**Интересы России на евроазиатском транспортном пространстве**

В.Н. Филина

Эволюция инфраструктуры железнодорожного транспорта, ее влияние на общественные процессы в России. Развитие транспортной инфраструктуры предваряет реализацию различных проектов стратегического характера. На всех этапах формирования железнодорожной сети за более чем 170-летний период существования этого вида транспорта отмечается его влияние на геополитическое, экономическое положение страны. Железнодорожные магистрали, особенно в районах нового освоения, являлись осями, по которым формировалась система расселения.

Основой сети в начальный (с 1837 г.) период явились три магистрали в западной части Российской империи, имевшие большое торгово-экономическое и стратегическое значение. Середина XIX в. охарактеризовалась взрывным ростом сети с ежегодным приростом более чем 1, 5 тыс. км в направлениях к портам Балтийского, Черного, Азовского морей, границам Германии, Австро-Венгрии.

К началу ХХ в. в связи с интенсивным развитием промышленности вводятся железные дороги на Урале, в Средней Азии, Закавказье, построена большая часть Транссибирской магистрали. Темпы прироста сети в этот период превышают 2, 5 тыс. км в год, ее общая протяженность достигает более 53 тыс. км. Развитие магистральной сети привело к значительному увеличению численности населения в восточной части России, особенно стремительно вырос поток переселенцев в зонах тяготения к железной дороге в Западной Сибири, Северном Казахстане.

Дальнейшее наращивание сети шло по пути ее усложнения, ликвидации «островных» участков, создания параллельных разгрузочных линий в европейской части, завершения строительства стратегических магистралей во всех направлениях. В результате устанавливается надежная связь Северо-Западной части России и Урала, обеспечивается выход к портам Тихого океана.

К концу периода, приходящегося на годы Первой мировой и Гражданской войн, когда было уничтожено более 60% сети, удалось восстановить разрушенные участки и построить новые, что позволило оптимизировать связи Центра с восточными районами страны. Аналогичные изменения в сети железных дорог произошли и в годы Великой Отечественной войны, к концу которой, несмотря на значительные разрушения, эксплуатационная протяженность железных дорог по сравнению с предвоенным 1940 г. увеличилась на 6, 8 тыс. км, достигнув 113 тыс. км. Была сформирована опорная сеть Севера европейской части, построены рокадные и фронтальные дороги на юге страны.

В дальнейшем наиболее интенсивно развитие сети происходило в Западной и Восточной Сибири в связи с бурным освоением ресурсной базы, созданием ТПК. Были построены Южно-Сибирская, Среднесибирская магистрали, завершено строительство линий до порта Ванино, сформирована сеть на территории Казахстана, Средней Азии. Развитие сети сопровождалось ее модернизацией.

В последние 15 лет существования СССР произошло замедление темпов ввода железных дорог в эксплуатацию (около 0, 6 тыс. км в год), в результате начал ощущаться дефицит провозных и пропускных способностей сети. Тем не менее и в этот период реализовывались крупнейшие проекты, имевшие важнейшее экономическое и стратегическое значение - БАМ, а также магистрали, открывавшие доступ к углеводородным месторождениям Западной Сибири, были созданы обходы крупнейших транспортных узлов - Московского (3-е кольцо), Куйбышевского, Ростовского, Свердловского и др. По данным академика А.Г. Аганбегяна, если до строительства БАМа в зоне его тяготения на протяжении 3 тыс. км проживали около 300 тыс. чел. (в ряде районов плотность населения составляла 1 чел./100 кв. км), то к моменту завершения строительства магистрали численность населения данной территории превысила 2 млн. чел.

К 1990 г. протяженность сети железных дорог составляла 147, 5 тыс. км, сложилась конфигурация по ортогональному типу как в европейской части России, так и в южной части Урала, Сибири, Дальнего Востока, т. е. практически в пределах всей системы расселения страны.

Системный кризис 1990-х годов привел к негативным тенденциям развития сети: падению объемов перевозок не только по объективным причинам - в результате спада производства, развала СССР и возникновения на его месте новых независимых государств, незначительного ввода в эксплуатацию новых линий. Несбалансированная тарифная политика наряду с закрытием предприятий повлекла за собой отток населения из районов Крайнего Севера, Дальнего Востока, обезлюдение обширных территорий, удаленных от Центра, что также привело к резкому снижению пассажиро- и грузоперевозок.

Из-за падения размеров перевозок многие участки сети были демонтированы или переведены в разряд подъездных путей. Причем, несмотря на начавшийся с 2000 г. подъем производства, тенденция закрытия участков продолжается. Такие изменения в конфигурации сети наблюдаются даже в благополучных регионах с экспортной направленностью экономики, где развитие сети ориентировано на вывоз продукции - Северо-Западном, Уральском федеральных округах. Так, в Северо-Западном ФО, наряду с вводом в эксплуатацию линий по вывозу леса, продукции с Костомукшского ГОКа, строительством новых соединительных ветвей для связей с Финляндией в С.-Петербургском транспортном узле, был закрыт ряд участков преимущественно в Калининградской и Мурманской областях, отдельные участки были переданы отраслевым ведомствам.

Наиболее значительные изменения в пространственной структуре сети в сторону их сокращения, упрощения произошли в Центральном, Приволжском, Южном федеральных округах. На территории последнего, наряду с вводом в эксплуатацию двух линий - рокадной в Дагестане, сократившей путь из Поволжья в Закавказье, и подъездной дороги к порту Оля в Астраханской области, были демонтированы многие участки сети и пограничные переходы на границе с Украиной, а также ряд участков в Ростовской области из-за закрытия некоторых шахт.

В Сибирском ФО с вводом Северо-Муйского тоннеля завершилось формирование БАМа, однако в то же время демонтажу и переводу в подъездные пути подверглись многие участки на границе с Казахстаном. В Кузбассе в середине 1990-х годов были спешно закрыты грузообразующие линии, соединяющие магистрали с подъездными линиями к недействующим шахтам, прекратилась достройка линии Мереть - Среднесибирская со степенью готовности 80%, хотя впоследствии в регионе отмечался рост добычи угля со среднегодовым приростом 9%.

Одним из значительных инфраструктурных проектов последних лет явилось строительство в Дальневосточном ФО Амуро-Якутской магистрали (рабочее движение открыто в 1997 г., ввод в эксплуатацию осуществлен в 2006 г.), создание ряда линий до границы с Китаем, однако в целом протяженность железных дорог округа сократилась. Это связано с ликвидацией магистрали Холмск - Южно-Сахалинск на Сахалине в силу ее низкой конкурентоспособности по сравнению с общесетевой: себестоимость перевозок на ней из-за особенностей эксплуатации на порядок превышает средний по сети уровень.

В еще большей степени, чем в протяженности (табл. 1) произошли изменения в конфигурации сети. На магистральных линиях отмечается закрытие дублирующих участков с небольшими объемами перевозок, а также ряда участков на границах с бывшими республиками СССР. Закрытие многих грузообразующих и технологических ветвей явилось результатом ликвидации отдельных предприятий (особенно в отраслях горно-добывающей, пищевой, лесозаготовительной промышленности), закрытия ряда оборонных объектов, а также вследствие изменения схем доставки сырья, продукции. Параллельно с этим осуществлялась ликвидация узкоколейных линий, начатая еще в советский период (с 1970 по 1990 г. они сократились с 2, 9 до 1, 3 тыс. км). Этот процесс связан с развитием автодорожной сети и переключением на нее с железных дорог грузо-, пассажиропотоков.

Таблица 1

Изменения эксплуатационной протяженности российских железных дорог по федеральным округам с 1991 по 2006 г.\*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Увеличение, км | | Уменьшение, км | | Итого | Протяженность, тыс. км | |  |
| Федеральный округ | всего | в том числе построено | всего | в том числе разобрано | изменение, км | на 01.01. 1992 г. | на 01.01. 2007 г. | % к 1991 г. |
| Северо-Западный | 300 | 154 | 401 | 156 | -101 | 13, 15 | 13, 05 | 99, 2 |
| Центральный | 57 | 10 | 781 | 338 | -724 | 17, 73 | 17, 01 | 95, 9 |
| Южный | 185 | 184 | 269 | 252 | -84 | 8, 66 | 8, 58 | 99, 0 |
|  |  |  |  |  |  |  | +0, 02\*\* |  |
| Приволжский | 46 | 0 | 561 | 237 | -515 | 15, 20 | 14, 69 | 96, 6 |
|  |  |  |  |  |  |  | +0, 16\*\* |  |
| Уральский | 37 | 25 | 57 | 50 | -20 | 8, 55 | 8, 54 | 99, 8 |
| Сибирский | 37 | 33 | 505 | 193 | -468 | 15, 05 | 14, 59 | 96, 9 |
|  |  |  |  |  |  |  | +0, 12\*\* |  |
| Дальневосточный | 413 | 376 | 435 | 114 | -22 | 8, 49 | 8, 47 | 99, 7 |
| Всего | 1075 | 782 | 3009 | 1340 | -1934 | 86, 82 | 84, 91 | 97, 8 |
|  |  |  |  |  |  |  | +0, 30\*\* |  |
| \* Данные рассчитаны автором работы [1] | | | на основе статистических отчетов ОАО «РЖД» с привлечением | | | | | |
| топографических карт. |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \*\*Протяженность на | российской территории участков АО «Казахстан Темир Жолы». | | | | | | |  |

Таким образом, по мере своего развития железнодорожный транспорт выполнял функцию интегрирующего фактора в масштабах государства, являлся средством политического, экономического влияния на решение задач национального уровня. За период реформ произошло сокращение и упрощение пространственной структуры сети железных дорог в сторону их магистрализации с ориентацией на внешние связи, прежде всего со странами дальнего зарубежья. На российской территории произошел разрыв Транссиба: отдельные участки проходят по территории Казахстана. Ряд магистральных направлений перешел в разряд периферийных. Массовому закрытию малодеятельных участков способствовало также отсутствие до 2005 г. правового механизма, определяющего порядок их закрытия. Только в последние годы наметилась стабилизация эксплуатационной протяженности железных дорог.

Транспортные проекты и геополитика. Изменение границ государства, рост «северности» территории, разрушение единой транспортной сети значительно сузили возможности геостратегического влияния России. Глобальные геополитические, социально-экономические изменения на постсоветском пространстве привели к переориентации источников сырья, рынков сбыта продукции, а главное, - к смене субъектов поддержки вновь образованных государств. Новые ориентиры служат поводом для активного участия этих стран в различных международных проектах, в частности в МТК (международных транспортных коридорах), не обязательно отвечающих экономическим интересам самих стран-участниц. Интенсивно формируются альтернативные российским направлениям проекты; прежде всего это проект возрождения Великого шелкового пути. Из бывших советских республик наиболее активизировался Казахстан, имеющий выгодное географическое положение для транзитных сообщений, который проводит политику строительства новых линий для связей с Китаем. Эти страны, как и большинство бывших республик СССР, объединяет стремление создать евроазиатский мост между Европой и Азией в обход России.

В последнее время интенсивно разрабатываются проекты на направлениях связей государств Центральной Азии и Закавказья со странами Европы, в том числе Балтии, а также с Украиной. Среди подобных проектов - поставка азербайджанской нефти в Европу по нефтепроводу, соединяющему украинский порт в районе Одессы с южной веткой нефтепровода «Дружба». Проект не был в должной мере поддержан в Европе, поэтому оказался нереализованным. Совместными усилиями украинской и грузинской сторон разрабатывалась программа по обеспечению транзитных евроазиатских перевозок через Закавказье, причем грузопотоки в центральные районы России из Закавказья должны были проходить через морские порты Грузии и Украины и далее по сети дорог Украины. Предложенная схема транспортировки оказалась на 30-40% затратнее существующего варианта доставки грузов.

Евросоюз, заинтересованный в усилении своего влияния на Востоке, приступил к реализации проекта ТРАСЕКА (МТК Европа - Черное море - Закавказье - Каспийское море - Средняя Азия) - конкурентного России транспортного коридора.

В число стран - участниц проекта ТРАСЕКА, помимо республик Закавказья, Средней Азии, Молдовы, Украины, входят Болгария, Румыния, Турция - всего 13 государств. В рамках проекта предусмотрено оказание финансовой и технической помощи (реконструкция портов, строительство дорог, мультимодальных терминалов) странам Закавказья и Средней Азии, а также Молдове и Украине. Со времени начала реализации программы создано около 50 проектов суммарной стоимостью 100 млн. евро с ежегодным финансированием около 10 млн. евро [2].

Несмотря на значительную финансовую, материальную поддержку различными международными организациями, проект, по косвенным данным, свидетельствующим о слабой загрузке переправ на Черном и Каспийском морях (отчетные данные отсутствуют), свелся к сообщению соседних стран. В основном задействован лишь участок коридора ТРАСЕКА «Баку - Тбилиси - Поти (Батуми»), по которому на экспорт доставляется в небольших объемах казахстанская и азербайджанская нефть (до 1 млн. т) и нефтепродукты. В перспективе нефть из новых месторождений Казахстана будет транспортироваться в Европу частично по трубопроводу «Баку - Тбилиси - Джейхан», частью по железным дорогам Азербайджана и Грузии до портов Батуми, Поти, а также по российским железным дорогам (далее - р.ж.д.) к портам России, Украины.

Тем не менее транзитные возможности данного коридора могут быть существенно расширены, если его рассматривать в рамках сообщения Западная Европа - Китай, где центральную роль играют Китай и Казахстан.

Итогом реализации множества инфраструктурных проектов в обход России является не столько экономическая целесообразность, сколько политическая направленность с целью усиления пространственной дезинтеграции территорий, исторически входивших в зону влияния России, т. е. имеет место проявление новых реалий современного мира - решение политических задач экономическими методами.

На примере развития транспортной инфраструктуры соседствующих с Россией стран, в частности Казахстана, Китая, рассмотрим подробнее, насколько эти угрозы действенны для России.

Экономическое развитие Казахстана увязывается с формированием инфраструктуры разных видов транспорта: железнодорожного (функционирование которого не зависело бы от сети железных дорог России), автомобильного (сооружается автодорожный коридор, в который входят магистрали Казахстана, Китая, России - по российской территории через Оренбург на Москву, С.-Петербург общей протяженностью 8, 4 тыс. км), морского (для транспортировки нефти в Европу по Каспию в обход России с предполагаемым объемом переключения нефти с российского направления в количестве 20-56 млн. т).

Казахстан, максимально используя свое географическое положение, стремительно наращивает размеры перевозок (в последние годы до 30%), чему в немалой степени способствовала модернизация всей автодорожной сети страны. Основные направления Казахстана - российское (с объемом перевозок около 10 млн. т на 2008 г.) и китайское - до 5 млн. т. При этом, если годовой прирост объемов перевозок в первом случае составляет 25%, то с Китаем наблюдается почти двукратный рост.

Связи Казахстана с Китаем не ограничиваются упомянутым выше коридором. Рассматривается возможность выхода в Европу через С.-Петербург от китайского побережья Желтого моря, а также МТК по направлению от Северо-Востока США и Канады через Россию, Казахстан - на Китай.

В проектах казахстанской и китайской сторон имеются разработки других альтернативных маршрутов, соединяющих страны Юго-Восточной Европы и Юго-Восточной Азии через Турцию, Иран, страны Центральной Азии. Однако эти проекты слабо проработаны, неизвестны даже перспективные объемы грузопотоков. Имеются лишь прогнозные показатели прироста железнодорожных перевозок Казахстана до 2015 г. - около 6 млн. т/год. Размеры перевозок грузов железнодорожным транспортом Турции составляют лишь 5% перевозок всеми видами транспорта страны, объем внешнеторговых перевозок, включая транзит, незначителен - около 30 тыс. т. Проекты несостоятельны также по экологическим критериям, т. е. в целом неконкурентоспособны по отношению к маршруту через российскую территорию.

Одно из предполагаемых альтернативных направлений Казахстана - к порту Актау на его территории, далее по паромной переправе до Баку, потом по железной дороге Турции до пролива Босфор, через пролив паромной переправой и затем через страны Восточной Европы (Болгарию, Румынию, Венгрию, Словакию, Чехию) - в Германию. Очевидно, что большое число стран-транзитеров, две паромные переправы значительно удорожают перевозки по данному маршруту. Кроме того, еще не сооружен отдельный участок трассы на турецкой территории, что также потребует значительных финансовых вложений.

В числе действующих транспортных коридоров Казахстана существенную роль в экономике страны играют Северный луч Трансказахстанской железнодорожной магистрали для связи с Европой, Центральный коридор, Южный луч как часть коридора «Север - Юг».

Для России важным представляется развитие на казахстанско-китайской границе станции Достык, через которую пролегает направление связей на Европу с участием р.ж.д.

Китай в рамках проекта «Восток - Запад» предусматривает сооружение пяти автомобильных дорог для увеличения транзитного грузопотока через Казахстан. Это позволит, по прогнозам казахстанской стороны, пропускать через два перехода (Хоргос и Достык) до 30-35 млн. т грузов в год. Слабым звеном данного проекта является прохождение грузов по территориям центральноазиатских стран - Туркменистана и Узбекистана, сеть железных дорог которых не соответствует статусу МТК из-за неудовлетворительного состояния инфраструктуры. Имеются также проблемы с сохранностью грузов.

Если сравнивать основные показатели транзитных перевозок между Китаем (Достык) и Западной Европой (Варшава, Берлин), осуществляемых по коридору ТРАСЕКА через Туркменистан и Узбекистан, с показателями перевозок по казахстанским и российским железным дорогам, то окажется, что во втором варианте протяженность маршрута почти на 2 тыс. км короче, срок доставки почти в 2 раза меньше (6, 4 суток по сравнению с 11, 1 и 11, 6 через Актау и Туркменбаши), провозная плата одного 20-футового контейнера примерно на 1, 2 тыс. долл. меньше [3]. Иными словами, по срокам и стоимости доставки контейнерных транзитных грузов коридор ТРА-СЕКА не выдерживает конкуренции с транзитом через Россию.

Сопоставление конкурирующих маршрутов в связях Китая со странами Южной Европы через Туркменистан и Узбекистан и по р. ж. д. по срокам доставки и протяженности маршрутов не в пользу последних (4, 5-4, 9 тыс. км по р.ж.д. по сравнению с 3, 4-4, 7 тыс. км и 8, 5-8, 6 суток по р.ж.д. по сравнению с 5, 9-7, 8 суток), однако по стоимости перевозки 20-футового контейнера р.ж.д. имеют преимущество - 1, 71, 8 тыс. долл. соответственно 2, 3-3, 1 [3], что свидетельствует о конкурентоспособности маршрута по р. ж. д. по сравнению с коридором ТРАСЕКА.

Таким образом, из множества проектов сухопутной связи Китая с Европой в качестве конкурентоспособных остаются маршруты с главным ходом по Транссибу, а также с использованием железнодорожной инфраструктуры Казахстана с выходом на сеть р. ж. д. через Тобол, Петропавловск. К числу эффективных схем транспортировки грузов можно отнести также маршрут из восточных районов Китая (включая район Пекина), через Монголию, который является кратчайшим коридором в сообщении Европа - Азия.

На западе России страны Балтии, Украина, Белоруссия предложили направление связи в виде меридионального коридора «Балтика - Черное море» с использованием железнодорожной инфраструктуры и водных путей, что, по мнению ряда западных экспертов, может служить «санитарным кордоном» между Россией и Западом. Помимо собственных грузопотоков предполагается их привлечение с территорий Северной Европы, Закавказья (Армения, Грузия), Турции. До последнего времени в основном загружал коридор белорусский грузопоток, направляемый в порты Украины и Литвы.

Для функционирования водного маршрута данного коридора от Херсона до Риги намечено водное соединение Днепра и Западной Двины. В дальнейшем предполагается создать сеть водных путей для связей с Финляндией, Россией, Польшей, Эстонией, Латвией. Однако некруглогодичная навигация, наличие разветвленной наземной инфраструктуры, включая автомагистрали, высокая стоимость перевозок судами «река-море» (по сравнению с речными судами она выше на 15-20%), наличие гидротехнических сооружений на реках делают это водное сообщение неконкурентоспособным.

Коридор «Балтика - Черное море» расположен на значительном удалении от российских меридиональных железнодорожных направлений (350-500 км), поэтому не может оказать заметного влияния на загрузку сети р.ж.д.

В данном проекте, как и в подобных других, экономические предпосылки их реализации уступают место основной цели - снижению вовлеченности российской транспортной сети во внешнеторговый обмен с европейскими странами. Более того, переход железнодорожной сети стран Балтии на европейский стандарт колеи приведет к сокращению потоков из России и уменьшению загрузки прибалтийских портов.

Аналогичная ситуация складывается и с проектом железнодорожной связи Азербайджана, Грузии, Турции для транзитных перевозок из Китая, Центральной Азии, Казахстана в обход России. В данном случае могут оказаться недозагружен-ными порты Поти и Батуми и подходящие к ним железнодорожные линии.

Таким образом, различные проекты евроазиатских связей в обход России не способны оказать заметного влияния на загрузку транзитными потоками р.ж.д. даже с учетом тарифных льгот и целевого дотирования со стороны заинтересованных стран.

Предпосылки для развития железнодорожного сообщения в евроазиатских связях. По оценкам экспертов, объем мировой торговли между экономически развитыми странами составит в 2010 г. 390 млн. т; 2015 г. - 425 млн. т; 2020 г. - 470 млн. т. К 2011 г. объем грузовых контейнерных перевозок из Восточной Азии в Европу достигнет 12, 8 млн. ДФЭ, из Европы - 10, 2 млн. ДФЭ. К 2030 г. экспорт стран ЕС (25 стран) в Китай возрастет в 3 раза по сравнению с 2007 г. и составит около 271 млрд. долл. [4].

В номенклатуре грузов евроазиатской торговли преобладают промышленные товары, преимущественно продукция машиностроения и легкой промышленности, т. е. большинство грузов являются контейнеропригодными.

В Европе главные точки товарообмена, фокусируемые в связях «Восток - Запад», являются Германия и Австрия - на долю этих стран приходится 66% общего товарооборота, на страны Северной и Восточной Европы - 18 и 16% соответственно. С азиатской стороны около 70% товарообмена с Европой приходится на Китай, далее следуют Япония (22%) и Республика Корея (9%).

Традиционно основной вид транспорта, осуществляющий связи между мировыми экономическими центрами, - морской, его доля примерно 97% контейнеро-потока между Европой и Азией. На евроазиатский грузопоток в Европе работают два крупнейших порта - Роттердам и Гамбург, перерабатывающие контейнерные грузы (табл. 2) [4].

Таблица 2

Объемы перевалки контейнеров основными европейскими портами, млн. ДФЭ

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Порт | 2002 г. | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. | 2006 г. |
| Роттердам | 6, 5 | 7, 14 | 8, 28 | 9, 28 | 9, 69 |
| Гамбург | 5, 37 | 6, 13 | 7, 0 | 8, 08 | 8, 86 |

В экономике ЕС ведущая роль принадлежит Германии, на ее долю приходится также основной объем торговли Европы со странами Азии, прежде всего Китаем. Несмотря на преимущественное использование морского транспорта в евроазиатских связях, Германия с ее крупнейшим морским контейнерным портом, а также многие страны Центральной Европы, не имеющие выхода к морю (Чехия, Словакия, Венгрия, Австрия, Швейцария, отдельные регионы Польши), ориентированы на развитие прямого железнодорожного сообщения. Следует отметить также опережающие темпы роста экспорта из стран Восточной Европы в Азию на ближайшую перспективу до 2015 г. по сравнению со странами Западной Европы, что в определенной степени связано с интенсивным развитием в Китае собственной высокотехнологичной продукции, т. е. следует ожидать роста контейнерных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

Усиление роли железнодорожного транспорта в международном товарообмене связано отчасти со стагнационными процессами, происходящими на морском транспорте. Хотя на направлении «Дальний Восток (Юго-Восточная Азия) - Европа» поставляются суда-контейнеровозы с достаточно низкой себестоимостью, имеет место рост линейных тарифов (по оценкам, около 19%). Это связано с увеличением операционных расходов на движение порожняком, портовых сборов и сборов за различные услуги, судовых расходов - по тоннажу, в части безопасности, экологии, по отдельным позициям - до 50%. Инфляционные процессы приводят к росту заработной платы моряков и портовиков, расходов на страхование (9%), содержание и ремонт судов (18%) [5]. В то же время снижается скорость движения судов, в связи с чем в ЕС намерены пересмотреть практику его централизованного планирования.

Возросшему значению железнодорожного транспорта в Европе способствуют интеграционные процессы, в основе которых лежат государственные субсидии. Так, в Австрии плата за проезд грузовика составляет 108 евро, на железнодорожной платформе - 74 евро.

Предполагается, что общий объем грузовых железнодорожных перевозок в ЕС к 2015 г. возрастет на 40%. Наибольшее влияние в Европе в сфере транзитных перевозок имеет германский железнодорожный транспорт, который вовлекает в свою систему железные дороги Нидерландов, Дании, Швейцарии. Аналогичную политику интеграции проводят австрийские железные дороги (в части трансальпийских тоннельных переходов), которые находятся в Европе на третьем месте после германской и французской железных дорог.

Тенденция к увеличению в структуре международных перевозок по видам транспорта доли железнодорожного позволяет России, где основной вид транспорта - железнодорожный, в полной мере использовать свои возможности как страны-транзитера на направлении «Европа - Азия». По ее территории проходят несколько МТК, сформирована сеть Трансазиатской железной дороги, основу которой составляет Транссиб. В зоне влияния р. ж. д. на направлении Восток - Запад расположены многие страны Центральной, Северной Европы, на востоке к Транссибу тяготеют Китай, Монголия, Япония, Республика Корея, КНДР.

В связи с этим российскими экономистами-транспортниками предполагалось, что транзитные потоки, идущие по российской территории, будут иметь выходы на страны Юго-Восточной Азии через порты Приморья. Однако существенную конкуренцию подобной схеме грузопотоков составляет уже сложившаяся схема доставки грузов, при которой не требуется перевалки грузов, морским транспортом из Японии, Республики Корея, других стран Юго-Восточной Азии.

Развитая, надежная инфраструктура доставки грузов морским транспортом, в составе которого имеются специализированные суда-контейнеровозы, является серьезным препятствием при переделе транспортного рынка. Железнодорожному транспорту предстоит продолжительное время доказывать свои преимущества по многим параметрам - меньшей стоимости, большей скорости доставки, надежности, ритмичности и т.д.

К настоящему времени на рынке транспортных услуг в системе евроазиатских связей сферой обслуживания связей р.ж.д. являются в основном грузы, следующие из восточных регионов КНР, а также грузы, идущие транзитом через Казахстан из западных регионов страны.

В последние годы отмечается возрастание интенсивности евроазиатских транспортных связей, вызванное усилением позиций Китая, который претендует на статус ведущего мирового экономического центра. Сдвигам в акцентах деловой активности в мире способствует также замедление темпов роста национальных экономик развитых стран, прежде всего США. В Китае вследствие сбалансированной экономической, в том числе налоговой, политики, наличия дешевой рабочей силы концентрируются инвестиции, производства промышленных компаний многих стран мира. Все это позволило на протяжении длительного периода развивать экономику, имеющую один из самых высоких темпов прироста в мире - на уровне 10%.

Китай является крупнейшим мировым партнером по экспорту и импорту широкого спектра продукции и сырья. В общем объеме внешней торговли Китая 15% приходится на страны ЕС.

Во внешней торговле Китай использует преимущественно (на 99%) морской транспорт. Однако перегруженность морских портов и высокие тарифы привели к исчерпанию возможностей данного вида транспорта и развитию сухопутных путей, возрождению маршрута в виде «Нового шелкового пути», проходящего транзитом по территории Казахстана. Маршрут технически оснащен и по кратчайшему расстоянию имеет выход через Тобол на российскую территорию и далее в Европу. Данное направление, учитывая интенсивное развитие западных, северо-западных регионов Китая, наиболее эффективно, в том числе и для р.ж.д.

Товарооборот России с Китаем сопоставим с объемами торговли с ведущими европейскими странами - в 2008 г. он был на уровне 8, 9% среди стран дальнего зарубежья и составлял 7, 6% объема внешней торговли РФ (табл. 3, 4) [6]. Только за 2008 г. прирост данного показателя составил 38%. В товарообмене России с Китаем преобладает импорт, доля которого от общей величины импорта РФ примерно втрое превышает долю всех экспортных поставок из России - 13% и 4, 5%. По величине доли всего импорта России Китай находится на первом месте, далее следуют Германия (12, 8%), Япония (7%), США (5%). За период с 2000 по 2008 г. величина поставок из Китая в Россию возросла в 36, 5 раза. Из стран СНГ торговля с Казахстаном находится на третьем месте после Украины и Беларуси (18, 5%). Хотя в стоимостном выражении объемы вывоза продукции из России в Казахстан более чем вдвое превышают ввоз, в общих значениях экспорта и импорта со странами СНГ доли их в товарообмене России с Казахстаном примерно одинаковы - 19, 1% и 17, 5%.

Векторы связи с Европой отдельных регионов КНР выглядят следующим образом: юго-восточные и южные регионы используют морской транспорт, из северозападных и западных регионов маршруты пролегают через Казахстан, затем - Россию через пограничный переход Алашанькоу - Достык на китайско-казахстанской границе. К российским транспортным коммуникациям тяготеет часть восточных и северо-восточных регионов Китая.

Суммарный объем грузовой базы трех провинций Северо-Востока Китая в зоне тяготения к российским коммуникациям составляет около 9 млн. т, из них 2/3 грузовой массы приходится на экспорт. Регионы экономически развиты, производят разнообразную продукцию для внешней торговли: от продуктов питания, косметики, фармацевтических товаров до машин, оборудования, электроники, телекоммуникационных и относящихся к космической сфере изделий.

На этой территории расположены предприятия сталелитейной, нефтеперерабатывающей промышленности. Однако существенно повысить масштабы внешнего товарооборота провинций не позволяют изношенность основных производственных фондов, высокая степень материало-, энергоемкости, что снижает конкурентоспособность китайской продукции.

Таблица 3

Внешняя торговля России с отдельными странами (в фактически действующих ценах), млрд. долл.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страна | 2000 г. | 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. | 2008 г. | 2008 г., % от общей величины |
| Страны дальнего |  |  |  |  |  |  |
| зарубежья |  |  |  |  |  |  |
| Всего | 111, 6 | 288, 5 | 374, 3 | 469, 2 | 628, 5 | 100 |
| экспорт | 89, 3 | 208, 8 | 258, 9 | 299, 3 | 398, 2 | 100 |
| импорт | 22, 3 | 79, 7 | 115, 4 | 169, 9 | 230, 3 | 100 |
| Германия | 13, 1 | 33, 0 | 43, 0 | 52, 8 | 67, 3 | 10, 7 |
| экспорт | 9, 2 | 19, 7 | 24, 5 | 26, 3 | 33, 2 | 8, 3 |
| импорт | 3, 9 | 13, 3 | 18, 5 | 26, 5 | 34, 1 | 14, 8 |
| Нидерланды | 5, 0 | 31, 5 | 38, 5 | 46, 8 | 61, 8 | 9, 8 |
| экспорт | 4, 3 | 24, 6 | 35, 9 | 42, 9 | 57, 0 | 14, 3 |
| импорт | 0, 7 | 1, 9 | 2, 7 | 3, 9 | 4, 8 | 2, 1 |
| Китай | 6, 1 | 20, 3 | 28, 7 | 40, 3 | 55, 9 | 8, 9 |
| экспорт | 5, 2 | 13, 0 | 15, 8 | 15, 9 | 21, 2 | 5, 3 |
| импорт | 0, 9 | 7, 3 | 12, 9 | 24, 4 | 34, 7 | 15, 1 |
| Италия | 8, 5 | 23, 5 | 30, 8 | 36, 0 | 52, 9 | 8, 4 |
| экспорт | 7, 3 | 19, 1 | 25, 1 | 27, 5 | 41, 9 | 10, 5 |
| импорт | 1, 2 | 4, 4 | 5, 7 | 8, 5 | 11, 0 | 4, 8 |
| Турция | 3, 4 | 12, 5 | 17, 1 | 22, 7 | 33, 8 | 5, 4 |
| экспорт | 3, 1 | 10, 8 | 14, 3 | 18, 5 | 27, 7 | 7, 0 |
| импорт | 0, 3 | 1, 7 | 2, 8 | 4, 2 | 6, 1 | 2, 7 |
| Япония | 3, 4 | 9, 5 | 12, 3 | 20, 5 | 29, 0 | 4, 6 |
| экспорт | 2, 8 | 3, 7 | 4, 5 | 7, 7 | 10, 4 | 2, 6 |
| импорт | 0, 6 | 5, 8 | 7, 8 | 12, 7 | 18, 6 | 8, 1 |
| Польша | 34, 2 | 11, 3 | 14, 9 | 17, 9 | 27, 2 | 4, 3 |
| экспорт | 4, 5 | 8, 6 | 11, 5 | 13, 3 | 20, 2 | 5, 1 |
| импорт | 0, 7 | 2, 7 | 3, 4 | 4, 6 | 7, 0 | 3, 1 |
| Великобритания | 5, 6 | 11, 1 | 14, 1 | 16, 6 | 22, 5 | 3, 6 |
| экспорт | 4, 7 | 8, 3 | 10, 4 | 11, 0 | 14, 9 | 3, 7 |
| импорт | 0, 9 | 2, 8 | 3, 7 | 5, 6 | 7, 6 | 3, 3 |
| Франция | 5, 1 | 9, 8 | 13, 6 | 16, 5 | 22, 3 | 3, 5 |
| экспорт | 3, 9 | 6, 1 | 7, 7 | 8, 7 | 12, 2 | 3, 1 |
| импорт | 1, 2 | 3, 7 | 5, 9 | 7, 8 | 10, 1 | 4, 4 |
| Страны СНГ |  |  |  |  |  |  |
| Всего | 25, 4 | 51, 6 | 64, 7 | 89, 3 | 106, 5 | 100 |
| экспорт | 13, 8 | 32, 6 | 42, 3 | 52, 7 | 69, 9 | 100 |
| импорт | 11, 6 | 19, 0 | 22, 4 | 36, 6 | 36, 6 | 100 |
| Украина | 8, 7 | 20, 2 | 24, 2 | 29, 7 | 39, 8 | 37, 3 |
| экспорт | 5, 0 | 12, 4 | 15, 0 | 16, 4 | 23, 6 | 33, 7 |
| импорт | 3, 7 | 7, 8 | 9, 2 | 13, 3 | 16, 2 | 44, 5 |
| Беларусь | 9, 3 | 15, 8 | 19, 9 | 26, 1 | 34, 2 | 32, 0 |
| экспорт | 5, 6 | 10, 1 | 13, 1 | 17, 2 | 23, 6 | 33, 8 |
| импорт | 3, 7 | 5, 7 | 6, 8 | 8, 9 | 10, 6 | 29, 0 |
| Казахстан | 4, 4 | 8, 7 | 12, 8 | 16, 5 | 19, 7 | 18, 5 |
| экспорт | 2, 2 | 6, 5 | 9, 0 | 11, 9 | 13, 4 | 19, 1 |
| импорт | 2, 2 | 3, 2 | 3, 8 | 4, 6 | 6, 4 | 17, 5 |

Таблица 4

Доля Китая и Казахстана во внешней торговле РФ, 2008 г., млрд. долл.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Объем внешней торговли РФ. | Доля Китая | Доля Казахстана |
| Всего | 735, 0/100 | 7, 6 | 2, 5 |
| экспорт | 468, 1/100 | 4, 5 | 4, 1 |
| импорт | 266, 9/100 | 13, 0 | 2, 4 |

В планах модернизации железных дорог Китая предусмотрены три основные грузонапряженные магистрали, исходящие из Пекина в направлении китайских портов на востоке страны, что не затрагивает интересов р.ж.д. Более пристальное внимание следует уделить усилению до 2015 г. линии от порта на востоке страны до Ланьчжоу - крупной узловой станции, обслуживающей северо-западные регионы Китая, которые имеют выходы на Казахстан. Китай заинтересован в планах казахстанской стороны по трансформации ее сети железных дорог с целью сокращения дальности перевозок, что будет способствовать созданию более конкурентоспособной среды для обеих стран в обеспечении внешнеторговых связей.

В последние годы, как отмечалось выше, наблюдается значительный рост грузопотоков между Россией и Китаем. Основу российского экспорта в Китай составляет сырьевая продукция: лесные грузы из Сибири и Дальнего Востока - 38%, нефтяные (25%), а также удобрения (16%), черные металлы (около 10%) [4]. Наибольший рост перевозок наблюдался по нефтяным грузам - только за три года (с 2004 г.) - на 45%, однако с вводом в эксплуатацию нефтепроводов «Восточная Сибирь - Тихий океан, Казахстан - Китай», по которому также будет перекачиваться российская нефть, размеры перевозок данной номенклатуры грузов железнодорожным транспортом сократятся.

Происходит существенное снижение перевозок черных металлов (почти в 2 раза), что связано как с кризисными процессами в экономике России, так и со стремлением Китая наладить собственное металлургическое производство. При этом увеличилась потребность в железорудном сырье, что отразилось на росте его поставок из России с основным грузопотоком с КМА. Однако этот поток направляется через Украину на ее черноморские порты, и далее грузы перевозятся морским транспортом, поэтому на железнодорожный транспорт попадает незначительное его количество.

До последнего времени отмечался стабильный рост перевозок лесных грузов в Китай, однако с вступлением в силу российского законодательства по ограничению экспорта необработанных лесных грузов следует ожидать сокращения объемов их перевозок: по тем или иным причинам экспорт основной номенклатуры грузов из России в Китай может сократиться.

Высокие темпы роста российского импорта в товарообмене с Китаем вызваны значительным увеличением поставок «прочих грузов», на долю которых приходится более половины всего китайского импорта. К числу наиболее значимой группы поставок в структуре импорта относятся также строительные грузы (около 22%), рост перевозок которых только за 2004-2006 гг. удвоился и достиг 640 тыс. т. Поставки этих грузов осуществляются через порт Находка и сухопутные пограничные станции.

Транзитные перевозки из Китая в третьи страны (в основном в СНГ и Северную Европу) по р.ж.д. не столь значительны, они составляют немногим более 100 тыс. т. Практически весь грузопоток состоит из строительных (50%) и прочих грузов (45%), причем грузопоток последних в Северную Европу уменьшается. Тенденция к сокращению наблюдается также и в обратном транзитном направлении. Связано это со снижением поставок (в отдельные годы - 2004, 2005 гг. - отсутствием) нефтяных грузов из Казахстана. Существенно сократился объем перевозок «прочих грузов» из Финляндии - за период с 2004 по 2007 г. в 8 раз.

В связях России с Казахстаном наблюдается рост товарообмена - с 2000 по 2008 г. в 4, 5 раза. В структуре экспорта основу составляют «прочие грузы», нефтяные, минерально-строительные материалы, их доли в весовом выражении близки - на уровне 26-21%, доля черных металлов - 13%. Около четверти грузов, перевозимых р. ж. д. в Казахстан, следует через Тобол. Отмечается опережающий рост перевозок строительньгх грузов и черных металлов, основными поставщиками являются регионы Сибири, Южного Урала.

Значительную долю импорта, следующего из Казахстана по р.ж.д., составляют угли Экибастузского угольного бассейна (75-80%); главные потребители - Свердловская, Челябинская, Омская области, на которые приходится 95% ввозимого угля. Следующей значимой статьей импорта являются рудные грузы, направляемые для основного потребителя - Магнитогорского металлургического комбината, однако с вводом в эксплуатацию месторождений на российской территории потребность в ввозе данного вида сырья уменьшится.

Наиболее интенсивно из Казахстана по р.ж.д. растет транзитный грузопоток, величина которого стала сопоставима с российским экспортом в эту страну. Более половины потока, следующего в страны Европы и около 20% - в страны СНГ, составляют нефтяные и прочие грузы, по 14-16% структуры транзита приходится на уголь, хлебные грузы, черные металлы.

Из третьих стран транзитные перевозки по р.ж.д. в Казахстан состоят в основном из прочих грузов (до 70% объема данной группы перевозок), а также черных металлов, основной поставщик которых - Украина.

Роль Транссиба и интермодальных контейнерных перевозок в обеспечении внешних связей. Рост уровня контейнеризации осуществляется в соответствии с мировой тенденцией доставки грузов. Специалисты в области логистики определяют ежегодный прирост контейнерных перевозок в 7-10%. К 2012 г. их величина достигнет 375 млн. ДФЭ. В рамках евроазиатских связей с Востока по морю доставляется около 7 млн. контейнеров в год, в обратном направлении на порядок ниже. Потенциал данного сегмента транспортного рынка оценивается более чем в 20 млрд. долл. [7].

Величина объема контейнерных грузов в сообщении «Запад - Восток» в 2010 г. ожидается на уровне 38 млн. т, в 2015 г. - 43 млн. т (рост к 2006 г. - 10 и 24, 5% соответственно) с тенденцией к увеличению разрыва между объемами европейского экспорта и импорта в пользу последнего (табл. 5) [4]. К 2015 г., по оценкам специалистов, объем перевозок контейнеров, включая транзитный их поток, составит 350 тыс. ДФЭ, к 2020 г. он может достигнуть 600 тыс. ДФЭ.

Таблица 5

Перспективные объемы экспортных и импортных контейнерных грузов в евроазиатской торговле, тыс. т

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Регион Европы | Год | Страны Восточной Азии | | | | | Казахстан | Всего страны Европы |
| Китай | Япония | Р. Корея | КНДР | Монголия |
| Восточная | 2006 | 1345/2620 | 236/712 | 200/410 | 1/0 | 5/2 | 23/13 | 1810/3757 |
| Европа | 2010 | 1450/3050 | 280/820 | 230/470 | 2/0 | 8/3 | 27/19 | 1997/4362 |
|  | 2015 | 280/820 | 340/960 | 270/560 | 10/10 | 10/10 | 33/24 | 2413/5124 |
| Западная | 2006 | 4270/11390 | 2134/3019 | 810/1145 | 0/0 | 6/5 | 4/3 | 7224/15562 |
| Европа | 2010 | 4420/12900 | 2230/3400 | 860/1300 | 2/0 | 13/5 | 6/5 | 7531/17610 |
|  | 2015 | 4620/14800 | 2320/4000 | 920/1490 | 10/10 | 20/10 | 8/7 | 7898/20317 |
| Северная | 2006 | 1110/3186 | 605/692 | 313/222 | 0/0 | 6/3 | 1/1 | 2035/4104 |
| Европа | 2010 | 1280/3250 | 780/710 | 450/230 | 5/0 | 10/5 | 1/1 | 2526/4196 |
|  | 2015 | 1350/3480 | 880/750 | 520/250 | 10/5 | 12/10 | 2/2 | 2774/4497 |
| Всего | 2006 | 6725/17196 | 2975/4423 | 1323/1777 | 1/0 | 17/10 | 28/17 | 11069/23423 |
| страны | 2010 | 7150/18200 | 3290/4930 | 1540/2000 | 9/0 | 31/13 | 34/25 | 12054/261681 |
| Европы | 2015 | 7720/21840 | 3540/5710 | 1710/2300 | 30/25 | 42/30 | 43/33 | 13085/29938 |

Примечание: числитель — экспорт, знаменатель — импорт.

Для России с учетом рыночного спроса имеется возможность встроиться в процесс контейнеризации, используя железнодорожный и другие виды транспорта. В настоящее время доля контейнерных перевозок составляет 10-60% общих перевозок грузов по стране.

Сдерживающим фактором в развитии интермодальных перевозок грузов является слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе недостаточное количество крупных мультимодальных терминалов, рассчитанных на разные виды транспорта, что снижает возможность привлечения транзитных грузопотоков на транспортную сеть России. Не способствует развитию контейнерных перевозок в стране и устаревшая система тарифов на данную группу перевозок по железной дороге. Существенно отстает от мирового также уровень транспортно-логистического обслуживания в части системы информационного сопровождения контейнерных перевозок, в других сферах сервисного обслуживания клиентуры (таможенные органы и др.).

По российской территории евроазиатские связи (в том числе Китая с Европой) обеспечивает Транссиб, также становится значимым ответвление от Транссиба - направление Бусловская - С.-Петербург - Вологда - Котельнич - Екатеринбург в рамках МТК «Восток - Запад». Увеличение доли стран Восточной Европы в евроазиатском товарообмене приведет к росту объемов контейнерных грузов, тяготеющих к Транссибу, доля которого в настоящее время составляет 20% рынка евроазиатских перевозок. Привлечение контейнерных грузов на Транссиб является одной из основных задач российской транспортной стратегии.

Техническое оснащение Транссиба в целом находится на приемлемом уровне. Однако ряд участков с ограниченной пропускной способностью нуждается в модернизации. Кроме усиления подходов к отдельным пограничным и предпортовым станциям намечено строительство железнодорожного обхода Читы, второго мостового перехода через Амур в районе Хабаровска, а также развитие сортировочных станций, станционных путей, сооружение на ряде участков дополнительных главных путей.

В связи с перспективой возрастания объемов перевозок по МТК, а также организацией скоростного пассажирского движения в сообщении С.-Петербург - Хельсинки с участка С.-Петербург - Выборг будет выведен грузовой поток, который направится на строящуюся параллельную линию, что позволит переключить часть грузопотока с существующего отрезка линии Вологда - Волховстой - Мга.

Одним из направлений деятельности р.ж.д. по консолидации транзитных потоков явилась бы организация контейнерной линии между странами СевероЗападной Европы, в частности, Финляндией, странами Балтии и Ираном, Индией, странами Закавказья, странами Персидского залива в рамках коридора «Север - Юг», емкость транспортного рынка которого может достигать 22 млн. т. Данное направление в регионы с огромным людским, сырьевым, промышленным потенциалами может составить конкуренцию разрабатываемым за рубежом маршрутам, прежде всего проекту ТРАСЕКА.

Повышение конкурентоспособности р. ж. д. возможно также путем достижения высоких качественных характеристик - срочности доставки грузов, повышения скорости, так как в контейнерах перевозятся дорогостоящие грузы, требующие надежной и быстрой доставки. По оценкам транспортников, к 2030 г. средняя скорость доставки контейнерных грузов по сравнению с существующей должна возрасти на 23, 2% и достичь уровня 350 км/сут. Средняя скорость контейнерных отправок по ускоренной схеме составит около 1000 км/сут. (в 3, 5 раза выше существующей), по доставке контейнеров в транзитном сообщении - 1200 км/сут., т. е. приблизится к скорости движения пассажирских поездов. В сообщении «Восток - Запад» преимущества доставки будут очевидными при еще более высоких скоростях - 1400 км/сут. и более. Доля отправок в срок к 2015 г. составит 95%, к 2030 г. - 97% (табл. 6) [8].

Таблица 6

Показатели качества транспортного обслуживания по максимальному варианту Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2007 г. | 2015 г. | 2030 г. | 2015 г./2007 г., % | 2030 г./2007 г., % |
| Скорость доставки грузов и отпра- |  |  |  |  |  |
| вок, км/сут. | 284, 0 | 305, 0 | 350, 0 | 107, 4 | 123, 2 |
| В том числе |  |  |  |  |  |
| контейнеров | 287, 0 | 550, 0 | 1000, 0 | 191, 6 | 348, 4 |
| из них |  |  |  |  |  |
| транзитных | 600, 0 | 850, 0 | 1200, 0 | 141, 7 | 200, 0 |
| маршрутных отправок | 326, 0 | 375, 0 | 420, 0 | 115, 0 | 128, 8 |
| Доля отправок в договорный срок, % | 88, 8 | 95, 0 | 97, 0 | +6, 2 | +8, 2 |

Достижение прогнозных значений транзитных перевозок будет возможно при условии модернизации инфраструктуры транспорта, пополнения подвижного состава нового поколения, развития отдельных участков сети, пограничных переходов, а также создания логистических центров на территории России и стран-участниц. В качестве примера можно привести создание российско-германо-китайской, российско-финской операторских компаний в сфере транзитных контейнерных перевозок. Развитие опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров для координации работы всех видов транспорта возможно на принципах государственно-частного партнерства, привлечения всех инвесторов, заинтересованных в развитии сети контейнерных перевозок.

Таким образом, в последние годы эволюция транспортной инфраструктуры происходила под воздействием роста международных перевозок. Основу российских грузов составляют сырьевая продукция на экспорт и транзитные грузы. Помимо разработки международных направлений задачей на ближайшую и отдаленную перспективу следует считать также активизацию внутренних перевозок и развитие для них транспортной сети, что станет возможным со сменой макроэкономических ориентиров, развитием собственной промышленной и сельскохозяйственной базы в регионах России. Прежде всего это относится к тем из них, которые удалены от центра страны, расположены на концах евроазиатской оси и в наибольшей степени испытывают конкуренцию со стороны сопредельных государств. Транспортные проекты на основе инновационных технологий способны поднять экономический потенциал отдельных территорий и страны в целом.

**Список литературы**

Чибряков Я.Ю. Основные изменения в географии размещения железных дорог общего пользования Российской Федерации //Бюллетень транспортной информации (далее — БТИ). 2008. № 10.

Харламова Ю.А. Железнодорожно-транспортный фактор в обеспечении политической устойчивости Российского государства //БТИ. 20)0)8. № 9.

Махлин Е.М., Лебедев А.Г., Батищев В.А. Требуется ли нам защита от некоторых зарубежных инфраструктурных проектов? //БТИ. 2008. № 11.

Махлин Е.М., Кубьяс И.В., Кузнецова Г.В., Лебедев А.Г., Семочкина А.В. Воздействие развивающихся рынков Китая и Казахстана на железные дороги России //БТИ. 2008. № 3, 4.

Плужников К.И., Чунтомова Н.А. Глобализационные процессы на транспорте не приостанавливаются //БТИ. 2008, № 8.

Россия в цифрах. 2009. Краткий стат. сб. М.: Росстат, 2009.

Гончаров В.В. Развитие логистики контейнерных и контрейлерных перевозок // Железнодорожный транспорт. 2008. № 9.

Мачерет ДА., Чернигина И.А. Стратегическое управление срочностью доставки грузов // Железнодорожный транспорт. 2008. № 9.