосылок для дальнейшего социально-экономического развития регионов. Вследствие этого одна из многих проблем институциональной трансформации экономики Дальнего Востока РФ, которая является императивом времени, определяется необходимостью вовлечения в хозяйственный оборот богатейших ресурсов огромного экономического района на основе их транспортного достижения. В рамках Дальнего Востока РФ сеть железных дорог является тем остовом, который формирует территорию района тяготения к тому или иному виду промышленного природопользования и придаёт ей определённую конфигурацию. В связи с этим, учёт интересов этой отрасли и потенциальных возможностей субъекта Федерации в области социально-экономического развития должен стать приоритетным для дальнейшего укрепления России на Дальневосточной территории.

Исследования дальневосточных транспортных учёных позволили выделить в развитии сети железных дорог за весь период существования этого вида транспорта на Дальнем Востоке РФ следующие этапы. Первый этап (1891 – 1916 гг.) – реализация великого проекта по закреплению России на тихоокеанских просторах – строительство Транссибирской магистрали. Второй этап (1928 г. – 1953 гг.) – финансирование строительства ветвей железнодорожной сети к границе с Китаем и второго широтного хода (соединительных линий от Транссиба к трассе БАМа). С 1962 по 1986 гг. продолжался третий этап – создание дублирующего широтного хода региональной железнодорожной сети восточного участка БАМа и проведение реконструктивных мероприятий. При этом наиболее высокие темпы строительства железных дорог были достигнуты путем применения чрезвычайных экономических и политико-административных мер для привлечения и использования ресурсов [2, 3].

Практика КНР показывает пример проведения активной экономической политики в части транспортного освоения периферийных регионов и создания условий для реализации транспортного коридора Азия – Европа по территории страны. При этом можно отметить: экономика этого государства переживает подъём, длящийся уже почти 20 лет, что, очень вероятно, сохранится в течение ближайшего десятилетия. При этом, темпы роста производства в 2 – 3 раза превышают среднемировые показатели и, естественно, такой подъём экономики

сопровождается соответствующим ростом производственной инфраструктуры, в первую очередь – энергетики и транспорта. КНР динамично развивает все виды транспорта, в том числе и железнодорожный, сложность топологической структуры которого постоянно растёт. Последнее обеспечивает многовариантность транспортировок пассажиров и грузов, что, в свою очередь, повышает надёжность и стабильность грузопотоков при различного рода сбоях на отдельных направлениях, способствуя интеграции провинций Китая.

Для России представляется крайне важным формировать свою железнодорожную сеть таким образом, чтобы стимулировать развитие сети китайских дорог в «пророссийском» направлении. Необходимо добиваться совпадения интересов двух наших стран (или, по крайней мере, чтобы они не противоречили друг другу) в целях интеграции сети железных дорог России и КНР при активизации транзитного потока из Азии в Европу. В интересах России следует сохранить Транссибирскую магистраль как основное направление этого транспортного потока, так как в будущем при стабилизации политической обстановки в Пакистане и в районе Кавказа возможно объединение всех железных дорог Евроазиатского континента, суммарное население которого превышает половину населения Земли. Последующий подъём экономики этого макрорегиона делает объём транспортного рынка здесь практически безграничным [4].

В последнее десятилетие сформировался интенсивный товарообмен сопредельных с Дальним Востоком Российской Федерции регионов провинций Северо-Восточного Китая (Хэйлундзян, Цзилинь, Ляонин и район Внутренней Монголии) со странами АТР, Европы и США. Поскольку эти страны намерены активно сотрудничать с провинциями Северо-Восточного Китая, создание транспортной связи с ними превратилось в одну из главных государственных задач КНР. В настоящее время интересы Китая в области финансирования нового железнодорожного строительства сконцентрированы на тихоокеанском (юго-восточном), тибетском (южном) и европейском (западном) направлениях. Это наблюдается по основным крупным железнодорожным проектам, прогнозируемым и реализуемым этой страной на ближайшее десятилетие.

К сожалению, «пророссийские» варианты совершенствования железнодорожной сети КНР в северо-восточном и северо-западном направлениях занимают крайне мало места. Правительству России следует подумать об угрозе последующего перехвата китайской стороной инициативы в деле евроазиатского транзита по сухопутным магистралям. Остаётся не так уж много времени для использования той технологической форы, которая есть у российских железных дорог в деле обеспечения более быстрого, надёжного и экономически эффективного транзита между Азией

и Европой через территорию России. В сочетании с постоянной экономической экспансией Китая создаётся явная угроза дальнейшему социально-экономическому развитию России.

Пример КНР показал, что процесс трансформации территориальной структуры экономики особенно ярко проявляется в росте сети железных дорог, темпы которого в 1988 – 2007 г. были самыми высокими в мире и напоминали темпы эпохи железнодорожного строительства в Европе и США второй половины XIX века. Можно констатировать: если эти темпы в ближайшее десятилетие сохранятся, то в ближайшей перспективе сеть железных дорог КНР по своей протяжённости обгонит российскую и станет второй в мире после США (на 1998 г. протяжённость железных дорог в США составляла 225,7 тыс. км; в России – 149,0 тыс. км; в КНР – 75,0 тыс. км; в Индии – 62,9 тыс. км) [5].

Для структуры сети железных дорог КНР характерны меридиональность (вытянутость с северо-востока на юг) и внутренняя ориентированность (удаленность от побережья). Крупнейшей меридиональной магистралью стала новая двухпутная железная дорога Пекин – Гуанчжоу длиной 2337 км, которая была проложена восточнее, параллельно главной магистрали, с теми же конечными пунктами. Основной её функцией стало перемещение грузов и пассажиров между Пекином, промежуточными транспортными центрами и Сянганом. Дорога открыта в сентябре 1996 г., а с июля 1997 г. всё расстояние от Пекина до Шэньчжэня поезда стали проходить за 48 часов. От этой магистрали были подведены ветки к крупным экономическим центрам: Тянцзинь, Цзинань, Ухань и Хэфэй. Таким образом, магистраль пересекает территорию девяти основных провинций страны, в которых проживает 37,9% населения страны.

Важным по своему экономическому значению для КНР стало сооружение дополнительных четырёх широтных транспортных коридоров от угольных месторождений в провинциях Шаньси и Шэньси к экспортным портам Желтого моря. Это объясняется тем, что старый коридор Лунхайской железной дороги Баодзи – Сиань – Чжэнчжоу – Ляньюньган был крайне перегружен. Являясь крупнейшим в мире экспортёром угля, КНР продолжает усиливать свои позиции на этом рынке, создавая условия для снижения издержек на этапе транспортировки продукции, наращивая мощности морских портов.

КНР в последнее десятилетие создала два новых сухопутных трансграничных перехода: железную дорогу Урумчи – Алашанькоу – Дружба, соединившую Синьцзян и Казахстан, а также продолжение железной дороги от Муданьцзяна до Махалино Приморского края России. В настоящее время ведётся строительство третьего такого перехода из Китая в Киргизию и Узбекистан: Кашгар – Андижан. Планируется позже построить спрямляющий коридор из Синьцзяна в юго-восточный

Казахстан от Северо-Синьцзянской железной дороги по трассе Урумчи – Кульджа – Алма-Ата, а также нового выхода в Индокитай (линия Дали – Жуили – Таиланд).

В июле 2006 г. достроена и сдана в эксплуатацию железная дорога Голмут – Лхаса, которая соединила высокогорный Тибет с остальной железнодорожной сетью. Эта линия проходит на высоте более 4000 м на уровне моря (участок длиной 960 км) и в зоне вечной мерзлоты (участок длиной 600 км). Железнодорожная магистраль поднимается с высоты 2800 м близ Голмуда до 5000 м на Тангульском перевале, где начинается спуск до Лхасы (3590 м). Общая длина тоннелей на этой самой высокогорной железной дороге (в Чили железная дорога поднимается только до 4000 м) – 30 км. Пока прогнозируются только перевозки пассажиров, в основном туристов. Таким образом, преследуется не столько экономическая, сколько цивилизационная цель, так как магистраль усиливает интеграционные связи двух существенно отличающихся друг от друга территорий Китая.

Создание особых экономических зон вдоль восточного и южного морского побережья вызывает необходимость соединения их железнодорожной сетью. Некоторые экспортные порты и особые экономические зоны соединены или соединяются в настоящее время друг с другом железными дорогами вдоль побережья. Важно отметить, что китайское правительство не считает излишним усиливать взаимные связи особых экономических зон созданием параллельной железнодорожной трассы вдоль побережья, так как многовариантность транспортных коммуникаций и их надёжность способствует созданию благоприятного инвестиционного климата, что обеспечивает приток иностранного капитала в экономику.

В феврале 2002 г. была введена в эксплуатацию новая железная дорога до порта Хайнань и как её продолжение – морской железнодорожный паром между материком и островом (Хайнань – Хайкоку) длиной 33 км через пролив Циньчжоу. С постройкой нового участка железной дороги на самом острове длина новой линии Гуандун – Хайнань составит 543 км, что позволит соединить быстроразвивающуюся особую свободную экономическую зону Хайнань с остальным Китаем надёжной транспортной магистралью. Это первая в КНР морская железнодорожная паромная линия и позже её намечено дополнить подводным тоннелем под проливом Циньчжоу длиной 18 км.

В середине девяностых годов прошлого века был запланирован амбициозный проект развития сети высокоскоростных дорог, который включал магистрали: Пекин – Шэньян – Харбин; Пекин – Шанхай; Пекин – Чжэнчжоу – Ухань – Чанша – Гуаньчжоу; Чжэнчжоу – Сиань – Ланьчжоу. Приоритетным направлением этого проекта считается высокоскоростная линия «Цзиньху» (Пекин – Шанхай) длиной 1330 км. Её трасса идёт практически параллельно существующей магистрали Пекин –

Цзинань – Нанкин – Шанхай. По предварительным расчётам, скоростные пассажирские и грузовые поезда должны преодолевать маршрут за 6 часов 30 минут, двигаясь со скоростью 250 км в час.

Пока планируются эти проекты, на китайских железных дорогах идёт реконструкция главных магистралей и увеличение скоростей движения пассажирских и грузовых поездов. Сооружение первой скоростной железной дороги исключительно для движения пассажирских поездов по линии Циньхуандао – Шэньян (422 км) началось в августе 1999 г. Линия проходит параллельно существующей дороге, которая перегружена грузовыми и пассажирскими составами и является главной магистралью, связывающей север и северо-восток Китая. Специально построенные для неё составы начнут курсировать по линии со скоростью 200 км в час и эта дорога станет испытательным полигоном для будущей высокоскоростной железной дороги Пекин – Шанхай. В более отдаленной перспективе возможно также сооружение скоростной пассажирской железной дороги Чунцин – Чэнду в провинции Сычуань.

В настоящее время почти треть всех государственных железных дорог имеет два пути (21000 км), электрифицированы около 20%. К концу 2005 г. общая протяжённость национальных железных дорог составляла 75000 км, но в связи с завершением сооружения магистрали Голмуд – Лхаса начнётся прокладка второй железной дороги в Тибет длиной 1594 км со стороны провинции Юньань по трассе Дали – Лхаса, в результате чего циклический остов сети значительно расширится. Не исключается возможность строительства железной дороги из Юньань в Мьянму (Бирма) по трассе Дали – Мьичина и далее на соединение с железными дорогами Индии, а также в Таиланд и Лаос. Слабая транспортная освоенность территории КНР имеет место в западной (китайская «Средняя Азия») и северной промонгольской (китайская «Сибирь») частях страны, поскольку эти регионы остаются пока «экономической пустыней».

Таким образом, можно сделать вывод, что железнодорожная сеть имеется в местах повышенной плотности населения в восточной и центральной части страны. Несмотря на то, что в 1988 – 2005 гг. протяжённость государственных железных дорог увеличилась с 52000 до 75000 км, этого явно недостаточно – для КНР они должны быть не менее 125000 км и плотнее охватывать юг, юго-восток и особенно восточное побережье, подходя ближе к морю. Планы строительства новых участков железных дорог, мостов и тоннелей и, главное, уверенность в их реализации должны заставить российскую сторону всерьёз задуматься об угрозах утраты Россией её лидирующего положения на складывающемся рынке евразийских сухопутных транзитных перевозок. Пока ещё внимание руководства Китая сконцентрировано на решении проблем повышения надёжности железнодорожной сети в восточной части страны, но уже ясно видны намерения выходов на запад, в обход России. Особенно интенсивно

и скорее с политическими, чем с экономическими целями (грузовой поток незначителен) ведётся строительство железных дорог в экстремальных условиях Тибета и Уйгурского автономного округа. Очевидно в КНР осознают, что надёжность транспортной системы, определяющей связанность регионов, является необходимым условием сохранения и поддержания политической стабильности и территориальной целостности страны.

С учётом этого, России необходимо предпринять срочные государственные меры по активизации российско-китайского сотрудничества в области железнодорожных перевозок с акцентом на российские железные дороги. Следует доказать китайской стороне обоюдовыгодность ускорения перевода более весомой, чем в настоящее время части международного транспортного потока на сухопутные коридоры, а таковым, безусловно, является Транссибирская магистраль. По китайским железным дорогам, в основном северной части страны, в ближайшие годы должна идти подпитка Транссибирской магистрали. Более того, рост числа соединений китайских и российских железных дорог (из Маньчжурии в Россию), соответственно, не противоречит закономерностям формирования транспортных циклов на международном уровне [6].

Пример КНР заставляет задуматься об исключительной важности развития транспортного комплекса в целях сохранения не только экономического, но и политического пространства страны. Настало время активных действий России, направленных на упрочение места Транссибирской магистрали в мировой транспортной системе, поскольку если Европа найдёт другой выход к берегам Тихого океана, а Азия – в Европу, то это будет путь вне России и в ущерб её экономике.

На приграничной с КНР территории Дальнего Востока Российской Федерации имеют место районы, малоосвоенные, лишённые транспортной сети, но обладающие крупными месторождениями полезных ископаемых, очень перспективные для их железнодорожного достижения. В этих регионах актуально решение задачи завершения опорной транспортной сети и обеспечения круглогодичного выхода на неё большинства месторождений и населённых пунктов путём ресурсного обеспечения строительства подъездных дорог. Поэтому необходимо провести комплекс мероприятий по финансированию долгосрочных проектов, связанных с формированием облика и мощности региональных железных дорог. Поскольку в современных специфических условиях российского Дальнего Востока невозможны ранее применявшиеся чрезвычайные меры по обеспечению реализации транспортных проектов, необходимо изыскать наиболее эффективные формы и методы привлечения ресурсов, включая разнообразные организационно-правовые формы создания государственно-частных компаний [7].

В качестве таких подходов, отвечающих современным экономическим условиям, можно предложить применение ресурсосберегающих проектных, технологических и организационных технологий, а также создание крупных акционерных обществ, консорциумов и холдингов, действующих в форме «построил-используй-передай». Финансовые схемы их возможной реализации – это проектное финансирование и сложные модели перераспределения риска между его участниками. В последние годы многие крупные транспортные проекты обеспечивались способом проектного финансирования, что является кредитованием на частнопредпринимательской основе определённого проекта, в котором созданные активы становятся залогом, а источник погашения займов – денежный поток от реализации проекта. Предоставление гарантии является государственной поддержкой по этому проекту, так как в случае если необходимость сооружения определяется общегосударственными соображениями, то финансирование должно осуществляться за счёт государственного бюджета. Пока подобные формы в России не используются из-за отсутствия правовой базы и институциональной среды.

Таким образом, доведение региональной транспортной инфраструктуры до состояния, способствующего дальнейшей реализации государственных интересов, является необходимым условием институциональной адаптации России. Сегодняшние реалии таковы, что только за счёт ресурсов ОАО «РЖД» сформировать транспортную инфраструктуру на территории Дальнего Востока Российской Федерации нельзя, а создавать её необходимо как в целях создания единого государственного пространства, так и в целях интеграции с железными дорогами КНР и Кореи, а также транспортного достижения территорий с богатейшими природными ресурсами. С другой стороны, инвесторы, заинтересованные в использовании природных ресурсов, готовы вложить свои капиталы, естественно, только в те проекты, которые им выгодны непосредственно. Следовательно, в этой сфере стороны должны учитывать как свои, так и другие интересы и таким образом прийти к согласованным и взаимовыгодным проектам, которые будут приносить экономическую выгоду всем участвующим в них сторонам. С пониманием этих обстоятельств необходимо обеспечить финансовыми ресурсами ряд стратегических транспортных проектов: соединение железных дорог острова Сахалин с материковой сетью и последующим выходом на Японию, создание Транскорейской магистрали для достижения портов Республики Корея, завершение строительства Амуро-Якутской железнодорожной магистрали и др.

***Литература и источники:***

*1. Гончарук, С.М. Принятие решений при проектировании облика и мощности сети железных дорог (системный подход). Часть 1. Методология формирования альтернатив облика и мощности сети железных дорог с учётом надежности её функционирования [Текст] / С.М. Гончарук, А.В. Гавриленков, В.С. Шварцфельд. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2003. – 178 с.*

*2. Пиотрович, А.А. Вопросы теории и практики комплексной реконструкции транспортной сети Дальневосточного региона / А.А. Пиотрович. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2003. – 151 с.*

*3. Барчуков, А.В. Новые императивы развития транспорта Дальнего Востока РФ: финансовый менеджмент, инвестиции [Текст] / А.В. Барчуков, Р.Г. Леонтьев. – Хабаровск: ДВГУПС, 2003. – 278 с.*

*4. Малов, В.Ю. Транспортная система Азиатской части страны – необходимое условие стабильного развития экономики России / В.Ю. Малов // Вестник транспорта. – 2003. – №12. – С. 20 – 26.*

*5. Тархов, С.А. Железные дороги Китая как основа интеграции её регионов: уроки для России / С.А. Тархов, В.Ю. Малов // ЭКО. – 2003. – №3. – С. 171 – 178.*

*6. Леонтьев, Р.Г. Очерки постиндустриальной экономики ресурсного типа в региональных координатах. Том 2. Императивы трансформаций транспорта / Р.Г. Леонтьев. – Владивосток – Хабаровск: ДВО РАН, 2003. – 398 с.*

*7. Барчуков, А.В. Формирование системы ресурсного обеспечения развития региональной сети железных дорог [Текст] / А.В. Барчуков // Проблемы транспорта Дальнего Востока: материалы шестой международной научно-практической конференции – Владивосток: ДВО Российской Академии транспорта, 2005. – С. 126 – 127.*