



## Перспективные коридоры на направлении Китай – Россия – Европа



Дмитрий КОБЫЛКИН  
Dmitry N. KOBYLKIN

Сергей ДОМАНСКИЙ  
Sergey V. DOMANSKY



Григорий НАК  
Grigoriy I. NAK

*Кобылкин Дмитрий Николаевич – кандидат экономических наук, губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа, Салехард, Россия.*  
*Доманский Сергей Викторович – директор Регионального инновационно-инвестиционного фонда «Ямал», Салехард, Россия.*  
*Нак Григорий Игоревич – аспирант Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.*

**Promising Transport Corridors between China – Russia – Europe**  
(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 143)

**Россия все активнее обращает свой взор в сторону Азии и, в частности, стремится найти как можно больше новых возможностей в Китае, созвучная внешняя политика которого направлена на сопряжение потенциалов Евразийского экономического союза и амбициозного проекта «Экономический пояс Шёлкового пути». Это не просто возрождение традиционных торговых маршрутов, а настоящая инфраструктурная революция. Способы реализации многообещающего потенциала в том числе включают создание железнодорожных линий и центров перевалки грузов на маршруте Шанхай–Сабетта–Кызыл–Шанхай с использованием Северного морского пути и мультимодального порта Сабетта на Ямале.**

*Ключевые слова:* транспортный коридор, Новый шёлковый путь, экономический пояс, инфраструктура, Северный широтный ход, Ямал, мультимодальный порт, Сабетта, стратегия развития.

**В** ноябре 2008 года федеральное правительство утвердило основной документ государственно-стратегического планирования и транспортно-экономического развития нашей страны – Транспортную стратегию до 2030 года [1]. Интеграция России в мировое транспортное пространство озвучена одной из основных целей, в которой красной нитью проходит использование ее транзитного потенциала.

Географическое положение России было всегда уникальным: соединяя Европу и Азию, она является кратчайшим коридором между Китаем и европейскими государствами. Однако их экономики почти наш потенциал не используют. Например, свыше 95% грузопотока между Китаем, странами Юго-Восточной Азии и Европой идет морским путем через Суэцкий канал (см. рис. 1). Экономика Египта ежегодно получает свыше 5 млрд долларов США от проводки судов через свою территорию, что составляет 2% национального ВВП [2].

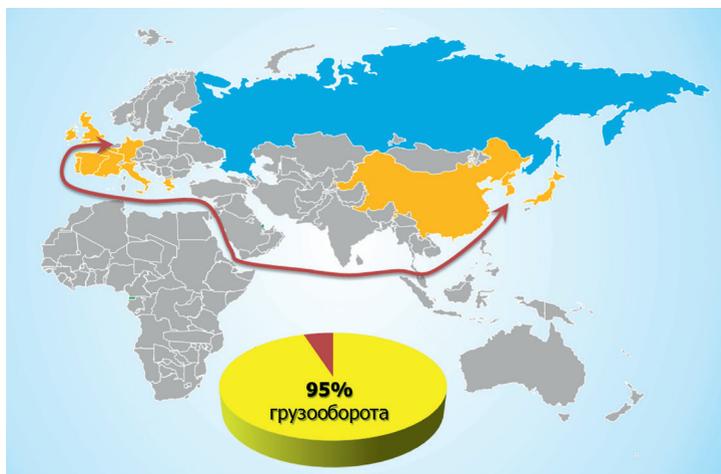


Рис. 1. Суэцкий канал – главная евроазиатская транспортная артерия.

За последние десять лет грузопоток из Азии в Европу удвоился, а показатели транзита грузов по территории нашей страны остались фактически на прежнем уровне [3, 4]. Отечественный транспорт и российская экономика оказались вне интенсивного роста товарооборота между экономическими центрами Европы и Азии.

Сегодня Россия все больше ориентируется в сторону Азии, стремится найти новые возможности в Китае. Переговоры Владимира Путина и председателя КНР Си Цзиньпина 8 мая 2015 года в Москве с очевидностью показали обновлённый вектор внешней политики нашей страны [5]. Они продемонстрировали, что Россия и Китай схожим образом оценивают перспективы и планы своего развития в многополярном мире. На переговорах принят ряд решений по сопряжению потенциалов Евразийского экономического союза и проекта воссоздаваемого Шёлкового пути, который продвигает КНР [6].

Си Цзиньпин ранее высказал идею по поводу «экономического пояса Шёлкового пути как новой формы углубления сотрудничества Китая, государств Центральной Азии и России». Это было в сентябре 2013 года в Астане в Университете имени Назарбаева [6]. За историческим термином *шёлковый путь* стоит новый подход – здесь не просто возрождение традиционных торговых маршрутов. По сути, речь идёт о настоящей инфраструктурной революции и создании принципиально новых возможностей сотрудничества на огромном пространстве от Атлантики до Тихого океана [7, 8].

Экономический пояс Шёлкового пути предполагает изменения в энергетике

и промышленности и прежде всего развитие транспортной инфраструктуры: строительство новой железной дороги и автодороги, которые станут одним из элементов замысла (рис. 3). Ту же роль выполняет и высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва–Казань, которая будет первым шагом в формировании масштабного и перспективного экономического пояса. Инвестиционный меморандум марта 2014 года по этой 770-километровой магистрали, заявленной отрезком транзитного коридора Европа–Россия–Китай, декларировал вливания на первом этапе в размере около 20 млн долл. США в путевую и инженерную инфраструктуру, подвижной состав и пассажирские терминалы [9]. КНР же намерена пойти дальше и инвестировать нужные средства как в этот отрезок, так и в последующие на транзитном коридоре. Суммарный объем инвестиций в экономический пояс может достигнуть более 40 млрд долл. США [10].

При обсуждении возможных вариантов трассировки новых транспортных коридоров стороны стремятся соблюсти общие интересы. На Форуме сотрудничества СМИ Китая и России в Пекине в июне 2014 года министр иностранных дел Сергей Лавров отметил «важность стремления китайских партнеров уважать российские интересы» [14]. С 2002 по 2011 год грузооборот между Китаем, АТР и Европой увеличился более чем в два раза, с 470 до 960 млн тонн в год (рис. 2) [11]. Поэтому необходимо учитывать формирование новых зон экономической активности в странах-партнёрах и особенно в России, максимально использовать не только существующие



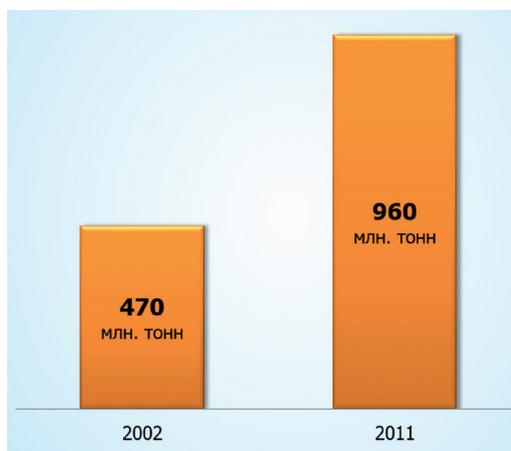


Рис. 2. Грузооборот между Китаем, странами Юго-Восточной Азии и Европой в 2002-2011 годах.

ющие транспортные коридоры, но и те, которые строятся или планируются к постройке в ближайшие годы.

Чтобы понять возможные варианты трассировки, нужно знать, как и какие грузы дадут кровь в транспортные артерии Шёлкового пути. Макроэкономически выделяются три центра формирования грузов. Первый — «Рудный», центр образования и потребления грузов в объеме 150 млн тонн в год, в котором основные генераторы — металлургические предприятия Урала. Второй — «Западно-Сибирский», центр обращения грузов в том же объеме 150 млн тонн, который генерирует топливно-энергетический комплекс Югры и Ямала. И третий — «Центрально-Европейский», центр образования и потребления 100 млн тонн грузов в год.

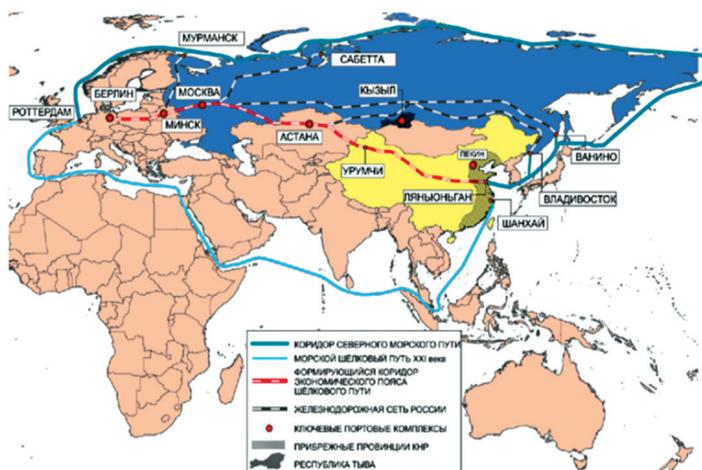
Нынешний товарооборот между Китаем, государствами Юго-Восточной Азии, Российской Федерацией и странами СНГ составляет менее 100 млн тонн грузов в год

[11]. В 2030 году с учётом транзитных потоков его реально довести до 400 миллионов тонн (рис. 4). Россия в новых обстоятельствах должна стать единым центром потребления и формирования грузов, движущихся в направлении Китайско-Азиатского центра, который будет единым центром для Китая и Юго-Восточной Азии.

Традиционный существующий маршрут движения основных грузов из Китая в Россию через Европу и обратно использует морской и в меньшей степени железнодорожный транспорт с центрами перевалки и обработки грузов в Шанхае, затем — Роттердаме, далее в Усть-Луге, после во Владивостоке и снова в Шанхае. При этом средняя протяженность такого маршрута — 16350 км со средним временем прохождения грузов в 52 дня и средней скоростью в пути 13,1 км/ч (см. рис. 5).

Большой экономический, транспортный и временной эффект даст появление железнодорожной линии Хами (Китай)—Кызыл (Тыва)—Курагино (Красноярский край). Правительством России одобрен проект строительства железной дороги длиной 412 километров, которая должна связать Тыву с Красноярским краем и железнодорожной сетью России [12]. Появление смычки с железной дорогой КНР на станции Хами на юге страны недалеко от границы с Монголией в рамках уже существующего проекта и есть тот пример «уважения российских интересов», о необходимости которого говорил министр Лавров. Важно, что такой же настрой на диалог и на учёт мнения партнёров демонстрируют китайские коллеги.

Рис. 3. Экономический пояс Шёлкового пути.



Традиционный маршрут прирастает плечом Кызыл–Шанхай, которое позволит перенаправить часть грузов с традиционного маршрута на вновь созданный. Объем грузов на оптимизированном маршруте составит 12% от общего грузооборота. Средняя протяженность трассы – 16200 км, с временем движения 48 дней и средней скоростью в 14,1 км/ч. Экономический эффект от появления дополнительного варианта транспортировки примерно 900 млн долл. США в год при росте транзита грузов на 8%. При этом следует учесть, что вариант еще и поможет вывести на проектный уровень добычу коксующегося угля на крупнейшем месторождении Элегестском, которое расположено в зоне железной дороги Кызыл–Курагино.

Не меньший транспортный и экономический эффект даст появление железнодорожной линии «Северный широтный ход» протяженностью 707 км через Салехард и Надым [13]. Вместе с плечом Кызыл–Шанхай грузы будут идти через центры перевалки и обработки в Шанхае, Роттердаме, Усть-Луге, Кызыле. Объем перевозимого по оптимизированному маршруту составит 20% от общего грузооборота. Средняя протяженность маршрута – 16200 км, время движения – 45 дней, средняя скорость – 15 км/ч.

Эффект основан на увеличении объемов перевозок на проблемном железнодорожном участке Тюмень–Вологда, ставшем возможным благодаря существенному перераспределению потоков через вновь появившийся железнодорожный коридор Тюмень–Надым–Салехард–Ярославль, который включит в себя Северный широтный ход с участком Коротчаево–Надым–Салехард–Обская. Этот участок свяжет западную и восточную части Ямало-Ненецкого автономного округа. Экономия ожидается примерно 2,7 млрд долл. США в год при увеличении транзита грузов на 15%. Реализация проекта обеспечит прямой доступ импортеров к нефтегазовым ресурсам Западной Сибири и продукции газохимических предприятий Тюменской области.

Максимальный же эффект может быть достигнут при реализации всех предыдущих вариантов транспортного развития в купе с проектом строительства железно-



Рис. 4. Оценка объемов грузооборота между Китаем, странами Юго-Восточной Азии и Россией к 2030 году.

дорожной линии, соединяющей действующую линию Обская–Бованенково с мультимодальным портом Сабетта. Грузы распределяются с учетом новых центров их обработки и использования Северного морского пути. Объем грузов при этом возрастет до 25% от общего грузооборота. Средняя протяженность маршрута составит 10200 км с временем движения в 30 дней и средней скоростью 14,2 км/ч (см. рис. 5).

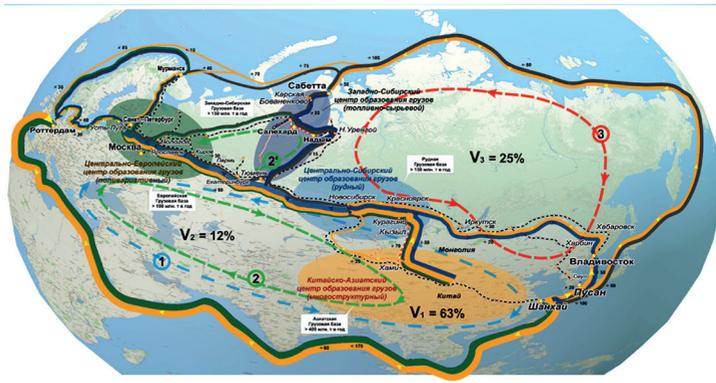
Экономический эффект базируется на оптимизированном маршруте Шанхай–Роттердам–Усть-Луга–Кызыл–Шанхай, предполагающем перераспределение на него 12% всего грузопотока, а также на выгодах от перераспределения грузов и ресурсов стран-транзитёров на маршрут Шанхай–Сабетта–Кызыл–Шанхай, что суммарно даст примерно 12 млрд долл. США в год и обеспечит 40-процентное сокращение сроков доставки грузов по сравнению с традиционным вариантом<sup>1</sup>. Новый маршрут ускорит развитие добычи и переработки углеводородов на полуострове Ямал такими компаниями, как «Газпром», «Роснефть» и «Сибур», а кроме того придаст дополнительный импульс центру производства сжиженного природного газа, создаваемому при участии китайских партнеров.

Логика реализации перечисленных инфраструктурных проектов соответствует

<sup>1</sup> При всех расчётах используется усреднённый маршрут, усреднённый тариф морских, сухопутных перевозок, а также усреднённый тариф на проход через таможенные и складские терминалы. Полученная величина составляет 1 европроцент за тонно/километр без учета НДС.



**Рис. 5. Перспективные коридоры доставки грузов Китай–Европа–Россия–Китай.**  
**1 – Шанхай–Роттердам–Усть-Луга–Владивосток–Шанхай;**  
**2 – Шанхай–Роттердам–Усть-Луга–Кызыл–Шанхай;**  
**3 – Шанхай–Сабетта–Кызыл–Шанхай.**



договорённостям лидеров государств-партнёров и целям созданных ими евразийских институтов развития – Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Банка развития БРИКС, Фонда Шёлкового пути. Всё это значит, что от стран-партнёров потребуются колоссальная ответственность при проработке проектов, которые получают финансирование из названных источников.

Разумеется, при построении новых транспортных коридоров Россия столкнётся с необходимостью решать массу технологических, организационных и финансовых задач, начиная с формирования приграничных транспортно-логистических комплексов, призванных снять проблему разной железнодорожной колеи в России и Китае, и заканчивая расширением пропускной способности самого сложного участка железной дороги через Екатеринбург и Коротчаево.

Договорённости недавних лет и, конечно, мая этого года между Россией и КНР указывают на правильность выбранного пути двумя странами и в полной мере отвечают интересам других партнёров. В связи с этим мы не можем упустить уникальную возможность и обязаны использовать свои конкурентные преимущества и потенциал роста, чтобы придать новую динамику социально-экономическому развитию России.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р.
2. Туркулова Ж. Е. Влияние динамики международных перевозок через Суэцкий канал на социально-экономическое развитие Египта // Вестник КарГУ. Караганда, 2014. <http://articlekz.com/article/8442>. Доступ 14.05.2015.

3. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС. Отраслевой отчёт. – Алма-Ата: Евразийский банк развития, 2009. – 60 с.

4. Статистический ежегодник Международной ассоциации портов и гаваней. – Токио, 2015.

5. Сообщения ИТАР-ТАСС о китайских намерениях к подписанию соглашения 9 мая. 02.04.2015. <http://news.rambler.ru/world/29848767/>. Доступ 14.05.2015.

6. Лукин В. А. Идея «экономического пояса Шёлкового пути» и евразийская интеграция // Международная жизнь. – 2014. – № 7. – С. 22-24.

7. Китайский «Экономический пояс Великого шёлкового пути» не является конкурентом ЕАЭС. [www.warandpeace.ru/ru/news/vprint/94625/](http://www.warandpeace.ru/ru/news/vprint/94625/). Доступ 14.05.2015.

8. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете 16.09.2013. // Сайт посольства Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>. Доступ 14.05.2015.

9. Проект строительства участка Москва–Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Казань–Екатеринбург. Инвестиционный меморандум ОАО «РЖД», 2014.

10. Ван Шучунь, Вань Цинсун. Проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнёры? // Обозреватель/ Observer, 2014. [http://observer.materik.ru/observer/N10\\_2014/056\\_068.pdf](http://observer.materik.ru/observer/N10_2014/056_068.pdf). Доступ 14.05.2015.

11. Прокофьева Т. А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евроазиатских МТК. – М.: Высшая школа экономики, 2013. – 24 с.

12. Паспорт инвестиционного проекта «Строительство железной дороги Элегест–Кызыл–Курагино и угольного портового терминала на Дальнем Востоке в узвязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва». Распоряжение правительства Российской Федерации от 16 июня 2014 г. № 1059-р.

13. Казанцев А., Осипова О. Ямалу дали ход // Коммерсант. – 2014. – 31 марта. <http://www.kommersant.ru/doc/2434068>. Доступ 14.05.2015.

14. Интервью с участниками Форума сотрудничества СМИ экономического пояса Шёлкового пути // Интернет-телевидение Китая (CNTV), 07.07.2014. <http://www.cntv.ru/2014/07/07/ART11404723199650766.shtml>. Доступ 14.05.2015. ●

Координаты авторов: Кобылкин Д. Н. – [gov@ecm.yanao.ru](mailto:gov@ecm.yanao.ru), Доманский С. В. – [info@rif-yamal.com](mailto:info@rif-yamal.com), Нак Г. И. – [nak.g@yamalfinans.com](mailto:nak.g@yamalfinans.com).

Статья поступила в редакцию 18.05.2015, принята к публикации 22.06.2015.