

# Транспортная и логистическая составляющие проекта «Шелковый путь»



**Ван Пэньюй,**  
магистрант кафедры  
«Логистика и коммерческая  
работа» Петербургского  
государственного  
университета путей  
сообщения Императора  
Александра I (ПГУПС)



**Ли Етао,**  
магистрант кафедры  
«Логистика  
и коммерческая работа»  
ПГУПС



**М. М. Пимоненко,**  
канд. физ.-мат. наук,  
доцент кафедры  
«Логистика и коммерческая  
работа» ПГУПС

В реализации рассматриваемого проекта сделан акцент на развитие транспортной инфраструктуры и логистических центров в ряде стран Евразии. Участие России в проекте определяется совершенствованием инфраструктуры наших железных дорог.

Появление логистики многие авторитетные специалисты в этой области связывают с возникновением и развитием Великого шелкового пути – системы караванных торговых путей, соединявших во II в. до н. э. – XV в.н. э. страны Евразии от Китая до Западной Европы [1]. После почти 600-летнего перерыва Китай по инициативе своего лидера Си Цзиньпина приступил к воссозданию Великого шелкового пути, представив странам евроазиатского пространства проект «Экономический пояс Шелкового пути». Этот проект (рис. 1) соответствует общемировым тенденциям глобализации, способствует сплочению стран Евразии, раскрытию их экономического потенциала [2].

Современный проект возрождаемого Великого шелкового пути чрезвычайно амбициозен [3], рассчитан на длительную перспективу и отражает темпы и

характер геополитического возвышения Китая как новой растущей сверхдержавы. Сейчас очевидно, что на первый план в его реализации выйдет инфраструктурная и транспортная составляющие, а на второй – содействие внутреннему социально-экономическому развитию стран-партнеров по Великому шелковому пути в виде инвестиций и торговых связей, включая практику товарных и иных кредитов. Мотивация создания подобного мегапроекта основана не только на предполагаемых экономических выгодах структур, активно лоббирующих его, но и на трезвых геополитических расчетах. Осенью 2013 г. во время визита в Казахстан Председатель КНР Си Цзиньпин объявил о начале реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути», объединяющего страны Евроазиатского континента [4].

Нужно заметить, что 20 лет назад Япония разработала новую стратегию

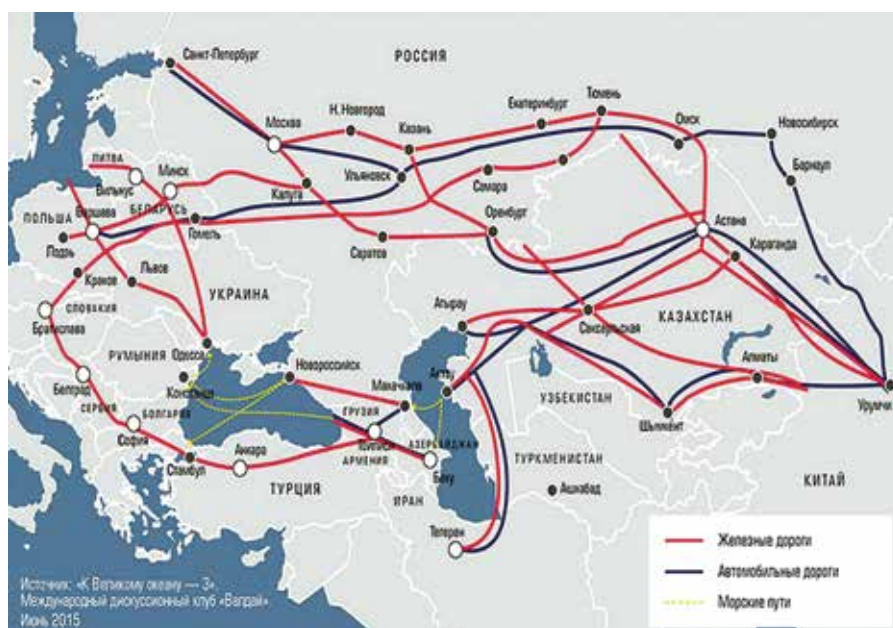


Рис. 1. Основные перспективные направления проекта «Экономический пояс Шелкового пути»



Рис. 2. Международный автомобильный коридор Китай – Западная Европа в проекте «Шелковый путь»

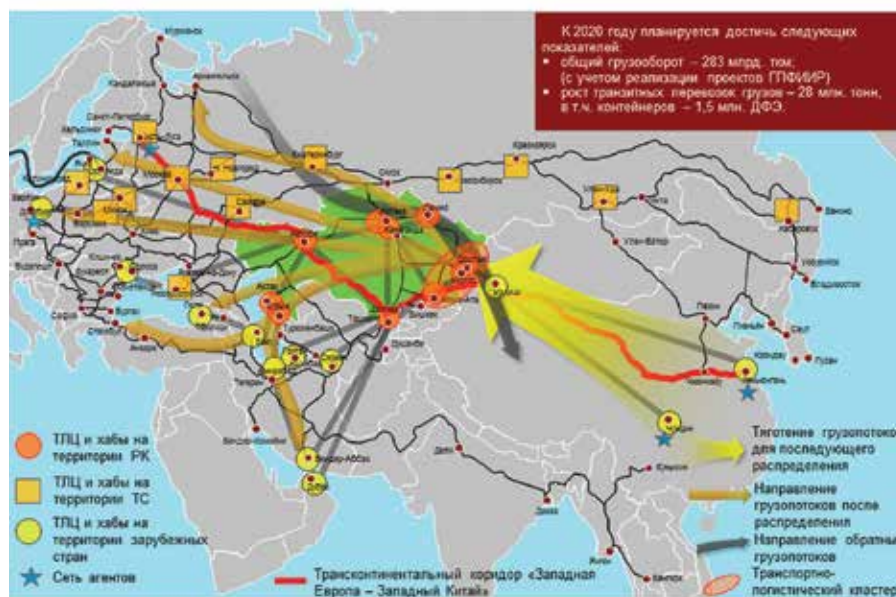


Рис. 3. Перспективы развития инфраструктуры и логистических активов Казахстана

«Дипломатия Шелкового пути», а в 2011 г. США предложили план «Новый шелковый путь» с центром в Афганистане. Эти проекты не были реализованы.

В настоящей статье рассматриваются транспортная и логистическая составляющие сухопутной части (морская составляющая не затрагивается) проекта «Шелковый путь» [5], в частности автомобильное сообщение (рис. 2).

Следует отметить, что в проекте огромная роль отводится Среднеазиатским государствам (бывшим советским республикам), поэтому целесообразно рассмотреть их транспортно-логистическую инфраструктуру и перспективы.

### Казахстан

Республика Казахстан не имеет выхода к морю, но в географическом плане она расположена достаточно выгодно,

связывая Азиатско-Тихоокеанский регион с Европой, а также Россию с другими странами СНГ, Ближнего Востока и Персидского залива/Индийского океана.

На рис. 3 представлены перспективы развития инфраструктуры и логистических активов Казахстана в рамках проекта [6]. Предусматривается создание транспортно-логистических центров, агентских пунктов, установление связей с внешними логистическими центрами Китая, России и Западной Европы для эффективной организации грузоперевозок и обработки грузопотока.

### Узбекистан

Узбекистан представляет собой важный транзитный маршрут для грузовых автоперевозок. Сегодня по территории

Узбекистана проходит 36 маршрутов, предназначенных для транзитного передвижения иностранных автоперевозчиков [7].

Наиболее важные автомобильные маршруты, представляющие значительный интерес для проекта, связывают через Узбекистан соседние страны (Таджикистан, Туркменистан, Кыргызстан и Казахстан) и ориентированы в широтном направлении.

### Таджикистан

В Таджикистане стратегически важен железнодорожный транспорт, с помощью которого главным образом осуществляются международные перевозки. Таджикостанская железная дорога состоит из трех участков, не связанных между собой. Связь между ними организована через железнодорожные сети Узбекистана и Туркменистана [4].

Автомобильный транспорт Таджикистана – интегрирующая часть национальной экономики. Его особая роль определяется горным ландшафтом, доминирующим в республике. Около 95 % грузов и 97 % пассажиров внутри республики перевозятся автомобильным транспортом.

### Туркменистан

Транспортные маршруты в Туркменистане (рис. 4) ограничены вследствие географического расположения страны [7].

Огромные объемы коммерческих грузов перевозятся через Иран. Дорожные пересечения границы Ирана – Гудриолум, Гаудан, Артык и Серахс. В Иране и Туркменистане железнодорожные колеи разной ширины, и на станции



Рис. 4. Транспортная сеть Туркменистана

Серахс в Туркменистане приходится переоснащать составы для дальнейшего следования по маршруту. Туркменистан имеет ряд железнодорожных сообщений с Узбекистаном на севере и северо-востоке.

В 2011 г. Туркменистан ввел около 200 км автомобильной дороги как части международной линии Узен – Кызылкайя – Берекет – Этрек – Горган протяженностью 900 км, пересекающей Казахстан, Туркменистан и Иран.

### Кыргызстан

Транспортная структура Кыргызстана менее развита, чем у других бывших советских Среднеазиатских республик.

Железные дороги здесь наиболее важны для экономики страны. Протяженность железнодорожных путей Кыргызстана составляет около 425 км (рис. 5).

Существующие пути являются тупиковыми линиями, которые отходят от Алма-Атинской и Ташкентской дорог.

Планируемый маршрут протяженностью 268 км (рис. 5, черная прерывистая линия) сократит нынешний путь между Китаем и остальными странами Центральной Азии, а также обеспечит им доступ к морю. Железная дорога как одна из транспортных составляющих проекта «Шелковый путь» поможет соединить Восточную Азию с Европой. Для транспортировки груза от тихоокеанского побережья Китая на рынки Европы потребуется всего одна неделя вместо нескольких недель и даже месяцев. По плану первые поезда пройдут по этой дороге в 2018 г. [8].

### Азербайджан

Шелковый путь, начинающийся с берегов Восточно-Китайского моря, от города Синан, пролегая через Ланчжон, протянулся до Донхуана. Один рукав дороги, проходя по северному подножию Копетдага, через южную часть Каспия попадает в Азербайджан [9].

Проекты развития железных дорог в Азербайджане (рис. 6) направлены на увеличение пропускной способности, на повышение скорости и рост транзитного потенциала. Проект строительства дороги от Баку до Буюк-Кясика (на границе с Грузией) с перспективой создания общего скоростного коридора Азербайджан – Грузия – Турция предусматривает дальнейшее развитие скоростного движения с подключением к



Рис. 5. Железные дороги Кыргызстана

нему железных дорог Грузии и Турции. Цель – создание международного железнодорожного скоростного коридора Европа – Кавказ – Азия.

### Китай

Для Китая проект «Шелковый путь» – прежде всего, возможность развития экономики и транспортной инфраструктуры западных регионов, отстоящих от центральных и восточных областей [10]. Это хорошо видно на примере железнодорожного сообщения (рис. 7).

С экономических позиций проект выгоден для Китая, так как уменьшатся затраты на логистику. При этом проводится диверсифицированная политика развития транспортных коридоров и транспортных проектов других стран, (см. выше), охватывающая все важней-

шие направления, которые связывают Китай с Западной Европой и Западной Азией. Маршруты пока находятся в стадии согласования, однако из географии проекта следует, что Китай пытается провести свой путь по тем районам, где другие страны хотят реализовать собственные инфраструктурные проекты для региональной кооперации. Немаловажно, что Китай готов финансировать создание инфраструктуры и кредитовать экономику государств, задействованных в проекте. В Фонде развития Шелкового пути на реализацию проекта заложено \$ 40 млрд, дополнительно китайские банки выделяют \$ 60 млрд, а в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций, который тоже принимает участие в финансировании, заложено \$100 млрд. Китай заявил, что готов вложить в проект



Рис. 6. Азербайджанский проект железнодорожного сообщения Баку – Тбилиси – Ахалкалаки – Карс



Рис. 7. Сеть железных дорог Китая.

«Один пояс – один путь» до \$ 900 млрд. Эти средства будут предоставлены в виде проектного финансирования и кредитов странам-участницам. Сегодня выдано порядка \$ 70 млрд кредитов под проекты.

В стратегии развития Китая большое внимание уделяется вопросам, оказывающим значительное влияние на транспортно-логистическую отрасль. Так, продолжающаяся передислокация бизнеса во внутренние регионы, развитие западных и центральных провинций Китая повышает спрос на транспортно-логистические услуги. Переориентация китайской экономики на область услуг и высоких технологий требует не только строительства инфраструктуры, но и внедрения современных систем управления, более сложных и интегрированных логистических решений. Все это самым непосредственным образом связано с проектом «Шелковый путь».

Огромное значение правительство Китая придает развитию железнодорожного транспорта, стремясь решить следующие задачи:

- 1) увеличить протяженность высокоскоростных железных дорог (скорость движения более 200 км/ч) к 2020 г. до 20 тыс. км;
- 2) подвести скоростные железные дороги к каждому городу с населением не менее 500 тыс. человек;
- 3) построить железнодорожные линии для транспортировки угля из центральных и южных частей провинции

Шаньси, а также из Западной Монголии в Центральный Китай;

4) соединить провинции Сычуань с Тибетским автономным районом железнодорожной линией протяженностью 1629 км.

Согласно XII пятилетнему плану развития, Китай продолжит расширение сети автомобильных дорог за счет строительства 7 новых автострад, берущих начало в Пекине, 9 новых скоростных автодорог, ведущих с севера на юг, 18 – с востока на запад. Помимо этого, в ближайшее время планируется обеспечить все города с населением более 200 тыс. человек и 90 % деревень Китая подъездными дорогами.

С целью дальнейшего развития логистической отрасли предполагается построить 42 интегрированных хаба. В качестве примера можно привести китайско-казахстанский международный транспортно-логистический центр [11], располагающийся в Ляньюньгани (провинция Цзянсу). Это первый достроенный объект в рамках реализации концепции «Шелковый путь». Логистическая база включает в себя контейнерную площадку 200 тыс. м<sup>2</sup>, 1763 ячейки для контейнеров и склад площадью 23 тыс. м<sup>2</sup>. Длина железнодорожных путей, проходящих по территории объекта, составляет 3,8 км. Центр спроектирован для ежедневного обслуживания 10 грузовых составов и ежегодной перевалки 410 тыс. TEU контейнерного потока. Кроме того, клиентам будут доступны

такие сервисы, как заказ международной доставки грузов и доверенное хранение грузов.

Китай производит и экспортирует не только дешевый ширпотреб, но и дорогое оборудование, станки, электронике. Для товаров этой категории стоимость перевозки уходит на второй план, гораздо важнее скорость и надежность доставки. Вследствие усиливающегося экономического противостояния с США Китай понимает уязвимость морских маршрутов, и его потребность в сухопутных транспортных коридорах очень высока.

Поэтому участие в проекте «Шелковый путь» России с таким уникальным транспортным коридором, как Транссиб, выглядит весьма привлекательным. Специалисты отмечают узкие места в некоторых точках этого маршрута, неоправданно долгое и неудобное таможенное оформление. Но и с учетом указанных недостатков Транссиб обеспечивает быструю и безопасную доставку.

## Россия

Проект создания экономического пояса Шелкового пути – новая область сотрудничества Китая и России. Очевидно, что железнодорожная транспортная сеть России как естественный сухопутный мост между двумя полюсами глобальной хозяйственной системы (Европой и Азией) способна решить важную геополитическую задачу европеизации Сибири и Дальнего Востока [12]. Территории, прилегающие к Транссибирской магистрали важно признать активным открытым пространством.

В полемике, развернувшейся вокруг российского участия в проекте «Шелковый путь», основное внимание привлекает узкий круг вопросов, вызывающих споры: не пройдет ли путь мимо российской территории, сможет ли Транссиб конкурировать с другими маршрутами, в состоянии ли он удовлетворить транспортные потребности Китая, достаточно ли он модернизирован и удобен. При этом забывается, что Транссиб строился вовсе не для того, чтобы иметь возможность подзаработать на доставке китайских товаров в Европу.

Сегодня Транссиб поддерживает маршруты из Китая в города Европы Лодзь, Варшаву, Дуйсбург, Гамбург, Пардубице, Мадрид. Отработан контейнерный маршрут в Финляндию: от китайской до финской границы

составы проходят за 8 суток. Средства, выделенные бюджетом на модернизацию Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, в этом году составили 16 млрд руб. против запланированных 21 млрд руб. Тем не менее, работы по реконструкции магистралей продолжаются. Строится железнодорожный мост Нижнеленинское – Тунцзян, который позволит проводить грузы из Китая на Транссиб через Еврейскую автономную область. Действует проект «Транссиб за 7 суток».

Территория России оказалась на перекрестке транспортных осей и коридоров – неотъемлемых атрибутов современных глобализационных процессов, именно там, где пересекаются жизненно важные интересы трех ведущих мировых центров (Северной Америки, Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона). Ключевым вопросом транспортной политики в Азиатско-Тихоокеанском регионе стал вопрос о сухопутных транспортных маршрутах, прежде всего железнодорожных. Через Россию проходят самые выгодные по времени доставки товаров и пассажиров сухопутные маршруты.

Отметим, что современная Россия несет существенные потери в отсутствие транзитной политики. В частности, не решена проблема правового статуса транзита. Отсутствие закона о транзите, а также специального государственного органа, координирующего транзитную, тарифную и таможенную политику на транспорте, вызывает множество экономических и социально-политических проблем. И это только один из аспектов российско-китайского сотрудничества, открывающий широкие перспективы в связи с созданием экономического пояса Шелкового пути. Отметим, что планы строительства трансевразийского транспортного коридора и развития Евразийского экономического союза могут получить иное наполнение.

Активное участие России в строительстве экономического пояса Шелкового пути дает надежду на возможность соединения с транспортными коммуникациями Европы и Азии, что будет содействовать развитию инфраструктуры Дальнего Востока, а значит, и мировой экономики. Китай согласился инвестировать \$ 5,8 млрд стро-

ительство высокоскоростной железнодорожной линии Москва – Казань (общая стоимость проекта оценивается в \$ 21,4 млрд). Этот шаг станет мощным импульсом для проекта «Шелковый путь», который затем планируется продлить в Китай через Казахстан.

Среди стратегических направлений отметим создание общей транспортной системы, в рамках которой предлагается использовать транзитный потенциал Транссибирской железной дороги и Байкало-Амурской магистрали, сопряженно с планами Шелкового пути. Кроме того, весьма важно соглашение между странами ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, цель которого – формирование сети автомобильных маршрутов, включая транспортный коридор Европа – Западный Китай.

Россия может использовать проект Шелкового пути для развития собственной транспортной сети и наращивания торговых оборотов. Для этого нужно строить сопряженную инфраструктуру, чему в значительной мере мешает современная политическая и экономическая ситуация. Подключение России к маршруту зависит от развития отечественной инфраструктуры железных дорог. Планировалось, что Шелковый путь в России пойдет по Среднему, Южному Уралу и северным региональным территориям, где идет стройка Северного широтного хода. Рассматривается возможность продления магистрали через линию Полуночное – Обская до Казахстана и Китая.

Чтобы Россия участвовала в транзите товаров, Китай готов предоставить ей доступ в свои порты. Наверное, в этом главное отличие проекта «Шелковый путь» от предлагавшихся прежде транспортных проектов в этой части Евразии. Раньше экспортером выступал только Китай.

Россия в новом проекте пока выступает только соучастником, поставщиком сырья, организатором транзита. Для развития в рамках пути необходима целостная стратегия. Недостаточно правительственных, корпоративных планов отдельных компаний, требуется единый **стратегический план**.

Таким образом, возросший в последнее время интерес к проекту «Шелковый путь» обусловлен тем, что он служит примером новой архитектуры

международных транспортных коридоров и закладывает концептуальные основы по выстраиванию системы экономического и логистического взаимодействия между отдельными странами и субрегионами [13]. Рассматриваемый проект – программа точечных инвестиций в различные инфраструктурные объекты (в частности в странах Средней Азии) ради удешевления логистики во многих странах, включая Россию. Реализация проекта по улучшению транспортно-логистических связей стран – потенциальных участников позволит не просто увеличить экспорт китайских товаров в Европу и европейские товары в Китай, а привести к формированию крупного евроазиатского рынка. Проект открывает для России благоприятные возможности для развития собственной транспортной сети и транзита, а также наращивания торговых оборотов при условии строительства сопряженной инфраструктуры. ■

#### Литература

1. Логистика и управление цепями поставок: Теория и практика. Основы логистики / под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. М.: Проспект, 2013.
2. Заседание Международного дискуссионного клуба «Валдай», июнь 2015 г. URL: <http://www.mylove.ru>.
3. Харламова Ю. А. Новый «Шелковый путь» как транспортный мегапроект Китая. – URL: <http://www.viperson.ru>.
4. The Eurasian Era. Blue book of silk road economic study 2014–2015. China Econ. Publ. House, 2015.
5. URL: <http://www.twlxt.appspot.com>.
6. Выступление Президента АО «Национальная компания «КАЗАКСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» А. У. Мамина на II Междунар. трансп.-логистич. бизнес-форуме «Новый Шелковый путь». Астана, 7 ноября 2013 г.
7. URL: <http://www.referatdb.ru>, Проект EuropeAid/125727/C/SER/Multi.
8. URL: <http://www.votpusk.ru/story/article.asp?ID=13263#ixzz44lLsgUKn>.
9. URL: <http://www.san-marino.takustroenmir.ru>.
10. URL: <http://www.travel.china.guide.com>.
11. URL: <http://www.chinalogist.ru>.
12. Безбородов А. География и экономика Шелкового Пути. - URL: <http://www.infranews.ru>.
13. Ларин О. Н., Никулин А. А. Логистика Шелкового пути // Транспорт РФ. 2016. № 1 (62).