

УДК 338:91  
ББК 65.049(2Р)-5  
В 78

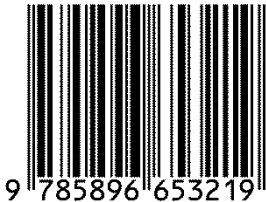
**В 78 Восток России: проблемы освоения – преодоления пространства** / под ред. В.А. Крюкова и В.В. Кулешова. – Новосибирск: Издательство ИЭОПП СО РАН, 2017. – 484 с.

ISBN 978-5-89665-321-9

Настоящий сборник освещает актуальные проблемы развития экономики и социальной сферы Востока России. Особое внимание авторы уделяют вопросам трансграничного сотрудничества России со странами Северо-Восточной Азии. К числу ключевых отнесено решение проблемы встраивания экономики восточных регионов России в интегрированные цепочки создания добавленной стоимости. Реализуемая в настоящее время политика, ориентированная на создание территории опережающего развития, является важным, но, тем не менее, начальным шагом в данном направлении.

Материалы книги представляют интерес для специалистов по проблемам экономического развития России и, в особенности, ее Восточных регионов.

ISBN 978-5-89665-321-9



УДК 338:91  
ББК 65.049(2Р)-5  
В 78

© ИЭОПП СО РАН, 2017 г.  
© ЭКО, 2014–2017 гг.

# ТРАНССИБ И БАМ: СИСТЕМНЫЙ ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМУ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ<sup>1</sup>

*Е.Б. КИБАЛОВ, доктор экономических наук, Институт  
экономики и организации промышленного производства  
СО РАН*

*С.А. БЫКАДОРОВ, доктор экономических наук,  
Сибирский государственный университет путей сообщения,  
Новосибирск*

*«Если железные дороги имеют такое же  
абсолютное жизненное значение в стране как  
кровеносные артерии в организме человека, то во-  
просом жизни страны является правильное их  
функционирование».*

**С.Ю. Вутте [1].**

Если говорить о внутрироссийской конкурентоспособности Транссиба и БАМа, то достаточно обратиться к карте (рис. 1), отображающей фрагмент железнодорожной сети страны, чтобы убедиться: сегодня восточнее Урала или, как говорят профессионалы, на Восточном транспортном полигоне этим магистралям конкурентов нет.

Даже нефтепровод ВСТО (Восточная Сибирь – Тихий океан), построенный параллельно и Транссибу, и БАМу (см. рис.1) и отобравший у железнодорожных магистралей львиную долю нефтяных грузов, идущих на экспорт к портам Тихоокеанского побережья и сухопутным погранпереходам на Китай, не умалил, по мнению ОАО «РЖД», геоэкономической роли этого железнодорожного тандема [3].

Однако если говорить о конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» в мировом контексте, т.е. о ее превращении в основу международного транспортного коридора «Восток – Запад» (в его сухопутном варианте – в «Шелковый путь»), то указанная цель импонирует авторам настоящей статьи своей амбициозностью, но одновременно требует обоснования с точки зрения наличия и качества средств ее достижения. И здесь между

---

<sup>1</sup> №1 2016.

необходимым уровнем, обеспечивающим достижение цели в полном объеме, и уровнем, достижимым в режиме инерционного развития того же ОАО РЖД, дистанция огромного размера. Нам представляется: для того, чтобы не произошел, как говорят мореходы, «оверкиль»<sup>1</sup> замечательной идеи, что в России не редкость, следует железнодорожной отрасли выполнить маневр «оверштаг»<sup>2</sup> (в рассматриваемом случае против ветра западных санкций), поскольку возможность инновационного поворота (по ветру) была упущена как следствие неудачной структурной реформы железнодорожного транспорта последних 17 лет.

Понимая фундаментальность поднятого вопроса, попытаемся хотя бы пунктирно проанализировать развитие Шелкового пути в динамике, для чего начнем с исторической справки.



Источник: [2].

Рис. 1. ВСТО, Транссиб и БАМ

## История вопроса

В древности и средневековье Шелковый путь служил сухопутным треком между Китаем, Индией, Средней Азией, Ближним Востоком и Европой для транспортировки товаров и технологий в режиме взаимовыгодного обмена. На рис. 2 также видна морская ветвь Шелкового пути, которая «работала» еще в древ-

<sup>1</sup> Оверкиль – опрокидывание судна вверх килем.

<sup>2</sup> Оверштаг – один из способов смены направления на парусной лодке.

ности и выполняла аналогичные функции в отношениях Китая и Индии с арабским миром и странами Северной Африки.

Заметим: когда сегодня утверждается в качестве некоего слома тенденций наступление в контейнерных перевозках так называемого «часа Южных морей и возрождение морского Шелкового пути» [4], важно понимать, что это есть всего лишь повторение истории на новом ее витке. Уже в далеком прошлом имела место конкуренция между двумя ветвями Шелкового пути в основном по стоимости средств тяги: цены на верблюдов и ишаков по сухопутному треку конкурировали с ценами на гребцов и мастеров управления парусами на древнекитайских джонках, перемещавших грузы и пассажиров по треку морскому. Понятно, в предположении, что транспортная составляющая в ценах доставляемых грузов как в морских, так и в сухопутных портах-получателях была примерно одинаковой и в разы больше затрат на транспортировку [5].

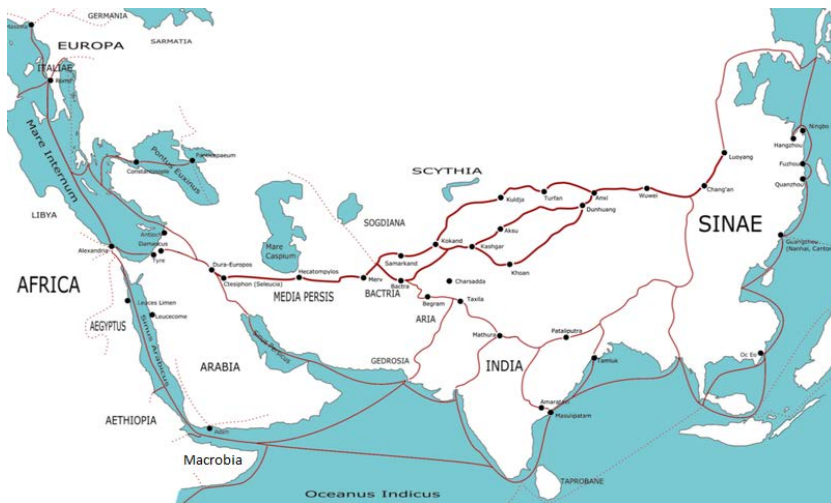


Рис. 2. Шелковый путь в древние и средневековые времена

Как будет показано далее, конкуренция между морскими и материковыми путями сообщения и субъектами их эксплуатации сохранилась до наших дней, но глобализовалась и диверсифицировалась, в нее включился трубопроводный и воздушный виды транспорта.

Двигаясь из глубины истории к нынешним временам, видим, что в XV–XVI вв. Шелковый путь в его сухопутной части теряет

свое геоэкономическое значение, наступает эпоха Великих географических открытий, опирающаяся на прогресс кораблестроения. Последний сделал морских перевозчиков продуцентами самых востребованных транспортных услуг в прямом межгосударственном и межконтинентальном сообщении. И хотя скорость морских перевозок невелика, после сооружения Суэцкого и Панамского каналов и в силу относительной дешевизны морского фрахта перевозчики грузов по водам морей и океанов стали доминировать глобально, вытеснив караванный Шелковый путь с международного транспортного рынка, как казалось, навсегда.

Тем не менее на исходе XIX в. и в начале XX в. в России была сооружена и начала эксплуатироваться широтная Транссибирская магистраль, которая вместе с ответвлениями от нее в Среднюю Азию и Китай во многом взяла на себя прежние функции сухопутного Шелкового пути, сохранив тем самым мировую конкурентоспособность древнего транспортного коридора, например, в нише контейнерных перевозок.

### **Современная ситуация**

В конце XX века интерес к Шелковому пути возрождается по многим причинам, но главная из них – глобализация мирового развития, невозможная без интеграции национальных экономик не только по морю, но и по суше и воздуху. Однако интеграция интеграции рознь и попытки ее обеспечить силовыми методами в современном мире, устроенном однополярно, как показывает опыт последних лет, обречены на провал. Реально в процессе глобализации речь должна идти не об игре с противоположными интересами оперирующих сторон (как в стратегической шахматной игре по Бжежинскому), а о кооперативной игре с согласованными интересами. Именно в таком ключе рассмотрим далее проблему конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ», понимаемой как органическая часть международного транспортного коридора «Запад – Восток».

В пореформенной России, накануне дефолта-1998, устроенного правительством отечественных «младочикагцев»<sup>1</sup> (не без ведома президента Ельцина, постоянно занятого работой с документами разной степени крепости по шкале Менделеева),

---

<sup>1</sup>Настоящий термин используется нами как более точный вместо общепринятого в литературе вопроса на русском языке термина «младореформаторы» [6].

12–13 мая 1998 г. в Санкт-Петербурге состоялась *Первая международная евроазиатская конференция по транспорту* [7]. Доклады практически всех ее участников, в том числе российских правительственного уровня, были полны оптимизма и желания действовать консолидированно при решении транспортных проблем «Европа – Азия» вообще и реанимации Шелкового пути железнодорожными средствами в частности. Так, министр транспорта Российской Федерации того времени С.О. Франк заявил следующее:

«Нельзя не сказать и о Транссибе, естественном продолжении коридора №2 на восток<sup>1</sup>. Использование этой коммуникации, которая способна обеспечить при евроазиатских перевозках в 1,5 раза меньшее транзитное время, чем морские пути, чрезвычайно привлекательна. Кроме того, этой уникальной транспортной системе, безусловно, предстоит сыграть одну из главных ролей в обеспечении перспективного социального и экономического развития огромных российских территорий.

В ближайшей перспективе, безусловно, будет востребована и Байкало-Амурская магистраль, обеспечивающая выход на крупнейшие сырьевые источники Сибири и Дальнего Востока. Сегодня транзитная транссибирская транспортная система используется не более чем на одну треть своей провозной способности».

Выступивший после С.О. Франка министр путей сообщений РФ, опять же того времени, Н.Е. Аксененко конкретизировал позицию своего ведомства:

«В настоящее время в МПС России разработана и утверждена правительством программа поддержки транзитных перевозок с использованием Транссибирской магистрали. В соответствии с планом реализации этой концепции совместно с причастными министерствами и ведомствами МПС проделана работа по созданию привлекательных условий для транзита Восток – Запад: снижены тарифы, упрощены таможенная и пограничные процедуры, обеспечивается слежение за продвижением контейнеров, решены вопросы сохранности перевозимых грузов.

---

<sup>1</sup> На Второй общеевропейской конференции по вопросам транспорта в марте 1994 г. в качестве приоритетных для развития одобрено девять транспортных коридоров, в состав которых входят два коридора (№2 и №9), которые проходят по территории РФ. Так называемый Панъевропейский транспортный коридор № 2 имеет направление Берлин – Варшава – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург и на территории России полностью включен в международный транспортный коридор «Транссиб».

Практическое воплощение нашли инициативы ЭСКАТО, ООН и ОЖД о проведении демонстрационного поезда по контейнерным перевозкам в северном коридоре трансасиатской железной дороги. 16–25 апреля этого года МПС РФ совместно с заинтересованными странами успешно провело по Транссибирской магистрали демонстрационный ускоренный контейнерный поезд от побережья Тихого океана к западной границе СНГ. Поезд прибыл в Брест на 8 часов раньше расчетного времени....

В результате транспортировка груза по суше оказалась на 17 суток короче морского варианта. В целом доставка контейнеров до Германии занимает менее 20 дней, т.е. 69% от затрат времени морем. Я думаю, что это очень важно».

Не менее конструктивными были выступления иностранных участников конференции, например, посла Комиссии европейских сообществ в России

О. Ханна. В частности, посол заявил, что в рамках концепции этой комиссии «чрезвычайную важность приобретают пути сообщения между Европой и Азией». И далее: «В отношении транссибирских железнодорожных магистралей, завершение строительства БАМа и модернизация существующей инфраструктуры имеют высокий приоритет».

Замечательным, на наш взгляд, было выступление министра транспорта, общественных работ и водного хозяйства Нидерландов А. Йорритсмы-Леббинг. Как бы отвечая на заявление начальника департамента экономики Министерства путей сообщения РФ Б.М. Лapidуса о готовности привлечь западные капиталы, необходимые для осуществления кратко- и среднесрочных программ министерства, она сказала:

«... Финансирование – это лишь часть гораздо более сложной проблемы. Развитие инфраструктуры должно стать результатом всестороннего видения логистических сетей будущего. Логистические сети чрезвычайно важны для международной экономики. Как и человек, экономика не может жить без здорового кровообращения. Для того чтобы увидеть логистические сети будущего, следует начать с диагностики текущей ситуации. Основные кровеносные сосуды в логистической сети – это так называемые коридоры, инфраструктура, выполняющая роль перевозчика для примыкающих видов экономической деятельности.

Если вы думаете, что на пути между Голландией и Петербургом цистерны задерживают в основном недостатки инфраструкту-

ры, то вы глубоко ошибаетесь. Пограничный, санитарный, ветеринарный и таможенный контроль – вот истинная причина задержек<sup>1</sup>. Гармонизировать правила очень важно, но для оптимального использования инфраструктуры не менее важно программное обеспечение. Информационная технология в транспортной сети играет роль нервной системы».

Как видим, ключевые моменты для системного ответа на вопрос, поставленный в названии статьи, были ясны еще 17 лет тому назад. Но воз, как говорится, и ныне мало продвинулся от точки отсчета в смысле увеличения конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ».

Действительно, после того как в 2013 г. Правительство России согласилось с разработанной ОАО «РЖД» обновленной генхемой развития железных дорог страны до 2020 г., которая в части развития инфраструктуры Дальневосточного региона предусматривала инвестиции в размере 562 млрд руб., премьер Д.А. Медведев заявил: «Объемы дополнительного финансирования преодоления транспортных диспропорций железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба в 2013–2017 гг. составят не менее 260 млрд руб. Признано целесообразным внести их в уставный капитал ОАО РЖД» [8].

### **Оппоненты и конкуренты**

Казалось, что «процесс пошел», и недалеко то время, когда международный транзит по реконструированным Транссибу и БАМу начнет приносить в казну доходы, сопоставимые с нефтегазовыми [9]. Но гладко было на бумаге. Сегодня под давлением санкций Запада появились признаки падения интенсивности вложений средств в проект реконструкции системы «Транссиб – БАМ» [10], и нарастает угроза конкуренции со стороны железнодорожных маршрутов Китая – Казахстана и TRACECA. Эта конкуренция сухопутных перевозчиков в коридоре Шелкового пути, дополненная конкуренцией внешней с перевозчиками мор-

---

<sup>1</sup> Методы работы отечественных пограничников, таможенников, ветеринаров, фито-санитаров, СЭС, РТИ и т.д. и т.п. действительно представляют собой кошмар для транспортников при пересечении государственной границы РФ. По нашему мнению, если все оставить как есть, эти драконовские методы способны нивелировать все благоприятные факторы для транзита через РФ и не только в коридоре Шелкового пути.



скими, в аспекте экономическом создает неблагоприятную ситуацию для изменения конфигурации мировых транзитных грузопотоков в пользу России. И одновременно мешает ей в аспектах геополитическом и геоэкономическом играть роль контролируемого моста между Западом и Востоком [11].

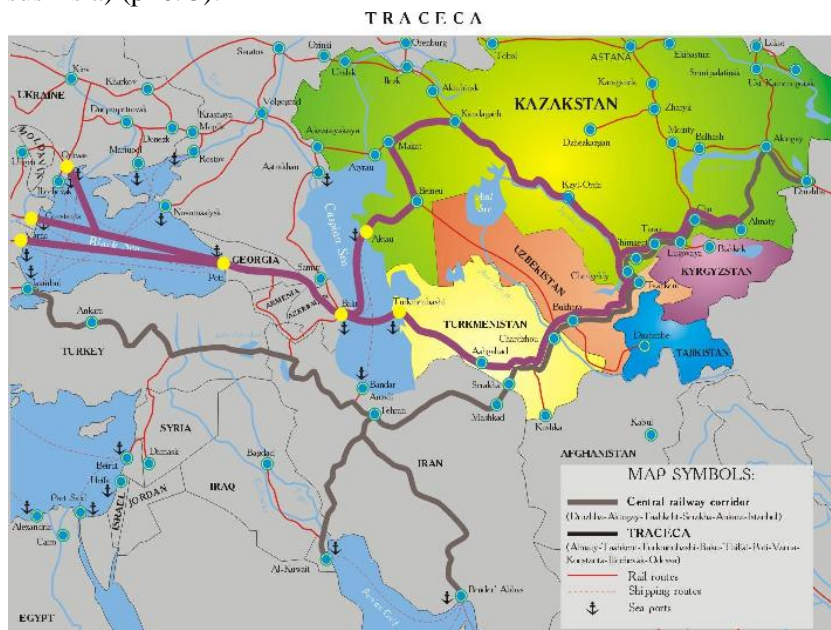
Немаловажно и то, что в отечественной прессе появились алармистские публикации, способные сыграть роль самореализующегося прогноза. Так, В. Иноземцев утверждает [12], что, де, транзитной страны из России уже не выйдет, а мечта о транзитных заработках – утопия, которая будет нам дорого стоить.

С такими оценками нельзя согласиться по той причине, что уважаемый автор в их основу кладет оценки коммерческой эффективности, недостаточность которых применительно к крупномасштабным проектам вообще и железнодорожным в особенности экономической наукой осознана еще во времена Жюлья Дюпюи и его знаменитой статьи «Об измерении полезности общественных благ» (1844 г.). При оценке таких проектов стандартной ошибкой является неучет векторного характера оценочной функции, в которой наряду с компонентой «коммерческая эффективность» должна присутствовать компонента «общественная эффективность». Говоря по-простому, В. Иноземцев про это либо не знает, либо делает вид, что не знает. Как бы там ни было, в его оценках не учитываются внешние конъюнктурные макроэффекты (экстерналии) крупных инвестиций: рост занятости, развитие экономики проблемных регионов восточнее Урала, усиление активности экономики России в целом и др. Если к этому добавить отсутствие даже попыток учесть фактор неопределенности развития мировой экономики хотя бы в среднесрочной перспективе и с этих позиций оценить роль реконструируемой по инициативе ОАО «РЖД» системы «Транссиб – БАМ» не только как коммерческого перевозчика, но и как конфигуратора в борьбе за достойную долю на транспортном рынке XXI в., то все выводы В. Иноземцева выглядят несостоятельными. Тем более сформулированные автором в терминах не научных, а публицистически-бульварных: «Проект РЖД... не окупится никогда. И в *нормальной* (курсив наш. – Е.К., С. Б.) стране демагогические аргументы в пользу проекта давно были бы забыты».

Заметим, что подобные приемы очернения идей сооружения Транссиба использовались оппонентами еще в XIX в., БАМа – в XX в. Тем не менее оба проекта реализованы и являются ске-

летней основой экономической и политической целостности страны на всех этапах ее развития – революционных и эволюционных. А зашумительная критика сегодня, как видим, повторяется. Тенденция, однако. Автоматически возникает вопрос о *нормальности* самих оппонентов.

Вернемся теперь (несмотря на то, что дискуссия с внутренними оппонентами всегда волнительна и полезна в познавательном плане) к нашим конкурентам в коридоре Шелкового пути. И начнем с проекта TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) (рис. 3).



Источник: [13].

Рис. 3. Проект TRACECA

TRACECA, по сути, является клоном исторического Шелкового пути, что визуально фиксируется при сравнении рис. 2 и 3. Протяженность железных дорог TRACECA – 5133 км плюс две паромные переправы через Каспийское и Черное моря.

Как справедливо подчеркивается Центром изучения Ирана и Евразии [14], для строительства железных дорог в проекте, спустя тысячи лет, используются с небольшими изменениями те же

есамые караванные маршруты, что и в древности. Маршруты те же, однако их предназначение разное. Древний Шелковый путь играл роль цивилизационного моста между Востоком и Западом, а его современная модификация TRACECA – роль конкурента северному расширению Шелкового пути, проходящему по территории России.

TRACECA, таким образом, представляет собой наиболее доступный и экономичный маршрут для выхода стран СНГ на мировые рынки через европейские порты, минуя Россию. В настоящее время участниками проекта являются Болгария, Украина, Румыния, Молдавия и Турция в регионе Черного моря; Грузия, Армения, Азербайджан – на Кавказе; Иран, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Киргизия – в Центральной Азии. Евросоюз и США финансируют проект с прозрачной в свете нынешних санкций целью: Россию, географически страну евразийскую, изолировать от интеграционных процессов, протекающих и в Европе, и в Азии.

Удастся ли эта стратегическая задумка – большой вопрос. Железнодорожный трек TRACECA неоднороден институционально и технологически, так как пересекает границы многих государств и состоит из сухопутных участков с колесей разной ширины, а также двух морских паромных переправ. Следовательно, скорость транспортировки грузов по такому системно неоднородному маршруту высокой быть не может, а транзакционные издержки при переходе национальных границ даже при самых цивилизованных, но многочисленных таможенных барьерах будут высокими. Привлекательность такого рискованного маршрута для грузовладельцев и перевозчиков сомнительна даже в случае обеспечения непонятно кем политической стабильности в Центральной Азии и на Кавказе.

При всем при том TRACECA – конкурент системе «Транссиб – БАМ» в борьбе за грузопоток, и сбрасывать его со счетов было бы стратегически неосмотрительно.

На порядок более серьезные для нас конкуренты – Китай и примкнувший к нему (в железнодорожном смысле) Казахстан. Китайцы, в силу своей традиционной приверженности мыслить категориями вечности, не участвуют в европейско-американской тусовке вокруг сомнительного с точки зрения экономической эффективности проекте TRACECA. Они сконцентрированы на собственных проблемах и как исторические учредители и пользова-

тели Шелкового пути (рис. 3) активно работают над проблемой активизации перевозок в соответствующем коридоре с целью усиления своих конкурентных преимуществ на мировом рынке. Преимущества общеизвестны – наличие многочисленной и сравнительно недорогой рабочей силы, проживающей, однако, в своей основной массе в центральных областях Китая, удаленных от его морских портов на значительные расстояния. Данный факт делает убыточными вывоз морем к зарубежным потребителям продукции, произведенной вне прибрежных районов Поднебесной, и снабжение тем же путем ее производителей топливно-энергетическими ресурсами. Короче и, следовательно, эффективнее сухопутные маршруты к потребителям и поставщикам через среднеазиатские государства, прежде всего, Казахстан и Россию. Подобных маршрутов существует несколько и сегодня геополитическая и геоэкономическая ситуации в мире таковы, что от выбора Китаем определенного маршрута или их комбинации решающим образом зависит международный российский транзит через систему «Транссиб – БАМ».

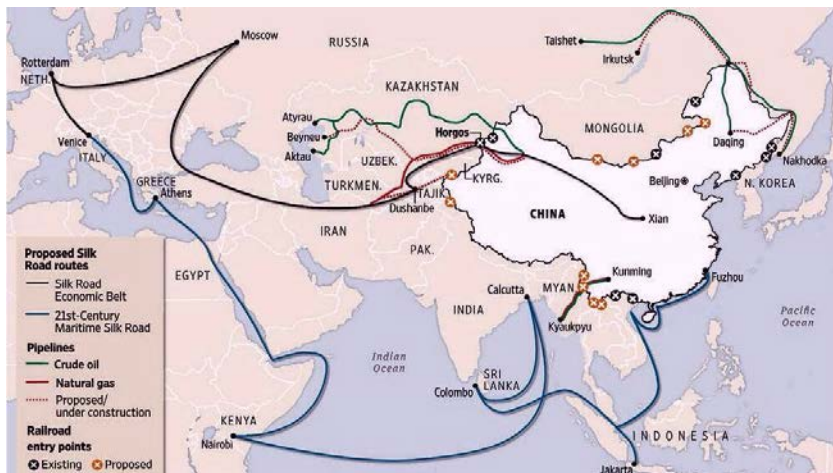


Рис. 4. Проект «Экономический пояс Шелкового пути»

Здесь уместно коротко остановиться на роли Казахстана и его железнодорожной сети в интересующей нас проблеме. Понятно, что эта роль в конкурентной борьбе глобальных игроков за транзит не очень значительна, но нельзя сказать, что она и второстепенна, особенно для России. На рис. 4 графическими средствами

показана последняя по времени освещения в открытой печати китайская программа «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). В ее рамках разрабатывается ряд проектов морских и сухопутных путей между Европой и Китаем под общим названием Новый шелковый путь. Его сухопутные проекты предлагают два железнодорожных хода.

Первый – южнее Каспийского моря через пролив Босфор. Второй – через Казахстан, Россию и Украину. Существуют предложения дополнить северный проект автомобильными дорогами. Автодороги южного проекта создаются в рамках программы TRACECA [15], в которой Казахстан тоже участвует. Ключевую роль в распределении грузов между первым и вторым путями будет играть СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» – перспективный дистрибуционный центр мирового уровня, управляемый казахстанско-китайским Международным центром приграничного сотрудничества (МЦПС). Понятно, кто будет «на раздаче» в МЦПС и финансово поддерживать Новый шелковый путь в конкурентоспособном состоянии.

### **Что делать и куда рулить?**

В понятиях «оверкиль – оверштаг», введенных нами в начале статьи, решение проблемы конкурентоспособности системы «Трансиб – БАМ» в коридоре Шелкового пути зависит от возможностей корпорации ОАО «РЖД» – субъекта управления сетью железных дорог общего пользования России, в которых интересующая нас система является важнейшим, но не единственным фрагментом, обладающим потенциалом международной «транзитности». В компетенции ОАО «РЖД» верно расставить приоритеты и не допустить, как пророчит, например, В. Иноземцев, нулификацию этого потенциала на Восточном полигоне. Наша точка зрения относительно того, что и как следует сделать в части системы «Трансиб – БАМ», освещается ниже.

1. Необходимо гласно и объективно оценить, скажем так, неоднозначный результат структурной реформы железнодорожного транспорта, многие годы проводившейся по либеральным рецептам и увенчавшейся по состоянию на сегодня отставкой действительного государственного советника 1-го класса, президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина. Авторы настоящей публикации по ходу реформы неоднократно выступали в открытой печати и разъясняли, в чем ее недостатки и что следовало бы предпринять для

прекращения перманентного роста тарифов, повышения скорости перевозки грузов и пассажиров, обновления технико-технологического базиса отечественных железных дорог [16]. Поэтому, опуская нюансы, укажем лишь на главное.

Прежде всего, следует лишить возможности корпорацию-монополиста вмешиваться в действия регулятора-государства в попытках обращать все выгоды от реализации крупномасштабных железнодорожных проектов – институциональных (типа структурной реформы) или инвестиционных (типа реконструкции системы «Транссиб – БАМ») в доходы корпорации, а все расходы списывать на казну<sup>1</sup>. Радикальным шагом в таком направлении, имеющим прямое отношение к повышению конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ», должно стать лишение ОАО «РЖД» статуса экстерриториального естественного монополиста и расчленение единой железнодорожной сети, которой оно управляет, на два условно автономных региональных блока: один – в границах Европейской России, другой – в России Азиатской (восточнее Урала).

Тогда европейский блок, плотность сети которого близка к европейским стандартам, может управляться при минимальном структурном и поведенческом регулировании со стороны государства, конечно, при условии функционирования конкурентного рынка железнодорожных перевозок, что, собственно, и декларировалось неудачной структурной реформой железнодорожного транспорта прошлых лет, но, к сожалению, не состоялось. Центральным результатом такой операции станет, грубо говоря, «отлучение» ОАО «РЖД» от государственного бюджета и перевод его на подножный рыночный корм. Если указанную операцию провести<sup>2</sup>, то появится возможность сэкономить большие государственные средства, которые корпорацией вкладываются для «расшивки» узких по пропускной способности мест, расположенных преимущественно в европейской части сети [18], и вло-

---

<sup>1</sup> Чиновники ОАО «РЖД» научились делать это столь виртуозно, что в прессе появились предложения считать полученные ими результаты научными и выдвинуть авторов в число кандидатов на получение Нобелевской премии по экономике.

<sup>2</sup> Заметим, что еще в 2003 г., т.е. на заре структурной реформы железнодорожного транспорта, предлагалось в железнодорожной сети европейской России выделить два достаточно автономных блока и отдать их в концессию двум конкурирующим вертикально интегрированным железнодорожным компаниям [17].

жить сэкономленное в повышение конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ». Чтобы, как говорил Владимир Ильич, зацепившись за главное звено, вытащить всю цепь. А ликвидацию узких мест дерегулированный и демонополизированный рынок железнодорожных перевозок в Европейской России произведет в режиме самодействия и не за счет бюджета.

При таком подходе азиатский блок сети, имеющий конфигурацию «дерева» с единственным стволом – Транссибом – и пока неполноценным отростком от ствола – БАМом, технологически не приспособленный к формированию конкурентных внутрироссийских маршрутов перевозки грузов и пассажиров между Европейской и Азиатской Россией, будет настоящим естественным монополистом, а не искусственным симуляком, сконструированным потенциальными нобилиантами из ОАО «РЖД» в целях перераспределительных. И если государство всерьез намерено переориентировать вектор своего развития с Запада на Восток и для этого активизировать коридор Шелкового пути в расширенном за счет Транссиба и БАМа варианте, то обеспечение конкурентоспособности магистралей на мировом рынке потребует немалых инвестиций. К примеру, только превращение БАМ в современную двухпутную железнодорожную магистраль мирового класса потребует, по оценкам экспертов, вложений в подвижной состав и инфраструктуру не менее 800 млрд руб. (в ценах 2010 г.) [19].

2. Неизбежно возникает сакраментальный для России вопрос: где взять деньги? Сермяжная правда состоит в том, что успехи России на внешнеполитической арене привели к санкциям и отказам западных банков кредитовать Россию. Как долго продлится попытка финансового удушения отечественной экономики – не ясно, но свет в конце туннеля пока не просматривается. Банки же российские маломощны и не имеют «длинных денег» для кредитования долгосрочных проектов, а государственный бюджет не резиновый и к тому же дефицитный [20]. А вкладывать необходимо сегодня и много, потому что завтра будет поздно: Китай – опасный стратегический конкурент в части железнодорожного транзита Восток – Запад – чтобы в этом убедиться, достаточно внимательно изучить хотя бы его программу Экономического пояса Шелкового пути.

У России и ОАО «РЖД», как представляется, есть две стратегические альтернативы по взаимодействию с Китаем при общей установке «отбить» у морских перевозчиков хотя бы 10% грузо-

потока между Европой и Азией. Одна из них – конкурировать с Китаем, пытаясь победив его, в одиночку с помощью системы «Транссиб – БАМ» привлечь международный транзит на северное расширение Шелкового пути. Средство – тарифный демпинг, но для его реализации нужны не только деньги на реконструкцию системы «Транссиб – БАМ», что отмечалось выше, но субсидии эксплуатантам системы, так как их деятельность по определению будет убыточной. Способно ли государство на подобный маневр в ситуации кризиса и западных санкций – большой вопрос.

Другая стратегия – кооперация с Китаем. Стратегически кооперация выгодна обеим странам как в экономическом, так и в военно-стратегическом смысле. Известно, что экономики Китая и России взаимодополнительны и обе стоят перед проблемой отказа в обозримой перспективе от экспортной модели и запуска модели саморазвития с ориентацией на внутренний спрос. Военно-стратегический альянс также неизбежен, если реально подходить к оценке политической ситуации в современном мире, когда продолжение политики военными средствами постепенно приобретает характер нормы.

Полагаем, что стратегия конкурирования должна быть отвергнута, поскольку Россия и Китай ныне находятся в разных весовых категориях как хозяйственные системы, и результаты конкурентной борьбы заранее предопределены. Иное дело – стратегия кооперирования. Здесь, если ЭПШП не стратагема<sup>1</sup>, т.е. инструмент китайского игрового мышления, исторический ровесник Шелкового пути между Востоком и Западом, то идея согласованности интересов, декларируемая в ЭПШП, вполне конструктивна и приемлема для России в рассматриваемом случае.

### **Что говорит теория**

Проведем аналогию проанализированной проблемной ситуации «Повышение конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» с известной из теории игр «дилеммой заключенного». Полагая, что читатель знаком с описанием дилеммы из литературы, сформулируем ее применительно к нашему случаю следующим образом.

---

<sup>1</sup> Стратагема (по-китайски: чжимоу, моулюе, цэлюе, фанлюе) означает стратегический план, в котором для противника заключена какая-либо ловушка или хитрость [21].



Морские перевозчики, реализующие сегодня 98% межстрановых и межконтинентальных перевозок, в силу своего доминирующего положения контролируют также существующий здесь рынок сухопутных железнодорожных перевозок. Их задача – не позволить кооперироваться китайским и российским железнодорожным перевозчикам в коридоре сухопутного Шелкового пути, так как подобное грозит владельцам судов и портов потерей существенной части доходов от транспортировки грузов и пассажиров по Суэцкому каналу и вокруг Африки.

Гипотетически ответное игровое поведение Китая и Россия, конкурирующих на сухопутных маршрутах, может быть кооперативным и некооперативным. Для иллюстрации проблемы используем числовой пример из книги нобелевских лауреатов по экономике Дж. Харшаньи и Р. Зелтена [22] (рис. 5), договорившись, что условные выигрыши (+) и проигрыши (–) конкурентов выражаются в млрд у.е.

В клетках матрицы выигрышей число в верхнем левом углу представляет выигрыш игрока *Китай*, в нижнем правом углу – выигрыш игрока *Россия*. Строки матрицы представляют стратегии  $C^*$  и  $N^*$  *Китая*, столбцы – стратегии  $C^{**}$  и  $N^{**}$  *России*.

		<i>Россия</i>	
		$C^{**}$	$N^{**}$
<i>Китай</i>	$C^*$	+10	–10
	$N^*$	+11	+1
		$C^{**}$	$N^{**}$
		+10	+11
		+11	+1
		–10	+1

Рис. 5. Игра «дилемма заключенного» (матрица выигрышей)

Если предположить, что игроки исходят из равенства своих стратегических возможностей, которые шире возможностей узко экономических, естественно ожидать, что они согласятся с исходом игры, обеспечивающим им равные выигрыши. Но таких исходов в матрице два: (+10,+10) при выборе пары стратегий  $C = (C^*, C^{**})$ , либо (+1,+1) при выборе игроками пары стратегий  $N = (N^*, N^{**})$ .

В книге Нобелевских лауреатов доказано, что если игра проводится как кооперативная *в рамках* взаимобязывающего соглашения, то игроки, действуя рационально, будут применять пару стратегий *C*, так как *C* дает им выигрыши на порядок большие, чем *N*. Напротив, если игра проводится как некооперативная, рационально действующие игроки не могут выбрать пару стратегий *C*, так как *вне* рамок взаимобязывающего соглашения, *C*– стратегии обоих игроков не представляют собой наилучшие ответы на выбор партнера по игре.

Правда, открытым остается вопрос – кто и как будет обеспечивать выполнение соглашения, принуждающего игроков вести себя устойчиво кооперативно, что, собственно, и обеспечивает повышение конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» в условиях международной нестабильности. Учитывая великодержавный статус игроков и слабость международных институтов, предназначенных, в частности, и для исполнения функции карательно-надзорной, внешнее принуждение исключается. Тогда исполнение соглашения может быть гарантировано только моральными качествами игроков, исключаящими их оппортунистическое поведение. А также наличием общих внешних угроз, недостатка в которых оба игрока – и Китай, и Россия, как представляется, не ощущают сегодня и вряд ли могут рассчитывать на снижение их уровня в обозримом будущем.

### **Практический аспект проблемы**

И последние по порядку изложения, но системообразующие, на наш взгляд, соображения, ставящие решение проблемы повышения конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» на практические рельсы. Соображения носят прагматический характер и принимают во внимание указание гетевского Мефистофиля о серости теории и вечно зеленеющем древе жизни. Применительно к идее кооперирования, попытка теоретического обоснования которой в терминах теории игр осуществлена выше, добавим несколько замечаний, касающихся «вечно зеленеющего» набора механизмов кооперирования. Эти механизмы разнообразны и многочисленны, их эффективность проверена социалистической и капиталистической практиками хозяйствования на макро- и микроуровнях.

Независимо от того, какой из них в спектре «концессионная сделка» – «общество советско-китайской дружбы» будет принят к

реализации, России необходимо решить две, если сказать языком системного анализа, метапроблемы, без решения которых любые механизмы кооперации не могут быть продуктивными.

*Первая* – корректировка действующего закона о концессиях, который по своему содержанию, на наш взгляд, является конфискационным; кооперация с Китаем без должной корректировки закона представляется не реальной.

*Вторая* – таможенный досмотр. Российская таможня, действуя якобы в интересах государства<sup>1</sup>, практикует затяжной стопроцентный досмотр грузов, что ведет к нарушению графиков их поставки и, как следствие, уходу транзитных грузов к нашим конкурентам.

Пойдут ли китайцы на кооперацию с такими партнерами – вопрос риторический.

В случае же, если первая и вторая метапроблемы Россией будут решены удовлетворительно, одной из форм кооперирования могло бы стать создание совместной транспортно-логистической структуры, подобной той, которая была создана в ноябре 2014 г. – АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) [23], акционерами которой формально являются «Трансконтейнер» и «РЖД-Логистика». Как известно, учредители ОТЛК – ОАО «Российские железные дороги», ГО «Белорусская железная дорога», АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы».

В отличие от ОТЛК, где инфраструктура имеет одинаковую технологическую основу и технические стандарты (ширина колеи, стандарты тяговой энергетики, типы подвижного состава и т.п.), российско-китайское предприятие, созданное на основе кооперации между ОАО «РЖД» и Железными дорогами Китая (ChinaRailways)<sup>2</sup>, могло бы функционировать на несколько иных принципах. А именно: кроме различной ширины колеи (в РФ и странах бывшего СССР и Финляндии 1520 мм, а в Китае – так на-

---

<sup>1</sup> О несовпадении интересов таможни и государства свидетельствует недавние материалы межведомственной комиссии, опубликованные в «Аргументах и фактах недели» (№ 41 и 42 за октябрь-ноябрь 2015 г.).

<sup>2</sup> Железные дороги – один из наиболее популярных видов транспорта для дальних поездок в Китае. Почти все железнодорожные компании подчинены Министерству железных дорог КНР. Оператором национальной сети железных дорог является китайская государственная компания ChinaRailways (中国铁路). Сеть охватывает практически все провинции, кроме специального административного района Макао [24].

зываемая «стефенсоновская» колея – 1435 мм) необходимо учесть проблему различных стандартов наличия, обращения, регламентов и обслуживания подвижного состава (тягового и нетягового).

Так, технологические «заезды» локомотивов и (или) локомотивных бригад на территорию соседнего государства и использование энергетической инфраструктуры и электроэнергии сопредельных государств (как в случае с Россией, Казахстаном и Белоруссией) регулируются двусторонними или трехсторонними договорами или договорами на эксплуатацию при пересечении конкретных транспортных стыков. Эксплуатация вагонного парка (т.е. так называемого «нетягового подвижного состава») регламентируется также двусторонними или многосторонними соглашениями. «Чужие» вагоны подлежат срочному возврату в порожнем состоянии или загружаются попутными грузами по отдельным соглашениям. Кроме того, имеется общий (или совместный) парк вагонов, дислокация и эксплуатация которого также регулируется отдельно.

В варианте кооперации в перевозках с железными дорогами Китая все значительно сложнее. Перешивка российской колеи на европейскую – это весьма затратный проект. Альтернативой перешивке может быть только перестановка вагонных тележек различных стандартов или применение технологии фирмы «Талго» (плавное изменение длины колесной оси вагона в движении) на стыковых станциях. И то и другое также весьма дороги.

Но игра стоит свеч, поскольку иной альтернативы повышения конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ», кроме как через – пусть затратную – кооперацию с Китаем, на наш взгляд, сегодня нет.

## Литература

1. *Bumte С.Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. / С.Ю. Витте; Российская академия наук. Институт экономики. – М.: Наука, 2002 (Памятники экономической мысли). – Т.1. Кн. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. – С. 327.
2. URL:  
[https://yandex.ru/images/search?img\\_url=http%3A%2F%2Fplayer.myshared.ru%2F434193%2Fdata%2Fimages%2Fimg14.png&text=%D0%92%D0%A1%D0%A2%D0%9E%20%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D1%8B&redircnt=1445738564.1&noreask=1&pos=2&rpt=simage&lr=65](https://yandex.ru/images/search?img_url=http%3A%2F%2Fplayer.myshared.ru%2F434193%2Fdata%2Fimages%2Fimg14.png&text=%D0%92%D0%A1%D0%A2%D0%9E%20%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D1%8B&redircnt=1445738564.1&noreask=1&pos=2&rpt=simage&lr=65)
3. URL:  
<https://yandex.ru/images/search?text=%D0%92%D0%A1%D0%A2%D0%9E%20>

- %D0%91%D0%90%D0%9C%20%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B1&img\_url=http%3A%2F%2Fplayer.myshared.ru%2F361946%2Fdata%2Fimages%2Fimg31.jpg&pos=2&rpt=simage&stype=image&lr=65&noreask=1&source=wiz&uinfo=sw-1280-sh-1024-ww-1254-wh-823-pd-1.000050067901611-wp-5x4\_1280x1024-lt-155&redircnt=1445733507.1 (дата обращения: 25.10.2015).
4. URL:  
[http://www.dergachev.ru/analit/The\\_Great\\_Silk\\_Road/11.html#\\_Vixb1GeheLg](http://www.dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/11.html#_Vixb1GeheLg)
  5. URL: <http://albertmaximov.keyforum.ru/viewtopic.php?f=8&t=394>.
  6. Независимая газета. – 1997. – 27 март.
  7. URL:  
[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/1stEATC\\_decl\\_r.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/1stEATC_decl_r.pdf)
  8. Коммерсантъ. – 2013. – 2 апр.
  9. URL: <http://www.sbras.ru/HBC/2002/n12/f09.html>
  10. URL: <http://www.interfax.ru/business/430147> (дата обращения: 26.10.2015).
  11. *Бикмухаметов Р.* Безработный русский транзит // Экономика и жизнь. – 2008. – № 27 (9241).
  12. Vedomosti.ru – 2012. – 29 нояб.
  13. URL: <http://portnews.ru/comments/513/>
  14. URL: <http://irancivilizatsia.ru/archives/229>
  15. URL:  
[https://ru.wiki2.org/wiki/%D0%A8%D0%B5%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9\\_%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C](https://ru.wiki2.org/wiki/%D0%A8%D0%B5%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C)
  16. *Кибалов Е.Б.* Проблема тарифного регулирования на железнодорожном транспорте // ЭКО. – 2015. – № 10. – С. 139–144.
  17. *Гуриев С., Питтман Р., Шевахова Е.* Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы. – М.: Центр экономических и финансовых исследований и разработок, 2003. URL: [https://docviewer.yandex.ru/?url=http%3A%2F%2Ffir.nes.ru%2F~sguriev%2Fpapers%2Frailroad\\_rus.pdf&name=railroad\\_rus.pdf&lang=ru&c=565d62e982c0](https://docviewer.yandex.ru/?url=http%3A%2F%2Ffir.nes.ru%2F~sguriev%2Fpapers%2Frailroad_rus.pdf&name=railroad_rus.pdf&lang=ru&c=565d62e982c0)
  18. URL: <http://viktorvoksanaev.narod.ru/02012012.pdf>
  19. URL: <http://lenta.ru/news/2010/03/24/bam/>
  20. Дефицит государственного бюджета в 2016 г. составит 2,36 трлн руб., или и 3% ВВП // Аргументы недели. – 2015. – № 41(482). – С. 2.
  21. URL: [http://www.e-reading.mobi/bookreader.php/145114/fon\\_Zenger\\_-\\_Stratagemy.\\_O\\_kitaiiskom\\_iskusstve\\_zhit'\\_i\\_vyzhivat'.html](http://www.e-reading.mobi/bookreader.php/145114/fon_Zenger_-_Stratagemy._O_kitaiiskom_iskusstve_zhit'_i_vyzhivat'.html)
  22. *Харшаньи Дж., Зелтен Р.* Общая теория выбора равновесия в играх / пер. с англ. Под ред. Н. А. Зенкевича. – СПб: Экономическая школа, 2001. – С. 1–5.
  23. URL:  
[http://rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5185&layer\\_id=5554&id=4969](http://rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&id=4969)
  24. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Железные\\_дороги\\_Китая](https://ru.wikipedia.org/wiki/Железные_дороги_Китая)