

Харламова Юлия Александровна*, доктор политических наук, профессор кафедры транспортного права Московского государственного университета путей сообщения.

Роль железнодорожного комплекса в стратегии развития современной России

Состояние и развитие транспортной системы имеют для Российской Федерации исключительное значение, поскольку наряду с другими инфраструктурными отраслями она обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества и служит важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Исторически развитие транспорта во многом предопределило экономическое и пространственное развитие России, способствовало укреплению её целостности и международного влияния.

Транспортная система России – это важнейшая часть производственной инфраструктуры, а её развитие – одна из приоритетных задач государства. Создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы является необходимым условием подъёма экономики. Её совершенствование и модернизация станут мощным стимулом для социально-экономического развития страны, повышения уровня жизни населения, укрепят государственный федерализм и территориальную целостность.

В последние годы юридической основой для выбора структурных приоритетов развития железнодорожной системы России служили следующие документы:

– Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г., утверждённая приказом Минтранса России № 45 от 12 мая 2005 г.;

– Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утверждённая распоряжением Правительства Российской Федерации № 1734-р от 20 ноября 2008 г.;

– Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)", утверждённая постановлением Правительства Российской Федерации № 377 от 20 мая 2008 г.;

– Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г., утверждённая распоряжением Правительства Российской Федерации № 877-р от 17 июня 2008 г.

* ykharlamova@yandex.ru.

Значение железнодорожного комплекса для социально-экономического развития России определяется прежде всего его технико-экономическими возможностями. Среди других видов транспорта он занимает ведущие позиции по объёму перевозок. По данным Росстата РФ, грузооборот железных дорог в 2010 г. составил 2010,6 млрд т/км (+7,8 % по сравнению с 2009 г.), тогда как трубопроводного – 2382 млрд (+6,0 %), автомобильного – 199,2 млрд (+10,6 %), морского – 101 млрд (+2,6 %), внутреннего водного – 54,3 млрд (+3,1 %), воздушного (транспортная авиация) – 4,7 млрд т/км (+32 %). Железнодорожный транспорт занимает прочные позиции и по уровню пассажирооборота. В 2010 г. в структуре пассажирооборота по всем видам транспорта (425,4 млрд пасс-км) на его долю пришлось 32,6 %, на долю воздушного – 34,5, автомобильного – 32,7 %¹.

При эксплуатационной длине в 85 тыс. км и объёме погрузки свыше 1,2 млрд т железные дороги России обеспечивают 40 % всего грузопассажирского оборота страны, 11 % её производственных фондов и 2,5–3 % ВВП. Транзитные железнодорожные перевозки, обеспечивающие внешнеторговый оборот страны, осуществляются через 30 погранпереходов².

Однако технико-экономическими характеристиками роль и место железнодорожного транспорта не исчерпываются. Для страны с такой огромной территорией немаловажно и то, что конфигурация железнодорожных магистралей, которая формировалась в течение 175 лет, совпадает с направлениями и мощностью основных транспортно-экономических потоков.

Железнодорожный комплекс России обладает определёнными преимуществами перед другими видами транспорта и с точки зрения эффективности, поскольку по ряду направлений своей работы он имеет лучшие финансово-экономические, энергетические и экологические показатели. Он способен круглогодично перевозить большие объёмы грузов на дальние расстояния и в экстремальных климатических условиях. На огромной территории России этот вид транспорта функционирует как единый, органически целостный производственно-технологический комплекс. Он также служит основным транспортным механизмом интеграции с европейской частью России крупнейших территориально-производственных комплексов Сибири и Дальнего Востока, где сосредоточены основные углеводородные и другие минерально-сырьевые ресурсы. Таким образом, устойчивая и эффективная работа всего железнодорожного комплекса является необходимым условием существования единого экономического пространства РФ, дальнейшего подъёма различных отраслей промышленности и сельского хозяйства на её территории, улучшения условий и уровня жизни населения страны, роста мобильности российских граждан.

В условиях глобализации российский железнодорожный комплекс является ещё и важным геополитическим и геоэкономическим ресурсом

¹ Мониторинг об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2010 году // Министерство экономического развития Российской Федерации : интернет-сайт. 2011. 2 февраля. URL: http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/monitoring/doc20110202_013.

² Сулакшин Т. С. Влияние финансового кризиса на показатели работы железных дорог России / Т. С. Сулакшин // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2010. Т. 3, № 2. С. 116.

государства, особенно учитывая повышение роли России на евроазиатском континенте. На наш взгляд, в ближайшем будущем доставку экспортно-импортных грузов и международный транзит по железной дороге следует рассматривать во многом и как элемент дальнейшего вовлечения нашей страны в мирохозяйственные связи, в том числе в интересах реализации приоритетных национальных проектов по модернизации экономики и социальной жизни. Очевидно, что железнодорожная транспортная сеть России как естественный сухопутный мост между двумя крупнейшими полюсами глобальной хозяйственной системы (Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом) способна решить не только важную внутриполитическую задачу укрепления хозяйственных связей Сибири и Дальнего Востока с регионами европейской части нашей страны, но и внешнеполитическую – задачу расширения торгово-экономического сотрудничества с государствами Северо-Восточной Азии, СНГ и Европейским союзом. По нашему мнению, зоны Транссибирской магистрали необходимо сделать высокоэффективным экономическим пространством, открытым для международного сотрудничества. Зарубежные эксперты полагают, что "в транспортных экономических процессах более высокая степень открытости влечёт за собой более низкий уровень экономических издержек"³. В последние годы объёмы международной торговли растут более высокими темпами по сравнению с мировым ВВП, и это повышает роль транспортной системы как важнейшего системообразующего элемента инфраструктуры, необходимого для поступательного развития национальных экономик.

В последние годы корпорация "Российские железные дороги" (РЖД) при активном содействии государства стремится создать международную структуру по управлению перевозками между европейским и азиатским континентами, активно поддерживает проект создания Транскорейской магистрали, в котором российской стороне доверено формирование финансового консорциума для привлечения инвестиций. Более тесно сотрудничать с Россией в деле налаживания межконтинентального транспортного диалога уже готова Япония. Сухопутный железнодорожный путь до Европы японские деловая и политическая элиты считают приоритетным направлением⁴. В нём заинтересована и современная Россия, которая, на наш взгляд, должна более настойчиво выдвигать политические и экономические инициативы. Помимо очевидных выгод наращивания двусторонней торговли целесообразным представляется поощрение прямых японских инвестиций в промышленность и инфраструктуру российских дальневосточных районов. Формирующаяся общность звеньев транспортной инфраструктуры – это важная и устойчивая предпосылка для развития дальнейших интеграционных политических и экономических

³ *Geenhuizen M. van, Ratti R. Managing Openness in Transport and Regional Development: An Active Space Approach / Marina van Geenhuizen, Remigio Ratti // Transport Networks in Europe: Concepts, Analysis, and Policies / ed. by Kenneth J. Button, Peter Nijkamp, Hugo Priemus. London : Edward Elgar, 1998. P. 96.*

⁴ В связи с этим в этой стране была создана достаточно влиятельная общественная организация "За соединение Японии с Евроазиатским материком", пропагандирующая проект и содействующая его осуществлению.

процессов, которые выгодны как развивающейся России, так и технологически развитой Японии.

Европейские финансовые структуры тоже готовы работать в транспортных проектах. В частности, Европейский инвестиционный банк поддерживает развитие транспортных сетей (железнодорожных и автомобильных) в направлениях Берлин – Варшава – Минск – Москва и Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва⁵.

Корпорация РЖД хотя и является по определению национальной госкомпанией России, однако в силу географии бизнеса, международных связей и проектов сотрудничества её уже можно рассматривать как международную корпорацию, учитывая усиление её конкурентных преимуществ на зарубежных рынках. При этом весь железнодорожный комплекс России, организационно встроенный в эту корпорацию, в процессе транснационализации бизнеса получает возможность стать не только активным проводником внешней политики государства, но и одним из основных игроков на мировом транспортном рынке, мощным субъектом мирового коммуникационного пространства и участником международного разделения труда.

Для масштабных капитальных вложений в условиях глобализации финансовых потоков и относительной слабости внутреннего потенциала России нам необходимо более активно переходить на кооперационно-инвестиционную модель делового сотрудничества с другими странами, принимая во внимание, что ресурсные и технологические возможности отдельных государств могут использоваться всеми участниками к взаимной выгоде. Например, главными ресурсами таких азиатских стран, как Японии и Южной Кореи, являются капитал, управленческий опыт крупнейших корпораций и современные технологии, а КНР – людские ресурсы и огромный рынок. В то же время все они бедны минеральными и многими видами энергетических ресурсов и зависимы от импорта углеводородов, прежде всего нефти и газа. Такая ситуация может быть выгодна для России, ведь она не только обладает богатыми природными ресурсами, но и намерена реализовывать крупные инфраструктурные проекты (в том числе в трубопроводной и в железнодорожной сферах), которые могут стать прочной основой для технологического сотрудничества. Для железнодорожного транспорта инвестиционными составляющими таких проектов, как представляется, могли бы быть целевые государственные ассигнования в рамках национальных инфраструктурных проектов, а также правительственные гарантии по кредитам зарубежных коммерческих банков (США, Германии, Китая, Японии, Кореи и др.). Однако из-за законодательных ограничений, которые делают недоступными некоторые объекты транспортной инфраструктуры, среди зарубежных инвесторов сложился стереотип инвестиционной непривлекательности России, который наносит серьёзный ущерб национальным интересам страны.

⁵ *Banister D., Gerardin B., Viegas J. Partnerships and Responsibilities in Transport: European and Urban Policy Priorities / David Banister, Bernard Gerardin, Jose Viegas // Transport Networks in Europe: Concepts, Analysis, and Policies / ed. by Kenneth J. Button, Peter Nijkamp, Hugo Priemus. London : Edward Elgar, 1998. P. 205–207.*

Представляется, что важным условием развития экономических районов, прилегающих к зоне Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, может стать создание совместных предприятий по переработке сырьевых ресурсов (и местных, и поступающих с северо-востока страны), а также многосторонние транспортные проекты России с партнёрами из США, Европы и некоторых стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Для этого, по-видимому, потребуется привлечь капиталы крупных западных и азиатских банков, которые смогли бы гарантировать кредитные линии для финансирования масштабных проектов. Таким образом, суть идеи состоит в том, чтобы *развивать российские территории, привлекая иностранные инвестиции, технологии и управленческий опыт, используя ресурсный потенциал и выгодное географическое положение нашей страны и взаимные трансконтинентальные экономические интересы.*

Транснационализация бизнеса ОАО РЖД, безусловно, будет играть важную роль в процессах усиления экономической взаимозависимости по линиям Россия – страны СНГ, Россия – ЕС, Россия – страны СВА, поскольку такие связи "часто ассоциируются с транснациональным транспортом и финансами", а не только с энергозависимостью⁶. Для сохранения контроля над евразийским транспортным пространством в будущем данная форма организации железнодорожного комплекса, вероятно, выглядит наиболее оптимальной. Поэтому можно согласиться с тем, что "транснациональные организации могут хорошо послужить целям внешней политики государства как в качестве средства контроля, так и для заключения желаемого альянса"⁷.

В современном мире отдельные страны, предоставляя транзитные транспортные услуги, пытаются, тем самым, смягчить воздействие на свою экономику негативных внутренних и внешних макроэкономических факторов, что способствует общественно-политической и социально-экономической стабилизации всего транзитного пространства. В процессе реализации транзитных транспортных проектов могут не только восстановиться и укрепиться экономические связи России с соседними, в том числе постсоветскими, государствами, но и возникнуть новые. В результате может измениться сама конфигурация внутрирегиональных связей и, как следствие, возрасти политический, экономический и культурный потенциал целого ряда российских регионов, укрепляя территориальную целостность государства. Эту точку зрения разделяют и зарубежные исследователи, занимающиеся проблемами транспортных сетей, которые считают, что внешнее влияние через открытое активное транспортное пространство обогащает любую локальную культуру, если, конечно, этот процесс не сопряжён с угрозой ослабления внутреннего единства и устойчивости общества к всевозможным вызовам⁸.

Территория нашей страны оказалась на перекрёстке транспортных осей и коридоров – неотъемлемых атрибутов современных глобализационных

⁶ Keohane R. O., Nye J. S. Transnational Relations and World Politics / Robert O. Keohane, Joseph S. Nye ; Harvard University. Center for International Affairs. Cambridge, Mass. : Harvard Univ. Press, 1972. P. 112.

⁷ Keohane R. O., Nye J. S. Op. cit. P. 123.

⁸ Geenhuizen M. van, Ratti R. Op. cit. P. 92.

процессов, и жизненно важных интересов трёх ведущих мировых центров (Северной Америки, Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона). В данном случае российское государство за счёт железнодорожной системы имеет шанс использовать преимущества своего географического положения. Именно через Россию проходят самые быстрые сухопутные маршруты доставки товаров. Можно согласиться с П. Семёновым-Тянь-Шанским, который считал ключом к преодолению разрыва в уровнях развития отдельных российских территорий сооружение "чрезматериковых путей", связывающих Европу с Азией. Совместные железнодорожные проекты открывают масштабные перспективы для трансконтинентального транзита, а кроме того, позволяют соединить отдалённые друг от друга центры экономической активности как Евразии, так и других континентов.

В "Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г."⁹ среди "железнодорожных" приоритетов современной России значится строительство трансконтинентальной магистрали с выходом к Берингову проливу, что представляется вполне закономерным и целесообразным. Тем более что современный американский мыслитель и политик Л. Ларуш, в рамках возрождённого им проекта Североамериканского энергетического и водного союза (**North American Water and Power Alliance – NAWAPA**), **поддерживает идею строительства железнодорожного моста через Берингов пролив** и полагает, что тем самым Россия могла бы обеспечить два поколения своих граждан грандиозным делом, меняющим лицо не только Сибири, но и всей Азии. Об этом Л. Ларуш не раз говорил на международных конференциях, форумах и в интервью¹⁰.

Современная Российская Федерация, на наш взгляд, должна не только считаться с новыми сценариями мирового развития, но и активно их создавать, используя собственные очевидные преимущества. Так, все прогнозы развития мировой экономики указывают на то, что основные финансовые и товарные потоки в первой трети XXI столетия сосредоточатся в треугольнике США – Европа – АТР.

Повышение конкурентоспособности Транссиба напрямую связано с решениями федеральных и региональных властей, а также с конкретными действиями руководства ОАО РЖД. В первую очередь необходимо обеспечить такие условия перевозки грузов и уровень транспортно-логистического сервиса, чтобы этот маршрут мог конкурировать не только с морским, но и с альтернативными сухопутными направлениями. Кроме того, "нужна подготовленная и эффективная правовая база для

⁹ Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года // Правительство Российской Федерации : офиц. интернет-сайт. URL: <http://government.ru/gov/results/832/>.

¹⁰ *Меньшиков С.* Мегaproект "Берингов пролив": политический и экономический аспекты / Станислав Меньшиков // STRATEGiUM: Политическое Экспертное Сообщество : интернет-сайт. 2007. 14 ноября. URL: http://strateger.net/Menshikov-S_MegaProject_Beringov_proliv?s=c01b8d10d7fae6737d071372fbc6a6e7; *Ларуш Л.* Изменения политической карты мира: Менделеев был бы за! / Линдон Ларуш // Executive Intelligence Review : интернет-сайт. 2007. 14 марта. URL: http://www.larouche.com/russian/lar/2007/a7174_bering.html.

создания юридических конкурентных преимуществ Транссиба, подкреплённых государственными гарантиями"¹¹. В связи с этим одной из важнейших целей стратегической концепции развития Транссибирской магистрали, как и всей российской железнодорожной системы, может быть создание в рамках транснациональной корпорации РЖД единого координирующего интермодального оператора-перевозчика. Как известно, наиболее эффективно можно осуществлять перевозки, используя не только собственный подвижной состав, но и арендованные морские суда, что позволит упрочить операционные возможности в соответствующих терминалах Европейского союза и Восточной Азии. Но на российском транспортном рынке до сих пор отсутствует единый оператор-перевозчик, и это наносит ощутимый материальный и политический ущерб государству. Кроме того, к числу негативных факторов можно отнести и то, что правительственные органы не всегда привлекают ведущие госкорпорации (в том числе и РЖД) к полноправному участию в разработках государственных программ и стратегий.

Естественные монополии современной России (включая РЖД) в том виде, в котором они сложились, – это не только компании по производству товаров и услуг, но и инструменты реализации государственной экономической и социальной политики. Поэтому они имеют право и должны инициировать разработку общенациональных стратегий по своему профилю, выступая определённым социальным институтом реализации общих интересов, ответственным за разработку долгосрочных и среднесрочных отраслевых программ.

Существующие в современной российской политической практике рычаги воздействия на центры принятия политических решений, которые могут использоваться корпорациями (в том числе и РЖД), можно чётко обозначить. Во-первых, – это их экономические ресурсы, роль в развитии той или иной отрасли национального хозяйства и влияние в системе международных экономических связей. Во-вторых, – это деловые контакты руководства с определёнными центрами и структурами государственной власти¹². В-третьих, – это электоральная ресурсоёмкость крупных корпораций, число работников которых может исчисляться миллионами. Например, только в корпорации РЖД трудится более 1 млн человек¹³, не считая членов их семей и работников смежных отраслей.

В основу отношений государства и корпораций важно заложить устойчивый и во многом технократизированный механизм. При этом бизнес-сообществу необходимо повышать свою компетенцию в вопросах государственной политики и защищать свою общественно-политическую

¹¹ Якунин В. И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России : [моногр.] / В. И. Якунин ; Центр проблемного анализа и гос.-управлен. проектирования. М. : Научный эксперт, 2008. С. 143.

¹² Руководство РЖД, например, достаточно правомерно ставило вопрос о системном представительстве компании в региональных администрациях, предполагающем наделение начальников железных дорог специальными полномочиями. В этом случае высшее руководство корпорации могло бы выступать в роли активно и эффективно действующих лоббистов.

¹³ Корпоративный социальный отчёт за 2009 год // Российские железные дороги : интернет-сайт. URL: http://rzd.ru/isvp/public/rzd?STRUCTURE_ID=5085.

автономность. На наш взгляд, создание механизма оптимального взаимодействия корпораций и государства – это задача, которая потребует продолжительного времени.

Управление корпорацией РЖД – это управление публичным государственным сектором, имеющим свою историю, географию и систему организации. Он является важнейшим общенациональным ресурсом, который даёт возможность не только управлять некоторыми внутриполитическими процессами, но и занять определённые позиции в международном политическом и экономическом пространстве. Можно лишь поддержать тех, кто считает, что "в исследовании управленческих процессов возросла значимость политологического анализа. Оказалось, что отделение управления от политики, на котором настаивал новый государственный менеджмент, было самонадеянным и бесперспективным"¹⁴. Кроме того, согласимся, что у корпорации РЖД "имеется достаточный экономический и политический потенциал для консолидации и концентрации общественных ресурсов на важнейших направлениях экономической политики"¹⁵.

Анализ проблем территориальной целостности современной России, основанный на исследованиях зарубежных аналитиков¹⁶, позволяет прийти к выводу, что Запад стремится ослабить зависимость бывших советских республик Центральной Азии и Закавказья от России, в том числе инфраструктурную, обеспечивая им доступ на европейский рынок в обход российских транспортных коммуникаций. Это ещё больше ограничивает стратегическое влияние России на постсоветском пространстве.

Значительно ослабленная в военно-стратегическом и экономическом отношениях Россия уже с меньшим основанием может претендовать на роль моста между Европой и Азией, поскольку наряду с российским евразийским проектом активно формируются альтернативные ему тюркомусульманский, отвечающий амбициям Турции как новой Османской империи, и проект возрождённого Великого шёлкового пути, ориентированный на Китай.

После распада СССР в результате разрушения единой сети железных дорог не только обострились некоторые экономические проблемы постсоветских государств, но и возник ряд тенденций, негативно влияющих на геополитическое становление современной России.

Так, значительные отрезки Транссибирской магистрали попали под юрисдикцию Казахстана, который по собственной инициативе и в рамках

¹⁴ Сморгун Л. В. Сравнительный анализ политико-административных реформ: от нового государственного менеджмента к концепции "governance" / Л. В. Сморгун // Полис. 2003. № 4. С. 37.

¹⁵ Якунин В. И. Формирование государственной политики в современной России: проблемы теории и практики / В. И. Якунин. М. : РОССПЭН, 2006. С. 129.

¹⁶ Бжезинский З. Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы / Збигнев Бжезинский ; пер. О. Уральской. М. : Междунар. отношения, 2005. 256 с.; Кастельс М. Глобальный капитализм и Россия / Мануэль Кастельс // Русский Архипелаг : сетевой проект портала "Русский Мир". URL: <http://www.archipelag.ru/geoeconomics/soobshestva/power-identity/capitalism>; Коллинз Р. Предсказание в макроэкономологии: случай Советского коллапса / Рэндалл Коллинз // Время мира : альм. Новосибирск, 2000. Вып. 1. С. 234–278; Хантингтон С. Столкновение цивилизаций / Самюэль Хантингтон. М. : АСТ, 2003. 604 с.

сотрудничества с Китаем¹⁷ построил новые железнодорожные ответвления, чтобы обеспечить прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию России. В 2001 г. была построена линия Аксу – Делеген, а в 2004 г. – участок Хромтау – Алтынсарин, что избавило казахстанский грузопоток от необходимости пересекать две государственные границы. Отметим, что эти меры дали возможность направить по внутренней казахстанской сети часть грузов, ранее перевозимых по железным дорогам России¹⁸.

Для Российской Федерации крайне полезно развивать железнодорожную сеть таким образом, чтобы стимулировать строительство китайских железных дорог в направлении России. Кооперация с КНР особенно важна для нас в плане формирования и высокотехнологичного обустройства восточноазиатских международных транспортных коридоров. Однако до сих пор китайские транзитные грузы практически не перевозятся по территории России. Нет также и достаточно мощных экспедиторских компаний со своими вагонами и контейнерами, которые имели бы филиалы в Китае¹⁹. По нашему мнению, для решения этих проблем имеет смысл расширить возможности корпорации РЖД участвовать во внешнеполитическом и внешнеэкономическом взаимодействии, а также в процессе принятия стратегических решений, связанных с проведением государственной политики на данном направлении.

Китай уже готов реализовать свой мощный железнодорожно-транспортный потенциал и в скором времени сможет утвердиться как активный участник мирового рынка, продвигая проект Транскитайской железной дороги, которая, опираясь на перевалочные возможности китайских портов в районе Шанхая, может направить грузопотоки в Европу в обход России. Этот проект позволит подключить к экономической жизни КНР западные, отдалённые и промышленно неразвитые регионы страны, стимулируя их социально-экономический подъём.

Руководствуясь интересами интенсификации экономического развития и стремясь к завоеванию новых рынков, в частности транспортного, китайское правительство активно осуществляет программу модернизации своего железнодорожного транспорта. На границе с Россией, Монголией и Таджикистаном Китай почти завершил строительство современных железнодорожных магистралей. Как только отдельные участки будут объединены в единую сеть, китайская железная дорога составит реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь за счёт сравнительно низкого тарифа на перевозки. Как отмечал глава РЖД В. Якунин, "на сегодняшний день подвижной состав в Китае в два с лишним раза дешевле российского и подготовлен для работы в скоростном режиме вплоть до 160 км/ч"²⁰. Для российского государства последствия столь

¹⁷ "Трансазиатский проект", в рамках которого китайская сторона рассчитывала обеспечить грузопотоки в западные динамично развивающиеся районы.

¹⁸ Нигматжан Исингарин: "Поспорить не с кем!" : интервью председателя Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан Н. Исингарина / беседовал Андрей Гурьев // РЖД-Партнёр. 2007. 9 мая.

¹⁹ Якунин В. И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. С. 137.

²⁰ Там же. С. 141.

стремительного транспортного усиления Китая могут быть весьма негативными: основные грузопотоки пойдут по международным транспортным коридорам и осям, построенным в основном на территории КНР и стран Центральной Азии, т.е. в обход России, поскольку уже сейчас ясно видны перспективы возможных выходов китайских железных дорог на запад.

Кратчайший железнодорожный путь между западными и южными областями России проходит по территории Украины, а железнодорожный транзит в Западную, Центральную и Восточную Европу – через Украину, Белоруссию и Молдавию. Некоторые прежде магистральные направления превратились в периферийные, частично утратив возможность перемещать людей и грузы. (К ним, например, относится маршрут, связывавший Россию и Иран через Азербайджан.) Таким образом, постсоветская Россия оказалась в транспортной зависимости от транзитных стран, что становится для неё потенциально опасным, "если учитывать появление новых возможных геополитических соперников, возникших на территории бывшего СССР в результате произошедшей трансформации"²¹.

Следует также отметить, что Азербайджан, Узбекистан и Казахстан в содружестве с Китаем активно способствуют формированию транспортного евразийского моста между Атлантикой и Тихим океаном, пролагаемого в обход России²². При этом Казахстан пока занимает конструктивную в отношении России политическую позицию, но его географическое положение позволяет расширять выходы к другим транспортным коридорам, минуя российскую территорию.

Вышесказанное относится и к другим государствам Каспийского и Кавказского регионов. Следует учитывать, что этот обширный район не только имеет значительный потенциал углеводородных ресурсов, но и находится на перекрёстке перспективных межконтинентальных и межнациональных транспортных направлений и коммуникаций "восток – запад" и "север – юг", на подвижном стыке сфер влияния трёх мировых религий – христианства, ислама и буддизма. Здесь пересекаются стратегические интересы Китая, США, ЕС, Индии, Пакистана, Ирана, Турции и России. Кроме того, именно на южном направлении идёт жёсткая конкурентная борьба за право осуществлять транзит.

Для современной России важным проектом является развитие международного транспортного коридора (МТК) "Север – Юг", который представляет собой альтернативу морскому маршруту, соединяющему Европу и страны Персидского залива и Индийского океана. Однако его конкурентоспособность снижается из-за двойной перевалки грузов на Каспийском море, поэтому вопрос организации прямого железнодорожного сообщения по западной ветви коридора особенно актуален. Для её развития требуется создать прямой железнодорожный маршрут в Иран. Очевидно, что со строительством новой железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара (иранская) – Астара (азербайджанская)

²¹ Яновский Р. Г. Глобальные изменения и социальная безопасность / Р. Г. Яновский. М. : Academia, 1999. С. 82.

²² Панарин А. С. Глобальное политическое прогнозирование : учеб. пособие для вузов / А. С. Панарин. М. : Алгоритм, 2002. С. 125.

западная ветвь МТК "Север – Юг" станет кратчайшим путём между портами Балтийского моря и Персидского залива, а в перспективе обеспечит прямое железнодорожное сообщение с Пакистаном и Индией²³. Однако план строительства железной дороги в Иран через Астару уже много лет топчется на месте, хотя руководители железных дорог России, Азербайджана и Ирана подписали соглашение о её совместном строительстве и эксплуатации.

Активное участие России в создании МТК "Север – Юг" могло бы позволить российским профильным концернам занять в Иране "стратегические высоты" в таких секторах экономики, как энергетика, железнодорожный транспорт и транспортное машиностроение, военно-промышленный комплекс, нефтехимия, газодобыча и металлургия – т.е. в тех сегментах, где Россия ещё остаётся конкурентоспособной. Однако такой внешнеполитический сценарий встречает активное сопротивление со стороны США и в ближайшие годы реализован, по-видимому, не будет из-за санкций ООН в отношении Тегерана.

Северный Кавказ оказался единственной южной окраиной современной России, которая занимает выгодное геостратегическое положение между Чёрным и Каспийским морями. По ним может проходить важный и удобный торговый транзитный путь, дающий возможность быстро, удобно и дёшево перевозить товары из стран Востока на российский и европейский рынки. Указанный регион обладает большим потенциалом для развития туризма и курортов. Долины Дона, Кубани и Терека способны увеличить объёмы производства сельскохозяйственной продукции. Взвешенная инвестиционная политика в аграрном секторе этого региона, развитие перерабатывающей промышленности и транспортной инфраструктуры могут создать условия для крупного производства большого ассортимента продуктов питания, а также для их быстрой и удобной доставки потребителям, что положительно скажется на укреплении продовольственной безопасности страны и усилит позиции России на мировом рынке аграрной продукции и туристических услуг²⁴, и транспортная составляющая занимает в этих процессах одно из ключевых мест. Однако реализации масштабных проектов в этом регионе пока мешают неурегулированные этнонациональные и территориальные конфликты на Кавказе.

С внешнеполитической точки зрения Каспий и Кавказ фактически стали ареной многовекторного соперничества и противоборства России с крупными внерегиональными силами (среди них можно назвать США, ЕС и Китай), которые стремятся доминировать в этом районе мира. Так, известный американский политолог З. Бжезинский утверждает, что широкомасштабные международные вложения во всё более доступный Каспийско-Центральноазиатский регион не только помогут укрепить независимость новых государств, но и пойдут на пользу "постимперской" России²⁵.

²³ Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

²⁴ Стратегия социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года // Правительство Российской Федерации : офиц. интернет-сайт. URL: <http://government.ru/gov/results/12423/>.

²⁵ Бжезинский З. Указ. соч.

Бывшие республики СССР активно стремятся заполучить свою долю на международном железнодорожном транспортном рынке. В Туркмении, например, проложена железная дорога к иранской границе, которая создаёт серьёзную конкуренцию российским транспортникам, особенно если вспомнить, что Туркмения подписала с Украиной, Казахстаном, Узбекистаном и Азербайджаном соглашение о транспортном коридоре. Активно развивать транспортное сообщение с Ираном власти Ашхабада объективно заставило нарушение традиционных хозяйственных связей после распада СССР. Тот факт, что "экспорт Туркменистана в значительной части зависит от транспортных систем России и в меньшей степени Ирана, неизбежно трактуется иностранными компаниями как риск"²⁶. Кроме того, возникшие в последние годы проблемы с транзитом туркменского газа по территории России не позволяют стабилизировать межгосударственные отношения между Москвой и Ашхабадом и в транспортном вопросе.

Евросоюз также не скрывает своих претензий на создание "зон транспортного влияния" на территории бывшего СССР. Ещё в мае 1993 г. ЕС приступил к реализации программы ТРАСЕКА (международный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия), предусматривающей финансовое и техническое содействие странам Закавказья и Центральной Азии в создании независимого и конкурирующего с российскими транспортным коридора Европа – Чёрное море – Закавказье – Каспийское море – Центральная Азия, способного влиять на социально-политические процессы в указанном регионе. К реализации проекта ТРАСЕКА были привлечены крупные европейские подрядчики. Европейский банк реконструкции и развития взял на себя финансовые обязательства по реконструкции портов и строительству дорог, модернизации мультимодальных железнодорожных терминалов Молдавии и Украины, чтобы ослабить их транспортную зависимость от России. При поддержке Евросоюза частные европейские инвесторы создали несколько совместных предприятий с местными железными дорогами и авиакомпаниями. Кроме того, в 1999 г. в США был принят специальный закон "О стратегии Шёлкового пути", поддерживающий страны зоны ТРАСЕКА и юридически закрепляющий интересы Вашингтона в этом регионе.

Геополитические последствия создания новых транспортных коридоров неблагоприятны для российского государства. Они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами СНГ, блокировании российских интересов в регионе и "выдавливании" России из традиционных зон её политического влияния. Так, неурегулированность международно-правового статуса Каспия (который до распада СССР был внутренним водоёмом только двух стран – СССР и Ирана, а в настоящее время – пяти) и политическая нестабильность на Кавказе создают очевидные предпосылки для снижения влияния России в Каспийском регионе и могут привести к изоляции страны на всём южном направлении. До сих пор отсутствует новое соглашение между прибрежными государствами – Азербайджаном, Ираном, Туркменистаном,

²⁶ Эжиев И. Б. Политические риски в Кавказско-Каспийском регионе // И. Б. Эжиев // Власть. 2007. № 5. С. 22.

Казахстаном и Россией, о судоходстве на Каспии. В то же время НАТО активно продвигает свои интересы по линии двусторонних отношений со странами региона.

В целом внешнеполитические проблемы, которые порождает борьба за влияние в зоне Каспия, довольно тесно связаны с выгодным для России и ряда стран устойчивым функционированием транспортных артерий всего Каспийско-Кавказского региона, где по-прежнему существует терроризм, угрожающий социально-политической стабильности южных регионов нашего государства. Восстановление железнодорожных проходов из России через Закавказье в Турцию и Иран в рамках МТК "Север – Юг" было бы экономически выгодно как для этих государств, так и для их ближайших соседей. Например, для Турции участие в подобного рода проектах означало бы получение дополнительных выходов во внешний мир на севере, что выгодно для неё не только экономически, но и политически, поскольку позволило бы ослабить политическое давление со стороны США и их союзников в их попытках изолировать Иран. Это значительно изменило бы статус Кавказа, что для современной России чрезвычайно важно, поскольку в политическом отношении этот регион в последние несколько веков находился в орбите интересов России, а также стран Востока и Запада.

Сибирь, Дальний Восток, Калининградская область и Юг России (в частности, Северный Кавказ) – это своеобразные геополитически значимые территории, играющие первостепенную роль в защите российских национальных интересов. Частично снизить потенциал напряжённости вокруг них можно за счёт "уплотнения" пространства, т.е. налаживания коммуникационных сетей, в том числе транспортных.

Что же касается азиатской части России, то там железнодорожная опорная сеть отсутствует как таковая. В этом крупнейшем регионе РФ и мира вся транспортная система представлена лишь Транссибирской магистралью с несколькими ответвлениями на север и юг. Решая проблемы структурного реформирования железнодорожного комплекса и создания мультимодальной (интермодальной) транспортной системы в этом регионе, необходимо более широко использовать транспортный потенциал российских рек, протекающих здесь в меридиональном направлении. На железнодорожных линиях, примыкающих к Колыме, Индигирке, Лене, Енисею, Оби, Северной Двине, Иртышу, Амуру и др., можно строить новые железнодорожно-речные транспортные узлы и промышленно-транспортные зоны, тем самым способствуя эффективному освоению российского пространства, повышению доходов от транзитного потенциала в международном товарообороте и, как следствие, увеличению политической капитализации российского государства.

Однако для этого необходимо создать механизмы консолидированного развития сибирских и дальневосточных территорий России, которые позволили бы в долгосрочной перспективе обеспечить устойчивое развитие этих регионов в составе России.

На наш взгляд, ключевым фактором укрепления единого политического и экономического пространства России может стать только ускоренное развитие транспортного комплекса Сибири и Дальнего Востока,

которое позволит в полной мере использовать преимущества экономико-географического положения нашей страны и в значительной мере снизить уровень угроз национальной безопасности страны. По нашему мнению, стержневым элементом стратегии транспортного освоения страны в целом, а Сибири и Дальнего Востока – в особенности, должны быть железнодорожные магистрали, поскольку, как следует из общей экономической теории, одним из условий устойчивого экономического роста является сопровождающее, а в нашем случае – опережающее, развитие транспортной инфраструктуры.

В этом смысле большое значение для всего Дальнего Востока имеет формирование Ванинского транспортно-промышленного узла, а также строительство прямого железнодорожного выхода к глубоководному порту Советская Гавань, который по своим естественным характеристикам превосходит глубоководный порт Сан-Франциско (США). Для реализации этого проекта необходимы новая стратегия, новые технологии, новое оборудование, обеспечивающие среди прочего транзитную функцию грузового порта.

Россия – это прежде всего огромная сухопутная страна, где сфера целесообразного использования железных дорог чрезвычайно велика и потребность в новых магистралях будет ощущаться ещё долгое время. Качественно новый модернизационный виток в развитии российской экономики и политики можно сделать, лишь опираясь на новые возможности использования стратегических ресурсов, к каковым по праву относятся российские железнодорожные транспортные магистрали и коммуникации. Российский железнодорожный комплекс может стать не только транспортно-коммуникационным мостом между Европейским союзом и Восточной Азией, но и существенным элементом усиления геостратегического и политического влияния нашей страны, подключения к новым трансконтинентальным и региональным транспортным потокам, к мировой общественно-политической и экономической активности.

В целом реализация стратегической задачи развития транспортной системы России требует формирования на базе Транссиба сухопутных коридоров Япония – Россия – Европа, Корея – Россия – Европа, а также расширения пропускной способности транспортных переходов на границах России с Китаем, Монголией.

Возможным противовесом транспортной экспансии динамично развивающегося Китая может стать развитие и укрепление потенциала российско-японского сотрудничества в железнодорожной сфере. В своё время, находясь на посту президента РФ, В. Путин подчёркивал взаимовыгодные перспективы превращения Японии в сухопутную державу при условии, если Сахалин удастся сделать мостом, соединяющим Транссиб с сетью железных дорог Японии²⁷.

²⁷ Стратегия развития экономического потенциала и взаимодействия России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Оценка места, роли и путей укрепления Сибири и Дальнего Востока как стратегической базы России в XXI веке : Секция № 1 : Аналит. вестник: Матер. Байкальского экон. форума / Информ.-аналит. упр. аппарата Совета Федерации. М., 2001. Январь. № 1 (132). С. 31 // Совет Федерации ФС РФ : офиц. интернет-сайт. URL: http://council.gov.ru/inf_sl/bulletin/item/113/index.html.

Согласимся, что российские железные дороги могут стать одним из важных элементов стратегии выхода России на позиции лидера в глобализующемся мире²⁸. Для этого на первый план должна выдвигаться задача не просто совершенствования железнодорожных магистралей как маршрутов доставки разнообразных товаров, а создания на их основе "коридоров развития" в виде российского транзитного "моста"²⁹.

Для любой национальной экономики, в том числе и российской, главной и первостепенной важности задачей в условиях глобализации является готовность отвечать на вызовы процессов интернационализации хозяйственной деятельности. Региональный и даже национальный масштаб таких ответов сегодня явно недостаточен, поскольку фундаментальные изменения происходят на уровне мировом. И выбор здесь ограничен: либо встраиваться в чужую экономическую систему, постепенно продвигаясь к её центральному ядру; либо создавать собственную интернационализированную национальную экономическую систему и её воспроизводственные ядра, втягивая в национальную экономику отдельные мировые структуры и диктуя стратегию поведения. В данном контексте современному российскому государству необходимо оценить свои возможности, в частности в железнодорожной сфере.

Очевидно, что на фоне общемировых тенденций во многих ключевых отраслях (за исключением нефтегазового сектора) России не хватает крупных экономических структур, которые сочетали бы в себе набор функций, позволяющих не только успешно конкурировать с транснациональными корпорациями, но и противостоять их политическим вызовам. Лозунгом дня во всём мире является "совместность", в том числе производства и финансовых активов. Сложившиеся в России государственно-монополистические структуры, к каковым относится и железнодорожный комплекс, уже содержат элементы постиндустриальной модели мирохозяйственного устройства. В докризисный период не только вертикально интегрированные компании ТЭК, но и ряд корпораций, работающих в других отраслях, предпринимали попытки выйти в мировое геоэкономическое пространство (например, в металлургии). По-видимому, на очереди стоит и процесс транснационализации российского железнодорожного комплекса с его многочисленными компонентами, который вполне может стать мощной международной структурой, способной на равных участвовать в глобальной борьбе за контроль над транспортными потоками в процессе перехода мировой и российской экономик на прогрессивную модель развития. Железнодорожный транспорт России – это один из важнейших базовых элементов трансформации преимуществ российского пространственного ресурса в народнохозяйственный геоэкономический эффект и укрепления геополитического влияния страны на евразийском пространстве.

²⁸ Громько Ю. В., Крутнов Ю. В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития России: Стратегический доклад D8. Концептуальное расширение российской повестки дня G8–2006 / Юрий Громько, Юрий Крутнов. М. : Ин-т мирового развития, 2007. С. 13.

²⁹ Там же. С. 14.

Железнодорожный комплекс остаётся одним из немногих отраслевых сегментов (наряду с ТЭК, ВПК, атомной и аэрокосмической промышленностью), способных конкурировать на глобальных рынках и вывести экономику страны на новые технологические рубежи.

На наш взгляд, для достижения этой цели необходимо следующее.

1. Обеспечить опережающий рост расходов на развитие железнодорожного транспорта по сравнению с темпами роста ВВП и не допускать сокращения инвестиций в модернизацию и строительство новых магистралей.

2. Осуществить первоочередную модернизацию Транссибирской магистрали – основы транспортной сети России, с последующим встраиванием её в международную транспортную систему, а также активизировать развитие железнодорожных линий в рамках МТК "Север – Юг".

3. Определить оптимальные механизмы включения естественного монополиста – ОАО РЖД – в процесс принятия решений в области транспортной политики, в частности в разработку гибкой государственной тарифной политики в области железнодорожных грузоперевозок, направленной на развитие приоритетных отраслей отечественной промышленности, сельского хозяйства и укрепление единого экономического пространства.

4. Повысить конкурентоспособность российской железнодорожной системы путём создания современных логистических комплексов и внедрения новых технологий организации железнодорожно-транспортного процесса, увеличения уровня контейнеризации и мультимодальных перевозок.

5. Руководству РЖД разработать поэтапную стратегию транснационализации бизнеса с участием государственных регулирующих ведомств и правительственных экспертных структур.

Ключевые слова: *железнодорожный комплекс России – РЖД – национальные интересы – стратегия развития.*

Keywords: *Russian railway complex – RZD – national interests – development strategy.*