

НОВАЯ ЭВОЛЮЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАН ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА НА ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЙ ОСНОВЕ¹

В.А. Цветков, зам. директора ИПР РАН, член-корр. РАН, д.э.н., профессор
К.Х. Зоидов, зав. лабораторией ИПР РАН, к.ф.-м.н., доцент
А.А. Медков, старший научный сотрудник ИПР РАН, к.э.н.

Депонент Соционет, апрель, 2013

Аннотация

В работе рассматриваются основные направления новой эволюционной модели развития транспортной инфраструктуры стран Единого экономического пространства (России, Казахстана и Белоруссии), направленной на повышение и реализацию транзитного потенциала их территории с применением самых современных видов техники и передовых перевозочных технологий. Показано, что развитие транспортных коридоров связано с повышением уровня контейнеризации грузов, запуском контейнерных поездов, электронным оформлением перевозочных документов. Особое внимание уделено совершенствованию транспортных коммуникаций и реализации совместных проектов с участием правительственных органов, государственных и частных компаний стран – потенциальных членов ЕЭП: Украины, Армении, Кыргызстана, а также взаимодействию с сопредельными государствами, прежде всего, Литвой с целью полного использования транзитных возможностей Калининградской области. В области автомобильного транспорта акцент сделан на формирование международного коридора «Европа – Западный Китай» как ключевого элемента развития транспортно-дорожного комплекса стран ЕЭП на высокотехнологичной основе.

Ключевые слова

Единое экономическое пространство, новая эволюционная модель, транспортная инфраструктура, транспортно-дорожный комплекс, транзитный потенциал, международные транспортные коридоры, контейнерные перевозки, модернизация, инновационное развитие, высокие технологии.

ВВЕДЕНИЕ

Государства Единого экономического пространства (Россия, Казахстан и Белоруссия) используют территорию друг друга для осуществления экспортно-импортных перевозок грузов и для сообщения с другими странами. Например, транспортные связи России с Узбекистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и другими государствами Центральной Азии осуществляются через территорию Казахстана.

Другим примером является использование Казахстаном территории России для осуществления экспортных поставок зерна. Республика экспортирует зерно более чем в 70 стран мира, включая страны Центральной Азии, Афганистан и Иран. При этом Казахстан использует российскую территорию как дополнительный канал экспорта через порты России, Украины и стран Балтии.

Около половины казахстанского зерна, следующего транзитом через Россию, вывозится через мелководные порты на Чёрном и Азовском морях, в частности, через Азовский портовый элеватор. Одним из направлений развития транспортной инфраструктуры ЕЭП является строительство и/или покупка казахстанскими компаниями зерновых терминалов в российских портах. Перевалка казахстанского зерна осуществляется и через зерновой терминал в латвийском глубоководном порту Вентспилс (Ventspils Grain Terminal, VGT), который является

¹ Исследование проведено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 12-02-00279-а) и Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 12-06-00299-а).

совместным казахстанско-латвийским предприятием и на 50% принадлежит компаниям, входящим в Зерновой союз Казахстана².

Государственная политика Казахстана направлена на переориентацию экспортных потоков зерна из порта Актау, который ориентируется на перевалку зерна в Иран, в украинские, прибалтийские порты, а также российские порты Ейск и Азов. Другой целью является уменьшение транспортной составляющей в стоимости экспортного зерна, которая может доходить до 50 %.

Для решения этих задач государственные органы Казахстана субсидируют экспортные поставки зерна через территорию России до портов Чёрного, Азовского и Балтийского морей. Субсидии частично компенсируют затраты экспортёров на пользование российскими хопперами-зерновозами и перевозки по сети ОАО «РЖД». Так, в 2009 г. было принято решение о выделении бюджетных компенсаций транспортных затрат крупных зерновых компаний в размере 20 долл. за тонну. В 2010 г. размер компенсации был увеличен в 2 раза до 40 долл. за тонну.

Новая модель организации перевозочного процесса требует создания зернового пула с участием компаний России, Казахстана, Украины. В основе его функционирования должен лежать принцип взаимозамещения, при котором, например, Россия и Украина экспортируют зерно в Европу и другие страны, а Казахстан поставляет им свою пшеницу. Тем самым создается механизм совместного управления зерновыми резервами³. Другим направлением эволюционного (рыночного) формирования новой транспортно-логистической модели является создание совместного предприятия ЗАО «Русагротранс» и АО «Казахстан темир жолы» (АО «КТЖ») для организации перевозок зерновых грузов в рамках ЕЭП.

По мнению первого вице-президента ОАО «РЖД» В. Морозова, совокупный транзитный потенциал ЕврАзЭС оценивается в 230 млн. тонн грузов в год, однако, в настоящее время он используется только наполовину⁴. Формирование новой эволюционной модели функционирования транспортно-дорожного комплекса требует дальнейшей контейнеризации перевозок грузов. Несмотря на рост контейнерных перевозок, уровень контейнеризации грузов в России остаётся низким – 37 контейнеров на 1 тыс. человек, тогда как в Европе этот показатель составляет 172 контейнера⁵.

Реиндустриализация экономики и расширение производственной кооперации между компаниями из стран ЕЭП будет объективно способствовать росту перевозок комплектующих в контейнерах. С другой стороны, после полноценного образования Таможенного союза и вступления России в ВТО повышение эффективности внешнеторговых операций приведёт к увеличению импортных перевозок грузов в контейнерах со всеми их недостатками: отсутствием обратной загрузки, доминированием автомобильного транспорта и пр.

Новая эволюционная модель развития транспортной инфраструктуры в странах ЕЭП требует решения проблемы «барьерных» мест на сети железных дорог или, в случае падения объёмов перевозок, занятости приёмо-отправочных путей станций порожними вагонами частных собственников подвижного состава, недостаточного распространения сдвоенных операций. Для этого требуется формирование объединённого парка вагонов, в том числе путём его консолидации в одну компанию.

² В первом квартале 2010 г. терминал увеличил объём перевалки зерновых грузов в 2,2 раза по сравнению с аналогичным периодом 2009 г.

³ Смирнов С. Проблемы большого хлеба. // Эксперт Сибирь №40-41, 26 октября 2009 г., URL: http://www.expert.ru/printissues/siberia/2009/41/urozhay_v_kazahstane/.

⁴ Гудок, 12.03.2013.

⁵ Следовать за ростом спроса. Интервью с директором по развитию российских терминалов группы Global Ports Т. Седуховой. РЖД-Партнёр от 14.03.2013. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/sledovat-za-rostom-sprosa/>.

1. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КАЗАХСТАНОМ

Пути Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали, который используется для перевозок грузов из Китая в Европу через переход Достык – Алашанькоу в Казахстане, уже работают на пределе пропускной способности. Имеются случаи задержки поездов на границах России и Казахстана, в частности, вследствие несогласованного проведения ремонтных окон.

В 2011 г. было завершено строительство линии Жетыген – Хоргос (293 км) в рамках формирования нового железнодорожного пути Китай – Европа. В декабре 2012 г. между КНР и Казахстаном был открыт новый пограничный переход Алтынколь – Хоргос. В связи с этим компания АО «КТЖ» планирует в первой половине 2013 г. организовать курсирование по маршруту Китай – Европа до двух контейнерных поездов в сутки и в дальнейшем увеличить объёмы перевозок, в том числе и с участием российских компаний.

После завершения крупных проектов Узень – граница с Туркменистаном (146 км) и Жетыген – Хоргос президент Казахстана Н. Назарбаев дал поручение к 2015 г. построить новые линии Аркалык – Шубарколь (214 км) и Жезказган – Бейнеу (1200 км). Последняя должна не только соединить прямым железнодорожным сообщением центр и запад республики, но и стать составной частью транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) в обход остальных стран Таможенного союза (ТС). На линии планируется организовать как грузовое, так и пассажирское сообщение. В этих условиях Россия и Белоруссия должны приложить максимум усилий для повышения конкурентных преимуществ путей сообщения, проходящих по их территории.

Примером такой работы является модернизация участка Аксарайская-2 – Кигаш (соединяющего Приволжскую железную дорогу – филиал ОАО «РЖД» и железные дороги Казахстан), после проведения которой скорость движения пассажирских поездов повысилась с 80 км/ч до 100 км/ч, а грузовых с 60 км/ч до 80 км/ч. Реконструкция участка началась после того, как в 2011 г. Казахстан передал его под юрисдикцию России.

Другим примером возможного расширения транзитных возможностей российской территории является проект строительства железной дороги Белое море – Республика Коми – Урал («Белкомур»), который поддержали Казахстан и Китай. Линия должна соединить скандинавские страны и Северо-запад России с Азией по кратчайшему маршруту.

Однако, «Белкомур» не был включён в перечень проектов государственно-частного партнёрства, предполагающего выделение средств из государственного бюджета. В качестве финансового механизма его реализации предлагается предоставить частным инвестором железной дороги приоритетный доступ к построенной инфраструктуре, сокращающей транспортное плечо при перевозках грузов в направлении портов и их тарификацию на уровне, не превышающем тарифов Прейскуранта 10-01⁶.

Кроме того, предлагается внедрение схемы TIF (Tax Increment Financing) – использование дополнительных налоговых поступлений от проектов, развитие которых генерирует «Белкомур» для погашения государственного финансирования. Всё это может свидетельствовать о том, что в ближайшей перспективе строительство железной дороги не будет осуществлено.

В 1999 г. контейнерными перевозками в Казахстане начало заниматься созданное со 100% участием государства АО «Казтранссервис». Одним из направлений деятельности компании является обслуживание экспортных перевозок ферросплавов с Аксуйского и Актюбинского ферросплавных заводов в направлении портов Чёрного и Балтийского морей.

АО «Казтранссервис» является участником проекта по пропуску через территорию Казахстана контейнерных поездов «Казахстанский вектор» (Брест – Арысь/Алматы), которые

⁶ Гудок, 26.09.2012.

формируется на станции Брест (Белоруссия) на базе грузов, поступающих поездами «Восточный ветер»/«Западный ветер», курсирующих в направлении Берлин – Москва.

График движения другого контейнерного поезда Женишке – Клайпеда согласован с железнодорожными администрациями Литвы, Белоруссии и России. Маршрутная скорость движения поезда составляет 612 км/сутки. Проблемами курсирования поезда являются обеспечение обратной загрузки контейнеров, трудности отправки одиночных контейнеров и мелких партий. АО «Казтранссервис» заинтересовано в привлечении российских инвестиций, а также расширении маршрутов доставки контейнеров, в частности через порт Санкт-Петербурга.

Через территорию России и Казахстана курсирует запущенный в 2003 г. контейнерный поезд «Балтика-Транзит», следующий по маршруту Резекне (Латвия) – Озинки (погранпереход на границе России и Казахстана) – Алматы (Казахстан). Оператором поезда является компания ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт». Для проекта также характерна проблема обратной загрузки, хотя в 2010 г. была осуществлена частичная загрузка поезда контейнерами с ферросплавами и другими металлами, проследовавшими из Казахстана в Латвию (в частности в порт Риги).

Развитию контейнерных перевозок способствует участие транспортных компаний стран ЕЭП и Балтии в перевозке грузов НАТО в и из Афганистана. Это приводит не только к дополнительной загрузке портов, железных дорог, автомобильного и авиационного транспорта, но и способствует развитию транспортной инфраструктуры, применению эффективных перевозочных технологий, служит примером для частных компаний-грузоотправителей из разных стран мира. В соответствии с договоренностями между правительством России и НАТО в феврале 2009 г. российское ОАО «ТрансКонтейнер» организовало курсирование поезда по маршруту Рига-Краста (Латвия) – Галаба (Узбекистан) с контейнерными грузами в Афганистан. Поезд следовал по графику контейнерного поезда «Балтика-Транзит».

С другой стороны, руководство стран НАТО стремится диверсифицировать направления перевозок в Афганистан. Это приводит к формированию транспортных проектов в обход территории России, например, запуску контейнерных поездов «Викинг» и «Зубр» из стран Балтии через Белоруссию в Украину, маршруты которых продлеваются в страны Южного Кавказа и Центральной Азии.

В ноябре 2011 г. АО «Казахстан темир жолы», АО «Латвийская железная дорога», АО «Эстонская железная дорога» и компания «ФЕСКО» подписали соглашение о курсировании контейнерно-контрейлерного поезда «Балтика-Транзит-2» для перевозки грузов из портов Эстонии в Казахстан (станции Алматы-1,2) и Кыргызстан (станция Аламедин).

В 2012 г. Казахстан, Россия, Китай и Германия создали совместное предприятие, участниками которого, в частности, стали АО «Казтранссервис» и «РЖД Логистика» для организации курсирования контейнерного поезда Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия), который позволяет доставлять грузы по маршруту за 15-16 суток. На первоначальном этапе он отправляется раз в неделю, но уже в 2013 г. планируется увеличить число отправок до трёх, а в последующем до пяти в неделю. Грузовой базой поезда является дорогостоящая и чувствительная к времени доставки продукция китайских высокотехнологичных предприятий, выпускающих компьютеры и оргтехнику. Китайский соучредитель СП проводит работы по снижению сезонного влияния климатических факторов на перевозку компьютерной и оргтехники путем использования специальных терморегулирующих материалов и снижения их стоимости⁷.

⁷ Стратегические приоритеты. Интервью главного менеджера по мультимодальным перевозкам и логистике АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» Нуржана Алпыспекова. РЖД-Партнёр от 07.02.2013. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/strategicheskie-prioritety/>.

2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ

Важный участник новой модели перевозочного процесса в странах ЕЭП – Белорусская железная дорога (БЖД) – находится в государственной собственности, однако, её развитие не финансируется из государственного бюджета. В 2011 г. БЖД было перевезено 152,8 млн. тонн грузов, что превысило уровень 2010 г. на 9,2%. В структуре транзитных перевозок по территории Белоруссии преобладают каменный уголь, нефтепродукты, руда, удобрения. В частности, через республику грузы транспортируются в направлении Калининградской области и Калининградского морского торгового порта, через который экспортируют свою продукцию российские металлургические заводы НЛМК и ОЭМК.

По территории Белоруссии проходят международные транспортные коридоры «Восток – Запад» (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород) и «Север-Юг», связывающий Белоруссию, Россию (Калининградскую область), Литву, Украину, Молдову и Грецию.

Для увеличения объёмов транзитных перевозок грузов в направлении «Восток – Запад» в 2011 г. были созданы возможности для перегруза на терминале «Брест-Северный» грузов, следующих в Западную Европу, что позволило увеличить пропускную способность пограничного перехода. Складские мощности в Бресте (крытые склады и открытые площадки) позволяют разместить в режиме склада временного хранения около 100 тыс. тонн грузов. Ранее перегруз осуществлялся только на польской стороне. Кроме того, по мнению начальника БЖД А. Сивака, реализована одна из актуальных задач – создание конкурентной среды для польских перевозчиков на белорусско-польских пограничных переходах⁸. Основной компанией, действующей на терминале «Брест-Северный» является российское ОАО «ТрансКонтейнер».

БЖД и ОАО «РЖД» совместно развивают проект «Транссиб за 7 суток». По БЖД регулярно курсируют 10 контейнерных поездов, которыми за 2011 г. перевезено грузов на 11,4% больше, чем в 2010 г. Перевозку платформ и контейнеров (в том числе в составе контейнерных поездов) по территории Белоруссии организует Государственное унитарное предприятие «Белинтертранс – Транспортно-логистический центр» совместно с ОАО «ТрансКонтейнер». В 2010 г. УП «Белинтертранс» создало дочернюю структуру в России для обслуживания перевозок по Транссибу в направлении Белоруссии. В свою очередь, в Бресте открыто представительство ОАО «ТрансКонтейнер».

В сотрудничестве БЖД с ОАО «ТрансКонтейнер» были организованы перевозки комплектующих из стран Европы на заводы «Фольксваген» и «Пежо-Ситроен» в Калугу. В июне 2010 г. начал курсировать контейнерный поезд «Москвич» по маршруту Дуйсбург (Германия) – Брест – Москва. По территории Белоруссии и других стран ЕЭП курсируют контейнерные поезда: Брест – Илецк – Арысь/Алматы («Казахстанский вектор»), Женишки – Минск – Клайпеда, Аксу 1 – Минск – Клайпеда.

В 2011 г. через Белоруссию начал курсировать контейнерный поезд Чунцин – Дуйсбург. В свою очередь, из Германии в Китай организованы перевозки контейнерными поездами автокомплектующих для сборочных производств концерна BMW.

На БЖД проводится работа по внедрению новой технологии контейнерных перевозок наливных грузов во *флекситанках* – однослойных или многослойных полиэтиленовых резервуарах и в *драйлайнерах* – полимерных водонепроницаемых вкладышах, устанавливаемых в контейнеры и полувагоны.

БЖД ставит задачу достичь в пассажирском сообщении скорости 200 км/ч. Совместно с компаниями из России и Китая начато проведение предварительных работ по строительству высокоскоростной магистрали Минск – Москва. Прорабатывается вопрос организации

⁸ Сивак А. Общие интересы. Гудок, 14.02.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=425780&year=2012&month=02&SECTION_ID=16473.

скоростного движения пассажирских поездов на направлении Москва – Минск – Варшава – Берлин. В 2010 г. по маршруту Москва – Брест – Москва была совершена опытная поездка пассажирского поезда-лаборатории, состоящего из четырех вагонов производства испанской компании «Тальго». В ходе эксперимента выяснилось, что основными барьерными местами для движения скоростных пассажирских поездов являются кривые участки пути и станции, на которых скорость ограничена до 80 км/час.

3. ПРИМЕНЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТИПОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СТРАН ЕЭП

Новая эволюционная модель формирования транспортно-дорожного комплекса в странах ЕЭП предполагает использование инновационных типов подвижного состава. В частности АО ««Казахстан темир жолы» и оператор подвижного состава ЗАО «Евросиб – Транспортные системы» договорились о покупке российской компанией до 50 локомотивов ТЭ33А серии Evolution до 2015 г. Тепловозы производятся по лицензии компании General Electric (США) в Астане на локомотивосборочном заводе АО «Локомотив курастыру зауыты» – дочернего общества АО «КТЖ». Этот же завод приступил к выпуску нового грузового электровоза KZ8A, созданного при участии французской компании Alstom Transport и российского ЗАО «Трансмашхолдинг». Локомотив способен тянуть составы весом до 9000 тонн со скоростью 120 км/ч.

В целях увеличения транзитных возможностей БЖД в 2012 г. на дорогу поступили два магистральных двухсекционных электровоза БКГ1 китайского производства⁹. В 2010 г. БЖД заключила контракт с Корпорацией по экспорту и импорту электрооборудования Китая и Датунским электровозостроительным заводом на поставку 12 грузовых магистральных двухсекционных электровозов, для использования на транзитных маршрутах (в частности на маршруте Смоленск – Минск – Брест). Их применение должно повысить пропускную способность железных дорог Белоруссии за счёт увеличения среднего веса грузовых составов с 5500 до 7500 тонн, сокращения маневровых работ из-за отсутствия необходимости расформировывать тяжёлые составы, пребывающие из России.

Возможными недостатками применения электровозов китайского производства на сети железных дорог стран ЕЭП могут стать повышенные затраты на сервисное обслуживание локомотивов, что является особенностью сбытовой политики производителей из Китая.

4. СОЗДАНИЕ ОБЪЕДИНЁННОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ СТРАН ЕЭП

Важным элементом новой эволюционной модели интеграции транспортных систем является создание Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) стран Единого экономического пространства. Деятельность ОТЛК должна привести к предоставлению клиентам единой сквозной услуги на территории стран ЕЭП, что позволит к 2020 г. увеличить объёмы транзитных перевозок только контейнерных грузов до 1-1,5 млн. ДФЭ. Основным источником грузовой базы ОТЛК должен стать Китай. По мнению Президента ОАО «РЖД» В. Якунина, «...с учётом динамичного развития западных и центральных провинций Китая мы

⁹ Грузовой электровоз БКГ1 (HXD2) разработан совместно с компанией транспортного машиностроения Alstom (Франция). Прототипом локомотива послужил односекционный электровоз Prima 447000 мощностью 6000 кВт с конструкционной скоростью 120 км/ч. Мощность двухсекционного БКГ1, имеющего 8 осей, сопоставима с мощностью трёхсекционного электровоза ЗЭС5К «Ермак» с 12 осями, которые серийно выпускает Новочеркасский электровозостроительный завод. Кроме того, эти электровозы отличаются повышенной энергетической эффективностью. Приобретение электровозов БКГ1 осуществляется с привлечением кредитных ресурсов китайских банков. См. Гудок, 03.05.2012.

вполне можем рассчитывать на то, чтобы к 2020 г. переориентировать на российско-белорусско-казахстанскую компанию до 2% всего евро-азиатского контейнерного транзита»¹⁰.

Предполагалось, что в уставный капитал компании с российской стороны будет внесён оставшийся у ОАО «РЖД» пакет акций ОАО «ТрансКонтейнер» (50% + 1 акция). Со стороны Казахстана – акции ряда дочерних предприятий АО «КТЖ», в том числе контейнерного оператора АО «Казтранссервис» и сервисно-логистической компании «Кедентранссервис» (КТС). Белорусская железная дорога может внести терминалы в Бресте, а также имущество УП «Белинтертранс».

ОАО «ТрансКонтейнер» располагает 46 терминалами во всех грузообразующих центрах России, управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины и владеет 67% акций АО «Кедентранссервис» (33% – у АО «КТЖ»). В собственности компании находятся 24,2 тыс. фитинговых платформ и около 60 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

Для наделения ОТЛК достаточными активами и обеспечения паритетного участия сторон (по 33,3%) сторонам (прежде всего, казахстанской и белорусской) потребовалось бы провести и оплатить дополнительную эмиссию акций.

ОТЛК предлагалось сформировать на базе дочерней компании ОАО «РЖД» – ОАО «РЖД-Логистика» (РЖДЛ). В 2012 г. эта компания приобрела 10% акций австрийской логистической компании Far East Land Bridge Ltd. (FELB) и в дальнейшем планирует увеличить свою долю в капитале до 25%. FELB специализируется на железнодорожных контейнерных перевозках по маршруту Китай – Европа – Китай, сотрудничает с такими компаниями, как BMW, LG, Samsung.

Повышению эффективности функционирования ОТЛК будет способствовать приобретение ОАО «РЖД» французского логистического оператора Gefco. Вместе с пакетом акций российская компания получит передовые технологии логистики уровня 3PL-4PL, продвинутые компьютерные технологии, налаженную систему организации электронного документооборота. Gefco может оказывать услуги, сотрудничая с другими операторами. Так, компании Gefco, ОАО «РЖД Логистика» и ОАО «ТрансКонтейнер» совместно осуществляют поставки из Франции в Калужскую область автокомплекующих на завод «Пежо-Ситроен».

Однако позиция Правительства РФ заключается в приватизации оставшегося у ОАО «РЖД» пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер», а не внесении его в уставный капитал ОТЛК.

5. МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ КОРИДОР «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» – КЛЮЧЕВОЙ ПРОЕКТ НОВОЙ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ МЕЖДУ СТРАНАМИ ЕЭП

Формированию единого пространства автомобильных перевозок будет способствовать реализация плана по переносу согласованных видов государственного контроля на внешнюю границу Таможенного союза, который был утвержден решением Комиссии ТС 21 октября 2009 г. Среди прочего он предусматривает сокращение времени и исключение дублирования при проведении контроля транспортных средств.

Согласно двусторонним межправительственным соглашениям при осуществлении международных автомобильных перевозок между Казахстаном и Россией действует безразрешительная система. В соответствии с ней при транспортировке казахстанских грузов в Россию, Узбекистан и ряд других стран, двусторонние разрешения (дозволы) не нужны. Казахстан должен получать в этих странах лишь дозволы на транспортировку их грузов из третьих стран (когда, например, российский груз перевозится казахстанской машиной из Китая)¹¹.

¹⁰ Гудок, 21.06.2012.

¹¹ Разрешения на международные перевозки бывают двух типов: двусторонние дозволы (грузы двух договаривающихся государств) и дозволы, позволяющие одной из стран на своих машинах перевозить иностранные грузы в третьи страны и из них.

Автомобильное сообщение на маршруте Азия – Западная Европа характеризуется значительной долей порожнего пробега автотранспортных средств. Проблема с обратной загрузкой может быть решена путём перевозки автомобильным транспортом грузов из КНР в страны Западной Европы, которые в настоящее время доставляются морским путём. В целях развития автомобильных перевозок по этому маршруту целесообразно создание крупной совместной российско-казахстанско-кыргызстанской автотранспортной компании с сильной государственной поддержкой, а также привлечение международных транспортных компаний. Повышение интенсивности автомобильного движения позволит достичь окупаемости платных дорог.

Одним из путей сокращения топливных расходов на маршруте Азия – Западная Европа является развитие контрейлерных (комбинированных) перевозок, а также перевозок грузовых автомобилей паромными парками через порт Санкт-Петербурга в порты Германии. Это позволяет избежать проезда через территории Белоруссии, Польши и сократить расходы на 10-15%¹².

Основным направлением эволюционного развития единого транспортно-дорожного комплекса стран ЕЭП в области перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом является **формирование международного коридора «Европа – Западный Китай»**. Основу маршрута составят существующие автодороги международного значения Самара – Шымкент и Ташкент – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос. В КНР транзитный коридор будет проходить по маршруту Хоргос – Урумчи – Ляньюньган.

Протяжённость коридора составит около 9 тыс. км, в том числе по территории Казахстана 2787 км, по Китаю – 3425 км, по территории Российской Федерации (маршруты могут варьироваться) около – 3 тыс. км. Коридор «Европа – Западный Китай» позволит автотранспорту следовать не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан (Ташкент) и Киргизию (Бишкек). Таким образом, развитие маршрута Юг – Запад станет дополнением коридора «Европа – Западный Китай».

Предполагается, что срок доставки грузов из Китая в Европу будет составлять 10-12 суток, что должно обеспечить конкурентные преимущества маршрута по сравнению с морским путём, который занимает в среднем 45 суток, и Транссибом (14 суток). Недостатками перевозок морским транспортом являются: невозможность доставки грузов непосредственно от предприятия-поставщика к предприятию-потребителю, малая скорость, невозможность доставки грузов по кратчайшему пути, перевалка грузов в портах, нестабильность, большая зависимость от погодных условий. Кроме того сказывается монополизация рынка морских перевозок, исчерпание пропускной способности Суэцкого канала.

Автодорога Хоргос – Шымкент – Кызылорда – Оренбург – Казань – Москва/Санкт-Петербург – Европа – самый короткий путь из Китая в Европу с минимальным количеством пересечений границ. Одно из направлений коридора должно обогнуть Московскую область и пройти по малонаселённым Вологодской, Новгородской и Ленинградской областям. В рамках коридора существующие дороги будут расширены и реконструированы для достижения высокого уровня безопасности и комфорта, что позволит обеспечить скорость движения до 150 км/час. Таким образом, грузы из Шанхая в Санкт-Петербург на расстояние около 8 тыс. км могут перевозиться за 8-10 дней.

На казахстанском участке коридора будет построено и реконструировано около 2,5 тыс. км дорог. Около четверти из казахстанского участка трассы должна быть платной. На первоначальном этапе объёмы автомобильных перевозок по коридору возрастут с 0,9 млн. тонн до 3,5 млн. тонн. Перспективный грузопоток может составить до 54 млн. тонн грузов в год.

Достичь заявленных результатов могут помешать проблемы плохого качества автомобильных дорог, низкого уровня дорожной инфраструктуры и сервиса, недостаточности

¹² Материалы 4-ой Евроазиатской конференции по автомобильным грузоперевозкам, Варшава, 14-15 июня 2007 г. // Журнал «Международные автомобильные перевозки», № 3, 2007 г. URL: [http://www.map.asmap.ru/3\(73\)_07/iru.htm](http://www.map.asmap.ru/3(73)_07/iru.htm).

автомобильных маршрутов для создания современной сети международных автомобильных перевозок.

Для успешного функционирования коридора странам необходимо урегулировать вопросы пересечения границ. Автотранспорт вынужден разгружаться на границе с Казахстана с КНР, хотя соглашения, подписанные двумя странами в рамках Шанхайской организации сотрудничества, предусматривали беспрепятственный пропуск грузов. Развитие коридора может вызвать противодействие со стороны стран-участниц конкурирующего европейского проекта ТРАСЕКА.

Международные перевозчики, выбирая между скоростью доставки грузов и безопасностью, как правило, останавливают свой выбор на безопасности. В связи с этим, необходимо ликвидировать криминальные проявления и случаи поборов контролирующих органов на дорогах стран Центральной Азии и ЕЭП.

С другой стороны, стимулирование рыночной конкуренции между различными видами транспорта требует введения экономически обоснованной платы за пользование автомобильными дорогами в зависимости от вида транспортного средства и пройденного расстояния (с применением системы ГЛОНАСС). Обеспечение безопасности движения требует ужесточения контроля за состоянием здоровья, режимом труда и отдыха водителей, что, помимо прочего, будет способствовать развитию придорожного сервиса (отелей, кемпингов, пунктов питания, мест отстоя грузовых автомобилей и пр.).

Строительство российской части транспортного коридора «Европа – Западный Китай» предполагается завершить к 2020 г. Однако в связи с проведением чемпионата мира по футболу реализация проекта может быть ускорена. Например, строительство платного участка скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург должно завершиться к 2018 г. К этому же времени предполагается сдать в эксплуатацию и участок центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области, которая будет выводить транспортные потоки через Нижний Новгород на Казань. Развитие коридора благоприятно скажется на реализации проекта создания в Свияжске (Татарстан) межрегионального мультимодального логистического центра. По словам министра транспорта РФ М. Соколова, юридический статус автомобильной трассы «Европа – Западный Китай» будет закреплён в международном соглашении стран - участниц ШОС предположительно летом 2013 г.¹³.

Открытие автомобильного пропускного пункта Хандагайты (Россия) – Боршо (Монголия) на российско-монгольской границе и реконструкция прилегающих дорог позволит республике Тува интегрироваться в сеть транспортных коридоров с помощью автомобильной дороги Хандагайты (Россия) – Улангом (Монголия) – Ховд (Монголия) – Урумчи (КНР), которая должна обеспечить выход на транспортный коридор «Европа – Западный Китай»¹⁴.

6. НОВАЯ ЭВОЛЮЦИОННАЯ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ ВОДНЫХ КОММУНИКАЦИЙ МЕЖДУ СТРАНАМИ ЕЭП

В области развития водных коммуникаций между странами ЕЭП изучается возможность регулярной транспортировки экспортных и транзитных грузов из Казахстана в страны Балтии по маршруту: порт Актау – порт Астрахань – по реке Волга и Волго-Балтийскому каналу с выходом в Балтийском море – порты на Балтийском море. Перевозки грузов по этому маршруту осложняются длительным сроком доставки грузов, ограниченным сроком навигации, необходимостью проведения дноуглубительных работ и реконструкции гидротехнических сооружений, а также действовавшей до вступления в ВТО процедурой получения разовых разрешений на использование внутренних водных путей России¹⁵.

¹³ Российская газета, 19 марта 2013 г.

¹⁴ Источник: URL: <http://alltransnews.ru/news/detail.php?ID=13764>.

¹⁵ «Транспортный комплекс - точка роста экономики Казахстана». Интервью министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан А. Кусаинова. Журнал JŪRA MOPE SEA, 16 сентября 2009 г., URL: <http://www.jura.lt/new/?p=2517&lang=ru-ru>.

Одной из целей сотрудничества в области морского и речного транспорта является предоставление возможности казахстанским судам осуществлять беспрепятственный проход по внутренним водным путям России, участие частных и государственных инвесторов из стран ЕЭП в их модернизации. Другое направление сотрудничества – организация прямого международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Астрахань, Оля, Махачкала и Актау.

Как отмечает Э. Гагарский, в соответствии с предлагаемой Евросоюзом схемой участок международного транспортного коридора из Китая в страны Центральной Европы также коснётся территории России на направлении Астрахань – порт Кавказ. При этом по железнодорожно-автомобильным паромным линиям на Варну (Болгария) российские компании смогут доставлять грузы и в Придунайский регион¹⁶.

В то же время, строительство судоходного канала «Евразия» (от Каспийского моря к Черному морю через территорию России), который мог бы дать Казахстану выход к Мировому океану, отложено на неопределённый срок. Нет ясности и со сроками строительства второй нитки шлюзов Волго-Донского водного канала.

При развитии портовой инфраструктуры необходимо учитывать, что, например, увеличение мощности и модернизация порта Новороссийска усиливает конкурентные преимущества морских линий по сравнению с сухопутными транспортными коридорами, проходящими по территории стран ЕЭП.

7. НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ УЗЛОВЫХ АЭРОПОРТОВ СТРАН ЕЭП

Стратегическим направлением развития аэропортового хозяйства Казахстана является развитие грузовых авиационных хабов. При этом казахстанские аэропорты конкурируют с российскими аэропортами, в частности, в Новосибирске и Красноярске.

При формировании узловых аэропортов в странах ЕЭП в области пассажирских перевозок на направлении Азия – Европа перспективно стимулировать полёты через российский аэропорт Храброво в Калининградской области. Уже в настоящее время у аэропорта имеются заявки на обслуживание транзитных рейсов из стран АТР (включая Китай) в Европу и Северную Америку.

Помимо выгодного географического положения и загруженности воздушной гавани потоком пассажиров, направляющимся из анклава в Россию, конкурентные преимущества аэропорта обеспечиваются экологическими нормами Европейского Союза. Речь идёт о наличии моратория на европейскую систему торговли квотами на выбросы авиаций углекислого газа для третьих стран. При этом, например, авиакомпании, выполняющие полёты из Азии, в случае транзитной посадки в Храброво, оплачивали бы только экологические квоты за короткий участок полёта между Калининградом и аэропортами Европы.

Реконструкция аэропорта Храброво должна завершиться в первой половине 2014 г., после чего одним из направлений развития гавани может стать введение режима «открытого неба», по аналогии с международным аэропортом Кневичи (Владивосток). По прогнозам, реконструкция и либерализация лётного режима позволят увеличить пассажиропоток через Храброво с 2 до 5 млн. пассажиров в год, что позволит ему стать настоящим хабом. Росту пассажиропотока будет способствовать и введение в будущем безвизового режима для иностранцев, посещающих Калининградскую область на срок не более 72 часов.

¹⁶ Гагарский Э. Выгодная география. Гудок, 14.01.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=452243&year=2013&month=01&SECTION_ID=16820.

8. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ, СВЯЗЫВАЮЩИХ СТРАНЫ ЕЭП С УКРАИНОЙ И ГОСУДАРСТВАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЕВРОПЫ

Новая эволюционная модель формирования транспортно-дорожного комплекса на постсоветском пространстве требует проведения активной политики по интеграции перевозочных технологий компаний из стран ЕЭП с компаниями из Украины и стран Балтии (прежде всего, из Литвы). Это особенно важно ввиду возможной перспективы вхождения Украины в ЕЭП.

Украина имеет значительный транспортно-транзитный потенциал, прежде всего, в направлении «Восток – Запад». В 2008 г. через страну было перевезено почти 70 млн. тонн транзитных грузов – это самый большой объём за всё время существования железных дорог независимой Украины. Финансово-экономический кризис привёл в 2009 г. к снижению объёма транзитных перевозок на 34,9% до 45,4 млн. тонн. Среди транзитных грузов преобладают каменный уголь, нефтепродукты, минеральные удобрения, чёрные металлы.

В Украине работают дочерние компании крупных российских операторов подвижного состава, например, ООО «ПГК в Украине» (дочерняя структура ОАО «Первая грузовая компания») и ООО «Трансгарант-Украина».

При участии Государственной администрации железнодорожного транспорта (Укрзалиныця, УЗ) российское ОАО «ТрансКонтейнер» организовало транзитные перевозки комплектующих для сборочного производства FIAT в Елабуге. Движение контейнеров осуществляется через терминал «Добра» в Словакии, который находится в аренде и под управлением ОАО «ТрансКонтейнер», и пограничный переход на станции Чоп.

Через территорию Украины осуществляются перевозки грузов, следующих по Транссибирской магистрали в страны Центральной Европы. Значение этого маршрута повысится после реализации проекта строительства железной дороги колеи 1520 мм от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) протяжённостью 560 км. По мнению Президента ОАО «РЖД» В. Якунина, «...строительство широкой колеи до Вены – не самоцель, а практический шаг по преодолению сложностей, с которыми мы сталкиваемся, конкурируя с автомобильным транспортом, продлению железнодорожного маршрута длиной 10 тыс. км до ключевых европейских рынков»¹⁷.

В Вене создано совместное предприятие Общество по планированию широкой колеи (Breitspurplanungsgesellschaft GmbH), учредителями которой стали государственные железнодорожные администрации России, Украины, Словакии и Австрии. Самый оптимальный вариант прохождения трассы пока не выбран. При благоприятных условиях на строительство широкой колеи до Вены может потребоваться пять лет¹⁸.

Другим направлением повышения транзитного потенциала Украины является продление железнодорожной колеи российского стандарта в Венгрию. В 2012 г. Еврокомиссия выделила средства в размере около 112,5 млн. евро (из них 85% финансируется ЕС, 15% – Венгрией) на реализацию проекта реконструкции в Венгрии линии колеи 1520 мм от города Захонь до границы с Украиной протяжённостью 42,6 км. Реконструкция участка увеличит пропускную способность железной дороги, позволит проводить перевалку грузов не только на станции Чоп в Украине, но и в городе Захонь.

В области организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом при формировании новой транспортно-коммуникационной инфраструктуры стран ЕЭП в качестве примера можно рассматривать взаимоотношения России и Украины. В 2011 г. на маршруте Москва – Киев организовано *ускоренное движение пассажирских поездов*, чему

¹⁷ Наша цель – быть лучшей железнодорожной компанией в мире. Доклад президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина на итоговом заседании правления ОАО «РЖД» 17 декабря 2012 года. Гудок, 20.12.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=451146&year=2012&month=12&SECTION_ID=16809.

¹⁸ Пехтерев Ф. Истина в Вене. Гудок, 22.10.2012. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=445900&year=2012&month=10&SECTION_ID=16745.

способствовало сокращение времени осуществления погранично-таможенных операций в пунктах перехода и увеличение скорости движения.

В настоящее время самым быстрым пассажирским поездом на этом маршруте является «Столичный экспресс», который проходит расстояние между столицами двух государств за 9 часов 30 минут при максимальной скорости 140 км/ч. Планируется организовать скоростное движение на направлениях Москва – Харьков – Адлер, Москва – Харьков – Симферополь. В то же время организация высокоскоростного движения (по типу «Сапсана») возможна только после коренной модернизации железнодорожной инфраструктуры.

9. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ СТРАН ЕЭП С ПРИБАЛТИЙСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

Присутствие в ЕЭП Белоруссии делает перспективным развитие транспортных связей стран-участниц с Литвой (с которой граничит Белоруссия) и другими странами Балтии, а также с российским анклавом – Калининградской областью. Белоруссия активно использует порты стран Балтии (Клайпеду, Вентспилс) для экспорта своей продукции (прежде всего, калийных удобрений) и осуществления импортных операций¹⁹.

Правительство Литвы стремится сделать страну привлекательной для транзита. Важную роль в этих планах играют Клайпедский морской порт и Каунас, через которые перемещаются грузы в направлении «Север – Юг» и «Восток – Запад». Большую часть средств ЕС выделяет на реконструкцию железнодорожного узла именно порта Клайпеды.

Порты Калининграда и Клайпеды являются конкурентами в силу своего географического положения. Международный транспортный коридор №9 (с ветками В и D) заканчивается двумя морскими портами: портом Клайпеды, который является самым северным незамерзающим портом Балтийского моря, и Калининградским портом, расположенным на территории Российской Федерации.

Развитие порта Калининграда сдерживается длительными контрольными процедурами при пересечении границ и высокими транзитными тарифами Литвы и Белоруссии при осуществлении железнодорожных перевозок грузов. Главной проблемой для Калининградской железной дороги (КЖД) остаётся низкая загруженность, дорога использует не более 50% своих возможностей из-за снижения привлекательности калининградского направления как транзитного транспортного узла.

В 2008 г. литовские власти повысили железнодорожные тарифы в направлении Калининграда, что, сделало невыгодной перевозку грузов в российский порт и повысило конкурентные преимущества Клайпеды. Стоимость транзитной перевозки одного вагона по сети Литовской железной дороги (236 км) составляла 22 тыс. рублей. В то же время Белоруссия за пропуск того же вагона по почти вдвое большему расстоянию (513 км) взимала 21 тыс. рублей, а по России (729 км) перевозка обходилась в 24 тыс. рублей²⁰.

В первом полугодии 2009 г. объёмы перевозимых в направлении Калининградской области транзитных грузов резко снизились. С целью восстановления грузопотоков ЛЖД и БЖД ввели дополнительные скидки на перевозку грузов в этом направлении. Однако, применение исключительных тарифов не может исправить ситуацию в целом. В настоящее время стоимость перевозки по территории Литвы в направлении калининградских портов по

¹⁹ Показательна в этой связи история создания национального морского торгового флота Белоруссии. В морской транспортировке нуждаются около 20 млн. тонн белорусских грузов в год. Кроме того наличие собственного торгового флота способствует росту транзитного потенциала страны как коридора между Россией, другими странами СНГ и Евросоюзом. Местом его базирования могли бы стать порты России. Однако, в настоящее время зафрахтованные суда первой морской судоходной компании Белоруссии ОАО «Белморфлот» используют порт Клайпеда (Литва).

²⁰ Степанова М. Представители железных дорог РФ и Литвы обсудят сотрудничество. БК, 13.11.2008. URL: <http://www.baltic-course.com/rus/transport/?doc=7082>.

некоторым видам грузов превышает стоимость транзита в сторону литовского порта Клайпеда в 1,5-3 раза.

В мае 2010 г. между АО «Литовские железные дороги» и ОАО «РЖД» было подписано соглашение о сотрудничестве в области интермодальных железнодорожных перевозок по направлению Клайпеда/Калининград – Москва. Согласованная тарифная политика должна была объединить два порта в один транспортный коридор.

Однако, схема «2К» по обеспечению паритетного развития портов Калининграда и Клайпеды пока не работает. Причина заключается в слабости российских государственных институтов, не способных противостоять, как интересам частных компаний, так и целенаправленным усилиям правительства Литвы и АО «Литовская железная дорога» по привлечению грузов в порт Клайпеда и установлению высоких тарифов на перевозки грузов в направлении Калининграда. И это, несмотря на то, что такая ситуация противоречит и требованиям Всемирной торговой организации.

Для решения проблемы необходимо помимо проведения двухсторонних переговоров с Литвой и ЕС о едином уровне тарифов при транзитных перевозках по территории Литвы во всех направлениях, включая Калининградское, перевести работу двусторонних комиссий советов по долгосрочному сотрудничеству в трёхсторонний формат Россия – Литва – Белоруссия в целях унификации тарифов всех дорог на межправительственном уровне. Кроме того, следует реагировать на повышение транзитных тарифов ростом загрузки парома Усть-Луга – Калининград.

Необходимы согласованные действия стран ЕЭП по развитию собственного транзитного потенциала и транзитных возможностей Литвы в увязке с загрузкой калининградского направления. Если выровнять литовские, белорусские и российские тарифы, то появится возможность привлечь на калининградское направление дополнительно не только российские, но и казахстанские грузы, а также увеличить транзит через сопредельные государства.

10. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ» С УЧАСТИЕМ ГОСУДАРСТВ, ВХОДЯЩИХ В ЕЭП, И ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ УЧАСТНИКОВ ИНТЕГРАЦИОННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ

Ещё одним направлением развития транспортной инфраструктуры стран ЕЭП является формирование инфраструктурной основы транзитных перевозок по коридору «Север – Юг», особенно сухопутных маршрутов, проходящих к востоку от Каспийского моря.

В настоящее время перевозки осуществляются по восточной ветви коридора «Север – Юг» через Казахстан и другие страны Центральной Азии с использованием пограничного перехода Теджен – Серахс. Так, в октябре 2011 г. был выполнен демонстрационный рейс контейнерного поезда по маршруту Бендер-Аббас – Алма-Ата. Расстояние в 3756 км поезд преодолел примерно за 150 часов (6,5 суток). Кроме того, именно маршрут Буловская (граница с Финляндией) – Аксарайская (граница с Казахстаном) коридора «Север – Юг» входит в перечень основных железнодорожных маршрутов, развитие которых будет осуществляться Евразийским экономическим сообществом в приоритетном порядке.

Наиболее перспективным представляется **маршрут новой восточной ветви коридора «Север – Юг»**, открывающийся после завершения строительства железной дороги Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран) протяжённостью свыше 670 км.

Преимуществом этой трассы является относительная стабильность политической ситуации в странах, через которые она проходит, а также то, что финансирование строительства дороги осуществляется самими странами-участницами, что позволяет России не нести риски, связанные с окупаемостью железной дороги. Кроме того, движение поездов по участку Узень – Болашак в Казахстане обеспечивается передовыми системами интервального регулирования, позволяющими повысить пропускную способность железной дороги, сократить затраты на установку и обслуживание napольного оборудования.

Если в Иране будет построена железная дорога Горган – Инче-Барун, то она свяжет страны Центральной Азии с Персидским заливом и обеспечит им выход к Мировому океану. Однако осенью 2012 г. Президент Туркменистана Г. Бердымухамедов принял решение о расторжении контракта на строительство входящего в МТК «Север – Юг» участка Берекет – Этрек с иранской компанией Pars Energy, которая не в состоянии завершить строительство железной дороги по причинам экономического характера. Теперь Туркменистан будет строить железную дорогу самостоятельно.

Что касается **западной ветви транспортного коридора «Север – Юг»**, проходящего через государства Южного Кавказа, то здесь необходимо уделить особое внимание направлению Иран – Армения, в связи с возможным вхождением этой страны в ЕЭП. Участие Армении в этом интеграционном образовании должно способствовать формированию необходимой грузовой базы для эффективного функционирования коридора.

Кроме того, дальнейшее развитие находящегося в концессии у ОАО «РЖД» ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» связано именно со строительством армяно-иранской линии. По словам бывшего министра транспорта России И. Левитина, «железнодорожное сообщение между Арменией и Ираном вписывается в коридор Север – Юг, и выход в Иран через Армению является для России важной составляющей этого коридора. На Каспии уже не хватает мощностей для осуществления перевозок не только в Иран, но и в страны Персидского залива»²¹.

В октябре 2011 г. на уровне руководителей правительств России и Армении обсуждался вопрос финансирования строительства железной дороги Иран – Армения из средств Инвестиционного фонда РФ. Однако, вопрос остался на уровне переговоров. Приглашение принять участие в строительстве железной дороги Иран – Армения получил Китай.

В связи с тем, что товарооборот между Арменией и Ираном находится на минимальном уровне, для обеспечения значимого грузопотока по железной дороге Иран – Армения необходимо привлекать грузоотправителей из Грузии, Пакистана, Индии, стран Восточной Европы и, конечно, стран ЕЭП. Значение железной дороги Иран – Армения для осуществления транзитных перевозок повысится после открытия абхазского участка железной дороги через Грузию. Однако, улучшение транспортных возможностей Ирана не входит в интересы стран Европы и США, ужесточающих экономические санкции против исламской республики.

11. ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ БЕСПРЕпятСТВЕННОГО ПРОПУСКА ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ В ЕВРОАЗИАТСКОМ СООБЩЕНИИ

Новая эволюционная модель развития железнодорожных транспортных коридоров, проходящих по территории стран ЕЭП, требует решения технических вопросов перехода с колеи европейского стандарта (1435 мм) на колею российского стандарта (1520 мм). Существуют следующие способы перевозки груза через пограничные переходы между странами, имеющими разную ширину колеи²²:

1. Перегруз (самый распространенный способ), когда груз перемещается из вагона одной колеи в вагон другой колеи. При этом часто используется погрузка из автомобилей в вагоны широкой колеи и наоборот.

2. Перестановка колёсных пар, которая осуществляется на специальных перестановочных пунктах путем замены тележек (пассажирские вагоны) или колёсных пар (грузовые вагоны).

3. Использование вагонов с изменяющейся шириной колёсных пар. Данная технология существует только в опытных образцах и в коммерческой перевозке грузов не пока применяется.

²¹ Симонян Ю. Дорогу Армении в мир откроет Гагарин. Независимая газета, 29 октября 2008 г. URL: http://www.ng.ru/cis/2008-10-29/5_armenia.html.

²² Источник: URL: <http://www.railservice.ru/service/border/>.

Повышение привлекательности международных пассажирских перевозок и внедрение эффективных бесперегрузочных технологий в грузовом движении требуют создания **раздвижных колёсных пар (РКП)**, работающих в автоматическом режиме. Разработка технологии РКП, в частности, происходит в соответствии с программой Евросоюза Marco Polo II, по которой финансируются проекты, направленные на изменение способов перевозки грузов во всех транспортных отраслях. Главной целью программы является уменьшение объёмов перевозок грузов автотранспортом. Подготовлены научно-технические основы для создания вагонов типа «восток-запад», построены опытные образцы подвижного состава с РКП (например, вагон-цистерна).

Однако, при всей научно-технической привлекательности технологии РКП в обозримой перспективе она вряд ли найдет широкое применение в грузоперевозках. Другое дело, когда речь идет о перевозках ценных и опасных грузов. В таком случае применение РКП представляется целесообразным, прежде всего с точки зрения эксплуатационной безопасности, так как перевалка опасных грузов угрожает техногенными катастрофами²³.

Исходя из этого, можно предположить, что при перевозках дорогостоящих товаров, чувствительных к срокам доставки и требующих осторожного обращения, применение технологий РКП вполне уместно, особенно при двойном пересечении границ железных дорог колеи 1520 и 1435 мм. Речь идет, прежде всего, о контейнерном поезде Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия), перевозящем компьютеры и оргтехнику. Кроме того, применение РКП целесообразно при осуществлении скоростных пассажирских перевозок по евро-азиатским маршрутам.

Решить проблему взаимодействия железных дорог колеи 1520 и 1435 мм, позволит развитие *контрейлерных перевозок* – комбинированных перевозок прицепов полуприцепов, трейлеров или съёмных кузовов на железнодорожных платформах. Предполагается, что движение постоянных контрейлерных поездов по маршруту Санкт-Петербург – Хельсинки начнётся в 2013 г. Участие в их развитии других перевозчиков из стран Европейского Союза (например, АО «Литовские железные дороги») позволит перенять технологии организации контрейлерных перевозок, развивающиеся в странах ЕС в целях снижения доли большегрузных автомобилей в транспортной системе. Залогом успешного развития этого вида перевозок является участие в программе крупнейших железных дорог постсоветского пространства – ОАО «РЖД», БЖД, АО «Казахстан темир жолы», «Укрзалізниця».

АО «Литовские железные дороги» реализуют проекты развития контрейлерных перевозок на маршруте Вроцлав – Вильнюс в партнёрстве с немецкой экспедиторской компанией Cargo Veamer совместно с Польскими железными дорогами. Маршрут курсирования поездов может быть продлён до Москвы и Казахстана. В ЕС рассматривался вопрос продления колеи 1435 мм до Вильнюса с выходом на другие страны Балтии в рамках реализации проекта Rail Baltica.

Однако, большого значения в развитии транспортных коридоров в странах ЕЭП контрейлерные перевозки не имеют.

Во-первых, развитие контрейлерных перевозок требует усилий по формированию грузовой базы и привлечению инвестиций в развитие инфраструктуры.

Во-вторых, контрейлерные перевозки наиболее эффективны на отдельных непродолжительных маршрутах при наличии резервов пропускной способности железных дорог и барьерных мест для движения автомобильного транспорта. Кроме того, повышенное внимание следует уделять сохранности перевозимых грузов.

В-третьих, развитие контрейлерных перевозок по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва косвенно отбирает грузовую базу у евро-азиатских сухопутных коммуникаций.

²³ Дёмин Ю. «...Выбирайся своей колеей!», или Почему украинцы не могут пользоваться «евровагонами», 25 мая 2008. URL: <http://vcourse.ua/analytics/ukraincy-ne-mogut-polzovatsya-evrovagonami.html>.

12. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОГО ПОЛЯ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА ПО ТЕРРИТОРИИ СТРАН ЕЭП

Новая эволюционная модель формирования высокотехнологичного транспортного комплекса в странах ЕЭП требует проведения следующих мероприятий по совершенствованию организационно-правового поля перевозочного процесса.

1. Совершенствование системы электронного документооборота. Примером развития электронного документооборота между железнодорожными администрациями является отработка технологии безбумажного документооборота на полигоне: станция Ковдор (Россия) – станция Центролит (Белоруссия). В дальнейшем при взаимодействии с БЖД планируется использовать электронную цифровую подпись.

2. Сокращение объёмов и времени таможенных процедур. Создание Единого экономического пространства привело к тому, что таможенное оформление грузов, следующих транзитом через страны ЕЭП, производится только один раз на внешней границе ТС.

3. Внедрение системы радиочастотной идентификации, совмещённой с системой навигации GPS и ГЛОНАСС, что позволит дистанционно передавать данные о перевозимом грузе в режиме реального времени. В настоящее время все крупные узлы зарождения и распределения контейнерных потоков оснащены системами спутниковой навигации.

4. Стандартизация товарно-транспортных документов. Прежде всего, речь идёт о внедрении унифицированной транспортной накладной ЦИМ/СМГС, которая обеспечивает перевозки по железным дорогам, применяющим западное и восточное транспортное право. В ноябре 2012 года накладная ЦИМ/СМГС была успешно апробирована на трансконтинентальном маршруте Китай – Европа при обеспечении движения контейнерного поезда Чунцин – Дуйсбург по территории Казахстана, России, Белоруссии и Польши.

5. Внедрение унифицированных документов, оформляющих перевозки грузов в смешанном сообщении. В настоящее время потери времени возникают при переходе груза из нормативного пространства одного вида транспорта в другое. Морской, железнодорожный, автомобильный транспорт используют в качестве сопровождающих документов соответственно морской коносамент, накладную ЦИМ/СМГС и товарно-транспортную накладную.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование показало, что формирование единого транспортного пространства стран ЕЭП происходит преимущественно на рыночной основе и способствует усилению конкуренции в экономике. Роль государства в этом процессе состоит в ликвидации внеэкономических барьеров на пути движения товаров и пассажиров. Усилия государственных органов должны быть направлены, прежде всего, на устранение избыточных форм контроля на границах и территориях стран-участниц.

Стратегическим направлением интеграционных процессов должны стать создание крупных совместных транспортных компаний и реализация согласованных проектов в области развития инфраструктуры транспортно-дорожного комплекса и предоставления инновационных транспортных услуг: осуществления транзитных, контейнерных, контейнерных и других видов перевозок. Особое значение имеет расширение и реконструкции существующих и строительство новых маршрутов движения грузов и пассажиров.

В ЕЭП ОАО «РЖД», БЖД и АО НК «КТЖ» должны одновременно и сотрудничать и конкурировать друг с другом. В этих условиях особую актуальность приобретает проблема соизмеримости мер государственной поддержки железнодорожного транспорта в странах ЕЭП. Речь идёт о соотношении государственных дотаций, уровнях повышения тарифов, практики предоставления исключительных тарифов, особых условий перевозки грузов. Проведение гибкой тарифной политики приведёт к активизации процессов рыночной самоорганизации на рынках транспортных услуг.

Образование Таможенного союза предусматривают, что железнодорожный перевозчик одной страны может осуществлять свою деятельность в другой стране ЕЭП. Это будет способствовать формированию конкурентной среды на рынке транспортных услуг в части предоставления локомотивной тяги. В этой связи нельзя не согласиться с предложением генерального директора ООО «БалтТрансСервис» В. Прокофьева выделить единую локомотивную составляющую тарифа на железнодорожные перевозки грузов в странах ЕЭП²⁴. Кроме того, потребуются применение единой технологии вождения поездов и унификация весовых норм грузовых составов в целях минимизации затрат на расформирование и формирование полносоставных поездов.

Новая эволюционная модель формирования транспортной инфраструктуры стран ЕЭП требует:

- оборудования пограничных пунктов пропуска на высокотехнологичной основе;
- внедрения предварительного электронного декларирования экспортно-импортных и транзитных грузов;
- упрощения таможенного оформления и таможенного контроля грузов, перевозимых в контейнерах.

Сохранение иных видов контроля, помимо таможенного, в железнодорожных пунктах пропуска на внутренней границе Таможенного союза не позволит реально сократить время обработки поездов и скорость доставки грузов грузополучателю. В этих условиях целесообразно внедрение на границах между странами ЕЭП принципа «две границы, одна остановка»²⁵. Распространение курсирования контейнерных поездов облегчает проблему перевалки грузов при переходе с колеи российского стандарта на европейскую колею и обратно.

Перенесение таможенного контроля на внешние границы стран ЕЭП потребовало развития транспортно-логистической инфраструктуры. До 2015 г. в Белоруссии на создание 50 логистических центров из государственного бюджета планируется инвестировать около 850 млн. долл. Центры будут построены на основных направлениях грузопотоков: в Бресте, Гродно, Гомеле, Мозыре, Орше, а также на границе со странами Балтии.

Создание Таможенного союза превращает транспортно-логистические центры в Казахстане (в том числе в городе Алматы) в реальную альтернативу распределительным хамам Москвы, Санкт-Петербурга и других российских городов при распределении товаров на территории СНГ. Имеются предпосылки для организации Единой транспортно-логистической системы в рамках ЕврАзЭС, а также проникновения казахстанских складских операторов на рынки соседних государств.

Особое внимание следует уделить созданию Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) стран Единого экономического пространства. Представляется, что компания должна быть основа даже в случае принятия Правительством России решения о приватизации пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер». Более того, наличие нескольких крупных транспортно-логистических компаний, работающих на всём ЕЭП, создаст необходимую конкурентную среду на рынке транспортных услуг. Целесообразно ориентировать ОТЛК на осуществление мультимодальных перевозок грузов с использованием железнодорожного, автомобильного и водного видов транспорта.

²⁴ Гудок, 07.02.2013.

²⁵ Рахматулина Г.Г. Основные проблемы развития сотрудничества России и Казахстана в области транспорта. URL: <http://www.kisi.kz/img/docs/1001.pdf>.