

Перспективные направления развития транспортной инфраструктуры стран Каспийского региона и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС)

© 2010 Е.С. Якубович

Институт мировой экономики и международных отношений
Российской академии наук, г. Москва
E-mail: egorsergeevich@mail.ru

Статья посвящена проблемам транспортной инфраструктуры в странах Каспийского региона. Также эта тема является предметом обсуждения ШОС. Рассматриваются направления развития экономического взаимодействия в Евразии, роль в этом процессе интеграционного объединения стран Каспийского региона и ШОС.

Ключевые слова: страны-участницы ШОС, сотрудничество, транспортная инфраструктура, транснациональные трубопроводы, воссоздание и модернизация, конкурировать, магистраль, энергетическая безопасность, транспортировка газа.

Интеграционные объединения стран Каспийского региона и ШОС играют все более заметную роль в развитии экономического взаимодействия в Евразии. Дальнейшее повышение этой роли будет во многом зависеть от того, смогут ли данная международная организация и регион стать эффективными в сложных и быстро меняющихся геэкономических и геополитических условиях.

Для того чтобы страны Каспийского региона и Шанхайской организации сотрудничества могли более эффективно решать стоящие перед ними задачи, необходимо внести определенные коррективы в их деятельность с учетом реальных возможностей стран-участниц и проблем региона, выявившихся в последние годы в развитии взаимного сотрудничества. Речь идет об усилении *“проектной составляющей”* в деятельности интеграционных объединений - прежде всего в таких ключевых инфраструктурных отраслях, как энергетика и транспорт. Реализация совместных крупномасштабных инфраструктурных проектов будет иметь особое значение для социально-экономического развития всех стран-участниц Шанхайской организации сотрудничества и Каспийского региона (особенно для Кыргызстана и Таджикистана).

Наиболее важным здесь является формирование и реализация базовых инфраструктурных проектов международного характера в Азиатско-Тихоокеанском регионе, основанных на создании экономической и инженерной инфраструктуры, связывающей страны и регионы. Ключевым направлением взаимовыгодного сотрудничества выступает воссоздание и модернизация Транссибирского контейнерного моста *“Европа - Азиатско-Тихоокеанский регион”* за счет реконструкции

Транссиба и БАМа, морских портов и строительства магистральных автомобильных дорог.

Вместе с тем для того чтобы не превратиться в сырьевой придаток стран Северо-Восточной Азии, России необходимо стимулировать и развивать обрабатывающие отрасли промышленности, в первую очередь, в лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной, в обработке металлов, машиностроении, а также в топливно-энергетическом комплексе. Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры, способной удовлетворить потребности вышеперечисленных отраслей, жизненно необходимо.

Шаги по улучшению транспортной инфраструктуры в восточном направлении предпринимаются силами как частного капитала, так и государственных организаций.

Совершенствование транспортно-технологического обеспечения движения экспортных грузов по Транссибу со стыковкой с ним Транско-рейской железной дороги приведет к созданию Трансевразийской магистрали.

Современный расклад сил таков, что шесть государств, которые включены в регион Северо-Восточной Азии, и экономические взаимодействия все больше разделяются на две группы. Первая группа: Китай, Япония, Республика Корея - это лидеры в экономическом развитии. Остальные страны - Монголия, КНДР и Россия в лице Дальнего Востока и Забайкалья - все больше напоминают периферию этого региона.

Китай по темпам роста сейчас и на достаточно длительную перспективу безусловный лидер, который уже в современных условиях начинает оказывать влияние на наше будущее. На северо-востоке Китая в последние годы сформировался и продолжает активно развиваться

мощный комплекс деревообрабатывающих и нефтехимических предприятий, работающих на импортном российском сырье. Тем самым КНР планомерно наращивает свой экспорт в Россию товаров с высокой добавленной стоимостью.

Таким образом, не случайно, что проблема транспортной инфраструктуры в данном регионе является предметом обсуждения в ШОС.

Транспортная инфраструктура Евразии. “Пространство 1520”. Одна из проблем инфраструктурного развития заключается в том, что только 1% из всех грузов Юго-Восточной Азии, направляемых в Западную Европу, идет по железным дорогам Центральной Азии. А ведь это тот самый восполняемый экономический ресурс, который мог бы продвинуть развитие центрально-азиатских государств.

Препятствие в использовании этого ресурса состоит в различной ширине железнодорожной колеи, измеряемой в миллиметрах. Как известно, именно эта деталь отличает наши дороги от европейских. Колея с шириной 1520 миллиметров пока исправно работает в соседних государствах, которые либо входили в состав России, либо зависели от нее.

Разумеется, существование двух стандартов на евразийском пространстве создает определенные неудобства, в то время как заменить тысячи километров стальных магистралей практически нереально. На это потребовались бы огромные средства. Каким же образом использовать преимущества, которые открывает “Пространство 1520” (так специалисты называют территории, которые “обслуживает” железнодорожный путь этого стандарта ширины)?

Дело в том, что железные дороги, скроенные по российским стандартам, связывают порты на Балтике с Тихим океаном. Они проложены практически ко всем месторождениям минерального сырья, в том числе и нефтегазовым. Центральная Азия в этом пространстве занимает не последнее место. Через этот регион ежегодно перемещаются грузы на 1 трлн. долл. США. Не менее 10% - транспортная составляющая.

То есть “Пространство 1520” в силу своего уникального геоэкономического положения обладает огромным транзитным потенциалом. В то же время 98% евроазиатских перевозок осуществляется морским транспортом, а автомобильные перевозчики активно завоевывают рынок. Стратегическая задача партнеров по “широкой” колее состоит сегодня в том, чтобы за счет выработки согласованных подходов к развитию транспортных коридоров обеспечить “переключение” увеличивающихся грузопотоков на железнодорожные маршруты “Пространства 1520”.

Сегодня, когда железнодорожные компании “Пространства 1520” готовы вкладывать значительные средства в обновление и модернизацию подвижного состава, перед машиностроительным комплексом “Пространства 1520” стоит задача по обеспечению растущего спроса в современной, высокоэкономичной и комфортабельной как грузового подвижного состава и пассажирской технике. Уже сейчас очевидно, что в стратегической перспективе решение этой задачи невозможно без освоения машиностроительными компаниями “Пространства 1520” передовых технологий в сфере разработки, производства и эксплуатации железнодорожной техники.

Конечно, нельзя сказать, что ничего не делается. В Казахстане начали выпускать маневровые тепловозы. В Узбекистане наладили производство цистерн. Но это все не решает проблемы в целом.

Таким образом, для успешной работы на транзитном рынке, да и вообще в международных перевозках Евразии необходимо:

- во-первых, создание новых железнодорожных перегрузочных узлов в центрах наших стран, а также в Китае, Западной Европе (это должны быть крупные терминалы со стандартизированными услугами, где выгружают грузы из вагонов для последующей транспортировки, сортировки или хранения и, наоборот, осуществляют подготовку грузов для перевозки железнодорожным транспортом);
- во-вторых, эффективное использование сети морских портов, связанных с сетью железных дорог;
- в-третьих, использование блок-поездов с высокой частотой курсирования (регулярный сервис и четкое расписание).

Также необходима унификация (стандартизация) коммерческих технологий на “Пространстве 1520” (партионности, упаковки, способов загрузки и пломбирования), что позволит значительно снизить затраты и ускорить доставку “от двери до двери”¹.

Развитие международных транспортных коридоров на “Пространстве 1520” является инфраструктурной основой партнерства и роста национальных экономик стран Евразийского континента.

Россия должна быть очень заинтересована в том, чтобы усилия по развитию транспортной инфраструктуры, которые предпринимаются ею на национальном уровне, органично сочетались с тем, что делается ее соседями в Европе и Азии. Это касается и сроков реализации крупных проектов, и их параметров, и условий финансирования, и привлечения грузопотоков. В первую

очередь, необходимо учитывать, что Россия не только важный торгово-экономический партнер, но и связующее звено между Европой и Азией.

Северо-Восточно-Западный коридор. Ряд североευропейских стран, в первую очередь Норвегия, выступил с предложением организовать, может быть, самый масштабный и продолжительный маршрут, сочетающий в себе морскую и железнодорожную составляющую. Проект под названием Северо-Восточно-Западный коридор (в "оригинале" - North East West Corridor, N.E.W.) соединяет между собой восточное побережье США, Норвегию, Швецию, Финляндию, Россию и Китай.

Морское плечо проекта, ориентированного в первую очередь на транзитные контейнеры, пролегал через Атлантику от портов США до норвежского Нарвика. Из Норвегии груз транспортируется через Швецию до финского перехода Торнио, где происходит изменение ширины колес на 1520.

Дальнейший маршрут вариативен: из Финляндии через Ленинградскую область или через Карелию и Архангельскую область с выходом на Транссиб. В данный момент проект строительства этого коридора заморожен.

Помимо глобальных проектов появилось и несколько других, тоже новых, но менее масштабных с участием двух-трех стран. Воссоединение железных дорог Республики Кореи (Южной Кореи) и Корейской Народной Демократической Республики, как предполагают эксперты, "оживит" транзит контейнеров на Транссибирской магистрали, а значит, и на территориях других стран - участниц 1520. Для строительства Транскорейской дороги может быть создан стратегический альянс - консорциум из инвесторов, представляющих несколько стран.

Строительство канала Волга-Дон-2. Развитие мировой транспортной инфраструктуры особенно важно для речного транспорта России, так как позволяет выйти не только на стратегически важные морские бассейны, но и на транснациональные магистрали, которые способны в полном объеме обеспечить международные перевозки грузов европейских и азиатских товаропроизводителей. Рассматривая существующие условия перевозок грузов, нужно отметить, что все порты, расположенные в данном регионе, имеют резервы пропускной способности. Однако они нуждаются в современной перегрузочной технике для создания международных транспортных узлов при взаимодействии водного, железнодорожного и автомобильного транспорта в условиях круглогодичной навигации.

Открытие современного водного пути между Каспийским и Азовским морями может обес-

печить большую часть этих международных перевозок при существенном повышении их эффективности, укрепив влияние России в данном регионе. Взаимодействие со странами Прикаспийского региона и странами ШОС является одним из приоритетных направлений внешней политики России на ближайшие годы².

В настоящее время в Российской Федерации рассматривается несколько вариантов соединения Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов. Один из них - строительство канала, соединяющего Черное и Каспийское моря. В России может появиться новый инфраструктурный проект стоимостью несколько сотен миллиардов рублей. В послании Федеральному Собранию РФ от 26 апреля 2007 г. Президент России предложил проработать вопрос организации международного консорциума для строительства новой ветки Волго-Донского канала: "Существенным фактором сокращения издержек в экономике должно стать развитие речных перевозок. Необходимо реализовать проекты по увеличению пропускной способности внутренних водных путей. В том числе, модернизировать Волго-Донской и Волго-Балтийский каналы. Предлагаю Правительству также проработать вопрос о создании международного консорциума по строительству второй линии Волго-Донского канала. Эта новая транспортная артерия позволит кардинальным образом улучшить судоходное сообщение между Каспийским и Черным морями. По сути, это не просто даст выход прикаспийским государствам в Черное и Средиземное море, т.е. - в Мировой океан, а качественно изменит их геополитическое положение, позволит им стать морскими державами. А для России - это может стать еще одним крупнейшим, экономически выгодным инфраструктурным проектом".

На сегодняшний день ныне действующий канал "Волга-Дон" с пропускной способностью 10-11 млн. т в год не справляется с нагрузками. Реальная потребность составляет, как минимум, 30-35 млн.т в год. Кроме того, авария на Константиновском шлюзе в ноябре 2004 г. показала, что безальтернативный маршрут рискован. Когда таганрогский сухогруз "Seabaronesse", не сумев вовремя остановиться, протаранил ворота шлюза, 221 судно по обе стороны гидроузла вынуждены были ждать завершения ремонтных работ в течение трех недель.

Все понимают, что возможности канала "Волга-Дон" исчерпаны и не могут удовлетворить возрастающие потребности. Второй канал придется строить в любом случае. "Волга-Дон-2", согласно проекту, позволит увеличить пропускную способность еще на 16 млн. т в год.

С учетом того, что страны Центральной Азии не имеют свободного выхода к Мировому океану, знаковым проектом может стать строительство нового судоходного канала “Евразия” от Каспийского моря к Черному. По данным экспертов, этот канал был бы на тысячу километров короче Волго-Донского и стал бы мощным коридором выхода всей Центральной Азии к морям через Россию.

Трасса канала “Евразия” проложена по Манычской впадине, по которой Каспийское и Азовское моря некогда соединялись проливом. В 1936 г. был построен Усть-Манычский гидроузел, в 1941 г. - Веселовский и Пролетарский гидроузлы, образовавшие одноименные водохранилища. После присоединения к Пролетарскому водохранилищу озера Маныч-Гудило образовался шлюзованный водный путь протяженностью 329 км. Он получает дополнительное питание водой из верховьев реки Кубань и Цимлянского водохранилища. Манычский водный путь эксплуатируется в настоящее время при очень небольших грузооборотах местного значения с использованием судов, имеющих небольшую осадку до 1,3 м.

В последнее время проблема полной реализации проекта строительства Евразийского канала становится все актуальнее. Аналогичную идею в середине 2006 г. высказывали Южный научный центр Российской академии наук, а также экспертный центр “Гидротехэкспертиза” и Фонд транспортных проектов при Международном Конгрессе промышленников и предпринимателей. Длина предполагаемого канала - 650 км, ширина - 70 м, глубина - 16 м. Предварительная стоимость строительства оценивается в 15 млрд. евро.

Сторонники проекта указывают на то, что появление такого канала позволит существенно сократить время доставки грузов, в том числе нефти, из Каспийского моря и из стран Средней Азии в Азовское и Черное моря, а также снизить стоимость перевозок между этими регионами по сравнению с перевозками по Волго-Донскому каналу за счет сокращения протяженности пути и увеличения тоннажа флота. В то же время противники реализации проекта утверждают, что его функционирование может обернуться катастрофическими последствиями в экологическом плане. В частности, планы перевозки нефти по каналу создают дополнительную угрозу разливов “черного золота” в Азовском, Черном и Эгейском морях. Кроме того, в связи с мелководностью Азовского моря для того, чтобы использование канала было экономически эффективным, планируется в качестве его продолжения построить глубоководный канал прямо через акваторию Азовского моря для прохода крупнотоннаж-

ных танкеров, что, по мнению экологов, еще больше подорвет экосистему моря. Кроме того, забор воды из рек юга России для заполнения канала грозит обострением ситуации с дефицитом водных ресурсов в регионе. Экологи отмечают, что уже после частичной реализации проекта строительства канала в 1930-е гг. качество воды в реке Дон ощутимо ухудшилось, пострадали экосистемы еще нескольких рек.

Именно на данное обстоятельство ссылаются противники строительства канала “Евразия”. Ведь в отличие от канала “Волга-Дон”, новую артерию заполнит не пресная речная, а соленая морская вода. Это может нарушить экологическое равновесие не только в Ставропольском и Краснодарском краях, Калмыкии, Дагестане, Ростовской области, но и на всем Прикаспии. Природе может быть нанесен колоссальный удар. Дело в том, что в Южном регионе России существует острая проблема нехватки пресной воды. Для примера, потребности той же Кубани удовлетворяются лишь на 60%.

Экологи прогнозируют, что Каспийскому морю может грозить настоящая катастрофа. Однако этот крупнейший в мире замкнутый водоем является средой обитания 80% мировой популяции осетровых рыб. В погоне за прибылью от транзитных перевозок имеется риск потерять этот чрезвычайно важный и, главное, возобновляемый ресурс.

Сравнение основных эксплуатационных характеристик новых водных путей с использованием предполагаемых к строительству второй ветви канала “Волго-Дон” и канала “Евразия” оказывается не в пользу первого варианта (см. таблицу).

Строительство канала “Евразия” на основе комплексного подхода к освоению природных ресурсов, напротив, приведет к оздоровлению экологической обстановки южного региона России и явится основой для его прогрессивного социально-экономического развития.

Прежде всего, прикаспийские государства будут иметь прямой выход на мировой рынок для экспорта углеводородов (сырая нефть, нефтепродукты, сжиженный природный газ и энергетические смеси пропан-бутана). Кроме того, упростится выход к глобальным межконтинентальным контейнерным линиям. Значение этого коридора трудно переоценить, так как он внесет действительно революционные изменения в сложившиеся в настоящее время транспортно-технологические системы (ТТС) перевозок внешнеторговых грузов между Европой и Средней Азией, включая Афганистан и Западные районы Китая за счет использования преимуществ вод-

Сравнение альтернативных вариантов водных артерий между Каспием и Азовским морем

Характеристика водного пути	Вторая ветвь канала "Волга-Дон"	Канал "Евразия"
Протяженность водного пути, км	1500	700
Время движения судов, сут.	8	4
Грузоподъемность расчетного судна, тыс. т	5	10
Класс судна	"река"	"река-море"
Количество шлюзов, шт.	18	6
Пропускная способность, млн. т	13	>40
Продолжительность навигации, мес.	8-9	10-11
Экономия от перевозки грузов, долл. США/т	-	3-4
Стоимость строительства канала и других работ, млрд. долл. США	4,5-5,0	2,5

ного транспорта (низкий удельный расход энергоресурсов на единицу транспортной продукции, высокая производительность труда за счет максимальных размеров грузовых модулей, высокие экологические стандарты) и формирования грузопотоков по максимально кратчайшим географическим расстояниям.

Кроме того, прямой выход на международные морские пути получает экономика Ставропольского края и Калмыкии, по территориям которых проходит значительная часть трассы канала "Евразия". Преимущества этого интермодального маршрута очевидны не только за счет использования на большей его части дешевого водного транспорта, но и за счет прохождения трассы по кратчайшим географическим расстояниям.

Хотя некоторые проекты инфраструктурного развития сводятся к "новому Шелковому пути", это транспортное звено само по себе не удовлетворяет требований общего и устойчивого прироста экономического развития Евразии. Необходимо не просто "новый Шелковый путь", а

целая сеть коридоров транспортного сообщения, производства и распределения электроэнергии, крупномасштабного водного хозяйства и прочей инфраструктуры развития по осям коридоров до ста километров в ширину.

Сооружение таких коридоров вдоль оси транспортных магистралей не только сократит чистые затраты на трансевразийские перевозки товаров, делая их значительно эффективнее морских перевозок, но и сделает привлекательными ныне малонаселенные регионы Евразии, и даже ныне функционально бездействующие территории станут зонами экономического развития. В новых условиях эти регионы Евразии за счет своих связей с другими многонаселенными регионами континента станут мощным плацдармом экономического роста в ближайшем будущем³.

¹ Газета. Ру. 2007. 11 мая. URL: <http://www.gazeta.ru>.

² Транспорт Юга. 2005. □ 1-2 (19-20).

³ Ларуш Л.Х. Стратегия Вернадского. URL: www.larouchepub.com.

Поступила в редакцию 09.07.2010 г.