

# О международных транзитных перевозках грузов в рамках пространства Шанхайской организации сотрудничества

DOI: 10.35854/1998-1627-2019-11-42-52

УДК 327

**Цветков Валерий Анатольевич**

директор Института проблем рынка РАН, член-корреспондент РАН,  
доктор экономических наук, профессор  
117418, Москва, Нахимовский пр., д. 47

**Зоидов Кобилжон Ходжиевич**

заведующий лабораторией Института проблем рынка РАН,  
кандидат физико-математических наук, доцент  
117418, Москва, Нахимовский пр., д. 47, e-mail: kobiljonz@mail.ru

**Медков Алексей Анатольевич**

ведущий научный сотрудник Института проблем рынка РАН, кандидат экономических наук  
117418, Москва, Нахимовский пр., д. 47

**Цель.** Выработать концептуальные основы координации и развития конкурентных преимуществ международных транзитных перевозок государств — членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в целях создания единой транспортной системы в рамках пространства указанной организации.

**Задачи.** Рассмотреть перспективы сопряжения и инновационного развития транспортно-транзитных систем (ТТС) государств — членов ШОС в целях создания общей сети железных и автомобильных дорог, образования единой транспортной системы ШОС. Провести анализ направлений и перспектив цифровой трансформации перевозочного процесса на межгосударственных стыках. Доказать, что развитие транзитных грузоперевозок железнодорожным транспортом, прежде всего, путем налаживания транспортно-транзитных коммуникаций с Афганистаном, является важным условием обеспечения комплексной безопасности в рамках пространства ШОС.

**Методология.** В исследовании использованы методы системного анализа, эволюционно-институциональной теории, эконометрического моделирования и исторического подхода.

**Результаты.** Перспективы сопряжения ТТС заложены в реализации Соглашения государств — членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Суть еще одного перспективного направления заключается в создании общей сети железных дорог, которое ведет к достижению глобальной цели — образованию единой транспортной системы ШОС. В связи с тем, что рынок контейнеров целиком захвачен китайскими производителями, по мнению авторов, российские компании могут и должны занять весомую часть рынка фитинговых платформ (в том числе инновационных) в рамках ШОС. Координация международных транзитных перевозок должна быть направлена и на сокращение порожнего пробега контейнеров, а также фитинговых платформ. Среди направлений сокращения порожнего пробега — формирование грузовой базы обратной загрузки и разработка логистических схем. При прямых смешанных (комбинированных) перевозках необходимо применение единого транспортного документа, а также разработка и внедрение электронного документооборота при перевозке грузов по международным транспортным коридорам. Для обеспечения национальной безопасности государств — членов ШОС в первую очередь следует развивать железнодорожные перевозки грузов и пассажиров, которые в большей степени подвержены контролю, чем транспортная перевозка автомобилями. Кроме того, требуется расширить применение стационарных и подвижных инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК), предназначенных для таможенного и пограничного контроля грузов.

**Выводы.** В целях реализации транспортно-транзитного потенциала государств — членов ШОС и создания единой транспортной системы в рамках пространства организации необходимо решение задач по строительству транспортных коммуникаций высокого класса; расширению пропускных возможностей сухопутных погранпереходов, развитию портовой инфраструктуры; сопряжению инфраструктурно-интеграционных проектов и транспортно-транзитных систем; обеспечению интероперабельности перевозочного процесса, строительству мультимодальных транспортно-логистических центров; цифровизации перевозочного процесса, внедрению транспортных технологий на основе применения искусственного интеллекта; созданию мультимодальных цифровых международных коридоров; внедрению электронного документооборота; обеспечению прослеживаемости грузоперевозок с использованием электронных пломб.

**Ключевые слова:** конкурентные преимущества, транспортная сфера, Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Евразийский экономический союз (ЕАЭС), транспортно-транзитная система, инфраструктурно-интеграционные проекты, сопряжение, международные транспортные коридоры, перевозочный процесс, железнодорожный транспорт, цифровая трансформация.

**Для цитирования:** Цветков В. А., Зойдов К. Х., Медков А. А. О международных транзитных перевозках грузов в рамках пространства Шанхайской организации сотрудничества // *Экономика и управление*. 2019. № 11 (169). С. 42–52. DOI: 10.35854/1998-1627-2019-11-42-52

**Благодарности:** Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ) в рамках научного проекта № 17-02-00482 ОГН А.

## On International Cargo Transit within the Shanghai Cooperation Organization

**Valeriy A. Tsvetkov**

*Market Economy Institute of Russian Academy of Sciences (MEI RAS)  
Nakhimovskiy Ave 47, Moscow, Russian Federation, 117418*

**Kobilzhon Kh. Zoidov**

*Market Economy Institute of Russian Academy of Sciences (MEI RAS)  
Nakhimovskiy Ave 47, Moscow, Russian Federation, 117418, e-mail: kobiljonz@mail.ru*

**Aleksey A. Medkov**

*Market Economy Institute of Russian Academy of Sciences (MEI RAS)  
Nakhimovskiy Ave 47, Moscow, Russian Federation, 117418*

**Aim.** The presented study aims to develop a conceptual framework for the coordination and development of the competitive advantages of international transit between the Shanghai Cooperation Organization (SCO) member states in an attempt to create a unified transport system within the SCO space.

**Tasks.** The authors assess the prospects of the interconnection and innovative development of the transit transport systems (TTS) of the SCO member states to create a common network of railroads and motorways and a unified transport system within the SCO; analyze the directions and prospects of the digital transformation of the transportation process at interstate junctions; prove that the development of cargo transit by rail, primarily through the improvement of transit transport communication with Afghanistan, is an important prerequisite for ensuring integrated security within the SCO space.

**Methods.** This study uses the methods of systems analysis, evolutionary-institutional theory, econometric modeling, and historical approach.

**Results.** The prospects for TTS interconnection are rooted in the implementation of the Agreement between the SCO member states to create favorable conditions for international road transport. Another promising direction involves creating a common network of railroads to achieve the global goal of establishing a unified transport system within the SCO. Given the fact that the container market has been occupied by Chinese manufacturers, the authors believe that Russian companies can and should take up a significant part of the container platform market (including innovative) within the SCO. The coordination of international transit transport should also be aimed at reducing the empty mileage rates of containers and container platforms. One of the directions for reducing empty mileage includes the formation of a backhaul cargo base and development of logistics schemes. Multimodal (combined) transport requires a single transport document as well as development and implementation of electronic workflows for cargo transit along international transport corridors. To ensure the national security of the SCO member states, first of all, it is necessary to develop rail transport of goods and passengers, which is more subject to control than road transport. It is also necessary to enhance the application of stationary and mobile inspection and examination complexes for the customs and border control of cargo.

**Conclusions.** Realization of the transit transport potential of the SCO member states and creation of a unified transport system within the Organization's space requires the following conditions to be met: construction of high-end transport communications; expansion of the capacity of overland borders, development of port infrastructure; interconnection of infrastructure integration projects and transit transport systems; interoperability of the transportation process, construction of multimodal transport and logistics centers; digitization of the transportation process, implementation of transport technologies based on artificial intelligence; creation of multimodal digital international corridors; implementation of electronic workflows; traceability of cargo transit using electronic seals.

**Keywords:** competitive advantages, transport sector, Shanghai Cooperation Organization (SCO), Eurasian Economic Union (EAEU), transit transport system, infrastructure integration projects, interconnection, international transport corridors, transportation process, railway transport, digital transformation.

**For citation:** Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. On International Cargo Transit within the Shanghai Cooperation Organization. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2019;(11): 42–52 (In Russ.). DOI: 10.35854/1998-1627-2019-11-42-52

**Acknowledgments:** This study was funded by the Russian Foundation for Basic Research (RFBR), project No. 17-02-00482 ОГН А.

## Введение

В декларации Совета глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), подписанной 14 июня 2019 г. в Бишкеке, подчеркнута мысль о «важности дальнейшего углубления многостороннего сотрудничества в транспортной сфере, включая создание новых и модернизацию действующих международных маршрутов для автомобильного и железнодорожного транспорта, мультимодальных транспортных коридоров, международных мультимодальных центров логистики, торговли и туризма, внедрении инновационных и энергосберегающих технологий, оптимизации трансграничных процедур в соответствии с лучшими международными практиками и реализации других совместных инфраструктурных проектов, обеспечивающих эффективное использование транзитного потенциала государств — членов ШОС» [1]. Кроме того, предусмотрено развитие такого перспективного в рамках развития технологий цифровой экономики направления, как формирование и организация эффективного функционирования системы интегрированного управления транспортными перевозками.

Страны ШОС<sup>1</sup> занимают 60 % территории суши. В них проживает более 44 % населения Евразии, сосредоточено свыше 20 % мировой экономики (в номинальном исчислении). На железнодорожную сеть ШОС приходится более 70 % грузооборота железных дорог мира. В целях реализации транспортно-транзитного потенциала государств — членов ШОС необходимо строительство транспортных коммуникаций на уровне мировых стандартов и выше; сопряжение инфраструктурно-интеграционных проектов и транспортно-транзитных систем; создание общей сети железных дорог, а в перспективе образование единой транспортной системы ШОС; развитие «бесшовных» перевозочных технологий, строительство мультимодальных транспортно-логистических центров. Кроме того, требуется цифровая трансформация перевозочного процесса, расширение областей применения искусственного интеллекта; создание цифровых торгово-транспортных путей XXI в.; внедрение электронного документооборота; обеспечение прослеживаемости пере-

возок грузов путем применения с электронных запорных устройств («умных» пломб); расширение пропускной способности сухопутных погранпереходов и инфраструктуры портов; синхронизация графиков работы контролирующих органов и пограничных служб соседних государств на пропускных пунктах; гармонизация фитосанитарных норм и таможенных процедур; создание благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, взаимное признание водительских удостоверений; создание консорциума аналитических центров в целях системного исследования проблем транспортной сферы.

Усилия государств — членов ШОС направлены, в частности, на сопряжение китайской инициативы «Пояс и путь» (ПиП) и инфраструктурно-интеграционных проектов Евразийского экономического союза (ЕАЭС), а также других государств ШОС. В ходе Петербургского международного экономического форума — 2019 генеральный секретарь ШОС В. Норов, говоря о проекте ПиП, отметил, что «сопряжение евразийского экономического пространства и этой инициативы позволяет создать широкую транзитную зону для грузопотока из Азии в Европу и обратно. Состыковка Северного морского пути и Шелкового пути также создаст глобальный и конкурентный маршрут» [2]. В. Норов указал, что для решения важной задачи обеспечения выхода стран Центральной Азии начато формирование транспортного коридора «Россия — Казахстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман — Индия», как видно на рисунке 1.

В. Норов подчеркнул, что «развивая региональные транспортные коридоры, важно вовлекать в этот процесс и Афганистан» [2]. Дополним, что реализация транспортно-коммуникационных проектов в Афганистане не только позволит обеспечить выход стран ЦА к портам Чабахар (Иран) и Гвадар (Пакистан), но будет иметь и большое военно-политическое значение, способствовать нормализации социально-экономической ситуации в Афганистане, росту занятости населения, более эффективному контролю за передвижением оружия, взрывчатых веществ и наркотических средств.

В статье выдвинута гипотеза о том, что развитие транзитных грузоперевозок железно-

<sup>1</sup> Государствами — членами ШОС являются Россия, Китай, Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Киргизия, Индия и Пакистан. Наблюдателями при ШОС выступают Афганистан, Белоруссия, Иран и Монголия, а партнерами по диалогу ШОС — Азербайджан, Армения, Непал, Камбоджа, Турция и Шри-Ланка.



Рис. 1. Государства на пути прохождения транспортного коридора «Россия — Казахстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман — Индия» в Центральной и Западной Азии

Источник: По данным новостного агентства 12news.uz. URL:<http://www.12news.uz/news/2014/01/28/узбекистан-туркменистан-иран-и-оман-3/>.

дорожным транспортом, прежде всего путем налаживания транспортно-транзитных коммуникаций с Афганистаном, является важным условием обеспечения комплексной безопасности в рамках пространства ШОС.

### Основные результаты и их обсуждение

Рассмотрим динамику и перспективы роста транзитных перевозок грузов по сети ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») в сообщении со странами ШОС. За январь — май 2019 г. объем перевозок грузов по сети ОАО «РЖД» в сообщении со странами ШОС увеличился на 4 % в сравнении с аналогичным периодом 2018 г. Транзитные контейнерные перевозки возросли на 23 %.

Согласно статистике Главного таможенного управления Китайской Народной Республики (КНР), китайско-российский товарооборот в 2018 г. повысился на 27,1 % — до более чем 107 млрд долл. В 2018 г. около половины грузов в границах ШОС (примерно 73 млн тонн) перевезено между Россией и Китаем. Рост составил около 2 % по сравнению с 2017 г. При этом транзитные перевозки по маршруту «Китай — Россия — Европа» увеличились на

треть и составили 351 тыс. ДФЭ [3]. Перевозки контейнерных грузов в транзитном сообщении остаются наиболее быстрорастущим сегментом грузовых железнодорожных перевозок и в 2019 г.: за январь—май они увеличились на 22,3 % и составили 221 тыс. ДФЭ. По сведениям первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» А. Мишарина, доля транзитных перевозок через территорию России в общем объеме перевозок за пять месяцев 2019 г. показала рост на 0,2 % по отношению к тому же периоду 2018 г. и составила 2 %. Доля транзита в доходах от перевозок грузов в целом находится на уровне 3,1 % [4].

Прогнозируемый контейнеропоток в 2019 г. достиг показателя 673 тыс. ДФЭ (годовой рост — 21,7 %). А. Мишарин отметил, что «сегодня компания «РЖД» организует перевозки в сообщении с 34 городами КНР, в ближайшее время планируем довести это число до 50. Мы открываем новые маршруты для перемещения китайских товаров не только по России и Европе, но и в страны СНГ, например, в Азербайджан. Хотим создать «бесшовный» сервис для стратегической задачи — четырехкратного увеличения транзита в следующие пять лет. Для этого работаем над синхронизацией рас-



Рис. 2. Международные транспортные коридоры на пространстве ШОС и ЕАЭС

Источник: По данным сайта Издательского дома «Беларусь сегодня» [5].

ширения пропускных возможностей пограничных переходов, в том числе на китайско-монгольском направлении» [3], что отражено на рисунке 2.

Большая доля перевозок приходится на транспортировку высокодоходных грузов, причем во всех направлениях. Речь идет об автомобилях, запасных частях к ним, мебели, электронике, товарах «лакшери», а также продуктах питания, перевозимых в изотермическом подвижном составе. Такие грузы чувствительны к времени и качеству перевозки, при этом транспортные тарифы по отношению к цене товаров выглядят незначительными. Основная грузовая номенклатура, следующая из Кореи и Японии транзитом через Россию, — это автокомплектующие, перевозимые в страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю.

Проводится работа по развитию контейнерных перевозок через МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Однако вызывает сомнения тезис о том, что «значительный потенциал для наращивания перевозок откроется благодаря модернизации и расширению БАМа и Транссиба (к 2024 г. можно будет перевозить до 180 млн тонн в год), а также железнодорожных подходов к российским морским портам на Дальнем Востоке и Северо-Западе» [3]. В настоящее время Транссибирская железнодорожная магистраль загружена экспортными перевозками угля из Кузбасса в порты Дальнего Востока, а далее — в страны Индийско-Тихоокеанского региона, а также возвратом порож-

них полувагонов. Перевозчикам контейнерных грузов, в том числе транзитных, необходим выделенный коридор. Неслучайно Россия заинтересована в повышении взаимосвязанности транспортной инфраструктуры России, Монголии и Китая, развитию соответствующего экономического коридора. По мнению директора департамента международного сотрудничества Минтранса России Р. Александрова, «термин «транспортный коридор» устарел. Сегодня, когда появляется все больше дорог, это уже не коридорная, а сетевая логика. В долгосрочном тренде мы представляем себе многостороннюю континентальную систему регулирования перевозок. И в ее основе будет не инфраструктура, а цифра» [6]. Рассмотрим проблемы, перспективы цифровой трансформации и сопряжения транспортно-транзитных систем государств — членов ШОС.

В Бишкекской декларации сказано, что «государства-члены, признавая важность инноваций и цифровой экономики как ключевого фактора среднесрочного и долгосрочного экономического роста и глобального устойчивого развития, выразили готовность к согласованию инновационных политик государств — членов ШОС и содействию кооперации элементов инновационной экосистемы» [1]. По мнению В. Норова, цифровизация транспортной инфраструктуры стран ШОС будет способствовать росту пропускной способности железнодорожной сети на 40 % и снижению стоимости грузоперевозок на 30 % [2]. На пути цифровиза-

ции ТТС государств — членов ШОС возникает немало трудностей. По мнению генерального директора ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» А. Замкова, кардинальное отличие транспортных ИТ-систем стран ЕАЭС и ШОС не позволяет осуществлять их эффективную интеграцию. В частности, эксперимент по совместному с казахскими партнерами отслеживанию транзитных грузов в железнодорожном сообщении Европа — Китай показал, что системы у государств совершенно разные. По словам А. Замкова, «то же можно сказать про контроль автомобильных перевозок. С китайскими партнерами мы успешно работаем, но интеграция двух разных систем не дает ни необходимого уровня аналитики, ни возможности применить это для снижения каких-то административных или иных барьеров. Что касается Индии, то требования к ИТ-инфраструктуре и схема техники, которую предъявили нам, радикальным образом отличаются от того, что происходит на пространстве ЕАЭС» [7].

Несмотря на большие технологические сдвиги, «с точки зрения интеграционных процессов ситуация иная. И пока даже с ближайшими соседями, говорить, к примеру, об упрощении таможенных процедур не приходится. Поэтому без какой-то единой интеграционной платформы дальнейшее развитие невозможно» [7]. Подчеркивая необходимость создания единой цифровой платформы, генеральный директор ПАО «ТрансКонтейнер» В. Сараев отмечает, что «пока транспортный комплекс работает в разных ИТ-экосистемах. Условно говоря, железнодорожные перевозки осуществляются в одной системе, у морских линий — свои системы, безусловно, они взаимодействуют, но пока слабо синхронизированы. Автомобили — это третье направление, которое также участвует во всех процессах, но и здесь взаимодействие не отлажено» [8]. ПАО «ТрансКонтейнер» и китайская COSCO Shipping планируют подписать меморандум о создании совместного предприятия, функционирование которого предполагает объединение ИТ-систем компаний.

В перечне приоритетных задач транспортного сотрудничества России и ШОС значится необходимость эффективной реализации Соглашения между правительствами государств — членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок от 12 сентября 2014 г. и активной работы специально созданной Совместной комиссии по его реализации. В целях создания благоприятных условий для международных автомобильных перевозок по распоряжению председателя Правительства РФ Д. Медведева с 7 марта по 31 мая 2019 г. осуществлен эксперимент по отработке механизма мониторинга

автомобильных перевозок между Россией и Китаем с использованием технологий спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и «Бэйдоу». Эксперимент, проводимый с применением инфраструктуры компании «РТ-Инвест Транспортные системы» — оператора системы «Платон», касался грузовых и пассажирских автомобильных маршрутов, проходящих через пункты пропуска Краскино — Хуньчунь и Полтавка — Дуннин [9].

Рассмотрим далее направления технологического совершенствования перевозочного процесса по линии «Россия — страны — члены ШОС». В ряде задач ОАО «РЖД» можно выделить повышение маршрутной скорости контейнерных поездов на маршрутах «АТР — Европа — АТР» с 1126 км/сут. до 1415 км/сут.; повышение качества оказываемых транспортно-логистических услуг; сокращение времени обработки составов на пограничных переходах, в частности на переходе «Маньчжурия — Забайкальск» до менее 8 часов [4]; рост грузовой базы транссибирского контейнерного сервиса за счет привлечения грузов из Японии и Южной Кореи. Увеличение скорости движения контейнерных поездов до 120 км/ч требует разработки и широкого применения инновационных типов подвижного состава: локомотивов, предназначенных специально для ведения контейнерных поездов, и фитинговых платформ. В настоящее время разработаны фитинговые платформы, способные перевозить крупнотоннажные контейнеры со скоростью 160 км/ч без повреждения перевозимого груза. Использование инновационного подвижного состава позволит довести маршрутную скорость контейнерных поездов, следующих по Транссибирской магистрали в направлении «Китай — ЕС», до 1500 км/сут. [10]. В связи с тем, что рынок контейнеров целиком захвачен китайскими производителями, российские компании, по мнению авторов данной статьи, могут и должны занять весомую часть рынка фитинговых платформ (в том числе инновационных) в рамках ШОС.

Координация международных транзитных перевозок должна быть направлена и на сокращение порожнего пробега контейнеров и фитинговых платформ. Направлениями сокращения порожнего пробега являются формирование грузовой базы обратной загрузки и разработка логистических схем. Пример последнего направления — это схемы, разрабатываемые компанией Rail Cargo Logistics — RUS, когда китайский импорт (электроника, оборудование, товары народного потребления) доставляется в контейнерах из КНР на станцию Селятино (в Московскую область), затем эти товары вместе с российской продукцией грузят в контейнеры в распределительном цен-

тре и отправляют в Сибирь. В свою очередь, из Иркутска в Китай перевозятся пиломатериалы [11]. Значительную долю экспорта в Китай составляют скоропортящиеся продукты, дополнительная неделя, потраченная на логистику, замедляет их реализацию. Основными российскими экспортными товарами в Китай служат грузы, требующие определенного температурного режима, но стоимость их перевозки очень высокая. Для решения этой задачи ОАО «РЖД» реализует инвестиционный проект «Холодный экспресс». Главная особенность этой транспортно-логистической технологии — возможность выполнения погрузочно-разгрузочных операций с контейнерами на боковых приемо-отправочных путях станций с использованием фронтального погрузчика [12].

В целях развития транзитных перевозок грузов на евроазиатском пространстве требуется наличие единого транспортного документа, позволяющего осуществлять «бесшовную» транспортировку грузов в смешанном сообщении, а также внедрение электронного документооборота. С технологической точки зрения (обработка состава и перегруз на другую колею) прохождение железнодорожного пункта пропуска занимает 40 мин. А на оформление документов, по нашей статистике, в среднем тратится от четырех до восьми дней. Длительные пограничные процедуры характерны и для китайской стороны. Необходимо стремиться к тому, чтобы в течение этих 40 мин были проведены все операции, связанные с государственным контролем, а на первом этапе — проводить контрольные процедуры хотя бы за четыре часа. Целесообразно осуществлять таможенные операции не на приграничных станциях, а на станциях назначения. Если же продолжать досматривать грузы на погранпереходах, то требуется развитие их инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства [13]. Генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» О. Белозеров указал: «Не секрет, что технологически мы можем доставить грузы от границы с КНР до границы с Евросоюзом в достаточно сжатые сроки, но таможенные и другие приграничные процедуры зачастую серьезно тормозят процесс перевозки. Нам нужно единое железнодорожное право» [14].

Нельзя оставить без внимания и вопрос о субсидировании КНР перевозок контейнерных грузов и координации международных транзитных перевозок государств — членов ШОС. Тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом связаны с затратами на содержание инфраструктуры. В морском транспорте инфраструктурные затраты меньше. Китай субсидирует контейнерные перевозки по железной дороге, что существенно

улучшает экономику перевозок. ПАО «ТрансКонтейнер» внедрил новый сервис для стран Европы: предоставление контейнеров китайских грузовладельцев для отправки товаров по приоритетным направлениям. В результате дисбаланса перевозок в Европе скапливается больше порожних контейнеров, чем необходимо. Складируют контейнеры на территории Европы очень дорого: стоимость хранения может достигать двух евро в сутки. Возникает проблема обратной загрузки, которая успешно решается. Доля порожних контейнеров в отправлениях компании постоянно снижается. Если раньше из Европы только около 20 % контейнеров возвращались груженными, то в настоящее время этот показатель доходит до 60–70 %. На возврат контейнера из Европы компания получает дотацию — 500 долл., соответственно, на эту сумму могут быть снижены тарифы для местных грузоотправителей [15]. ПАО «ТрансКонтейнер» организовало курсирование регулярного контейнерного поезда по маршруту «Клещиха (Западно-Сибирская дорога, ЗСЖД) — Тяньцзинь (Китай)». В рамках регулярного маршрута оператор задействовал российско-китайский пункт пропуска «Махалино (Камышовая) — Хуньчунь», входящий в состав международного транспортного коридора «Приморье-2». В рамках реализации проекта ПиП Китайская железная дорога выразила заинтересованность в развитии этого международного транспортного коридора, вследствие чего в 2019 г. выделила субсидии на развитие данного погранперехода на своей территории.

Контейнерный поезд по маршруту «Екатеринбург — Товарный — Уланчаб (провинция Внутренняя Монголия, КНР)» организовала компания Modern Way Cross Border Logistics. По словам коммерческого директора компании Modern Way Cross Border Logistics (MWCBL Logistics), китайское правительство предоставляет субсидию на перевозки грузов через погранпереход «Наушки — Сухэ-Батор (Монголия)». В задачи MWCBL Logistics входят привлечение клиентов и оперирование контейнерным сервисом, а также организация субсидирования железнодорожного тарифа по китайской территории с помощью китайских акционеров [16]. По словам управляющего партнера исследовательской компании М. А. Research Л. Симоновой, китайские субсидии для экспортеров снижаются на 20 % в год [17]. Сокращение китайских субсидий привело к смещению основного контейнеропотока по маршруту «Китай — Европа» на Северный коридор Транс-азиатской железнодорожной магистрали, т. е. на маршрут «Китай — Казахстан — Россия — Белоруссия».

В целях социально-экономического развития Синцзян-Уйгурского автономного района и

других западных регионов страны, а также для достижения окупаемости и загрузки построенных на указанной территории пунктов пропуска и транспортно-логистических центров КНР с 2019 г. отменила субсидии на перевозки грузов через Монголию и пограничный переход «Маньчжурия — Забайкальск», что обусловило сокращение перевозок контейнерных грузов на 54,3 % и 40,3 % соответственно<sup>1</sup>. В это же время рост перевозок контейнерных грузов через погранпереход «Достык (Казахстан) — Алашанькоу (Китай)» составил 33 %. [4]. Изложенное позволяет сделать вывод о необходимости увязки политики субсидирования грузоперевозок с развитием ТТС государств — членов ШОС.

Важное направление развития в рассматриваемой сфере — налаживание транспортно-транзитных коммуникаций с Афганистаном и обеспечение национальной безопасности государств — членов ШОС. Для стран — членов ШОС актуальна проблема борьбы с наркотрафиком, перевозкой взрывчатых и других запрещенных веществ. В Бишкекской декларации предусмотрено, что «государства-члены активно и целенаправленно противодействуют международному терроризму, сепаратизму и экстремизму, транснациональной организованной преступности, незаконному обороту наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, а также оружия, боеприпасов и взрывчатых веществ, угрозам биологической и информационной безопасности, нелегальной миграции, выступают за дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы сотрудничества в этих сферах» [1]. Относительно взаимодействия с Афганистаном отмечается, что «государства-члены считают одним из важнейших факторов сохранения и укрепления безопасности, стабильности на пространстве ШОС скорейшее урегулирование ситуации в Афганистане. Они поддерживают усилия правительства и народа Исламской Республики Афганистан, направленные на восстановление мира, экономическое развитие страны, противостояние терроризму, экстремизму и наркопреступности» [1].

Для достижения этих целей следует развивать железнодорожные перевозки грузов и пассажиров, которые в большей степени подвержены контролю, чем транспортировка автомобильным транспортом. Кроме того, следует расширять применение стационарных и подвижных инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК), предназначенных для таможенного и пограничного контроля грузов. ИДК спо-

собны осуществлять контроль железнодорожных вагонов без вскрытия контейнеров и без остановки состава при его движении со скоростью до 70 км/ч, что позволяет значительно ускорить процесс прохождения таможенного контроля.

Выполнение этой задачи актуально не только для стран Центрально-Азиатского региона. Так, Белоруссия находится на главных транзитных путях из Восточной и Центральной Азии на Запад. Это ставит на повестку дня вопросы борьбы с наркотрафиком, торговлей оружием, людьми, терроризмом и нелегальной миграцией. В рамках ШОС происходит координация действий стран-участниц по борьбе с этими угрозами, прилагаются усилия по решению афганской проблемы. В феврале 2019 г. открыт торговый коридор «Афганистан — Иран — Индия», по которому Афганистан будут экспортироваться товары из Индии и обратно через порт Чабахар в Иране. Индия запустила торговый маршрут в Афганистан через Иран, отправив свою первую партию пшеницы в Афганистан в конце октября 2017 г., минуя территорию геополитического противника — Пакистана [18].

## Заключение

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, разработанный в рамках концепции Стратегии пространственного развития Российской Федерации, направлен на повышение связности территорий России и создание опорных центров для форсированного экономического роста. Для эффективной реализации основных направлений стратегического развития транспортной сети страны их следует увязать с осуществлением крупных инфраструктурных проектов в рамках глобальных и региональных интеграционных объединений, а также усилиями по совершенствованию перевозочного процесса и технологий [19; 20; 21].

Перспективным направлением видится расширение международных связей ШОС с региональными экономическими интеграционными объединениями, прежде всего в формате ШОС — ЕАЭС. Транспортно-логистическим стержнем этого формата должна стать реализация проекта строительства железной дороги «Китай — Кыргызстан — Узбекистан». Железнодорожный путь «Узень — Берекет — Горган» позволит увеличить грузопотоки государств — членов ШОС как в северном, так и в южном направлениях. Проект в первую очередь направлен на достижение конкурент-

<sup>1</sup> Сокращение субсидирования северных маршрутов с использованием Транссиба привело к тому, что стоимость перевозки 40-футового контейнера по маршруту «Чунцин — Дуйсбург» через Казахстан составляет 1 400 долл., через Монголию — 4 400 долл., через Забайкальск — 6 300 долл.

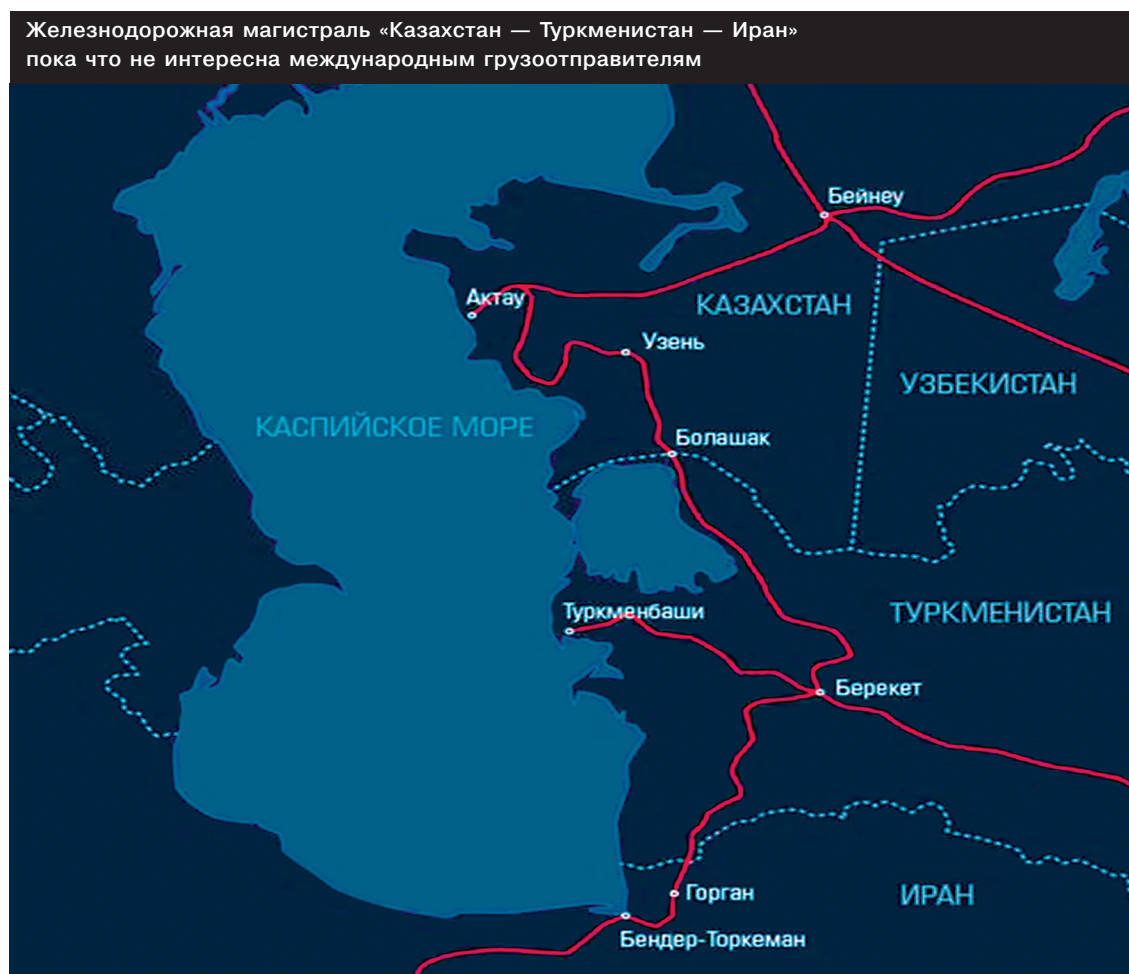


Рис. 3. Железная дорога «Узень — Берекет — Горган».

Источник: По данным сайта Expert Kazakhstan [22].

ных преимуществ России, Казахстана и Туркменистана в конкурентной борьбе государств Евразии при создании международных транспортных коридоров и привлечении транзитных грузопотоков, что находит отражение на рисунке 3.

Причем в развитие евроазиатских транспортно-логистических процессов вовлечены страны, находящиеся на значительном расстоянии от основных мест образования грузопотоков. Например, Белоруссия (создание китайско-белорусского индустриального парка «Великий Камень») и Азербайджан. В планах Белорусской железной дороги на 2019 г. реализация новых проектов по экспорту продукции предприятий республики. В рамках развития коридора «Север — Юг» Белорусской железной дороги совместно с ОАО «РЖД» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги» прорабатывается новый проект — курсирование контейнерного поезда по маршруту «Минск —

Баку», которой смог бы в течение семи суток и доставлять в Азербайджан по конкурентным тарифам товары, производимые в Белоруссии. Азербайджан, в свою очередь, поддерживает развитие международного транспортного маршрута «Каспийское море — Черное море». Румыния является для Азербайджана точкой входа на рынок Евросоюза. Инициаторами создания транспортного маршрута «Каспийское море — Черное море» выступают Румыния и Туркменистан, заинтересованные в задействовании своих морских портов. Для Туркменистана этот маршрут представляет интерес также с точки зрения возможности транспортировки своих грузов, в том числе сжиженного газа, в румынский порт Констанца. Развитие электронной торговли будет проходить за счет трансграничных контактов с Китаем. В связи с этим в таможенном законодательстве необходимо применять транзитно-ориентированные подходы.

### Литература

1. Бишкекская декларация Совета глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества от 14 июня 2019 г. [Электронный ресурс] // Администрация Президента России: офиц. сайт. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5421> (дата обращения: 20.06.2019).

2. *Транспортные проблемы на пространстве ШОС* [Электронный ресурс] // SeaNews: информационно-аналитическое агентство. 2019. 10 июня. URL: <http://seanews.ru/2019/06/10/ru-transportnye-problemy-na-prostranstve-shos/> (дата обращения: 05.07.2019).
3. *Позолотчикова Я.* Дорога привела в ШОС [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 7 июня. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1466517&archive=2019.06.07> (дата обращения: 02.07.2019).
4. *Плетнев С.* Транзит ищет выгодные пути [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 18 июня. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1467261&archive=2019.06.18> (дата обращения: 02.07.2019).
5. *Алексеев Н.* Куда пойдут караваны нового шелкового пути? // Союзное вече. 2016. 9 авг. URL: <https://www.souzeveche.ru/articles/economy/32295/> (дата обращения: 16.08.2019).
6. *Можаровская А.* В долгосрочной перспективе может появиться многосторонняя континентальная система регулирования перевозок [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 16 апр. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/v-dolgosrochnoy-perspektive-mozhet-poyavitsya-mnogostoronnyaya-kontinentalnaya-sistema-regulirovaniya/> (дата обращения: 16.04.2019).
7. *Можаровская А.* Без создания единой цифровой платформы дальнейшая интеграция транспортных IT-систем стран ЕАЭС и ШОС невозможна [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 6 июня. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/bez-sozdaniya-edinoj-tsifrovoy-platformy-dalneyshaya-integratsiya-transportnykh-it-sistem-stran-eaes/> (дата обращения: 17.06.2019).
8. *Можаровская А.* Транспортная система должна взаимодействовать в рамках единой цифровой платформы [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 6 июня. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/transportnaya-sistema-dolzha-vzaimodeystvovat-v-ramkakh-edinoj-tsifrovoy-platformy/> (дата обращения: 17.06.2019).
9. *Кабмин поручил провести тестовые испытания механизма мониторинга перевозок между РФ и КНР* [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 7 марта. URL: <http://www.rzd-partner.ru/auto/news/kabmin-poruchil-provesti-testovye-ispytaniya-mekhanizma-monitoringa-perevozok-mezhdu-rf-i-kr/> (дата обращения: 07.03.2019).
10. *Кудрявцева Е.* Транзитное ускорение [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 30 янв. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1451533&archive=2019.01.30> (дата обращения: 15.05.2019).
11. *Кудрявцева Е.* Контейнерный маршрут свернули в кольцо [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 5 марта. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1455510&archive=2019.03.05>. (дата обращения: 15.05.2019).
12. *Донцов С.* Принцип полигонного управления. Интервью начальника Забайкальской железной дороги А. Скачкова [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 21 янв. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1450414&archive=2019.01.21> (дата обращения: 15.05.2019).
13. *Ермакова К.* Сложный переход [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 29 янв. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1451383&archive=2019.01.29> (дата обращения: 15.05.2019).
14. *Мозговой К.* Дорогам раздвигают горизонты [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 19 марта. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1456872&archive=2019.03.19> (дата обращения: 31.05.2019).
15. *Харнас А.* Мы хотим говорить на цифровом языке. Интервью с генеральным директором компании «ТрансКонтейнер» В. Сараевым [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 20 мая. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1464411&archive=2019.05.20> (дата обращения: 31.05.2019).
16. *Ермакова К.* Товарам определили переход [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 7 мая. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1463488&archive=2019.05.07> (дата обращения: 31.05.2019).
17. *Плетнев С.* Рекорд поставили транзитом [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. 2 апр. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1458764&archive=2019.04.02> (дата обращения: 31.05.2019).
18. *Официально открыт торговый коридор Афганистан — Иран — Индия через иранский порт Чабахар* [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 25 февр. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/ofitsialno-otkryt-torgovyy-koridor-afganistan-iran-indiya-cherez-iranskiy-port-chabakhar/> (дата обращения: 31.05.2019).
19. *Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А.* Создание государственно-частных компаний — организационно-институциональной основы развития транспортно-транзитных систем // Экономика и управление. 2016. № 12 (134). С. 5–24.
20. *Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А.* Концепция проекта сопряжения инфраструктурно-транспортных и торговых систем России, Ирана, Индии и других государств (варяго-персидский торговый путь XXI века) // Экономика и управление. 2017. № 12 (146). С. 17–32.
21. *Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А., Зоидов З. К.* Концептуальные подходы к моделированию, формированию и развитию инновационно-индустриального пояса современного торгового пути // Экономика и управление. 2018. № 5 (151). С. 4–16.
22. *Машаев А.* Ждем транзита [Электронный ресурс] // Expert Kazakhstan. 19 февр. 2019. URL: <https://expertonline.kz/a15891/> (дата обращения: 16.07.2019).

## References

1. Bishkek declaration of the Council of heads of state of the Shanghai Cooperation Organization of June 14, 2019. Official website of the Administration of the President of Russia. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5421> (accessed on 20.06.2019). (In Russ.).
2. Transport problems in the SCO space. SeaNews: Information and Analytical Agency. June 10, 2019. URL: <http://seanews.ru/2019/06/10/ru-transportnye-problemy-na-prostranstve-shos/> (accessed on 05.07.2019). (In Russ.).

3. Pozolotchikova Ya. The road led to the SCO. Gudok. June 07, 2019. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1466517&archive=2019.06.07> (accessed on 02.07.2019). (In Russ.).
4. Pletnev S. Transit is looking for profitable ways. Gudok. June 18, 2019. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1467261&archive=2019.06.18> (accessed on 02.07.2019). (In Russ.).
5. Alekseev N. Where will the caravans of the new silk road go? Soyuznoe veche. Aug. 09, 2016. URL: <https://www.souzveche.ru/articles/economy/32295/> (accessed on 16.08.2019). (In Russ.).
6. Mozharovskaya A. In the long run, a multilateral continental traffic regulation system may appear. RZD-Partner. Apr. 16, 2019. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/v-dolgosrochnoy-perspektive-mozhet-poyavitsya-mnogostoronnyaya-kontinentalnaya-sistema-regulirovaniya/> (accessed on 16.04.2019). (In Russ.).
7. Mozharovskaya A. Without the creation of a single digital platform, further integration of transport IT systems of the EAEU and SCO countries is impossible. RZD-Partner. June 06, 2019. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/bez-sozdaniya-edinoy-tsifrovoy-platformy-dalneyshaya-integratsiya-transportnykh-it-sistem-stran-eaes/> (accessed on 17.06.2019). (In Russ.).
8. Mozharovskaya A. The transport system must interact within a single digital platform. RZD-Partner. June 06, 2019. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/transportnaya-sistema-dolzha-vzaimodeystvovat-v-ramkakh-edinoy-tsifrovoy-platformy/> (accessed on 17.06.2019). (In Russ.).
9. The Cabinet of Ministers instructed to conduct tests of the mechanism for monitoring transportation between the Russian Federation and China. RZD-Partner. March 07, 2019. URL: <http://www.rzd-partner.ru/auto/news/kabmin-poruchil-provesti-testovye-ispytaniya-mekhanizma-monitoringa-perevozok-mezhdu-rf-i-kr/> (accessed on 07.03.2019). (In Russ.).
10. Kudryavtseva E. Transit acceleration. Gudok. 2019;(14). Jan. 30. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1451533&archive=2019.01.30> (accessed on 15.05.2019). (In Russ.).
11. Kudryavtseva E. Container route was turned into a ring. Gudok. 2019;(37). March 05. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1455510&archive=2019.03.05>. (accessed on 15.05.2019). (In Russ.).
12. Dontsov S. The principle of landfill management. Interview with the head of the Trans-Baikal Railway A. Skachkov. Gudok. 2019;(7). Jan. 21. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1450414&archive=2019.01.21> (accessed on 15.05.2019). (In Russ.).
13. Ermakova K. Difficult border crossing. Gudok. 2019;(13). Jan. 29. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1451383&archive=2019.01.29> (accessed on 15.05.2019). (In Russ.).
14. Mozgovoi K. The horizons are extended for the roads. Gudok. 2019;(46). March 19. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1456872&archive=2019.03.19> (accessed on 31.05.2019). (In Russ.).
15. Kharnas A. We want to talk on the digital language. Interview with the general Director of TransContainer V. Saraev. Gudok. 2019;(85). May 20. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1464411&archive=2019.05.20> (accessed on 31.05.2019). (In Russ.).
16. Ermakova K. Border crossing was set for the goods. Gudok. 2019;(78). May 07. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1463488&archive=2019.05.07> (accessed on 31.05.2019). (In Russ.).
17. Pletnev S. The record was set in transit. Gudok. 2019;(56). April 02. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1458764&archive=2019.04.02> (accessed on 31.05.2019). (In Russ.).
18. The trade corridor Afghanistan — Iran — India through the Iranian port of Chabahar was officially opened. RZD-Partner. Feb. 25, 2019. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/ofitsialno-otkryt-torgovyy-koridor-afganistan-iran-indiya-cherez-iranskiy-port-chabakhar/> (accessed on 31.05.2019). (In Russ.).
19. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. Creation of public-private companies — the organizational and institutional basis for the development of transport and transit systems. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2016;(12):5-24. (In Russ.).
20. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. A concept for the project of integration of the infrastructure, transport, and trade systems of Russia, Iran, India, and other countries (The Volga trade route of the 21<sup>st</sup> century). *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2017;(12):17-32. (In Russ.).
21. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A., Zoidov Z. K. Conceptual approaches to modeling, formation and development of the innovation and industrial belt of the modern trade route. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2018;(5):4-16. (In Russ.). DOI: 10.33051/1998-1627-2018-5-4-16
22. Mashaev A. We are waiting for transit. Expert Kazakhstan. Feb.19, 2019. URL: <https://expertonline.kz/a15891/> (accessed on 16.07.2019). (In Russ.).