

## 8.2. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ЯПОНИЯ – РОССИЯ – ЕВРОПА

Карасев В.А., соискатель

*Дипломатическая академия МИД России*

В статье раскрываются возможности обеспечения инвестирования высокоэффективного масштабного проекта – строительства транспортного коридора Япония – Россия – Европа – не только за счет отечественных источников, но и за счет привлечения иностранного капитала.

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт – не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. С учетом международного опыта в табл. 1 и 2 представлены относительные характеристики видов транспорта и классификация видов международных перевозок по логистическим критериям.

Таблица 1

### ВИДЫ ТРАНСПОРТА: ОТНОСИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ<sup>1</sup>

Вид транспорта. Характеристики <sup>2</sup>	Железнодорожный	Автомобильный	Водный (морской)	Трубопроводный	Воздушный
Скорость	3	2	4	5	1
Доступность	2	1	4	5	3
Надежность	3	2	4	1	5
Грузоподъемность	2	3	1	5	4
Частота	4	2	5	1	3
Суммарная оценка	14	10	18	17	16

Таблица 2

### КЛАССИФИКАЦИЯ ВИДОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ЛОГИСТИЧЕСКИМ КРИТЕРИЯМ<sup>3</sup>

Вид транспорта	Срок доставки	Частота отправок	Надежность соблюдения графика	Универсальность	Доступность в географическом плане	Расходы
Железнодорожный	3	4	3	2	2	3
Водный	4	5	4	1	4	1
Автомобильный	2	2	2	3	1	4
Трубопроводный	5	1	1	5	5	2
Воздушный	1	3	5	4	3	4

Устойчивое развитие транспорта – гарантия единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, улучшения условий и уровня жизни населения.

<sup>1</sup> Источник: Бауэрсокс Д.Дж., Класс Д.Дж. Логистика. Интегрированная цель поставок. М., 2005. С. 297.

<sup>2</sup> Чем ниже балл, тем лучше характеристика.

<sup>3</sup> Котлер Ф. Основы маркетинга. – М.: Бизнес-книга, 1995. С. 388.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г.<sup>4</sup> отмечается, что транспорт – один из главных инструментов в решении крупнейших политических и экономических задач, в обеспечении обороноспособности страны. Табл. 3 характеризует роль транспорта в экономическом развитии РФ.

Таблица 3

### ТРАНСПОРТ В ЭКОНОМИКЕ РФ<sup>5</sup>

Вид транспорта	Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования, млн. т	Грузооборот по видам транспорта общего пользования, млрд. т-км	Протяженность путей сообщения общего пользования, тыс. км
Транспорт – всего	2 613	3 802	
В том числе:			
Железнодорожный	1 084	1 510	86
Автомобильный	503	23	593
Трубопроводный	899	2 100	216
Морской	26	93	-
Внутренний водный	100	73	102 (из них 45 с гарантированными габаритами пути)
Воздушный	0,9	2,7	-

Следует отметить, что обеспечение единства экономического пространства и свободного перемещения товаров и услуг потребовало целенаправленного опережающего устойчивого развития транспорта. Так, в период 1990-2000 гг. – в первое десятилетие реформ – на транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. Созданы основы правовой базы транспорта, отвечающей новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности. Значительно возросла системообразующая роль транспорта и взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований. Начиная с 2000 г., рост транспортных услуг в среднем в год составлял для пассажирских перевозок 6,7%, для грузовых – 3,8%, при ежегодном экономическом росте в среднем около 6,1%.

Заметим, что доля транспортных затрат в себестоимости продукции относительно высока и составляет 15-20% против 7-8% в странах с развитой рыночной экономикой. Наряду с такими объективными факторами, как большие расстояния перевозки и сложные природные условия, это связано с недостаточным уровнем развития системы товародвижения. Более того, растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не полностью из-за недостаточного технического уровня транспортной системы и накопленного отставания в области транспортных технологий.

Вместе с тем, значительный рост объемов перевозок, в том числе связанных с экспортом угля, нефтеналивных грузов, продукции химической и нефтехимической промышленности, других грузов, в том числе в контейнерах, сдерживается дефицитом пропускных и провозных возможностей. Возможности увеличения

<sup>4</sup> Транспортная стратегия РФ на период до 2020 г. / Минтранс РФ, 2005.

<sup>5</sup> Источник: Основные показатели транспорта РФ // [http://www.gks.ru/bgd/regl/b07\\_13/lssWWW.exe/Stg/d04/17-01.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b07_13/lssWWW.exe/Stg/d04/17-01.htm).

валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг (рис. 1) реализуются не полностью, поскольку не до конца используется транзитный потенциал РФ, а положение отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг не отвечает их реальным возможностям (табл. 4).

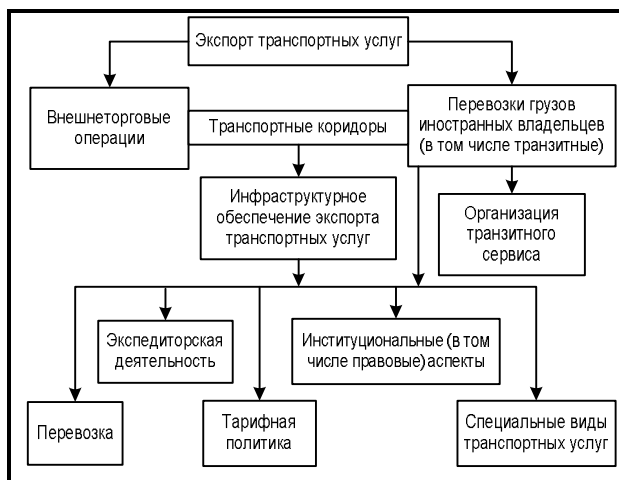


Рис.1. Структура и содержание экспорта транспортных услуг<sup>6</sup>

До настоящего времени сохраняется определенная зависимость внешней торговли от иностранных коммуникаций и перевозчиков, поскольку значительная часть флота, контролируемого российскими судовладельцами, зарегистрирована в иностранных судовых реестрах, мощности портовой инфраструктуры позволяют обеспечивать не более 75% переработки российских внешне-торговых грузов, а существующая система магистральных трубопроводов не полностью отвечает современной и перспективной структуре экспортных грузопотоков.

Таблица 4

**НАИБОЛЕЕ КРУПНЫЕ ЭКСПОРТЕРЫ И ИМПОРТЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В МИРЕ В 2007 г.**

Страны	Млрд. долл.,%			
	Экспорт	Доля в мире	Импорт	Доля в мире
США	56	11,2	77,5	13,1
Германия	33,2	6,6	40,4	6,8
Япония	32,1	6,2	42,7	7,2
Великобритания	27,1	5,4	32,9	5,6
Франция	25,6	5,1	26,2	4,4
Нидерланды	23,8	4,7	17,1	2,9
Южная Корея	22,4	4,5	17,9	3,0
Дания	21,7	4,3	16,9	2,9
Гонконг	17,2	3,4	-	-
Греция	16,6	3,3	-	-
КНР	-	-	24,5	4,2

<sup>6</sup> Под специальными видами транспортных услуг понимаем сдачу в аренду или во временное пользование иностранным перевозчиком транспортных средств и транспортного оборудования, перегрузочные операции с грузами при пересечении ими государственной границы в портах, аэропортах, на железнодорожных пограничных станциях и автомобильных пограничных переходах, агентирование иностранных транспортных фирм в стране и отечественных за рубежом, буксировку иностранных морских и речных судов, услуги иностранным судовладельцам в отечественных портах, услуги иностранным авиаперевозчикам в отечественных аэропортах, заправку иностранных средств в стране и др.

Таким образом, на фоне роста спроса на транспортные услуги и еще более значительного его увеличения в прогнозной перспективе в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях сохраняется ряд нерешенных внутренних проблем. В частности:

- на транспорте не завершены структурные преобразования;
- не преодолены тенденции старения основных фондов;
- не во всех секторах транспортного комплекса сложились современные механизмы устойчивого воспроизводства и современные бизнес-модели развития транспортных операторов;
- недостаточен технический и технологический уровень транспортной техники и оборудования;
- не полностью реализованы возможности взаимодействия транспорта с отечественным транспортным машиностроением, отраслями нефтехимии, приборостроения и связи;
- отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы, а также в координации и взаимодействии различных видов транспорта.

Вместе с тем, валовый внутренний продукт (ВВП) за период 1998-2003 гг. вырос более чем на 30%. Значительно увеличились объемы производства в основных грузообразующих отраслях, в частности:

- топливная промышленность – на 30%;
- черная металлургия – на 28%;
- строительство – более чем на 40%;
- продукция сельского хозяйства – 30%;
- лесная промышленность – 32%;
- машиностроение и металлообработка – 50%.

Объем внешней торговли вырос на 35%, экспорт – на 50%, импорт – на 15%.

В перспективе наиболее динамичные изменения в экономике произойдут в случае реализации «сценария ускоренной диверсификации», на который и ориентирована транспортная стратегия. Данный сценарий предполагает достижение среднегодовых темпов роста ВВП в размере 5-6% с последующим их повышением до 6-8% в период 2007-2015 гг. при интенсификации инвестиционной деятельности и быстром росте реальных доходов населения. В структуре ВВП увеличится доля обрабатывающих отраслей, экспорт товаров вырастет в 1,3 раза, импорт – более чем в два раза. Объем инвестиций в основную капитал к 2020 г. должен вырасти в семь раз. Указанный сценарий характеризуется благоприятным развитием торгово-экономического и политического сотрудничества с зарубежными партнерами, включая позитивные тенденции в процессах международной интеграции, а также вступление во Всемирную торговую организацию на благоприятных для РФ условиях.

При реализации этого сценария транспорт должен не только обеспечить растущий спрос на транспортные услуги, но и стать одним из катализаторов экономического развития и повышения конкурентоспособности российской экономики, важным фактором повышения уровня жизни и развития регионов, инструментом активного геостратегического позиционирования РФ. В транспортной системе потребуются значительные инвестиции для снятия инфраструктурных ограничений и для технологической модернизации транспорта.

Таким образом, транспортная стратегия неотделима от экономической стратегии РФ. Транспортный комплекс всегда и везде являлся системообразующим фактором экономики, основой хозяйственной и промышленного освоения территорий. Поэтому во всех странах его развитию уделяется постоянное внимание.

На крутых поворотах истории транспорт «ставил на ноги» разрушенную экономику, обеспечивал целенаправленное и интенсивное развитие базовых отраслей. Через транспортный приоритет США, например, преодолевали кризис Великой депрессии. За счет развития транспорта на базе новых технологий поднимались Германия и Япония после Второй мировой войны. Развитием транспорта энергично занялись Республика Корея, латиноамериканские страны, быстро набирающие научно-промышленный и экономический потенциал. Характеристика международных транспортных коридоров представлена на табл. 5.

Таблица 5

**ХАРАКТЕРИСТИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

№	Маршрут
1	Хельсинки – Талин – Рига – Каунас – Варшава – Рига – Калининград – Гданьск
2	Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород
3	Берлин / Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев
4	Берлин / Нюрнберг – Прага – Будапешт – Арад
4a	Арад / Констанца
4b	Арад – София – Салоники
4c	Арад – София – Стамбул
5	Венеция – Триест / Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов – Киев
5a	Риепа – Загреб – Будапешт
5b	Братислава – Жилина – Катовице – Ужгород
6	Гданьск – Варшава – Жилина
6a	Жилина – Торун – Познань
7	Дунай
8	Дуррес – Тирана – Скопье – София – Бургас – Варна
9	Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва / Псков – Витебск – Киев – Любашевка – Кишинев – Бухарест – Дмитровград – Александуплис
9a	Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда / Калининград
9b	Одесса – Любашевка
10	Зальцбург – Виллах – Любляна
10a	Пассау – Липц – Грац / Загреб – Веполье – Белград – Нис – Скопье – Салоники

РФ также неоднократно расширяла транспортные сети для развертывания промышленности и научного сопровождения в обширных регионах Урала, Средней Азии, Сибири. Это происходило как в мирный период, так и при перегруппировке промышленного производства во время войны. И все предыдущие мероприятия решали задачу расширения географии производства, используя повышение промышленного потенциала регионов как неотъемлемую составную часть национальной безопасности. В настоящий период экономического развития РФ необходимо очередной раз выходить не только из экономического кризиса, но и обеспечивать комплексную безопасность государства, используя системообразующий потенциал транспорта при ускоренном транспортном освоении Сибири и Дальнего Востока.

Это связано с тем, что на рубеже третьего тысячелетия неизмеримо возрастает и качественно меняется роль отечественного транспортного комплекса. Он в силу объективных предпосылок превращается в «локомотив», способный не только инициировать широкомащтабное техническое перевооружение промышленности, но и ускорить переход РФ на высший технологический уклад развития. Одновременно с этим и за счет этого он в состоянии активизировать хозяйственную деятельность и выровнять качество жизни во многих ре-

гионах страны, оздоровить демографическую обстановку в первую очередь на малозаселенных территориях, что является необходимым условием целостности страны, обеспечить финансовую безопасность государства. При транспортном, промышленном и социальном освоении Сибири и Дальнего Востока становится реальным восстановление геополитических позиций России как мирового финансово-промышленного полюса в центре Евразийского континента, великой державы, обеспечивающей устойчивую, безопасную систему мира.

Транспортному освоению и последующему промышленному развитию малоосвоенных территорий Сибири и Дальнего Востока в значительной степени способствует новый важный элемент транспортной стратегии, набирающий силу в последнее время, – это формирование международных транспортных коридоров, проходящих через РФ. Появление новых возможностей обусловлено тем, что последние десятилетия мировая хозяйственная система переживает стремительный рост числа и объемов массовых производств.

Общая стоимость мировых внешнеторговых грузопотоков оценивается в пределах 4-5 трлн. долл. США. Только у Японии уже к 2000 г. объемы внешней торговли доходили до 0,88 трлн. долл. (экспорт – 46,832 трлн. иен, импорт – 41,082 трлн. иен.) Объем внешней торговли стран АСЕАН оценивался на тот период в 0,72 трлн. долл. По данным Мирового банка, за последние 25 лет объем внешнего грузооборота стран Восточной и Юго-Восточной Азии увеличился в 29 раз, достигнув 850 млрд. долл.

При этом товарооборот в контейнерных перевозках между Западной Европой и Восточной Азией в 2007 г. достиг около 6 млн. условных 20-футовых контейнеров.

РФ, благодаря особо выгодному географическому положению, наличию мощного транспортного комплекса с разветвленными системами железнодорожных, автомобильных магистралей и водных путей, способна в перспективе до 2010 г. переключить на себя значительную часть евроазиатских международных грузопотоков.

Таким образом, с развитием международных транспортных коридоров по своей территории РФ смогла бы еще больше утвердить свою роль основательного, равноправного и необходимого партнера в мировой хозяйственной системе, мощного научно-промышленного и инновационного центра.

Транспортный коридор Восток – Запад – основной в товарообмене между Европой и Восточной Азией. Его основа – Транссибирская магистраль, берущая начало во Владивостоке.

Трансиб по своим параметрам – это мощная двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км. Ее технические возможности позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн. т в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 140 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. При модернизации по магистрали можно будет перевозить до 300 тысяч, а в дальнейшей перспективе до 1 млн. транзитных контейнеров. Хотя и такая перспектива недостаточна, учитывая стремительный рост экспортно-импортной грузовой базы стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Вместе с тем, как свидетельствуют проведенные автором исследования, в настоящее время она загружена не более чем на 30% своей мощности, а по контейнерным перевозкам – на 20%.

Недостаточная загрузка Транссибирской железной дороги связана как с объективными причинами, так и с искусственно создаваемыми проблемами.

К объективным причинам относится, в основном, свертывание внутренних перевозок.

Объективным фактором сокращения транзита является то, что хотя прохождение сухопутной части маршрута по России и Европе занимает всего 13 дней, а для показательного поезда – 8,5 сут. (по РФ), перевозка грузов морем из Японии в восточные порты РФ с учетом их перевалки занимает 5-7 дней. Таким образом, разрыв в общем времени транспортировки грузов через Россию или через три океана значительно сокращается и становится не таким разительным и привлекательным для грузовладельцев.

При формировании евроазиатских международных транспортных коридоров по своей территории РФ придется преодолевать мощное внешнее противодействие.

На почве транспортной, а следовательно, экономической и политической изоляции РФ происходит консолидация некоторых развитых государств, международных финансовых структур и транснациональных корпораций с рядом стран Содружества Независимых Государств, которые стремятся проложить выгодные транзитные коридоры через свои территории в обход РФ, отбирая у нее выгодный транзит.

Лидеры мировой экономики осознают тот факт, что кто будет управлять транспортными коммуникациями глобального характера, тот и становится ключевым партнером в мировом хозяйственном обороте.

Попытки стратегических конкурентов оттеснить РФ со «столбовой дороги» транзита, превратить ее в вымирающее захолустье, проявляются в прокладке альтернативных обходных транспортных международных маршрутов. Главным из них является строящийся коридор ТРАСЕКА.

Однако имеется стратегическое решение, которое снимает все указанные проблемы и открывает исключительно благоприятные перспективы для РФ как в развитии транспортного комплекса, так и для подъема добывающей и перерабатывающей промышленности, развития науки, оздоровления демографической обстановки в стране.

Таким решением является строительство сухопутного транспортного коридора Япония – Россия – Европа в рамках широкоформатного транспортного направления Восток – Запад.

Сухопутный коридор на Японию до такой степени превосходит по экономическим, эксплуатационным и другим параметрам ныне существующие или строящиеся евроазиатские транспортные коридоры, что оказывается вне конкуренции. Японии и Европе не останется иного экономически оправданного маршрута для направления встречных грузопотоков, кроме этого сухопутного коридора. Япония – один из самых крупных азиатских партнеров в торговле с Европой.

Таким образом, реализация проекта явится достойным, достаточным и своевременным ответом на консолидированную попытку конкурентов провести путем строительства альтернативных транспортных коридоров транзитную изоляцию РФ.

Ключевыми звеньями сухопутного коридора являются два тоннеля:

- первый – между материком и Сахалином длиной около 8 км;
- второй – между Сахалином и островом Хоккайдо – до 40 км.

У РФ имеется также радикальный вариант исключить транзитную составляющую по «дорогим» железным и автомобильным дорогам Европы. Для этого достаточно ускорить запуск железнодорожной паромной переправы Санкт-Петербург – Калининград – Мукран.

Кроме Санкт-Петербурга, часть японского экспорта могла бы быть перегружена на интермодальных волжских терминалах в Нижнем Новгороде, Казани, Самаре, Саратове на суда плавания «река-море». Отсюда грузы можно было бы доставлять без перевалки во внутренние регионы Европы: Югославию, Венгрию, Словакию, Австрию и Германию или в Средиземноморье: Грецию, Италию, Францию, Испанию, Египет, Ливию, Тунис, Алжир, Марокко. В настоящее время имеются предложения ряда этих стран по их водной транспортной интеграции с Волжским регионом.

В этой связи и с учетом планируемого нарастания грузопотока с востока, как по транзиту, так и экспортных отечественных грузов, представляет интерес создание российских транспортных плацдармов в регионах доставки грузов, в том числе в Югославии – на Дунае и Адриатическом море, в Словакии – на Дунае, на северном побережье Африки (Египет, Ливия, Тунис, Алжир, Марокко), в европейских странах (Греция, Италия, Испания) с размещением на них складов длительного хранения, интермодальных терминалов и т.д.

Несмотря на исключительную важность японо-европейского транзита, второй и исторически не менее важной, чем транзит, проблемой для РФ, разрешаемой при строительстве сухопутного транспортного коридора Япония – Россия – Европа, является освоение перспективных месторождений на востоке страны.

Сближение сырьевых и промышленно развитых регионов мира, возможность расширения доступа к природным кладовым Восточной Сибири и Дальнего Востока – стратегический фактор притяжения зарубежных стран к участию в прокладке сухопутного коридора Япония – Россия – Европа. В первую очередь это относится к странам со скудными природными ресурсами.

Это связано с тем, что в XXI в. в значительной степени обостряется проблема ресурсного обеспечения экономики промышленно развитых стран. Проблема становится доминирующим фактором при формировании внешней и внутренней политики.

В случае строительства сухопутного перехода между Россией и Японией как бы сблизятся сырьевые и промышленно развитые регионы, свяжутся в единый глобальный сухопутный транспортный клубок гигантские рынки сбыта. Такие изменения непременно вызовут мощный всплеск развития производственных комплексов и социально-экономической сферы на обширных территориях. Резко повысятся стимулы и инвестиционные устремления для дальнейшего развития транспортных сетей, стран и регионов, причастных к этому коридору. В первую очередь позитивная волна затронет регионы РФ, по которым пойдет основной поток международного транзита, а также экспортно-импортные потоки самой страны.

В то же время рост стоимости сырьевых и энергетических ресурсов, с одной стороны, и отдаленность основных экономических центров от перспективных месторождений – с другой будут стимулировать процесс концентрации в одном месте добывающей и перерабатывающей промышленности.

РФ, как большинство государств с развитой промышленностью, в настоящее время также находится в условиях значительного истощения сырьевой базы Европейской части, Урала и Западной Сибири.

Так, сырьевая база нефтедобычи сосредоточена в Западной Сибири, разведанные запасы составляют (73%), Волго-Уральском регионе (15%) и Тимано-Печорской провинции (7%). Выработанность вовлеченных в разработку запасов – более 40%. В железорудной подотрасли из работающих карьеров и подземных рудников 29% общего количества обеспечены разведанными запасами на срок менее 10 лет. В подотрасли цветных металлов из рудников и карьеров 42% обеспечены разведанными запасами на срок менее 10 лет.

В то же время РФ обладает огромными разведанными, но не освоенными запасами. Стоимость разведанных природных ресурсов РФ составляет 28 трлн. долл. Для сравнения: по некоторым оценкам, стоимость разведанных природных ресурсов Китая составляет 8 трлн. долл., США – 4 трлн. долл., объединенной Европы – 1 трлн. долл. При этом большинство отечественных природных ресурсов сосредоточено в Сибири и на Дальнем Востоке. В восточных районах России сконцентрировано 90% некогда общесоюзных запасов энергетических углей, 70% – коксующихся углей, преобладающая доля остальных природных ресурсов. Только в зоне Байкало-Амурской магистрали (БАМ) потенциал недр оценивается более 0,5 трлн. долл.

Сухопутный коридор между РФ и Японией способен привести к коренному изменению отношения РФ к своему богатейшему природному ресурсу – лесу, вызвать подъем лесоперерабатывающей промышленности, способствовать выходу страны на передовые позиции в мире по переработке древесины и выпуску разнообразной законченной продукции.

Заинтересованность иностранных потребителей в природных ресурсах РФ обеспечит их участие в работах по восстановлению малодейственных линий, строительству новых протяженных железнодорожных веток и автомобильных дорог к удаленным рудным залежам в труднодоступных зонах, а также дальним лесным массивам.

Третьим стратегически важным притягательным фактором к участию в формировании коридора Япония – Россия – Европа» для промышленно развитых стран явится освоение грандиозного нарождающегося рынка сбыта промышленного оборудования, товаров народного потребления, продовольствия на обширных территориях востока РФ, связанное со строительством коридора и широким хозяйственным освоением.

Однако принципиальным выбором РФ должен стать не импорт готовой техники и товаров, а развитие в Сибири и Приморье производств.

Экономическая привлекательность производств, использующих местное сырье и одновременно «привязанных» к важнейшей магистрали, будет существенным стимулом для притока иностранных инвестиций в развитие промышленности в этой зоне. Заинтересованность еще больше возрастает в случае создания в Сибири и на Дальнем Востоке совместных предприятий.

При этом РФ вследствие явной заинтересованности иностранных партнеров, получает возможность определять условия на допуск иностранцев: внедрение новейших зарубежных технологий, использование передового опыта в организации производства, значительный инвестиционный вклад, совместное продвижение российской продукции на российском и внешнем рынке.

С расширением освоения месторождений в зоне Дальнего Востока и Восточной Сибири резко возрастет объем перевозок на внутренних линиях в другие регионы самой России и сырьевых грузов на экспорт.

Реализация проекта сухопутного коридора Япония – Россия – Европа вызовет мощный импульс активности на БАМ.

Вместе с тем, надежное обеспечение крупномасштабного и дорогостоящего транзитного грузопотока, дальнейшее транспортное освоение региона потребует соответствующего подвижного состава. По всей трассе сухопутного транспортного коридора Япония – Россия – Европа должны будут создаваться перегрузочно-распределительные комплексы. При развитии сети терминалов значительно возрастет потребность в автопоездах.

Наиболее актуально создание предприятий по выпуску комплектующих и созданию собственных автосборочных производств в Амурской, Иркутской, Магаданской областях, в Еврейской автономной области, Алтайском крае и республиках Тува и Хакасия.

Строительство сухопутного перехода на Японию и ускорение разработки перспективных месторождений, широкий размах производственного и жилищного строительства на Востоке даст толчок для развития местного речного судоходства. Масштабное освоение территорий, обусловленное формированием сухопутного перехода на Японию, вызовет строительный бум на трассе коридора, в зоне БАМ.

Большие и средние реки Сибири и Дальнего Востока на десятилетия приобретут особое значение для развития региона. Многократно возрастет нагрузка на речной флот. Провозная способность существующего подвижного состава станет явно недостаточной. Придется пополнять местные речные парохозяйства баржами всех типов, буксирами, буксирами-толкачами, техническим и вспомогательным флотом.

Увеличение экспорта сырьевых ресурсов загрузит дальневосточные российские порты и суда Дальневосточного парохозяйства. По оценке, суммарные объемы грузооборота южных морских дальневосточных портов с учетом каботажных перевозок на Север составят в 2010 г. – 45-65 млн. т. Такая перспектива потребует ускоренного наращивания перегрузочных и перевозочных мощностей, строительства судов.

Для преодоления барьера конкурентности отечественных товаров на мировом рынке, по нашему глубокому убеждению, российским экономистам, ученым следует решить наконец принципиальную задачу обеспечения равных стартовых условий отечественным и зарубежным производителям продукции с учетом климатических и пространственных различий между РФ и государствами Европы и Азии.

Необходимо дать научно обоснованные рекомендации по снижению энергетической составляющей в цене продукции, особенно экспортной. Условия стартового равенства должны быть реализованы соответствующими тарифами на энергоносители.

Для строительства в обширной зоне с разнообразным рельефом потребуется массовое использование высокоточной аппаратуры для привязки объектов, обеспечения безопасности функционирования разветвленной транспортной сети. Особый спрос возникнет на использование спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС/GPS.

Через масштабный спрос на электронную аппаратуру в сочетании с возможностями военно-промышленного комплекса можно в значительной степени ликвидировать отставание элементной базы отечественной микроэлектроники.

Газовые месторождения шельфа создадут возможность для подъема промышленного производства на Востоке страны.

Этот регион наконец-то окажется в условиях бесперебойного снабжения топливом транспортных средств. С прокладкой тоннеля должен начаться период быстрого переключения подвижного автомобильного состава, речных судов и воздушного флота, работающих на Дальнем Востоке и Крайнем Севере, на местное газомоторное топливо.

Будет исключена проблема завоза топлива в отдаленные районы. Доступная цена на него обеспечит не только бесперебойную работу транспорта, но и на десятки процентов снизит себестоимость перевозок. На газ перейдут объекты теплоснабжения населенных пунктов. Таким образом, кардинально будут сняты сегодняшние проблемы и сезонные тревоги Дальнего Востока и Забайкалья.

Активизация хозяйственной деятельности в обширном восточном районе на постоянной основе, создание широкого спектра новых производств, современной социальной инфраструктуры положительно скажется на демографической ситуации и обживаемости малозаселенных земель РФ, обеспечении квалифицированными трудовыми ресурсами российского Востока. Решение данной проблемы чрезвычайно важно в геополитическом плане.

Одним из основных ограничений, тормозящих до настоящего времени разрешение большинства проблем, является самозанижение РФ своих инвестиционных возможностей.

В данном конкретном случае при строительстве сухопутного коридора Япония – Россия – Европа финансовые ограничения значительно сокращаются. Появляется реальная возможность обеспечить инвестирование высокоэффективного, масштабного проекта, в том числе за счет привлечения иностранного капитала.

Большинство развитых и развивающихся стран активно пользуются внешними кредитами и накапливают значительный внешний долг. Причем внешняя задолженность у них имеет тенденцию роста. Это доказывает динамика внешнего долга самых крупных стран-должников за 1985-2005 гг. (табл. 6).

**Таблица 6**

**ДИНАМИКА ВНЕШНЕГО ДОЛГА ОТДЕЛЬНЫХ СТРАН**

Годы	Страны								
	США	Германия	Бразилия	Мексика	РФ	Китай	Индия	Индонезия	Швеция
1985	224,8	36,6	105,2	96,9	28,3	16,7	40,9	36,7	16,2
2005	700	350	180	150	150	130	110	150	70

Суть в том, на каких условиях проводить заимствования и с какой эффективностью их использовать.

Основным зарубежным инвестиционным участником строительства коридора, двух тоннелей, разветвленной сети подводных дорог, да и всего освоения могла бы явиться Япония. Это связано с исключительной экономической привлекательностью данного проекта для нее. Кроме того, следует иметь в виду, что инвестиционные возможности Японии в 2005 г., по некоторым оценкам, составляли 5,2 трлн. долл. (для сравнения: возможности американских банков на тот период – 0,91 трлн. долл., а банков объединенной Европы – 1,2 трлн. долл.).

Экономическая выгода для Японии строительства указанной магистрали настолько высока, что укрепляет переговорные позиции РФ в отношении возможных попыток Японии увязать свой инвестиционный вклад с территориальными притязаниями на восточные российские земли.

Вместе с тем, ограничиваться лишь иностранным инвестированием РФ не имеет права. Вне всякого сомнения, под столь масштабный проект строительства магистрали мирового значения, освоения обширного края, насыщения его широкой номенклатурой промышленной продукции и товаров массового спроса, мировые эмиссионные центры проведут дополнительный выпуск денежной массы. На полную мощность будут запущены печатные станки США, Японии, Европы, Китая. Огромная денежная масса хлынет на финансовые рынки – доллары, йены, евро, юани и др. В этой ситуации РФ не должна остаться в стороне. В данном

конкретном случае значительная целевая адресная кредитная денежная эмиссия российского рубля под строительство коридора и создание конкретных объектов не только оправдана, но и необходима.

Как известно, в настоящее время хозяйственный механизм РФ не обеспечен достаточной денежной массой. При столь низком денежном эквиваленте он не в состоянии начать товарно-денежный оборот в реальном секторе экономики. Принципиальная недостаточность денежного эквивалента в РФ подчеркивается сравнением коэффициентов монетизации (отношением денежной массы к ВВП, %) по ряду стран (табл. 7).

**Таблица 7**

**КОЭФФИЦИЕНТ МОНЕТИЗАЦИИ ПО ОТДЕЛЬНЫМ СТРАНАМ**

Годы	РФ	США	Китай	Англия	Германия
1985	53,6	66,5	49,7	39,9	57,4
2005	12,3	57,0 <sup>7</sup>	96,1	98,4	69,2

Коэффициент монетизации в РФ в настоящее время не превышает 17-18% от ВВП даже с учетом его сокращения. Такое положение противостоит для любой экономики. В США (с учетом магнитных карт) и Китае соответствующий коэффициент, по оценкам ведущих специалистов, возрос до 100-110% ВВП.

Проведение в минимально необходимом объеме денежной эмиссии под эффективные инвестиционные проекты в состоянии обеспечить вытеснение из РФ иностранной валюты. Таким путем российская экономика могла бы быть сделана менее восприимчивой к масштабным финансовым потрясениям, вызванным спекуляциями и на мировых финансовых рынках.

Для РФ, имеющей одну из самых крупных в мире научных баз и могучую промышленную основу, этот резерв представляет мощнейший фактор ускоренного развития. Использование появившегося экономического рычага вызовет взрыв инновационных инициатив, значительные позитивные сдвиги во многих направлениях народного хозяйства.

Таким образом, в настоящее время сложился исключительно благоприятный момент для подготовки и реализации макроэкономических мероприятий новой финансовой политики. И все это исторически совпало с новой страницей развития мирового товарообмена – формированием международных евроазиатских международных коридоров.

При разработке новых сибирских месторождений, инфраструктурном освоении края на основе новейших технологий у РФ появится уникальная возможность не просто укрепить национальную валюту, но перейти к формированию самой надежной в мире, обеспеченной материальной базой, национальной ресурсно-технологической валюте, в отличие от спекулятивно-технологических валют: доллара, иены, евро.

Опасность инфляционного срыва при «кредитной эмиссии» зависит лишь от эффективности выбранного проекта и механизма его реализации.

Эффективность проекта и неуклонность его выполнения должны обеспечивать не только предприимчивость исполнителей, но и государственное регулирование на уровне правительственных, отраслевых и региональных органов власти.

В части контроля за целевым использованием инвестиций у РФ накоплен серьезный опыт. Военная приемка на базовых предприятиях страны контролировала не только качество выпускаемой продукции на уровне высших мировых технических требований, но и расходование финансовых средств. Конструктивная переработка и использование отечественного опыта способно гарантировать надежность использования финансовых вложений, отпу-

<sup>7</sup> Без учета расчетов по магнитным картам и т.п.

ценных не только государством, но и частными компаниями, в том числе иностранными.

Масштабы освоения природных ресурсов Востока страны, связанные с прокладкой транспортного коридора «Япония-Россия-Европа» столь грандиозны, а сила воздействия на все сферы государства российского настолько велика, что необходимо усиленное государственное регулирование этим процессом.

Аналогом конструктивного государственного подхода к стратегии развития страны является деголевская Франция. Она ввела государственную монополию в базовых отраслях. И это дало положительный результат.

Практически, таким же образом поступали все страны в трудные периоды своего развития, включая и США.

Исключением явились только Германия и Япония, вынужденные расчленив свои монополии по требованию стран-победительниц во Второй мировой войне и изобретать не такие броские, опосредованные способы концентрации сил и средств на ключевых направлениях развития промышленности. Но в дальнейшем и они вернулись к формированию крупных по мировым масштабам промышленных компаний.

Ближайший по времени положительный пример – бурно развивающийся Китай, успешно вышедший из многолетней полосы кризиса. Китайский юань сохранил устойчивость даже после глубочайших валютных потрясений в Юго-Восточной Азии. Сейчас обсуждается вопрос о формировании единой валюты ряда стран Северо-Восточной Азии – монады.

В этих условиях в интересах РФ и других стран Содружества совершенно логичным является восстановление единой рублевой зоны.

Строительство сухопутного транспортного коридора Япония – Россия – Европа РФ не только внесет значительный вклад в развитие зарождающейся азиатско-тихоокеанской интеграционной зоны. Качественно новое развитие сухопутной транспортной интеграции РФ, Японии, Китая, Северной и Южной Кореи, Монголии приведет к стратегическому партнерству этих стран, обеспечению взаимодействия и безопасности на субрегиональном уровне, наряду с АСЕАН, «Шанхайской группой» и др. В перспективе может возникнуть экономический «шестиугольник», где будут рассматриваться перспективы формирования зоны свободной торговли в Северо-Восточной Азии, создание таможенного союза, другие формы экономической интеграции.

Субрегиональная интеграция еще более усилится, если она дополнится небольшим по протяженности, но экономически важным для стран Корейского полуострова транспортным коридором Россия – Северная Корея – Южная Корея. Таким образом, Россия наряду с США, Японией, Китаем, Кореей станет одним из «двигателей» экономического развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Прокладка сухопутного транспортного коридора Япония – Россия – Европа», развитие восточных регионов страны будут серьезной экономической и демографической предпосылкой для осуществления других перспективных проектов, в частности тоннельного перехода через Берингов пролив, который фактически завершит сухопутную транспортную интеграцию всех континентов Земли.

Таким образом, формирование сухопутного транспортного коридора Япония – Россия – Европа, а конкретнее, строительство двух сухопутных переходов (остальное давно существует и действует), является относительно недорогим, но важнейшим первым шагом грандиозного проекта планетарного масштаба – транспортного, промышленного и социального освоения Сибири и Дальнего Востока. Этот шаг начнет научно-технологический прорыв РФ в будущее, вызовет кардинальную смену геополитической расстановки сил в мире.

## Литература

1. Андерссон С. Инновационная интернационализация в новых фирмах (опыт Швеции) / С. Андерссон, И. Виктор // Проблемы теории и практики управления. – 2004. – № 1. – с. 40-47.
2. Бюллетень транспортной информации. – 2005. – №6; №10; №12; 2006. – №6; 2007. – №8; №9; №11.
3. Вестник транспорта. – 2007. – №12.
4. Глобализация. Контуры целостного мира: Монография. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. – 432 с.
5. Губайдуллина Ф. Прямые иностранные инвестиции, деятельность ТНК и глобализация // Мировая экономика и международные отношения. – 2003. – №2. – С. 42-48.
6. Ефимова Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве / Е.Г. Ефимова. – М.: Анкил, 2007. – 352 с.
7. Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. – М.: Наука, 2005.
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. Утверждена приказом Минтранса РФ от 12 мая 2005 г. №45 // <http://www.mintrans.ru>.
9. Щербанин Ю.А. Россия и международные транспортные коридоры // Транспорт Российской Федерации. – 2004. – №2.
10. Щербанин Ю.А. Мировой рынок транспортных услуг: российские сюжеты // Российская Федерация сегодня. – 2004. – №19. – С. 43-46; // <http://www.eatu.ru/?gstrAction=DOC&gintDocID=6573> (26.09.07).

*Карасев Вадим Анатольевич*

## РЕЦЕНЗИЯ

Тема рецензируемой научной статьи, безусловно, актуальна, так как устойчивое развитие отечественного транспорта является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Анализ современного состояния российской транспортной системы свидетельствует о том, что возможности увеличения валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг реализуются не полностью, поскольку не до конца используется транзитный потенциал Российской Федерации, а положение отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг не отвечает их реальным возможностям. Более того, для отечественной транспортной системы на ближайшее время потребуются значительные инвестиции для снятия инфраструктурных ограничений и для технологической модернизации транспорта.

В связи с этим финансовое обоснование строительства сухопутного транспортного коридора Япония – Россия – Европа в рамках широкоформатного транспортного направления Восток – Запад является актуальной проблемой с научной точки зрения.

Автор статьи, являющийся соискателем Дипломатической академии МИД России, верно, поставил цель своего исследования, суть которого заключается в возможности обеспечения инвестирования высокоэффективного масштабного проекта – строительство транспортного коридора Япония – Россия – Европа, не только за счет отечественных источников, но и за счет привлечения иностранного капитала.

Следует отметить, что в статье автором грамотно и умело используется методологический инструментарий исследования, позволивший ему дать объективную оценку теоретико-методологическим основам финансовой составляющей проекта.

Структура статьи логически взаимосвязана. При этом свои исследования автор подтверждает обширным статистическим материалом, который, безусловно, заслуживает интереса как специалистов, занимающихся транспортными проблемами, так и научных работников.

В целом научная статья соответствует требованиям, предъявляемым к аналогичным работам, и может быть опубликована в открытой печати.

*Гретченко А.И., д.э.н., профессор Международного института бизнес-тренинга, заслуженный деятель науки РФ*

## 8.2. PERFECTION OF FINANCING AND INVESTMENT ACTIVITY OF THE TRANSPORT CORRIDOR JAPAN – RUSSIA – EUROPE

V.A.Karasev, the competitor

*Diplomatic academy the Ministry of Foreign Affairs of  
Russia*

This article opens up the opportunity of providing the investing in the building the transport corridor «Japan-Russia-Europe», which is a highly effective giant project, not only by using domestic resources, but by attracting the foreign capital.

### Literature

11. S. Andersson. Innovative internationalisation in new corporations (experience of Sweden) / S.Andersson, I.Victor//Problems of the theory and control practice. – 2004. – № 1. – p. 40-47.
12. The report of the transport information. – 2005. – №6; №10; №12; 2006. – №6; 2007. – №8; №9; №11.
13. The carrier bulletin. – 2007. – №12.
14. Globalisation. Outlines of the complete world: the Monography. – M: ТК Велби, Publishing house the Circular, 2005. – 432 p.
15. F. Gubajdullina. Direct foreign investments, activity of the multinational corporation and globalisation//Economic and the international rationes. – 2003. – №2. – p. 42-48.
16. E.G. Yefimov. A carrier in the world economy / E.G. Yefimov. – M: Анкил, 2007. – 352 p.
17. I.M. Mogilevkin. A carrier and communications: the past, present, future. – M: the Science, 2005.
18. The transport strategy of the Russian Federation on phase till 2020 Is stated by the order of Ministry of Transport of the Russian Federation from May, 12th, 2005 №45 //http://www.mintrans.ru.
19. J.A. ShCherbanin. Russia and the international transport corridors//the Carrier of the Russian Federation. – 2004. – №2.
20. J.A. ShCherbanin. The World market of transportation services: the Russian plots//the Russian Federation today. – 2004. – №19. – With. 43-46://http://www. eatu.ru/? gstrAction=DOC and gintDocID=6573 (26.09.07).