

Перспективы развития железных дорог Азии

Страны Азиатского региона с высокими темпами их экономического роста представляют для железнодорожного транспорта, с одной стороны, значительный потенциал развития, с другой стороны — определенные сложности в его освоении. И если до настоящего времени железным дорогам не удавалось соответствовать современным требованиям, выдвигаемым обществом и экономикой, то в последнее время появляются свидетельства в пользу возможного изменения сложившегося положения в положительную сторону.

Еще в середине 2006 г. перспективы международных грузовых перевозок в странах Азии, в частности транзита между Азией, Европой и Северной Америкой, представлялись малопривлекательными. Однако серия состоявшихся во второй половине года встреч, в результате которых был достигнут ряд соглашений, создала базис для возможного изменения ситуации к лучшему.

В октябре 2006 г. Международный союз железных дорог (МСЖД) организовал в Сеуле первый азиатский железнодорожный саммит, предметами обсуждения на котором были возможности и проблемы железных дорог региона, огромный спрос на транспортное обслуживание и не менее масштабные потребности в инвестициях. Объем бизнеса, связанного с международной торговлей, во всех видах транспорта оценивается величиной порядка 3 млрд. дол. США в сутки, но доля железных дорог в нем невелика. Железным дорогам Азии необходимо в течение 15 лет инвестировать более 1 трлн. дол., чтобы обеспечить рост провозной способности, закрыть имеющиеся разрывы между национальными сетями и создать конкурентоспособные коридоры.

Только для удовлетворения растущего спроса на перевозки азиатской железнодорожной системе требуется удвоить провозную спо-

собность в следующие 20 лет. Если темпы роста валового мирового продукта на период до 2025 г. оцениваются в 3,1 % в год, то прогнозы для Китая и Индии дают темпы, в 2 раза превышающие средние, а именно 6,7 % для Китая и 7,7 % для Индии.

В Азии железнодорожный транспорт функционирует в 35 странах, но доминируют четыре: на долю Китая, России, Индии и Казахстана приходится 97,5 % суммарного грузооборота. Но и в этой группе преобладают железные дороги Китая и России (всего 85 % грузооборота), что частично отражает размеры сетей (на долю Китая, Индии и России приходится 65 % из 350 тыс. км линий в пределах азиатского континента), а также тот фактор, что на территории этих стран зарождаются крупные грузопотоки. Так, железные дороги Китая в 2005 г. перевезли 2,69 млрд. т грузов и выполнили 2072,6 млрд. ткм на сети протяженностью 75 тыс. км. Объем грузовых перевозок за последние 20 лет удвоился, отражая расширение сети. Планируется к 2020 г. увеличить протяженность железных дорог страны до 100 тыс. км, включая шесть грузовых коридоров с высокой провозной способностью, два из которых предназначены для развития межгосударственных связей. Около 10 тыс. км линий будут реконструированы в расчете на обра-

щение поездов, перевозящих погруженные в два яруса контейнеры. Это позволит удвоить и даже утроить объем контейнерных перевозок, что пойдет на пользу международным и транзитным грузовым перевозкам.

Объективные препятствия

Однако развитие международных и транзитных грузовых железнодорожных перевозок в Азии тормозит ряд обстоятельств. МСЖД опубликовал так называемую инициативу Northern East-West (NEW, рисунок) по развитию межконтинентального транспортного коридора Азия — Европа — Северная Америка, проходящего по сухопутным и морским путям сообщения. Потенциал этого маршрута огромен, поскольку он может предложить намного более быстрый путь из Азии на Восточное побережье Северной Америки и высвободить мощности в перегруженных портах на Западном побережье Канады и США.

Интересно отметить, что в числе 300–400 тыс. контейнеров, перевозимых ежегодно по трансконтинентальному мосту Азия — Европа, практически нет следующих транзитом. В то же время в США в трансконтинентальных сообщениях перевозятся 14–15 млн. транспортных единиц, из которых более половины приходится на контейнеры международного следования. Согласно оценкам экспертов, потенциал евро-азиатского транзита не уступает потенциалу североамериканского.

В 2005 г. морем между Европой и Азией доставлено более 12 млн. условных контейнеров (TEU). Еще 16 млн. TEU перевезено через Тихий океан между Азией и, главным образом, портами Западного побережья США, хотя пункты назначения находились на Восточном побережье. Эти перевозки стоят около 36 млрд. дол., и не менее половины этих перевозок потен-



Схема транспортного коридора NEW

циально тяготеет к коридору NEW. Мировой объем контейнерных перевозок, как ожидается, утроится к 2025 г., и это сулит большие возможности для евро-азиатского сухопутного моста.

К препятствиям в реализации инициативы NEW следует отнести плохо развитую инфраструктуру, отсутствие волевого начала, плохую кооперацию и политические проблемы.

Так, Монголия занимает ключевую позицию в инициативе NEW, так как находится на более прямом маршруте между Китаем и Европой, чем полностью проходящий по Транссибирской магистрали. По линии длиной 1111 км между границами России и Китая перевозится в среднем около 15 млн. т грузов в год, из них почти треть приходится на транзитные грузы. Однако эта трансмонгольская линия построена около 50 лет назад и не отвечает современным требованиям: из-за наличия кривых радиусом 300 м и легких рельсов на де-

ревянных шпалах скорость движения поездов на многих участках ограничена 40 км/ч. К тому же перегрузочные мощности в пункте перелома колеи на китайской границе явно недостаточны. Здесь нужна двухпутная железная дорога по новой трассе, которая может увеличить провозную способность транзита до 30 – 40 млн. т в год. Однако для реализации такого проекта необходимы значительные инвестиции.

Восстановление связей между железными дорогами на юго-востоке Азии

Появились объективные признаки восстановления связей между отдельными линиями на юго-востоке Азии, которые свидетельствуют о переходе от долгих лет планирования к реализации намеченного амбициозного проекта единой железной дороги из Китая в Таиланд, Сингапур и Индию.

Со стороны Таиланда уже ведется строительство линии длиной 23,5 км от станции Нонгкхай в сторону «моста дружбы» через реку Меконг на границе с Лаосом. Изучались перспективы строительства недостающего участка длиной 9 км до Вьентьяна. Выполнение этого проекта даст толчок другому, более крупному — новой линии из Вьентьяна в Танап, по которой впервые поезда пойдут из Китая через Вьетнам в Таиланд и далее на полуостров Малакка.

Железные дороги Малайзии предоставили рельсы для укладки на участке, который вновь свяжет железные дороги Таиланда и Камбоджи. Прорабатывается проект железнодорожной связи между Таиландом и Мьянмой (Бирмой), которая занимает стратегическое положение между Китаем, Лаосом и Таиландом на востоке, Индией и Бангладеш на западе, но железные дороги Мьянмы изолированы от всех соседних сетей. Разрыв между железными дорогами Индии и

Мьянмы составляет 330 км. На западе региона восстановлены связи между Индией и Пакистаном. Индия помогает Пакистану и Ирану закрыть разрыв между их железнодорожными сетями.

Реальность Трансазиатской железной дороги

Планы создания Трансазиатской железной дороги (ТАР), впервые обнародованные ООН в 1960 г., получили новое звучание в ноябре 2006 г., когда в Пусане (Республика Корея) на спонсированной Экономической и социальной комиссией ООН по странам Азии и бассейна Тихого океана (ЭСКАТО) конференции министров транспорта с участием представителей почти 40 азиатских стран был подписан пакт о продвижении проекта.

ТАР формируется из четырех маршрутов общей протяженностью 81 тыс. км:

- Корея — Китай — Монголия/Казахстан — Россия;
- Южный Китай — Мьянма — Индия — Иран — Турция;
- Россия — Центральная Азия — Иран — Персидский залив;
- Южный Китай — Вьетнам — Таиланд — Малайзия — Сингапур.

Данный пакт определяет рамки для координации развития четырех указанных направлений. Предстоит создать рабочую группу из политиков и менеджеров железных дорог с целью определения путей финансирования и реализации данных проектов. Важно найти пути решения нескольких крупных проблем. Например, Мьянма, хотя и поддерживает ТАР, не подписала пакт по причине отсутствия средств для приведения собственных железных дорог в соответствие с международными стандартами и обеспечения их связей с сетями соседних стран.

Между тем Российские железные дороги (РЖД) уже электрифицировали Транссибирскую магис-

траль по всей длине и осваивают крупные инвестиции в ее реконструкцию для увеличения провозной способности в 2,5 раза, а перерабатывающих мощностей портовых терминалов — в 3–4 раза. В 2005 г. по магистрали перевезено 150 тыс. TEU, и есть все условия для удвоения этого объема. Однако РЖД оценивают потенциал контейнерных перевозок в 700 тыс. TEU в год. В целях достижения поставленных целей упрощаются таможенные формальности для транзитных потоков; для повышения сохранности грузов контейнерные поезда сопровождает военизированная охрана.

Министерство железных дорог Китая, РЖД и железные дороги Германии подписали в ноябре 2006 г. меморандум о кооперации, направленный на увеличение объемов перевозок между Китаем и Европой через Россию. В задачи совместного координационного комитета входит анализ путей интенсификации контейнерных перевозок. В апреле-мае 2007 г. стороны планировали создать совместную логистическую компанию.

Еще один обнадеживающий знак появился в ноябре, когда одна из крупнейших российских транспортно-логистических групп Eurosis выполнила опытную доставку автомобилей китайского производства контейнерным поездом в Санкт-Петербург и планировала в перспективе отправлять два контейнерных поезда в неделю — один в Москву, другой в Санкт-Петербург.

Россию часто воспринимали как барьер развитию перевозок через бывшие республики СССР. Документы, подписанные во время последних визитов главы РЖД, свидетельствуют об обратном. Во время визита в Иран руководители железных дорог России и Ирана подписали протокол о намерениях, который фиксирует участие российской стороны в двухэтапном проекте создания связи между железными дорогами Ирана и

Азербайджана. Первый участок длиной 205 км из Казвина (северо-западнее Тегерана) в порт Энзели уже строится. Планируется организовать паромную переправу через Каспийское море между портами иранским Энзели и российским Оля. На втором этапе линию из Энзели предусмотрено продлить до станции Астара железных дорог Азербайджана.

В декабре 2006 г. между РЖД и железными дорогами Казахстана подписано соглашение о сотрудничестве в перевозках транзитных контейнеров между Китаем и Европой по территории двух стран.

В то же время осуществление инициативы РЖД по восстановлению железнодорожной связи между двумя странами Корейского полуострова, которая дала бы выход из Республики Корея на Транссибирскую магистраль, сталкивается с проблемами в основном политического характера.

На 2007 г. запланированы новые международные встречи, направленные на развитие азиатских железнодорожных сообщений. Второй азиатский железнодорожный саммит и первую международную конференцию по грузовым перевозкам намечено провести в Индии 21–23 марта 2007 г. В ходе этих мероприятий МСЖД планирует представить отчет на перспективу до 2025 г. с уделением особого внимания отсутствующим связям в регионе, инвестиционным стратегиям для железных дорог Азии и поиску путей интеграции железных дорог в межрегиональные соглашения о свободной торговле.

Развитию железнодорожных грузовых перевозок в Азии предстоит долгий путь, но возобновление интереса к этому вопросу как в политических, так и в деловых кругах вполне оправданно, особенно с учетом намного более позитивной роли РЖД в этой проблеме.