

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА - ВАЖНЕЙШИЕ НАПРАВЛЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В КОНТЕКСТЕ ГЛОБАЛИЗАЦИИ¹

**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., ст. научн. сотрудник
А.А. Медков, старший научный сотрудник ИПР РАН, к.э.н.**

Депонент Соционет, ноябрь, 2011

Аннотация

В работе рассматриваются основные направления развития транспортно-транзитного потенциала России как составной части модернизации экономики страны в условиях глобализации. Определены перспективные объёмы грузоперевозок, как по существующим, так и по новым международным и региональным транспортным направлениям. Особое внимание уделено детальному рассмотрению перспектив и рисков внедрения новой техники и инновационных технологий перевозочного процесса, осуществляемого всеми видами транспорта. Анализ состояния транспортно-коммуникационной инфраструктуры на региональном уровне сконцентрирован на наиболее актуальных проблемах организации пригородных перевозок железнодорожным транспортом. Выявлены трудности и даны конкретные рекомендации по образованию транспортно-логистических кластеров пространственного развития экономики России.

Ключевые слова

Модернизация экономики, глобализация, государственное регулирование, постсоветское экономическое пространство, транспортно-коммуникационная инфраструктура, транспортно-транзитный потенциал, рыночная самоорганизация, виды транспорта, транспортно-логистические кластеры.

Введение

Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры в процессе модернизации экономики России включает в себя несколько важнейших направлений. Транспортные коммуникации являются неотъемлемым элементом экспортно-импортной деятельности российских предприятий, которая не только является основой экономической системы, но предоставляет финансовые ресурсы для модернизации. Функционирование транспортно-дорожного комплекса должно обеспечить новое качество пространственного развития страны, включая образование крупных городских агломераций, концентрацию экономической активности в ограниченном количестве точек роста. Важнейшим направлением модернизации является реализация транспортно-транзитного потенциала России. Наконец, инновационное развитие транспортного машиностроения и применение новых технологий перевозочного процесса является составной частью внедрения высоких технологий.

Единая транспортная система, созданная на пространстве бывшего СССР, является технологической основой реинтеграции постсоветского пространства, реализации трансграничных проектов с Финляндией, Монголией, Северной Кореей, странами Восточной и Центральной Европы. Инновационное развитие на региональном уровне происходит путём образования транспортно-логистических кластеров, оснащённых самой современной техникой и технологией товародвижения. Привлечение на территорию России даже небольшой доли грузопотоков в направлении Азия – Европа приведёт к созданию новых рабочих мест, увеличению доходов бюджета, повышению качества жизни населения.

¹ Исследование проводилось при поддержке РГНФ - проект № 11-02-00615а

При реализации крупных транспортных проектов необходимо уделять должное внимание развитию транспортных коммуникаций на региональном уровне, чтобы не возникало бесперспективных территорий социальных бедствий. Изменение пространственного развития страны должно происходить целенаправленно и постепенно с государственным участием в сглаживании трудностей переходного периода. Определение целей хозяйствующих субъектов и населения должно происходить на основе рыночных сигналов. Концентрация экономической активности может происходить путём создания кластеров транспортно-логистического развития России и постсоветских государств в рамках интеграционных процессов.

1. Транспортно-транзитный потенциал российской экономики

1.1. Перспективы развития международных транспортных коридоров «Восток - Запад» и «Север - Юг»

По оценкам Минтранса РФ через территорию России транзитом может перевозиться 5-15% объёма трансконтинентальных контейнерных грузопотоков в направлении «**Восток - Запад**» (Азия - Европа), 0,35-1 млн. контейнеров в год². В настоящее время транзитный потенциал Транссибирской железнодорожной магистрали составляет около 200-300 тыс. контейнеров в год. Министерство транспорта РФ планирует увеличить годовой объём транзитных перевозок контейнеров в среднесрочной перспективе до 350 тыс. ДФЭ., а к 2015 году - до 800 тыс. ДФЭ. При этом только на первом этапе реализации проекта организации движения по Транскорейской магистрали Хасан - Раджин объём контейнерных перевозок, который может быть привлечен на Транссибирскую магистраль, оценивается в 100 тыс. контейнеров в год³.

Согласно Транспортной стратегии России до 2030 года, объём транзитных перевозок должен возрасти с 28 до 100 млн. тонн. Технические возможности Транссиба позволяют пропускать до 100 млн. тонн грузов в год. В 2010 году по Транссибу было перевезено около 80 млн. тонн. При этом поддержание национальной безопасности требуют сохранения резервов пропускной способности (на уровне 20%).

Основным преимуществом железнодорожного транспорта в направлении Азия - Европа является скорость доставки груза, которая не превышает 20 дней, тогда как среднее время морской транспортировки из портов стран Азиатско-Тихоокеанского региона до европейских портов в Роттердаме, Антверпене, Гамбурге, Бремерхафене составляет примерно 35 суток. Кроме того, транзитные перевозки железнодорожным транспортом не требуют формирования крупных судовых партий контейнеров.

Однако реальное увеличение транзитных перевозок по Транссибу произойдёт только тогда, когда грузы будут перевозиться за ещё более короткое время по единой транспортной цепи. Планируется, что в 2012 году срок доставки груза от восточных до западных границ России сократится до 7 дней, а к 2015 году за это время будет преодолеваться расстояние до белорусского Бреста. Реализация проекта «Транссиб за 7 суток» позволит привлечь на российские железные дороги дополнительные обороты транзитных грузов в контейнерах (в среднесрочной перспективе - до 500 тыс. ДФЭ ежегодно).

Главная задача - обеспечение «бесшовного» характера транзитных перевозок, что требует взаимодействия с таможенными и другими государственными органами. Увязывание в единый процесс функционирования государственных структур осложняется тем, что они при работе с участниками внешнеэкономической деятельности руководствуются своими внутренними документами. Пока отсутствует единый перевозочный документ, необходимый для

² «Гудок», 21.04.2009.

³ С 2008 года ОАО «РЖД» ведёт реконструкцию участка железной дороги протяжённостью 54 км с совмещённой колеёй (1520 мм и 1435 мм) Хасан – Раджин. По планам пропускная способность железной дороги должна составить 15 пар поездов в сутки, что обеспечит объём контейнерных грузоперевозок на уровне 200 тыс. ДФЭ в год.

того, чтобы грузоотправители не теряли время и деньги на переоформление сопровождающих бумаг при осуществлении интермодальных перевозок. Одна из главных проблем транзита – организация встречного грузопотока.

Проблему может решить создание единого центра управления транссибирскими перевозками. Управляющая компания по транзитным перевозкам может быть создана при участии ОАО «ТрансКонтейнер», крупных операторских компаний и банков. При этом стоит учитывать, что привлечение иностранных компаний-нерезидентов к осуществлению транзитных перевозок сокращает объём экспорта транспортных услуг.

Формирование транзитных коридоров позволит начать более интенсивный этап освоения (в том числе, сырьевого доосвоения) Сибири и Дальнего Востока. Переориентация экспортных потоков из региона на близкие страны ЮВА (прежде всего, в Китай) приведёт к снижению транспортных затрат на перевозку продукции и природных ресурсов. Расширение торгово-экономических связей с Китаем требует увеличения пропускной способности российских железных дорог, строительства пунктов пропуска на границах в дополнение к существующим пунктам на станциях Забайкальск (Забайкальской железной дороги), Наушки (Восточно - Сибирской ЖД) и Гродеково (Дальневосточной ЖД). Расширение существующих и создание новых пунктов пропуска станет ещё более актуальным после формирования железнодорожного коридора Индокитай - КНР - Россия. Необходимо строительство железной и автомобильной дороги из России напрямую в Западный Китай.

Стратегическая задача заключается в том, чтобы совместить рост добычи и экспортных поставок природных ресурсов с увеличением транзитных возможностей территории Сибири и Дальнего Востока. В перспективе это приведёт к замене сырьевой ренты на транспортно-транзитную ренту в качестве основного источника доходов населения и бюджета. Практически все крупные проекты развития транспортной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке содержат в себе уникальную возможность совмещения роста добычи сырья с формированием значительного транспортно-транзитного потенциала территории – основы её устойчивого развития.

Освоение новых территорий в условиях сложной демографической обстановки в Сибири и на Дальнем Востоке снижает уровень концентрации населения, необходимый для эффективного функционирования товаропроводящей сети, формирования качественного человеческого капитала и инновационной активности. Поэтому приоритет необходимо отдавать таким инфраструктурным проектам, которые способствуют комплексному развитию территорий, соединяя в себе, как грузообразующие, так и транзитные функции.

Модернизация Байкало-Амурской магистрали (БАМ) позволит не только принять дополнительные объёмы грузов после освоения новых месторождений природных ресурсов, но и высвободить пропускную способность Транссибирской магистрали для скоростных перевозок пассажиров и контейнеров, в том числе и транзитных.

В настоящее время БАМ является барьерным местом железнодорожной сети России, её пропускная способность не превышает 15 млн. тонн грузов в год. В 2009 году по БАМу было перевезено более 14 млн. тонн грузов, загрузка составила от 7,5 до 22 млн. ткм/км в зависимости от участка. На восточном участке БАМа пропускная способность составляет 7-8 млн. тонн в год, а именно он будет использоваться для перевозки грузов после строительства железной дороги Улак - Эльга и освоения новых месторождений природных ресурсов в Якутии. В рамках проекта «Комплексное развитие Южной Якутии» будут построены подъездные пути к пяти горно-обогатительным, металлургическим и химическим комбинатам. Продление Амуро-Якутской магистрали от станции Томмот до станции Нижний Бестях (440 км) приведёт к росту грузооборота до 6 млн. тонн в 2020 году.

В ближайшие годы ожидается увеличение грузопотоков в адрес портов Ванино и Советская Гавань примерно на 50 млн. тонн в год. Увеличение общих объёмов в перспективе будет зависеть главным образом от интенсивности развития горнодобывающей отрасли на

зоне БАМа⁴ и наращивания портовых мощностей на Дальнем Востоке. Наибольший прирост объемов грузовых потоков прогнозируется на направлении Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань, обеспечивающем перевозку грузов в сообщении с Ванино-Совгаванским транспортным узлом. Реализация проектов по строительству терминалов (ОАО «СУЭК», ОАО «Мечел», ООО «Сахатранс», ГК «Петропавловск», ООО «Базовый элемент», создание портовой особой экономической зоны «Советская Гавань» и др.) приведет к увеличению объемов перевозок к 2020 году почти в 7 раз по сравнению с уровнем 2009 года.

Реконструкция участка Оунэ - Высокогорная с новым Кузнецовским тоннелем позволит увеличить объем перевалки грузов через Ванино-Совгаванский транспортный узел в 2013 году до 33-34 млн. тонн, а после реализации всей программы реконструкции линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань в 2016 году до 53 млн. тонн. По оптимистическому сценарию (согласно заявкам грузоотправителей) грузооборот в этом направлении вырастет к 2015 году до 60 млн. тонн, к 2020 году - до 93 млн. тонн, к 2025 году превысит 100 млн. тонн грузов в год. Достижение таких показателей требует строительства второго главного пути БАМа, электрификации, обновления тягово-подвижного состава.

Объем железнодорожных перевозок между Россией и Китаем – 50-60 млн. тонн в год, что составляет свыше 60% от общего объема перевозок грузов между двумя странами. За 10 месяцев 2010 года объемы грузовых перевозок в российско-китайском направлении увеличились на 33% и составили 53 млн. тонн. Основная доля (около 94%) приходится на перевозки нефти, лесных грузов, химических и минеральных удобрений из России. В 2010 году под влиянием роста поставок машинно-технической продукции из КНР стали увеличиваться перевозки импортных грузов. Перспективные объемы перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении с Китаем в ближайшее десятилетие могут возрасти в 1,5-2 раза. Для их обслуживания целесообразно обеспечить специализацию пограничных переходов: например, Забайкальск – «экспортное окно», а Наушки (Бурятия) – «импортное окно».

Анализ транспортных потоков, следующих через границы России, выявил около 100 пунктов пропуска с загруженностью порядка 90%, которым требуется реконструкция и расширение их пропускной способности. В противном случае грузы будут обрабатываться на пограничных переходах сопредельных государств. Например, через пункт пропуска на казахстано - китайской границе Достык - Алашенькоу, через который пока проходит менее 5% грузов из Китая в Россию. В 2008 году через этот переход было переработано и пропущено 70 контейнерных поездов, следующих из северных и центральных провинций Китая в Центральную Азию, Россию и Европу. Имеющееся оборудование обеспечивает возможность перегрузки контейнерных грузов в объеме 4,0-4,5 млн. тонн в год.

Проходящая по территории России Транссибирская магистраль (Транссиб) и трансзаитские коридоры одновременно конкурируют и дополняют друг друга. Во времена бывшего СССР северный коридор Трансзаитской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) рассматривался в качестве дополнения Транссибирской магистрали. Кроме того Транссиб сам используется при перевозках по северному коридору ТАЖМ, которые в подавляющем большинстве случаев осуществляются через Казахстан и Россию.

Грузовая база центральноазиатских транспортных коридоров формируется преимущественно в северо-западных регионах Китая, и конкуренция с Транссибом в данном случае исключена. Транссиб может использоваться для перевозок грузов в страны Центральной Азии из российских портов на Тихом океане. Так, железнодорожные компании Казахстана осуществляют экспериментальные контейнерные перевозки по Транссибу по маршруту Порт Восточный - Локоть - Ченгельды.

Использование маршрутов через Казахстан (например, переориентация перевозок с Урала в Китай через Забайкальск на маршруты через станцию Достык) позволит сократить

⁴ В зоне тяготения магистрали предусмотрено и уже частично начато освоение крупнейших угольных месторождений – Эльгинского, Денисовского, Чульмаканского, Апсатского, планируется разработка Тарыннахского, Таежного, Десовского, Красноярского железорудных месторождений, Чинейского полиметаллического и Удоканского медного месторождений, Селигдарского месторождения апатитов.

оборот вагонов, снизить транспортные расходы и сроки доставки грузов. Однако политика, проводимая государственными органами России и ОАО «РЖД» направлена на стимулирование экспортных перевозок грузов в российские морские порты и через сухопутные пограничные переходы Наушки, Забайкальск и Гродеково, что приводит к увеличению транспортного плеча. При этом рост перевозок в направлении российских морских портов регулярно сопровождаются проблемами возникновения транспортных тромбов на подходе к портам, появлением «брошенных поездов», введением конвенциональных запретов.

В конце 2010 года были подписаны документы о создании совместного российско-китайского предприятия по железнодорожным контейнерным перевозкам. Учредителями СП стали ОАО «ТрансКонтейнер» («дочка» РЖД) и Китайская железнодорожная компания по международным мультимодальным перевозкам (CRCT). В планах новой компании увеличение доли в общем объеме перевозок контейнерных грузов в железнодорожном сообщении Китай - Россия с 12,5% в 2010 году до 40% к 2015 году. СП будет оказывать транспортно-логистические услуги на маршрутах, проходящих через погранпереходы Маньчжурия-Забайкальск и Алашанькоу-Достык.

Япония, Южная Корея и Китай периодически тестируют возможности прохождения грузов по Транссибу и по региональным направлениям – международным транспортным коридорам (МТК) «Приморье-1» (Муданьцзян - Суйфэньхэ - Гродеково - Владивосток/Восточный - порты АТР) и «Приморье-2» (Хуньчуня (КНР) - Посьет - порты АТР). Приморские порты могут быть использованы для организации межрегионального транзита между провинциями КНР, между КНР и Японией, КНР и Северной и Южной Кореей. На первом этапе грузооборот интермодального направления «Приморье-1» должен был составить около 2 млн. тонн в год, в перспективе – десятки миллионов тонн. Однако добиться их полноценного функционирования пока не удалось.

Грузопоток по международному транспортному коридору «Север - Юг» с 2002 года по 2008 год вырос с 5,3 до 12,8 млн. тонн, а к 2012 году может составить 20-22 млн. тонн, 75% которых будут иметь российское происхождение⁵. Перспективная грузовая база коридора оценивается в пределах 25 млн. тонн. Если коридор заработает на полную мощность, грузопоток по нему может составить 150 млн. тонн в год.

В настоящее время транскаспийский маршрут МТК «Север-Юг» работает преимущественно в направлении с юга на север: через порт Оля контейнеры из Индии, Ирана и других государств направляются в Россию и Северную Европу. Транзитный грузопоток с севера на юг (в Индию) практически отсутствует. Поэтому в России скапливается значительное количество порожних контейнеров индийских компаний, возникает проблема их регулярного и своевременного возврата.

В номенклатуре торговли России с Индией, странами Персидского залива и Ираном преобладает экспорт лесных и навалочных грузов, а также продукции металлургии. В 2008 году 87% российского экспорта по Каспийскому морю осуществлялось в Иран, 80% этого объема составлял прокат чёрных металлов. Главным грузоотправителем в адрес порта Оля является Магнитогорский металлургический комбинат. В последние годы в Иране построено около десятка металлургических заводов общей мощностью 8 млн. тонн с перспективой увеличения до 40-45 млн. тонн. Это позволит Ирану в течение 7-8 лет полностью прекратить импорт металла и начать его экспортировать.

Развитие МТК «Север - Юг» происходит при участии крупных транспортных компаний из России, Германии и Ирана. Грузовая база со стороны стран Скандинавии и Северной Европы будет обеспечена перевозкой пиломатериалов и бумаги, обратная загрузка будет представлена нефтепродуктами. Важнейшими элементами МТК на территории России станут контейнерные терминалы портов Санкт-Петербурга, Усть-Луги, Оля. Перспективы развития коридора связаны и с ростом нефтедобычи в районе Каспийского бассейна. Предполагаемый объем добычи нефти в России должен составить около 5 млн. тонн в год. Казахстан, Туркме-

⁵ По данным ГипротрансНИИ.

ния и Азербайджан также планируют увеличение нефтедобычи. Перевалка нефти и продуктов ее переработки с морских судов на железную дорогу может составить 10 млн. тонн.

Строительство первой очереди порта Оля в западной части дельты Волги предполагает увеличение мощностей перевалки грузов с существующих 1 млн. тонн до 30 млн. тонн. Планируется реконструкция и порта Махачкалы, который в настоящее время переваливает менее 6 млн. тонн грузов в год, с целью формирования на его базе порта «Каспийского хаба».

Развитие терминальной инфраструктуры портов зачастую происходит хаотично, каждая компания строит собственный терминал. В процессе строительства и реконструкции портов неизбежно возникает государственно-частное партнёрство. Ведь основным заказчиком строительства гидротехнических сооружений в портах является ФГУП «Росморпорт» - государственное предприятие, созданное с целью развития морской транспортной инфраструктуры.

Альтернативными направлениями являются сухопутные перевозки по западному и восточному направлениям МТК «Север - Юг». Перевозки по железной дороге Казвин - Решт - Астара (Иран) - Астара (Азербайджан) могут составить 20 млн. тонн грузов в год. В январе-сентябре 2010 года транзитные перевозки грузов через Азербайджан достигли почти 7 млн. тонн против 6,7 млн. тонн за весь 2009 год. Объём грузового транзита через Азербайджан в Россию вырос примерно на четверть, достигнув 150 тыс. тонн. Введение в эксплуатацию в 2013 году железнодорожной ветки Баку – Тбилиси – Карс приведёт к увеличению перевозок грузов по коридору на 5 млн. тонн.

Восточным направлением коридора станет строящаяся железная дорога Узень - Горган, в первый год эксплуатации которой объёмы грузоперевозок составят около 4,5 млрд. тонн, а к 2025 году планируется увеличить до 12 млн. тонн.

Для развития транзитных перевозок по МТК «Север-Юг» целесообразно создание совместного международного контейнерного парка и крупного коммерческого флота на Каспийском море. В настоящее время 24% ОАО «Астраханский порт» принадлежит иранской компании Khazar Sea Shipping Lines, которая планирует строительство в порту зернового терминала. Предлагается учредить Хазаро-Ганзейскую судоходную компанию на базе судовых компаний Khazan Shipping CO (осуществляет контроль над иранскими грузопотоками по Каспию), российской государственной компании «Совфрахт» (контролирует половину грузов, идущих в Иран), Казмортрансфлота, национальных судоходных компаний Азербайджана и Туркменистана. Для координации деятельности государственных органов и коммерческих структур предлагается создать единый управляющий Совет Хазаро-Ганзейского торгового пути по примеру международного Координационного Совета по транссибирским перевозкам.

1.2. Формирование новых направлений транзитных перевозок

Реализации проекта строительства железной дороги «Белое море - Коми - Урал» («Белкомур») общей протяженностью 1311 км⁶ сократит расстояние перевозок из регионов Сибири и Урала в порты Архангельска, Мурманска и Скандинавских стран (на 400-800 км), позволит снизить стоимость транспортировки грузов на 40%⁷.

Строительство «Белкомура» - часть программы регионального развития Пермского края, Республики Коми и Архангельской области, а также Кировской области и Республики Карелия. Железная дорога должна обеспечить доступ к новым природным ресурсам⁸, спрямить и сократить действующий маршрут от Урала до Белого моря, обойти загруженные транспортные узлы, эффективно преодолеть сырьевой, тупиковый характер железных дорог в регионах и увеличить их транспортно-транзитный потенциал.

⁶ Из общей протяженности магистрали новое строительство должно составить более 700 км.

⁷ Несмотря на предполагаемое использование тепловозной тяги.

⁸ Расчётная лесосека регионов освоена не более, чем на 15%.

Общий объём будущего грузопотока «Белкомур» оценивается от 24 млн. (пессимистический сценарий) до 35,5 млн. тонн в год (оптимистический сценарий). Основными видами грузов станут энергетические угли, бокситовая руда, коксующиеся угли, глинозем и хлористый калий. На базе Березниковско - Соликамского промышленного кластера будет развиваться Северный округ Пермского края. Частные инвесторы должны вложить средства в освоение месторождений полезных ископаемых и лесных ресурсов вдоль железной дороги. Перевозки круглого леса в Финляндию будут осуществляться с минимальными издержками, упрощаются и становятся выгодными экспортные перевозки угля Печорского угольного бассейна. Магистраль будет кратчайшим маршрутом для доставки тиманских бокситов на алюминиевые заводы Урала и Западной Сибири. На базе Архангельского морского торгового порта планируется создать базовый порт для регионов Приволжского федерального округа.

В настоящее время Архангельский порт не обладает достаточной мощностью и нужной глубиной фарватера. В рамках реализации проекта предусмотрено создание нового глубоководного района Архангельского порта и прокладка к нему железной дороги протяженностью 55 км. К 2020 году планируется ввести в эксплуатацию новый глубоководный район «Северный» Архангельского морского порта в губе Сухое море, способный принимать суда грузоподъемностью до 70-80 тыс. тонн.

Строительство железнодорожной ветки на западный берег Кольского залива должно увеличить загрузку Мурманского порта, однако порт потеряет значительную часть импортных грузов. «Белкомур» откроет дополнительный выход на главную судоходную магистраль России в Арктике – Северный морской путь.

Реализации проекта препятствует отсутствие достаточной грузовой базы и достоверных прогнозов её увеличения. Кроме того, влияние железной дороги на рост транзитных перевозок нуждается в дополнительных доказательствах, которые, порой, заменяются декларациями о намерениях и благими пожеланиями. Существует проблема поиска достоверной информации и отсеечения лоббистских усилий, направленных на получение государственного финансирования (в том числе и на подготовку проектно-сметной документации)⁹ и закрепления монопольного положения, в частности, ОАО «РЖД».

Строительство железной дороги сформирует конкурентную среду на рынке транспортных услуг. Конкуренция возникнет за привлечение грузов между Мурманским, Архангельским и прибалтийскими портами. Соединение «Белкомур» с Финляндией и Норвегией создаст альтернативный сухопутный маршрут перевозки грузов в Скандинавские страны и порты. «Белкомур» привлечёт грузы с сети ОАО «РЖД», которое выступает за реализацию проекта лишь после 2020 года, когда полностью будут загружены существующие линии¹⁰. Электрификация железной дороги не планируется, что не только сокращает затраты на реализацию проекта, но и способствует организации перевозок собственными поездными формированиями.

Развитие транзитных перевозок по «Белкомуру» требует его соединения с другими инфраструктурными проектами, налаживания обмена информацией с потенциальными потребителями транзитных услуг. На западе таким проектом является поддержанный Евросоюзом железнодорожный маршрут «Баренц Линк», являющегося составной частью Северного транспортного коридора «Восток - Запад». Цель проекта - развитие транспортного железнодорожного сообщения Норвегии, Швеции и Финляндии с выходом в Россию на железнодорожную магистраль «Белкомур» и далее на Транссиб.

⁹ Работа по получению и освоению государственного финансирования является одним из основных стимулов разработки крупных инфраструктурных проектов. Только подготовка проектно-сметной документации строительства железной дороги оценивается в 150 млн руб., разработка межрегиональной комплексной программы будет стоить 6 млрд. руб. Эти средства планируется получить из инвестиционного фонда РФ на условиях паритетного финансирования из региональных бюджетов.

¹⁰ Предусматривается, что участие ОАО «РЖД» в проекте будет носить консультативно-организационный характер. Кроме того, может быть произведена реконструкция и модернизация существующих линий.

Необходимо информировать железные дороги и потребителей транспортных услуг в странах Центральной Азии (прежде всего в Казахстане и Узбекистане) о конкурентных преимуществах нового транзитного маршрута, возможности осуществлять экспортно-импортные операции через реконструированные порты Мурманска и Архангельска¹¹.

Линия должна стать составной частью евразийского транспортного коридора «Баренц-Линк» и международного Северного транспортного коридора по направлению Северо-Восток США и Канады (Бостон, Галифакс) - Северная Европа - Россия - Казахстан - Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Грузы с Урала должны доставляться в порты Белого и Баренцева морей (Northern East-West (N.E.W.)).

Страны Балтии, Финляндия, Польша, Чехия и Словакия заинтересованы в полноценном использовании возможности транзита грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и их распределения в Европе. Регион служит перевалочным мостом между Центральной и Западной Европой, странами СНГ и странами АТР, переработка грузов транссибирского транзита. В этом направлении проводятся работы по **продлению железной дороги российской колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены**. По оценкам, единая с Европой колея позволит увеличить транзитный грузопоток из России в Европу на 60%.

Новое направление транзитных перевозок образуется в случае продления железной дороги **Кызыл - Курагино** до Западной Монголии. Это позволит начать освоение минерально-сырьевой базы Западной Монголии, обеспечить экспорт тувинских углей в Китай с исключением сезонности перевозок. Формирование этого транспортного коридора актуально ещё и потому, что торговые отношения Сибири с Китаем затруднены неразвитостью транспортных коммуникаций с интенсивно развивающимися западными провинциями КНР. Рисками этого проекта является конкуренция поставок угля из северных провинций Китая и Казахстана. Поэтому важно превращение железной дороги в международный транспортный коридор, позволяющий сократить расстояние перевозок в Монголию и Китай на 1,5-2 тыс. км. Организационно-хозяйственное оформление проекта требует создания акционерного общества, которое будет заниматься строительством и эксплуатацией железной дороги.

Строительство **Северо-Сибирской железнодорожной магистрали** («Севсиба») приведёт к формированию нового транспортного коридора, дополняющего крупные инфраструктурные проекты, реализуемые в Западной Сибири, Европейской части России (железная дорога «Белое море - Коми - Урал» (Белкомур)), а также реконструкции Байкало-Амурской магистрали (БАМа). Северо - Сибирская магистраль протяжённостью более 2 тыс. км должна соединить железнодорожную сеть Ханты-Мансийского автономного округа с Байкало-Амурской магистралью через Нижневартовск (ХМАО), Белый яр (Томская область), Лесосибирск (Красноярский край) и Усть-Илимск (Иркутская область). Восточной частью этого хода станет Сахалинская железная дорога, на западе дорога должна соединиться с «Белкомуром».

По всей длине магистрали может быть сформирован новый Северный промышленный пояс страны. Прогнозируемая величина пассажиропотока по железной дороге в 2025 году может достигнуть 7 млн. человек, объём внутренних грузоперевозок - 60 млн. тонн, транзитных грузоперевозок - 30 млн. тонн. Со строительством «Севсиба» появляется возможность превращения Транссиба в скоростную магистраль по обслуживанию пассажиропотоков и контейнерного транзита. В «Стратегии-2030» строительство «Севсиба» предполагается начать после 2016 года. Организационно-хозяйственное оформление проекта требует создания государственно-частного концерна, холдинга, корпорация для строительства Севсиба (например, капитализации уже существующей «Корпорации развития территорий Севсиба»).

Одним из ключевых направлений развития **Забайкалья** должно стать создание международного железнодорожного транспортного коридора из Китая через территорию Монголии и Бурятии в европейскую часть России. Республика Бурятия имеет выгодное географическое

¹¹ Порты Санкт-Петербурга или Новороссийска чрезмерно перегружены, а перевозки через прибалтийские порты требуют дополнительного пересечения границы.

положение и развитые пути сообщения: Транссиб, ответвления на Монголию, БАМ, а также главные федеральные автодороги. С развитием логистического центра в Улан-Удэ станет возможным появление еще одного распределительного узла для товаров, которые поступают из Юго-Восточной Азии и с западного побережья Америки и Канады.

На территории Бурятии предполагается создать несколько транспортно-логистических центров для обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, следующих по Транссибу и вновь формируемому коридору «Монгольский вектор»: Улан-Удэ - Наушки (Кяхта) - Улан-Батор - Эрлянь - Пекин - порты ЮВА. ТЛЦ планируется создать в районе Улан-Удэ, в городах Ишиме, Наушках и Кяхте, а также в транспортных узлах Таксимо и Новый Уоян.

Грузопоток, следующий через перегруженную станцию Забайкальск, частично может быть переключён на погранпереход Наушки в Бурятии. Для увеличения пропускной способности коридора необходимо осуществить электрификацию железнодорожной линии Улан-Удэ - Наушки и модернизацию Улан - Баторской железной дороги в рамках соглашения ОАО «РЖД» и АО «Улан - Баторская железная дорога» о совместном развитии транзитных контейнерных перевозок.

Реализация транспортно-транзитного потенциала Республики Якутия требует продления железной дороги **Беркакит - Томмот - Якутск через Чукотку и Берингов пролив на Аляску**. Таким образом, железная дорога станет частью международной сети транспортных коридоров, а не превратится в инфраструктурный тупик, построенный для вывоза природных ресурсов Якутии. Будет создан межконтинентальный транспортный коридор, который свяжет транспортные системы стран и континентов. Создание Трансконтинентальной интегральной евроазиатской транспортной системы нового поколения может стать основой всей хозяйственной деятельности современной цивилизации.

1.3. «Проблемные» места транспортно-коммуникационной инфраструктуры

По оценкам Минтранса РФ, протяженность узких (используемых на 80% пропускной способности) мест в России составляет 8,3 тыс. км железных дорог. И хотя они составляют около 30% всей сети, по ним выполняется около 80% всей грузовой работы железнодорожного транспорта. Сырьевая направленность российской экономики формирует устойчивый спрос на наливные мощности, терминалы по перевалке угля и металлов.

В целом, по железнодорожной инфраструктуре, созданной период функционирования административно-командной экономики бывшего СССР, технически целесообразно осуществляться плановые перевозки в рамках единого перевозочного процесса. Поэтому регулярно высказываются предложения о создании одного оператора грузовых перевозок, пула владельцев подвижного состава, координирующего центра и пр. Предлагается также ввести резервирование вагонов частного парка для оперативного решения проблем перевозки грузов. С другой стороны, функционирование рыночной экономики привело к изменению объёмов, структуры и направлений грузопотоков особенно в Сибири и на Дальнем востоке. Растёт грузопоток в восточном направлении, снижаются перевозки в страны Центральной Азии, повсеместно сокращаются местные перевозки.

Реформа железнодорожного транспорта, появление множества независимых владельцев подвижного состава привели к тому, что путевая инфраструктура не может справиться с возросшими объёмами порожнего пробега и отстоя вагонов на станционных путях. В настоящее время ОАО «РЖД» обладает статусом перевозчика, не имеющего вагонов. После передачи инвентарного парка в дочерние компании у ОАО «РЖД» осталось около 30 тыс. вагонов для удовлетворения собственных хозяйственных нужд, при этом компания формально обязана принимать заявки на перевозку у любых грузовладельцев предоставлять подвижной состав для воинских и специальных перевозок. На практике большинство грузоотправителей вынуждено работать с независимыми собственниками вагонов.

В 2011 году доля выполнения заявок грузовладельцев на предоставление подвижного состава упала до 40%, стала вырисовываться перспектива коллапса в сфере железнодорожных перевозок. Перевозки низкодоходных массовых грузов первого класса становятся все менее привлекательными для собственников вагонов, которые исходят из необходимости обеспечить суточную доходность от работы одного вагона в 1,5-2 тыс. руб.¹²

Сказывается и совпадение пиков сезонных перевозок грузов (строительных материалов, зерна, минеральных удобрений, машиностроительной продукции) и летних путевых работ. Вообще, перевозками массовых низкодоходных грузов может и должен заниматься речной транспорт, но при этом необходимо государственное участие в содержании и развитии внутренних водных путей.

Сырьевой однобокий характер российской экономики порождает проблему обратной загрузки вагонов. Неравномерная (сгущённая) отгрузка нарушает технологию работы сортировочных станций, вагоны, скапливающиеся на станциях, препятствуют пропуску грузовых и пассажирских поездов. Никакая плата на сверхнормативный простой вагонов не сможет компенсировать нарушение перевозочного процесса на сети.

Положение усугубляется тем, что в 2003 году с введением нового Прейскуранта № 10-01 была установлена дифференциация тарифов на порожний пробег вагонов. Вагоны, высвободившиеся из-под перевозки грузов 3-го и частично 2-го класса, остаются на станциях в ожидании дорогого груза в обратном направлении или грузов первого класса на коротком плече, после чего вагоны следуют в порожнем состоянии по низким тарифам. Тарифы на перевозку порожних вагонов должны быть унифицированы, а их величина определяться по формуле затраты ОАО «РЖД» + нормальный уровень прибыли.

ОАО «РЖД» является единственной компанией, предоставляющую комплексную транспортную услугу в сфере воинских и специальных перевозок. Такой статус компании позволяет Министерству обороны России отказаться от проведения конкурсных процедур. Предоставление транспортной услуги включает привлечение подвижного состава и непосредственно осуществление перевозки. Привлечение подвижного состава происходит на конкурсной основе среди операторов, владеющих необходимым типом вагонов. При этом Федеральная антимонопольная служба должна определить верхние границы тарифов на перевозки воинских и специальных грузов.

Запасы прочности железнодорожной инфраструктуры, построенной во времена бывшего СССР, подходят к концу. Затраты на её модернизацию и строительство новых путей приходится нести новым хозяйствующим субъектам. Так, Министерство транспорта России вышло с предложением повысить на 20-30% железнодорожный тариф при перевозке угля на экспорт, чтобы получить средства на реконструкцию и увеличение пропускной способности участка Междуреченск - Тайшет Транссибирской магистрали. В ходе комплексного развития участка Междуреченск - Тайшет предполагается построить 145 км вторых путей, модернизировать основные объекты инфраструктуры. Это необходимо сделать для обеспечения перевозок дополнительных объёмов угля из Тувы после строительства железной дороги Кызыл – Курагино.

Будущие тарифы на перевозку грузов по железной дороге Салехард - Коротчаево, которую Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный» планирует построить в рамках реализации одноимённого инвестиционного проекта, будут выше, чем по сети ОАО «РЖД» (по оценкам в 1,6-2 раза). Только таким образом можно окупить затраты на строительство дороги, хотя бы в течение 20 лет.

Техническое состояние локомотивного парка остаётся неудовлетворительным, количество заходов локомотивов в неплановый ремонт возросло в 2010 году на 89% по сравнению с 2009 годом. В вагонном хозяйстве актуальна проблема изломов боковых рам тележек грузовых вагонов по вине заводов-изготовителей (из-за некачественного литья).

¹² Унификация тарифной ставки происходит не только под воздействием рыночных законов выравнивания доходности, но и из-за необходимости обеспечения лизинговых платежей.

Традиционно насущной является проблема структурно-технологической сбалансированности перевозочного процесса от погрузки до выгрузки вагонов. Так, например, в 2010 году в морских терминалах Дальнего Востока было повреждено более 8,3 тыс. вагонов ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК), что превышает показатель 2009 года в 2,7 раза. Количество повреждённых вагонов превысило объёмы закупок ПГК нового подвижного состава. Подавляющее большинство вагонов было испорчено при применении устаревшей технологии грейферной выгрузки угля. Использование технологии «размораживающее устройство – вагоноопрокидыватель» резко сокращает долю повреждённых вагонов (до 0,5 %). Однако внедрение данной технологии требует значительных финансовых затрат, окупается только при больших объёмах перевалки грузов и в дальнейшем нуждается в техническом обслуживании¹³. На порчу вагонов влияет также погрузка добывающими компаниями, которые зачастую не используют технологии, позволяющие свести к минимуму уровень примерзания угля к стенкам вагона.

Рыночным решением проблемы модернизации перевозочного процесса является усиление конкуренции в транспортной сфере, образование полноценных перевозчиков. Так, в 2014 году на рынок железнодорожных перевозок выйдут, по крайней мере, два полноценных перевозчика: Белорусская железная дорога и АО «Казахстан темир жолы». Вагонные парки этих компаний сравнимы с крупными российскими операторами подвижного состава, эти хозяйствующие субъекты имеют собственные локомотивы и наработанные технологии организации перевозочного процесса.

2. Трансграничные инфраструктурные проекты как форма реинтеграции постсоветского экономического пространства

Экономическое развитие России в условиях рыночной экономики предполагает создание эффективной системы товародвижения как внутри страны, так и при осуществлении экспортно-импортных операций. Преодоление физических и нефизических барьеров на пути товародвижения через границы сопредельных государств достигается, прежде всего, путём интеграции национальных транспортных систем. Помимо проведения согласованной транспортной политики, гармонизации и совершенствования нормативных документов, интеграция транспортных систем предполагает осуществление совместных проектов по реализации транспортно-транзитного потенциала и облегчению взаимной торговли¹⁴. Проведение согласованной инвестиционной и инновационной политики будет способствовать повышению эффективности функционирования транспортных систем всех заинтересованных государств.

В основе необходимости и эффективности интеграции транспортных систем стран СНГ лежит их принадлежность к некогда единому народнохозяйственному комплексу бывшего СССР. Увеличение экспортно-импортных операций в период независимости и развития рыночной экономики сделали эту проблему ещё более актуальной. В то же время периодически возникающие конфликты между государствами, физические и нефизические барьеры на пути движения грузов и пассажиров заставляют транспортные ведомства и компании-перевозчиков искать и формировать альтернативные пути сообщения.

Процессы налаживания производства новой техники, внедрения инновационных перевозочных технологий могут, как дополнять, так и конкурировать друг с другом. Необходимость совместного осуществления проектов в области транспортного машиностроения обу-

¹³ Тем не менее, в крупных портах происходит модернизация перевалочных технологий. Например в ОАО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП) внедряется механизированный комплекс для выгрузки смёрзшихся грузов и зачистки полувагонов, который состоит из бурорыхлительной, накладной вибромашины, механической щётки и системы для зачистки полувагонов сжатым воздухом. Однако в первую очередь сохранность подвижного состава на угольном терминале гарантирует использование вагоноопрокидывателя.

¹⁴ Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. Евразийский банк развития, 2009. URL: http://www.eabr.org/media/img/rus/publications/AnalyticalReports/Full_report_5_2009.pdf

словлена ограниченностью национальных рынков сбыта дорогостоящей продукции. На всём постсоветском пространстве, в том числе России, Украине, Казахстане и Беларуси прослеживается экспансия иностранных производителей транспортных средств и путевой техники. В этих условиях российские производители должны занять достойное место, сохранить технологическое лидерство особенно в области производства и модернизации железнодорожного подвижного состава.

Актуальность взаимодействия транспортно-дорожных комплексов (ТДК) России, Украины, Беларуси, Казахстана и Молдовы обусловлена ключевой ролью направления «Восток - Запад» в движении экспортно-импортных потоков, а также конкурентным характером ряда транспортных проектов, реализуемых в этих государствах, прежде всего, в рамках транспортного коридора «Север – Юг».

2.1. Интеграция транспортных систем России и Украины

На пространстве СНГ большинство транспортных коридоров как действующих, так и планирующихся проходит по территории Украины. Украина имеет значительный транспортно-транзитный потенциал, прежде всего, в направлении «Восток – Запад». Так, в 2008 году было перевезено почти 70 млн. тонн транзитных грузов, что является рекордным показателем за всё время существования железных дорог независимой Украины. Финансово-экономический кризис привёл в 2009 году к снижению объёма транзитных перевозок на 34,9% до 45,4 млн. тонн. Среди транзитных грузов преобладают каменный уголь, нефтепродукты, минеральные удобрения, черные металлы.

При участии Украинской железной дороги (УЗ) российское ОАО «ТрансКонтейнер» осуществляет транзитные перевозки комплектующих для сборочного производства FIAT в Елабуге. Движение контейнеров осуществляется через терминал «Добра» в Словакии, который находится в аренде у ОАО «ТрансКонтейнер», и пограничный переход на станции Чоп. Пропуск контейнерных поездов из третьих стран в направлении России осуществляется по льготным тарифным ставкам, обеспечивающим минимальный уровень рентабельности для УЗ. Основной проблемой является длительное время декларирования транзитных грузов на станции Чоп¹⁵. Совершенствование таможенных процедур и технологии работы станции Чоп повысит привлекательность железнодорожной составляющей международного транспортного коридора № 5 (МТК-5) для крупных грузоотправителей.

Организация сквозного железнодорожного сообщения по *Транссибирской магистрали* в Центральную Европу возможно только через территорию Украины. Реализация проекта строительства колеи шириной 1520 мм на участке от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит в полной мере реализовать транзитный потенциал грузоперевозок между Юго-Восточной Азией и Западной Европой.

Для подготовки технико-экономического обоснования (ТЭО) продления колеи 1520 мм от станции Кошице на востоке Словакии до региона Twin City, находящегося между столицами Австрии и Словакии¹⁶, в Вене создано совместное предприятие Общество по планированию широкой колеи (Breitspurplanungsgesellschaft GmbH). Учредителями компании стали государственные железнодорожные администрации России, Украины, Словакии и Австрии. В период с 2013 по 2015 год от Кошице до Вены будет построена железная дорога колеи 1520 мм протяжённостью 560 км.

Разная степень развития рыночных, конкурентных отношений на железнодорожном транспорте привело к тому, что УЗ стала крупнейшим собственником инвентарного парка на постсоветском пространстве. В России и других странах СНГ курсируют 12 тыс. украинских полувагонов. Оборот российского вагона в Украине составляет 7,5 суток, а украинского в

¹⁵ Оформление поезда, следующего транзитом, превышает нормативное время в 150 минут.

¹⁶ В этом регионе Центральной Европы планируется построить один из крупнейших транспортно-логистических терминалов мощностью более 20 млн. тонн грузов в год.

России – 16 суток. Проблема заключается в том, что инвентарный парк УЗ своевременно не возвращается на станции приписки, а эксплуатируется за пределами страны до тех пор, пока не возникает потребность в капитальном ремонте¹⁷.

В Украине образовался дефицит погрузочных ресурсов. По оценкам, дефицит только полувагонов на сети железных дорог Украины составляет более 20 тыс. единиц. В 2010 году УЗ ввела ограничения на выход грузовых вагонов своего инвентарного парка на сеть железных дорог России и других стран пространства колеи 1520 мм, кроме железных дорог Беларуси и Молдовы, которые соблюдают сроки возврата вагонов. Также вводится режим срочного возврата вагонов. Однако железнодорожные администрации сопредельных государств готовы платить невысокие штрафы за нарушение режима срочного возврата вагонов, потому что их использование всё равно выгоднее, чем привлечение частного вагонного парка. Нехватка полувагонов под навалочные грузы (в частности, щебень) возникает по причине того, что стоимость перевозки в инвентарном подвижном составе ниже, чем в частном подвижном составе.

Вагоны же российских компаний-операторов подвижного состава, в которых грузы доставляются в порты Украины, возвращаются обратно в порожнем состоянии. Тарифное отставание Украины от России привело к ликвидации выгодного партнёрства в сфере взаимного использования вагонных парков двух стран. Российским компаниям выгоднее использовать свои вагоны внутри страны, а не загружаться украинскими грузами, хотя бы и в попутном направлении. Например, ранее для перевозки щебня в Россию использовался инвентарный парк АО «РЖД». После фактической ликвидации инвентарного парка ОАО «РЖД» УЗ и российским компаниям-операторам подвижного состава пришлось специально договариваться о перевозках щебня в попутном направлении¹⁸.

Российские компании-операторы подвижного состава проводят непрогнозируемую тарифную политику, направленную, как правило, на увеличение стоимости перевозки. Собственник ориентирован на получение максимальной прибыли от использования парка вагонов. В тарифную ставку на перевозки грузов в странах СНГ операторы закладывают стоимость обратного порожнего пробега и риски порчи, разоборудования, «захвата» вагонов и т.д.¹⁹

УЗ ввело требование отправлять продукцию горно-металлургических предприятий на экспорт в Россию только в российских вагонах. Например, 80 % украинских труб экспортируется в Россию, и наличие необходимого подвижного состава имеет критическое значение. В этих условиях увеличиваются перевозки труб автотранспортом и в вагонах коммерческих организаций, в том числе дочерней структуры ОАО «ПГК» – компании «ПГК в Украине». В Украине работает другой крупный российский оператор подвижного состава – ООО «Трансгарант-Украина».

Институциональный способ решения проблемы дефицита погрузочных ресурсов содержится в проекте Концепции управления общим парком грузовых вагонов, подготовленному рабочей группой Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. Он предусматривает *добровольную* передачу инвентарных и собственных ва-

¹⁷ При сравнении сроков оборота вагонов необходимо учитывать большую протяжённость линий ОАО «РЖД» по сравнению с сетью УЗ, транзитный характер части перевозок в украинском подвижном составе, а также наличие задержек, связанных с отцепочным ремонтом изношенных вагонов УЗ на территории России.

¹⁸ Один из распространенных маршрутов: перевозка руды из России (станция Курбакинская) до западной границы Украины (Ужгород) с последующим возвратом в порожнем состоянии на протяжении почти 1,5 тыс. км. Украинские железнодорожники предлагают операторам ряд закольцованных схем, которые могут минимизировать порожний пробег и увеличить доходы от перевозок. В частности предлагается изменить маршрут с заездом за щебнем в Коростень (Украина) и вывозом его до Брянска (Россия). Таким образом, порожний пробег сокращается на треть, а финансовый результат увеличивается более чем вдвое. / Магистраль, 2011, № 42, URL: <http://ru.magistral-uz.com.ua/articles/ne-iwite-posrednikov.html>

¹⁹Щербинин. М. Кто поедет в СНГ? / Гудок, 14.09.2010, URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=361932&year=2010&month=09&SECTION_ID=15845

гонов в общий парк колеи 1520 мм. Преимуществами работы общим вагонным парком является то, что:

1. Собственникам вагонов не нужно формировать систему управления своим парком на территории других государств, создавая там филиалы или привлекая, местные операторские и экспедиторские компании. Управлением вагонами будет заниматься железнодорожная администрация, на сети которой они находятся.

2. Текущий отцепочный ремонт будет производиться за счёт железнодорожной администрации, на сети которой находятся вагоны в кратчайшие сроки, т.к. на время ремонта плата за пользование вагонами не приостанавливается²⁰.

Рыночным решением возникшей проблемы является выравнивание тарифов в Украине и России, ликвидация разделения грузов по классам, стимулирование конкуренции на рынке транспортных услуг. В 2011 году УЗ планирует создать оператора грузовых вагонов - компанию «Укрвагон», парк которой будет насчитывать около 15 тыс. полувагонов. Кроме того, необходимо создавать условия для увеличения закупок вагонов украинскими железнодорожными компаниями, которые в период финансово-экономического кризиса резко сократили объём заказов на новый подвижной состав, и 95% продаж украинских вагонов приходится на долю России.

В 2011 году на маршруте Москва - Киев организовано *ускоренное движение пассажирских поездов*. Ускорение достигается за счёт сокращения времени погранично-таможенных операций в пунктах перехода и увеличения скорости движения. В настоящее время самым быстрым пассажирским поездом на этом маршруте является фирменный «Столичный экспресс», который проходит расстояние между столицами двух государств за 9 часов 30 минут при максимальной скорости 140 км/ч. В 2012-2013 годах будет введено скоростное движение на направлении Москва - Харьков - Адлер, Москва - Харьков - Симферополь. Организация высокоскоростного движения (по типу «Сапсана») возможна только после коренной модернизации железнодорожной инфраструктуры.

Ещё одним примером реализации трансграничных проектов является проект строительства железнодорожно-автомобильный моста через Керченский пролив.

2.2. Интеграция транспортных систем России и Беларуси

По территории Беларуси проходят международные транспортные коридоры «Восток - Запад» (Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород) и «Север-Юг», связывающий Беларусь, Россию (Калининградскую область), Литву, Украину, Молдову и Грецию. Через территорию республики осуществляются перевозки грузов в направлении Калининградской области и Калининградского морского торгового порта (ОАО «КМТП»), осуществляется экспорт продукции российских металлургических заводов НЛМК и ОЭМК. Доля перевозок в направлении Калининграда составляет 31% от общего объёма транзитных перевозок. В структуре транзитных перевозок в целом преобладают каменный уголь, нефтепродукты, руда, удобрения.

Положительную роль в увеличении объема транзита в сообщении Восток - Запад - Восток сыграли и созданные в 2010 году условия для осуществления перегруза на белорусской стороне грузов, следующих транзитом в Западную Европу, что позволяет значительно увеличить пропускную способность погранпереходов. ОАО «РЖД» и Белорусская железная дорога (БЖД) совместно разработали порядок согласования перевозок грузов в этом направлении с перегрузом на белорусской стороне при участии польских перевозчиков. Складские помещения в Бресте (крытые склады и открытые площадки) позволяют разместить в таможенном режиме склада временного хранения около 100 тыс. тонн грузов. Существующие пе-

²⁰ Менять надо всю систему расчётов. Интервью с руководителем научно-исследовательской части Днепропетровского университета железнодорожного транспорта Д. Козаченко / Гудок, 16.11.2010, URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=380254&year=2010&month=11&SECTION_ID=15909

регрузочные и передаточные мощности уже сейчас позволяют перерабатывать в 2 раза больший грузопоток.

Государственное унитарное предприятие «Белинтертранс - Транспортно-логистический центр» осуществляет организацию перевозок груженых и порожних платформ и контейнеров собственности ОАО «ТрансКонтейнер» на территории Республики Беларусь, содействует их эффективному использованию, тем самым является совместно с ОАО «ТрансКонтейнер» оператором контейнерных поездов на территории Беларуси.

В 2010 году УП «Белинтертранс» создало дочернюю структуру в России для обслуживания перевозок по Транссибу в направлении Беларуси. Целью дочерней компании является налаживание сотрудничества с ОАО «ТрансКонтейнер», ОАО «ПГК» и ОАО «Вторая грузовая компания» путём заключения договоров об использовании подвижного состава российских компаний и участия в совместных проектах. Самостоятельная работа компании на российском рынке может сделать её конкурентом российским перевозчикам. В свою очередь, в Бресте открыто представительство ОАО «ТрансКонтейнер».

БЖД и ОАО «РЖД» совместно развивают проект «Транссиб за 7 суток». Техническое оснащение БЖД в настоящее время позволяет достигать маршрутной скорости движения демонстрационных контейнерных поездов более 1000 км/сутки.

По территории России и Беларуси курсируют следующие контейнерные поезда.

1. «Восточный ветер» Берлин - Брест - Москва курсирует с октября 1995 года. Отправление поезда из Берлина предусматривается три раза в неделю, время следования 3,4 суток.

2. «Казахстанский вектор» Брест - Илецк - Арысь;

3. «Монгольский вектор» Брест - Наушки - Улан-Батор. Курсирует с марта 2002 года. Поезд отправляется 2-3 раза в месяц. С марта 2005 года маршрут контейнерного поезда был продлен до Китая. В 2005 году по инициативе УП «Белинтертранс» в Китае стал формироваться контейнерный поезд «Монгольский вектор - Жуи». В настоящее время поезд курсирует в обоих направлениях. Частота отправления контейнерного поезда «Монгольский вектор - Жуи» в направлении Восток - Запад по маршруту Хух-Хото (Китай) - Эрлянь - Наушки - Брест - Дуйсбург (9821 км) один раз в месяц, время в пути 17,97 суток. По территории КНР, Монголии, России, Беларуси составы следуют по жёсткому графику. На перевозку грузов в составе контейнерного поезда выработана сквозная ставка, что позволяет сократить расходы на транспортировку, доставка груза осуществляется в 2,5 раза быстрее, чем морским транспортом.

4. «Фольксваген РУС» Брест - Калуга;

5. контейнерный поезд Женишки (Казахстан) - Минск - Клайпеда;

6. контейнерный поезд Аксу 1 (Казахстан) - Минск - Клайпеда.

В 2010 году были запущены два новых контейнерных поезда:

7. «Пежо-Ситроен» по маршруту Везуль (Франция) - Брест - Воротынский (Россия), перевозящий автокомплекующие концерна «Пежо-Ситроен» на сборочный автозавод в Калужской области;

8. «Москвич» по маршруту Дуйсбург (Германия) - Малашевиче (Польша) - Брест - Москва (Кунцево 2).

Железнодорожные администрации России, Германии, Беларуси и Польши заключили соглашение, предусматривающее проведение до 1 января 2013 года унификации тарифов на перевозки грузов внутри каждого из государств, планируется разработать и принять единые Правила установления исключительных тарифов.

Совместно с итальянской компанией «Италия Лоджистика» БЖД реализует проект транспортной логистики – «Марко Поло Экспресс». Первый пилотный поезд был отправлен в марте 2010 года из Италии с терминала Портогруаро (провинция Венеция). В состав «Марко Поло Экспресс» включаются вагоны и контейнеры, назначением в Республику Беларусь, страны СНГ и Балтии. Причем в другие страны контейнерные грузы могут следовать со станции Брест по кратчайшим маршрутам в составе уже действующих ускоренных контейнерных поездов: таких как «Восточный ветер», «Монгольский вектор», «Казахстанский век-

тор»²¹. Предполагается, что на регулярной основе (хотя бы раз в неделю) поезд будет курсировать со второй половины 2011 года. Проблемой является обеспечение обратной загрузки контейнеров.

За 2010 год всеми контейнерными поездами (включая следующие в обход России поезда «Викинг» и «Зубр») перевезено 202 тыс. контейнеров в ДФЭ, что составляет 160% к 2009 году. Наиболее динамично развивались перевозки поездами «Монгольский вектор» (рост перевозок в 2,3 раза), «Зубр» (в 2,5 раза), «Фольксваген РУСС» (в 2,7 раза).

После образования Таможенного союза таможенный контроль перенесён с российско-белорусской границы на границу Беларуси и ЕС, что требует развития транспортно-логистической инфраструктуры. До 2015 года на создание 50 *логистических центров* в Беларуси планируется инвестировать из государственного бюджета около 850 млн. долл. Логистические центры будут построены на основных направлениях грузопотоков: на западе в Бресте и Гродно, на юге в Гомеле и Мозыре, на востоке в Орше, а также на границе со странами Балтии.

Развитие *автомобильных перевозок* требует создания в России и Беларуси соответствующей инфраструктуры для заправки автотранспорта топливом, обеспечивающим стандарты выхлопа на уровне Евро-3 и Евро-4, для чего следует наладить систему контроля за качеством топлива, ужесточить санкции за реализацию некачественного топлива.

С 1 октября 2006 г. в Республике Беларусь началась выдача Международного сертификата взвешивания, с введением которого процедура прохождения контроля в пунктах пропуска сокращается до минимального времени. Грузовые автомобили, имеющие Международный сертификат взвешивания, весовой контроль не проходят. Участниками данного соглашения, наряду с Республикой Беларусь, являются Россия, Украина, Молдова, Азербайджан, Армения, Казахстан и Кыргызстан.

Около 20 млн. тонн белорусских грузов ежегодно нуждаются в транспортировке морем. Это делает актуальным вопрос создания Беларусью собственного морского флота. Местом его базирования могли бы стать порты России и Литвы. Результаты переговоров с российским ОАО «Совкомфлот» не устроили белорусскую сторону, поскольку российская компания потребовала, чтобы белорусские грузовладельцы пользовались только её услугами. Зафрахтованные суда первой морской судоходной компании Беларуси ОАО «Белморфлот» используют порт Клайпеда (Литва). Создание национального морского торгового флота будет способствовать росту транзитного потенциала Беларуси как коридора между Россией, другими странами СНГ и Евросоюзом.

2.3. Интеграция транспортных систем России и Молдовы

По одному из вариантов развития «Железных дорог Молдовы» (ЖДМ), подготовленному во времена пребывания у власти в республике Партии коммунистов РМ, предлагалось провести международный конкурс по передаче ЖДМ в концессионное управление. За основу было взято концессионное соглашение между ОАО «РЖД» и Армянской железной дорогой, в соответствии с которым Россия перечислила 100 млн. долл. в бюджет Армении, погасила долги АЖД и взяла на себя обязательства по защите рабочих предприятия от массовых сокращений и соблюдению других социальных гарантий²².

Реальным примером интеграционных процессов является деятельность совместного предприятия Молдовы, Украины и Румынии - ООО «МолдРомУкртранс» и российского ОАО «ТрансКонтейнер» по перевозкам контейнеров турецкой компании ВАТІ в Центральную Азию. Предполагается, что на начальном этапе объём перевозок грузов из Турции со-

²¹ Пресс-центр БЖД, 19.05.2010,

URL:http://www.rw.by/index.php?option=com_content&view=article&id=382:2010-05-19-12-34-15&catid=37:news&Itemid=84.

²² Минтранс против железной дороги, Молдавские ведомости, 14.06.2011. URL:http://www.vedomosti.md/news/Mintrans_Protiv_Zheleznoi_Dorogi#

ставит около 150 ДФЭ в месяц. Кроме того, будут выполняться перевозки в крытых вагонах. Грузы будут доставляться из различных турецких портов в Одессу, откуда их будут направлять по железной дороге получателям в Алма-Ате и Ташкенте. Выполнение контракта потребует тесного взаимодействия с ОАО «ТрансКонтейнер» в обеспечении контейнерами и фитинговыми платформами.

В области автомобильных перевозок между Россией и Молдовой следует снизить пошлины и сборы за транзитные перевозки (в том числе, экологические и местные), прекратить навязывание коммерческих услуг на границе.

Для выполнения международных автомобильных перевозок по Европе обязательно наличие многоразовых разрешений ЕКМТ (выдаваемых на один год для каждой из стран-участников Европейской Комиссии Министров Транспорта). Количество этих разрешений ограничено, их выдача периодически сопровождается скандалами. В 2010 году Министерство транспорта России приняло решение запретить въезд на территорию РФ шести молдавским транспортным компаниям по причине нарушений в использовании ЕКМТ: передачи разрешений с одного транспортного средства на другое до окончания перевозки, использование разрешений машинами низких категорий экологической и технической безопасности и др. В 2009 году подобные ограничения коснулись 20 молдавских автоперевозчиков.

Таможенная служба (ТС) Молдовы и Федеральная таможенная служба (ФТС) Российской Федерации согласовали технические условия по реализации подписанного ранее протокола об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенные границы РФ и Молдовы. Обмен предварительной информацией является международным стандартом, рекомендованным Всемирной таможенной организацией. Он предполагает передачу сторонами друг другу электронных данных о товарах и транспортных средствах до их прохождения через границу, что позволяет своевременно провести анализ рисков.

В области развития дорожной инфраструктуры страны-члены Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), в том числе, Россия, Украина и Молдова, намерены построить Большую кольцевую автомагистраль вокруг Черного моря. Начало строительству было положено в сентябре 2006 года, когда участниками ОЧЭС был подписан документ о создании кольцевой автомагистрали Черноморское кольцо протяженностью около 7140 км.

В области морского транспорта российские грузоотправители могли бы использовать порт Джурджулешты в качестве альтернативы украинским портам.

2.4. Интеграция транспортных систем России и Казахстана

Оставшийся потенциал единой транспортной системы бывшего СССР, интересы взаимной торговли и необходимость использовать территорию соседнего государства для экспортно-импортных операций с другими странами требуют формирования общего транспортного пространства России и Казахстана. В первую очередь это относится к железнодорожному транспорту. Россия заинтересована в сохранении и расширении пространства железнодорожной колеи 1520 мм. Главное конкурентное преимущество этого заключается в использовании исторически сложившихся транспортных связей и высокой степени доверия между входящими в него странами. На формирование единой транспортной системы России и Казахстана благоприятное влияние оказывает расширение пространства колеи 1520 мм, продление широкой колеи до Вены.

Казахстан играет ключевую роль для обеспечения безопасности Сибири, южных границ России, магистральных транспортных артерий. У России нет общих границ со многими государствами Центральной Азии (в том числе Узбекистаном, Кыргызстаном и Таджикистаном), пути сообщения с ними пролегают через Казахстан. Интеграция транспортных систем должна стать эффективной альтернативой строительству новых линий параллельно существующим с целью избежать транзита через соседние страны.

Одним из направлений сотрудничества является согласованное развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории СНГ. Укреплению транспортной интеграции способствует расширение транзитных возможностей России. Например, Казахстан и Китай поддерживают проект строительства железной дороги «Белкомур» (Белое море - Республика Коми - Средний Урал), которая должна по кратчайшему маршруту соединить скандинавские страны и Северо-запад России с Азией.

Основные интересы вступления Казахстана в Таможенный союз (ТС) связаны со стремлениями облегчить выход казахстанских производителей на мировые рынки через территорию России и Беларуси. Создание ТС должно привести к упрощению пересечения грузами и пассажирами внутренних границ между государствами-членами. Например, на железнодорожном транспорте около 20% полезного времени работы подвижного состава тратится на пограничные и таможенные процедуры. На внутренних границах планируется поэтапно прекратить работу контролирующих органов (исключая пограничный контроль).

В рамках ТС Казахские железные дороги (АО НК «КТЖ») и ОАО «РЖД» должны одновременно сотрудничать и конкурировать друг с другом. В этих условиях особую актуальность приобретает проблема соизмеримости мер государственной поддержки железнодорожного транспорта в России и Казахстане. В России осуществляются прямые государственные дотации железнодорожного транспорта, в Казахстане происходит повышение тарифов.

Для повышения скорости перевозки грузов по железнодорожным коридорам регулярно предлагается строить на территории стран СНГ дороги с европейской шириной колеи. Например, планировалось, что железная дорога Достык - Актогай - Джекказган - Бийнеу - Актау и далее через Туркменистан до границы с Ираном (Горган) будет построена с использованием колеи европейского стандарта (1435 мм). Выдвигаются предложения о создании на территории России новой сети скоростных железных дорог с колеей 1435 мм для пропуска транзитного грузопотока. Это, по мнению авторов, будет способствовать интеграции страны в евроазиатское экономическое пространство и принесёт доход в размере более 100 млрд. долл. в год.

Скорость движения грузов по железнодорожным коридорам можно увеличить и без изменения ширины колеи путём усиления мощности пограничных станций, перегрузочных терминалов и пунктов замены колёсных пар вагонов. Это обойдётся дешевле, чем строительство железных дорог европейской колеи и создание соответствующей инфраструктуры. К тому же основной объём евроазиатского транзита перевозится в контейнерах, транспортировка которых не связана с заменой колёсных пар, а процесс перегрузки не требует много времени и усилий.

В 2008 году через пограничный переход «Достык» было переработано и пропущено 70 контейнерных поездов из Китая в Центральную Азию, Россию и Европу. Имеющиеся оборудование обеспечивает возможность перегрузки контейнерных грузов в объёме 4,0-4,5 млн. тонн в год. На выполнение всех операций, связанных с пересечением границы контейнерным поездом из Китая затрачивается около 5-6 часов и менее 3 часов в обратном направлении.

Развитию автомобильных перевозок грузов и пассажиров между Россией и Казахстаном способствовало наличие большого количества (около 50) автомобильных пунктов пропуска на российско-казахстанской границе. 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 из этих стран лишь дозволы на транспортировку их грузов из третьих стран (когда, например, российский груз перевозится казахстанской машиной из Китая)²³.

²³ 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.

Интенсивное развитие Синьцзян-Уйгурского автономного района в Китае приведёт к росту транзитных перевозок российских транспортных компаний через территорию Казахстана в случае положительного решения накопившихся проблем. Основной проблемой является незаконное взимание с перевозчиков различных сборов (проблема «скрытых затрат»). По оценкам от 50 до 70% (а в некоторых случаях и более) всех платежей, уплачиваемых при пересечении границ на Северном маршруте транспортного коридора Азия – Европа, являются неофициальными²⁴. Взимание несанкционированных сборов с российских перевозчиков происходит как в пограничных пунктах пропуска, так и на территории Казахстана. Поборы осуществляются при прохождении пограничного, таможенного, транспортного, ветеринарного, фитосанитарного, санитарно-эпидемиологического и других видов контроля.

Другой проблемой являются длительные простои (которые могут достигать 6-8 часов) автотранспорта на границе. В настоящее время по причине несогласованных таможенных процедур автоперевозчики теряют на пограничных переходах около 40% времени всего рейса. На российско-казахстанской границе происходит двойное взвешивание транспортных средств. Перевозчик несёт все расходы, связанные с прохождением таможенного досмотра, погрузкой-разгрузкой автомобилей в таможенной зоне.

Прохождение пограничного контроля не должно занимать более 30 мин²⁵. Это достигается путём совершенствования технологии контроля, использования принципа «одного окна», автоматизации таможенных процедур, которая также потребует от перевозчиков предварительного предоставления информации о ввозимых товарах в электронном виде.

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 года. Среди прочего он предусматривает сокращение времени и исключение дублирования при проведении контроля транспортных средств. С другой стороны, многие автомобильные пункты пропуска на границе с Казахстаном будут ликвидированы.

Существуют и другие трудности осуществления автомобильных перевозок между двумя странами, например, при перевозке опасных грузов. Перечень опасных грузов, для перевозки которых требуется разрешение, содержит в Казахстане 94 наименования, а в России – около 800, что является барьером для международных автоперевозчиков²⁶.

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 путем. В целях развития автомобильных перевозок по этому маршруту целесообразно создание крупной совместной российской - казахстанской - кыргызстанской автотранспортной компании с сильной государственной поддержкой, а также привлечение международных транспортных компаний. Повышение интенсивности автомобильного движения позволит достичь окупаемости платных дорог.

Существуют проблема большой (около 50%) топливной составляющей в себестоимости перевозок грузов автомобильным транспортом, которая усугубляется действующими ограничениями на количество топлива, остающееся в заправочных ёмкостях при пересечении границы. Одним из путей сокращения топливных расходов на маршруте Азия - Западная Европа является развитие контрейлерных перевозок, а также провоз грузовых автомобилей

²⁴ Благодарный Г. Партнерство – партнерством, а табачок. URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/partnerstvo-partnerstvom-a-tabachok.html>

²⁵ Сокращение времени простоя окажет благоприятное влияние, в частности, на российских производителей продуктов питания с ограниченным сроком хранения, откроет им новые рынки сбыта на территории Казахстана.

²⁶ По единым критериям. Транспорт России, № 20 (412) 18 Мая, 2006 г.

морским путем, через порты Санкт-Петербурга в порты Германии. Это позволяет избежать проезда через территории Беларуси, Польши и сократить расходы на 10-15%²⁷.

Одной из целей сотрудничества в области морского и речного транспорта является предоставление возможности казахстанским судам осуществлять беспрепятственный проход по внутренним водным путям России. Другая цель - организация прямого международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Астраханского водной - транспортного узла, Махачкалу и Актау²⁸.

Формирование единого транспортного пространства России и Казахстана 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 России и Казахстана должны быть направлены, прежде всего, на устранение избыточных форм контроля на границах и территориях двух государств. Проведение гибкой тарифной политики приведёт к активизации процессов рыночной самоорганизации на рынках транспортных услуг.

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

Крупнейшим трансграничным проектом является создание международного автомобильного коридора «Западная Европа - Западный Китай». Дорога Хоргос - Шымкент - Кызылорда - Оренбург - Казань - Москва - Санкт-Петербург - Европа - самый короткий путь из Китая в Европу, с минимальным количеством пересечений границ. На первоначальном этапе объёмы автомобильных перевозок по данному коридору возрастут с 0,9 млн. тонн до 3,5 млн. тонн. ТЭО проекта предполагает ежегодный объем перевозок казахстанскому участку автодороги до 80 тыс. контейнеров. Перспективный грузопоток – 54 млн. тонн грузов в год.

Достичь заявленных результатов могут помешать проблемы плохого качества автомобильных дорог, низкого уровня дорожной инфраструктуры и сервиса, недостаточности автомобильных маршрутов для создания современной сети международных автомобильных перевозок. В рамках проекта в Казахстане будет построено и реконструировано около 2,5 тыс. км дорог. Около четверти из казахстанского участка трассы должна быть платной.

Для успешного функционирования коридора Казахстану необходимо урегулировать вопросы пересечения границ с другими странами. Например, Республика Беларусь не пропускает на свою территорию казахстанских перевозчиков. Автотранспорт вынужден также разгружаться на границе с КНР, хотя соглашения, подписанные двумя странами в рамках Шанхайской организации сотрудничества, предусматривают беспрепятственный пропуск грузов. Необходимо ликвидировать криминальные проявления и случаи поборов контролирующих органов в странах, где проходит дорога (особенно в Центральной Азии).

3. Пути повышения инфраструктурной обеспеченности территориального развития

Инфраструктурная обеспеченность территориального развития требует производственно-технологического и организационно-хозяйственного совершенствования функционирования всех видов транспорта и дорожного хозяйства. Развитие транспортной коммуникаций приводит к повышению качества жизни, привлекательности территории для населения и инвесторов, повышению конкурентных преимуществ регионов в борьбе за источники бюджет-

²⁷ 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)

²⁸ Оправданные амбиции. Транспорт России, № 38, 21 Сентября, 2006 г.

ных доходов, инвестиции и человеческие ресурсы. Эффективное функционирование транспортно-коммуникационной системы на региональном уровне достигается в условиях конкурентной борьбы между различными видами транспорта и транспортными компаниями за пассажиров и грузы. Транспортно-коммуникационная инфраструктура на региональном уровне, прежде всего, должна обеспечивать мобильность рабочей силы путём организации перевозок маятниковых трудовых мигрантов.

Важнейшую роль в развитии транспортных коммуникаций на региональном уровне играют пригородные перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.

Актуальность проблемы пригородных перевозок обусловлена следующими обстоятельствами:

1. Железнодорожный транспорт выполняет массовые перевозки пассажиров с наибольшей степенью безопасности.

2. В настоящее время этот вид транспортных услуг находится в точке стратегического выбора, результатом которого может стать резкое сокращение (а в ряде регионов и на отдельных направлениях и полное прекращение) пригородного сообщения.

3. Необходимостью сохранения железной дорогой своей конкурентной привлекательности по уровню тарифов и качеству услуг по сравнению, прежде всего, с перевозками автомобильным транспортом в целях сохранения конкурентной среды на рынке транспортных услуг, формирования эффективных рыночных субъектов, предоставляющих качественные услуги по справедливым ценам.

Необходимость государственного протекционизма в отношении железнодорожного транспорта обусловлена тем, что он обеспечивает массовые перевозки в период суточных и сезонных пиковых нагрузок на транспортную систему страны. Такая работа предполагает наличие и содержание значительных резервов пропускной способности, подвижного состава, трудовых ресурсов. Экономическая и социальная важность пригородного сообщения особо проявляется в условиях нарастающих проблем на рынке труда – именно этот вид транспорта создаёт условия для большей мобильности и занятости населения.

Осуществление пригородных перевозок требует наличия высокоспециализированных активов с длительным сроком окупаемости. Временные затраты на подготовку машиниста электропоезда составляют 4 года, срок службы подвижного состава – 28 лет, объекта пассажирской инфраструктуры – 50 лет и более.

Главным предметом общественно-коммерческих отношений при организации и финансировании пригородных перевозок является компенсация их убыточности со стороны государственных органов управления и регулирования. Согласно бухгалтерской отчётности (по РСБУ), в 2007 году убытки ОАО «РЖД» от выполнения пригородных перевозок составили 27,7 млрд. руб., в 2008 году - 34,8 млрд. руб., в 2009 году - 24,8 млрд. руб.

Убыточность пригородных перевозок имеет тенденцию к увеличению вследствие роста их себестоимости, сокращения платёжеспособного спроса со стороны населения, а также в результате реформирования железнодорожного транспорта. Так, с выделением в 2010 году пассажирских перевозок в дальнем сообщении в отдельную Федеральную пассажирскую компанию произошло перераспределение расходов (прежде всего, инфраструктурных) в сторону их отнесения на пригородное хозяйство.

Развитие пригородных пассажирских перевозок предполагается осуществлять через формирование системы государственного социального заказа. Общественно-коммерческие отношения в этой области постепенно обретают юридическое основание. Обязательства регионов по выделению бюджетных средств возникают вследствие ответственности субъектов Федерации за организацию транспортного обслуживания населения на своей территории, возложенной на них в 2005 году Федеральным законом № 184 «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов власти субъектов Российской Федерации».

Пригородные перевозки не включены в статью 19 Федерального закона «О защите конкуренции» в качестве цели предоставления государственных или муниципальных преферен-

ций. Этот закон запрещает органам государственной власти субъектов РФ заключать соглашения с хозяйствующими субъектами и осуществлять согласованные действия, которые могут привести, в частности, к повышению, снижению или поддержанию цен (тарифов), за исключением случаев, если такие соглашения предусмотрены нормативными правовыми актами Правительства РФ. Таким нормативным актом является Положение «Об участии органов исполнительной власти субъектов РФ в области государственного регулирования тарифов в осуществлении государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий», утвержденное постановлением правительства РФ № 950 от 10 декабря 2008 года. Согласно этому документу, органы исполнительной власти субъектов РФ участвуют в государственном регулировании и контроле деятельности субъектов естественных монополий в следующих сферах:

- а) железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении;
- б) услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах;
- в) услуги по передаче электрической энергии;
- г) услуги по передаче тепловой энергии;
- д) транспортировка газа по газораспределительным сетям.

Государственное регулирование деятельности субъектов естественных монополий осуществляется посредством установления цен (тарифов) и (или) их предельных уровней на услуги естественных монополий и контроля за применением указанных цен (тарифов). Региональные власти должны представить в федеральный орган исполнительной власти по регулированию естественных монополий (в настоящее время – Федеральную службу по тарифам) копию своего решения об установлении тарифа для субъекта естественной монополии, а также, в случае необходимости, и материалы, на основании которых принято такое решение.

Из перечня сфер, подлежащих государственному регулированию со стороны региональных властей, хорошо видно, что все они, кроме пригородных перевозок, относятся к инфраструктурным видам деятельности. По логике документа в области пригородного хозяйства государственному регулированию должны подлежать услуги железнодорожной инфраструктуры в регионе: стоимость пользования путями, контактной сетью, устройствами СЦБ (сигнализации, централизации, блокировки), станциями, вокзалами и остановочными пунктами. Отнесение самих пригородных перевозчиков к субъектам естественной монополии вызывает сомнение.

3.1. Рыночная основа модернизации транспортных коммуникаций на региональном уровне

Развитие транспортно-дорожного комплекса на региональном уровне должно происходить на рыночной основе с выделением естественно-монопольных сегментов, масштабы и значение которых нередко преувеличиваются для получения необоснованных (монопольных) доходов и бюджетных средств.

Естественная монополия – это состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров²⁹.

В пользу конкурентного характера, потенциально присущего пригородным перевозкам, свидетельствуют следующие факты:

²⁹ В соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях».

- гибкость спроса (часто недооцениваемая) на пригородные перевозки по цене, возможность их замещения трудоустройством на местах, развитием социально-бытовой сферы, повышением доступности продуктов питания для малоимущих граждан;
- возможность замещения (дополнения) железнодорожного сообщения автомобильными перевозками вплоть до полной замены, что и происходит в отдельных регионах, а также предусмотрено бизнес-планами пригородных компаний;
- наличие в структуре пригородного хозяйства прибыльных (и потенциально прибыльных) поездов, маршрутов и видов деятельности (ускоренные поезда повышенной комфортности типа «Спутник», аэроэкспрессы, ускоренные межобластные поезда, городские электропоезда, торговля на станциях и остановочных пунктах, рекламная деятельность и пр.);
- технологическая и организационная возможность предоставления доступа к железнодорожной инфраструктуре нескольким пригородным перевозчикам, выкупа «ниток графика» не только без ущерба, но и с повышением качества предоставляемых услуг;
- развитие конкурентного сектора в сфере грузовых перевозок, появление множества частных и государственных компаний – владельцев и операторов подвижного состава, включая собственников локомотивов, приватизация вагонных депо, привлечение частного капитала в модернизацию и реконструкцию железнодорожной инфраструктуры.

В отличие от грузовых перевозок предоставление железнодорожных услуг пригородного сообщения в регионах носит монополистический характер. Таким образом, тарифы на пригородные перевозки устанавливаются на социальном уровне, а себестоимость – на монополистическом. Рыночное поведение монополиста неизбежно приведёт к стремлению повышать (по крайней мере – не сокращать) себестоимость перевозок для увеличения размера бюджетных субсидий.

Социальную значимость и ограниченность платёжеспособного рыночного спроса можно считать равноценными факторами, сдерживающими повышения тарифов на пригородные перевозки. Оба фактора трудно измерить в количественной форме. Величину платёжеспособного спроса невозможно оценить по причине нерыночного формирования цены на данную транспортную услугу и присущих ей свойств «общественного блага». В настоящее время установление тарифа на пригородные перевозки осуществляется исходя из их себестоимости с поправкой на степень социальной значимости. Установление тарифов на пригородные перевозки на уровне их себестоимости («экономически обоснованном уровне») требует их увеличения, которое в зависимости от региональных особенностей оценивается от 10 до 128%.

В случае прекращения или уменьшения перекрёстного субсидирования (за счёт грузовых) пригородных перевозок и их дотирования из региональных бюджетов произойдёт неизбежное сокращение объёмов пригородного сообщения. При фиксированных тарифах это произойдёт путём административной отмены (сокращения составности) пригородных поездов в целях сокращения себестоимости. При повышении тарифов – путём сокращения спроса и низкой населённости вагонов, которая в свою очередь также потребует оптимизации составности и уменьшения интенсивности движения.

Необходимо создать рынок пассажирских перевозок, сформировать конкурентную среду в пригородном хозяйстве. Так, с июля 2010 года начала работать ОАО «Пермская пригородная компания», а к концу 2010 года должна получить лицензию на пригородные перевозки ещё одна пермская пригородная компания – «Пермский экспресс»³⁰. Это позволит проводить размещение государственного заказа и выбирать перевозчика на конкурсной основе.

Развитие транспортной инфраструктуры на региональном уровне на рыночной основе предполагает наличие конкуренции между транспортными компаниями и видами транспорта. Определение параметров перевозок, входящий в государственный заказ (маршрутов, количества поездов, график движения, объёмы вагона - километровой работы и др.), требуют

³⁰ Гудок, 21.06.2010.

не только присутствия представителей региональных администраций в органах управления ППК, но и реальной контрольной работы. В условиях сокращения государственного аппарата, дефицитов региональных бюджетов участие субъектов Федерации в управлении работой ППК вряд ли целесообразно. Региональные власти могут следить за выполнением расписания и количеством вагонов в поездах, санитарным состоянием подвижного состава, но возможности проверить обоснованность тарифов, производственно-технические характеристики, оценить потенциал снижения себестоимости перевозок у них крайне ограничены.

Развитию транспортных коммуникаций препятствует «инфраструктурное неравенство» различных видов транспорта. Так, железнодорожные перевозчики в обязательном порядке оплачивают услуги инфраструктуры (путевое хозяйство, системы сигнализации и связи, электрификации, другие). Автомобильные перевозчики непосредственно не оплачивают использование автодорог. Налогами на транспортные средства и акцизами на топливо покрывается незначительная часть (не более 10-12%) совокупных бюджетных затрат на дорожное хозяйство.

По данным Федерального казначейства, в 2010 году из бюджета на дорожное хозяйство было выделено около 645 млрд. руб. (в т. ч. из федерального бюджета – около 280 млрд. руб., из консолидированных бюджетов регионов – около 365 млрд. руб.). При этом за счёт транспортного налога со всех владельцев автотранспортных средств было собрано 75 млрд. руб., за счёт акцизов на автомобильное топливо – около 9 млрд. руб. Общий размер бюджетного финансирования автомобильной инфраструктуры, непокрытый целевыми налогами и сборами, составил в 2010 году около 560 млрд. руб.³¹

Принятие поправок в закон «О концессионных соглашениях» может ввести новую форму строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов - «контракты жизненного цикла». В соответствии с такими контрактами частные инвесторы за свой счёт строят и эксплуатируют объекты инфраструктуры, а государство после ввода их в эксплуатацию начинает выкупать построенные объекты. Объём платежей определяется сроком эксплуатации (жизненным циклом) и производственно-техническими особенностями инфраструктурного объекта (пропускной способностью, обеспечением норм безопасности и т.д.).

3.2. Проблемы финансирования транспортных коммуникаций из регионального бюджета

Пассажиры перевозки в пригородном сообщении имеют черты общественного блага с возникновением при этом «проблемы безбилетника». Не зря проблема безбилетного проезда является самой насущной проблемой этого вида перевозок. По оценкам ОАО «РЖД» 30-50% пассажиров едут без билета. Однако, это касается только массовых перевозок (прежде всего, в Московском регионе) и устаревших методов управления и контроля перевозочного процесса. В пригородных перевозках автомобильным транспортом, зачастую не менее массовых, проблема безбилетного проезда сведена к минимуму.

По мнению железнодорожников, главная причина убыточности пригородных перевозок заключается в отсутствии чёткой системы правовых и экономических взаимоотношений между заказчиком перевозок и самим перевозчиком. Согласно логике реформы, региональные власти должны заказывать железнодорожным компаниям тот объём вагона - километровой работы, который необходим для обеспечения пригородными перевозками малоимущих слоёв населения.

Другими словами, *необходимым условием достижения безубыточности является предоставление ежегодных бюджетных субсидий с включением их в доходы пригородного хозяйства.* Если пригородные перевозки всегда будут планомерно-убыточными, субсидии при-

³¹ Транспорт России, №37, 15 Сентября 2011 г. <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/zaytsy-gravyat-bal.html>

городному комплексу по своему экономическому содержанию станут дотациями, величина которых будет ежегодно расти.

В настоящее время размер и порядок предоставления субсидий на компенсацию убыточности пригородных перевозок определяется ежегодно путём переговоров, убеждений, соглашений, принуждений. Переговорные площадки созданы не только на региональном уровне, но и в федеральных округах – совещания при полномочных представителях Президента России в федеральных округах.

Средства из федерального бюджета, которые получают регионы на поддержку пассажирских перевозок, не разделены по видам транспорта, региональные власти сами решают какому виду транспорта оказать финансовую поддержку. Для давления на региональные власти ОАО «РЖД» использует сокращение составности, отмену поездов, временное закрытие маршрутов и направлений. Отмена поездов, как правило, приводит к лишению льготных категорий граждан права на бесплатный проезд. Возможность передвижения особенно актуальна в период садово-дачного сезона.

В целях обоснования величины требуемых субсидий железнодорожники проводят демонстрационные мероприятия по повышению эффективности работы: показательные акции по борьбе с безбилетным проездом, привлечение пассажиров рекламными кампаниями, предоставление новых видов услуг и пр.

Железная дорога настаивает на внесение изменений в региональные бюджеты для увеличения средств, выделяемых на компенсацию выпадающих доходов³². Компенсация доходов, недополученных от регулирования тарифов, происходят в следующих формах:

- перечисление денежных средств из регионального бюджета;
- строительство и реконструкция пригородных вокзалов, посадочных платформ на остановочных пунктах, открытие, ремонт и оборудование билетных касс, навесов, пешеходных переходов, подъёмников для инвалидов на средства региональных и местных бюджетов;
- строительство, реконструкция и ремонт путепроводов над железнодорожными путями, реконструкция переездов, строительство автомобильных подходов к переездам;
- закупка подвижного состава;
- финансирование развития инфраструктуры, электрификация, строительство вторых путей, в том числе и в рамках развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории регионов;
- предоставление льгот по ставкам аренды регионального имущества, снижение тарифов на электроэнергию, компенсация части процентных ставок по привлеченным кредитам;
- патрулирование сотрудниками региональных правоохранительных органов территории, прилегающей к станциям и остановочным пунктам (особенно в вечернее и ночное время);
- выполнение социальных программ в отношении работников региональных отделений железной дороги.

В ряде случаев ОАО «РЖД» обещает все средства, полученные из бюджетов субъектов Федерации, оставлять в регионах в виде налоговых платежей и создания новых рабочих мест, а также направлять их на развитие машиностроения и транспортной системы региона.

Выделение субсидий и дотаций пригородному хозяйству требует сложной бюрократической процедуры и точных экономических расчётов. Если на территории региона находятся несколько дорог - филиалов ОАО «РЖД», необходимо заключать договоры с каждой из них. Предоставление бюджетных дотаций при межрегиональных перевозках возможно только на

³² Кроме убыточных пригородных поездов существуют убыточные линии и станции, и чтобы они не были закрыты, местные администрации и грузоотправители также должны выделять субсидии железной дороге.

основании расчётов и подтверждения бухгалтерскими документами расходов, понесённых железной дорогой при движении поезда в каждом регионе³³.

Величина выпадающих доходов носит прогнозный характер. Регионы обязуются компенсировать выпадающие доходы дороги в объёме, заложенном при формировании бюджета. Фактические суммы (рассчитанные ОАО «РЖД») могут быть гораздо больше. Выделение компенсаций может происходить, как в форме предоплаты, так и возмещения разницы между фактическими доходами и доходами, которые железная дорога могла бы получить в случае установления «экономически обоснованного тарифа».

Региональные министерства финансов, как правило, ориентировочно определяют величину компенсации недополученных доходов, а затем индексируют её в зависимости от инфляции с использованием индекса-дефлятора. Покрыть все расходы на пригородные перевозки невозможно, с одной стороны, в силу бюджетных ограничений большинства субъектов Федерации, а с другой - из-за существенной разницы между экономически обоснованными и реально установленными тарифами на перевозки. Кроме того, компенсация проезда льготных категорий пассажиров осуществляется не в полном объёме.

Позиция региональных властей определяется ролью железнодорожных перевозок в транспортном обеспечении, финансовыми возможностями, остротой социальных проблем, наличием в регионе предприятий - поставщиков ОАО «РЖД» и крупных потребителей его услуг, личностными особенностями руководителей региональных администраций и профильных министерств (комитетов). Например, Красноярский край - один из немногих регионов России, с которым ОАО «РЖД» удалось договориться о полном покрытии выпадающих доходов от осуществления пригородных перевозок. В 2009 году железная дорога должна получить из регионального бюджета 100 % компенсацию убытков (300 млн. руб.). Всё это происходит на основании подписанных Соглашений о сотрудничестве без заключения государственного контракта.

Отказываются участвовать в организации пригородного сообщения Республика Чувашия, Ставропольский край. Жёсткую позицию занимает профильный комитет администрации Ленинградской области, руководство Владимирской области. В бюджете Калининградской области не предусмотрены расходы на покрытие убытков в пригородном сообщении. Однако из регионального бюджета могут быть выделены финансовые средства на адресную поддержку малоимущих граждан.

Финансовые и экономические возможности регионов существенно отличаются. Например, у Республики Татарстан - донора федерального бюджета, финансовые возможности выше, чем у Республики Чувашия, администрация которой не имеет возможности и экономического смысла дотировать перевозки пассажиров в Казань. Жители Чувашии ездят в Татарстан на работу, пополняя налоговые доходы соседней республики. В таких условиях крупные предприятия региона-реципиента трудовых ресурсов могли бы приобретать проездные документы для своих сотрудников за полную стоимость³⁴.

Кроме того, в Республике Чувашия хорошо развита сеть автомобильных дорог с твёрдым покрытием, которые проложены к каждому населённому пункту. Поэтому в регионе принято решение дотировать не перевозчиков (в том числе автомобильных, а также электро-транспорт в Чебоксарах и Новочебоксарске), а провести монетизацию льгот: каждому региональному льготнику дополнительно выплачивается ежемесячно около 400 руб.³⁵

При отсутствии государственного регулирования тарифов в Чувашии железная дорога вправе установить тарифы на перевозки на экономически обоснованном уровне или резко снизить размеры движения пригородных поездов.

Опираясь на правительственное постановление № 950, ОАО «РЖД» намерено обратиться в прокуратуру и подать судебные иски к администрациям Калининградской и Став-

³³ Если пассажир едет из соседней области на работу в Москву, возникает вопрос, кто должен дотировать его перемещение: регион проживания, Московская область или столица?

³⁴ Волжская магистраль, 10 октября 2008, URL: <http://zdr-gazeta.ru/index.php?newsid=31356>

³⁵ Гудок, 12.02.2010

ропольской областей, которые не компенсируют выпадающие доходы компании и даже не ведут переговоров об их возмещении. Прежде чем закрыть пригородное сообщение в этих регионах, перевозчик привлекает к освещению проблемы СМИ, взаимодействует с Министерством транспорта РФ, органами законодательной власти.

В 2010 году из 73 регионов только 63 осуществляют регулирование тарифов. По итогам 2009 года выпадающие доходы компенсировали в полном объеме только Нижегородская область и Красноярский край. В первом полугодии 2010 года 8 регионов вообще не компенсировали выпадающие доходы перевозчикам, а в остальных уровень компенсаций составил в среднем не более 12%³⁶.

В 2010 году не приняли решения о заключении договоров Калининградская область, Республика Чувашия и Ставропольский край. Договор с Республикой Бурятия носит декларативный характер и не содержит четко установленного объема компенсации.

К началу 2011 года не компенсировали выпадающие доходы 8 субъектов Российской Федерации (Владимирская область, Ленинградская область, Вологодская область, Ставропольский край, Удмуртская Республика, Курганская область, Республика Бурятия, Карачаево-Черкесская Республика). Самарская область в течение года несколько сокращала параметры транспортного заказа, отменив 30% поездов (с 70 до 49 пар поездов), и планирует отменить еще не менее 10 пар поездов. Главной причиной такой ситуации является нежелание региональных властей дотировать поезда, связывающие Самарскую область с другими регионами.

Представители властей регионов, отказывающихся от регулирования пригородных перевозок, приводят ряд аргументов в свою пользу³⁷. Они указывают, что пригородные железнодорожные компании являются коммерческими предприятиями, получающими доходы от оказания транспортных услуг населению и других видов деятельности. Субъекты Федерации не вмешиваются в хозяйственную и финансовую деятельность коммерческих организаций и, согласно Гражданскому кодексу, не имеют отношения к их убыткам.

Расчёты экономически обоснованного тарифа не прозрачны, отсутствие четкой системы определения эксплуатационных затрат по объективным нормативам приводит к тому, что в тариф закладываются фактические расходы перевозчика. От руководства регионов не зависят многие издержки пригородных компаний, непредвиденные расходы и затраты на ликвидацию последствий вандализма. Весомую долю в увеличение себестоимости пригородных перевозок вносят поездки самих железнодорожников, предоставление скидок на абонементные билеты, отнесение на пригородные перевозки расходов, не связанных с этим видом деятельности. Убытки происходят от включения в инфраструктурную составляющую пригородных перевозок расходов на содержание малодеятельных станций и линий с преимущественно грузовым движением.

Около половины затрат на пригородные перевозки занимают расходы на аренду и содержание железнодорожной инфраструктуры, и только 10-15% от тарифа возможно регулировать на уровне субъекта федерации.

В доходах от пригородных перевозок не учитываются средства от дополнительных услуг пассажирам и рекламной деятельности. Посредником между пригородным хозяйством железной дороги и пассажирами, как правило, является аутсорсинговая компания со своими источниками доходов.

3.3. Государственное регулирование развития транспортных коммуникаций на региональном уровне

Государственный социальный заказ на пригородные перевозки предполагает заключение между ОАО «РЖД» и администрациями регионов договоров (контрактов) на организа-

³⁶ Гудок, 11.08.2010.

³⁷ См., например, Леонид Терехнёв, «Без железных дорог регионы вымрут», Гудок, 29.01.2009.

цию транспортного обслуживания населения. Заказчиком выступает субъект Федерации, исполнителями - ОАО «РЖД», пригородная пассажирская компания или другой перевозчик. Договор предусматривает предоставление перевозчиком объёма транспортных услуг, согласованного с заказчиком, механизм предоставления субсидий и осуществления расчётов. Заказчик должен компенсировать выпадающие доходы перевозчика в случае, если установленные им тарифы, ниже экономически обоснованного уровня. Перевозчик будет ставить в расписание ровно столько поездов, сколько оплатил заказчик в лице региона.

*Государственный заказ станет эффективным средством поддержки и развития пригородных перевозок только в том случае, если будет размещаться на конкурсной основе*³⁸. Помимо пригородных хозяйств железных дорог и пассажирских компаний - дочерних (зависимых) обществ ОАО «РЖД», в конкурсе должны участвовать и другие перевозчики. Целевой характер выделяемых субсидий требует жёсткого контроля использования средств. В настоящее время органы регулирования и финансирования (в том числе и Минфин России) не имеют точных данных о доходах и расходах в пригородном хозяйстве.

Развитие транспортных коммуникаций должно базироваться на выявлении реальной подвижности населения. Необходимо не только «поймать», но и сформировать пассажиропоток. Между региональными центрами, городами-спутниками и другими населёнными пунктами постоянно происходит миграция населения в различных целях: трудовых, учебных, лечебных, административных, торгово-закупочных, дачно-садово-огородных, спортивных и др.³⁹. В ходе маркетинговых исследований выявляются предпочтения пассажиров по времени курсирования поездов, целям поездки (регулярные поездки на работу, в больницы, в ВУЗы, за покупками, в различные межрайонные организации), маршрутам поездки. Особое социально-политическое значение имеет транспортное обеспечение пассажирских перевозок в период садово-огородного сезона.

Формированию регионального заказа на пригородные пассажирские перевозки должно предшествовать всестороннее изучение потребностей населения.

Большое значение в графике движения пригородных поездов имеет время их прибытия и отправления из населённых пунктов, где концентрируется экономическая активность, удовлетворяются социально-бытовые проблемы населения региона. Возможны три варианта развития событий:

1. Равномерное распределение производственных и социально-бытовых объектов в соответствии с местами проживания населения.
2. Концентрация экономической активности и оказание социальных услуг в ограниченном количестве крупных населённых пунктов с активным развитием транспортно-коммуникационной инфраструктуры.
3. Привлечение самого транспорта как места приложения трудовых усилий (например, формирование разъездных путейских бригад) и для удовлетворения потребностей населения (поезда здоровья, вагоны-магазины и пр.).

Потребность в транспортной подвижности населения может быть вынуждённой. Перемещение населения с садово-огородными целями подвержено влиянию различных факторов и может сокращаться под воздействием развития розничной торговли.

Не следует добиваться единого подхода в организации обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Потребности в перевозках не одинако-

³⁸ В Германии согласно закону о регионализации организация пригородного сообщения отнесена к компетенции федеральных земель. Перевозчик для каждого маршрута определяется на конкурсной основе. Во многих случаях такая процедура привела к снижению себестоимости перевозок и повышению уровня сервиса. Создание комплексных региональных транспортных компаний позволило состыковать расписания автобусов, поездов и самолётов и ввести единое управление всеми перевозочными ресурсами. «Гудок», 10.06.2009.

³⁹ Иллюстрацией такой маркетинговой работы может служить быстрая реакция «Экспресс-пригорода» на желание многих новосибирцев посмотреть футбольный матч между московским «Спартаком» и «Томью». Если в один из городов приезжает знаменитый театр или уникальная выставка, ППК готово быстро отреагировать на это событие и предоставить качественные транспортные услуги.

вы у населения разных регионов и городов. Они зависят от географического положения, развития экономики и состояния транспортной инфраструктуры. Например, подсчитано, что каждому жителю крупного города необходимо до 25 поездок в месяц на разных видах транспорта, а в отдалённых районах Севера месячный набор транспортных потребностей – это один полёт на самолёте. На основе изучения потребностей населения, которым занимаются специалисты транспортных вузов, будет определён *социальный транспортный стандарт* и сформирована *транспортная корзина*⁴⁰. Величина государственных субсидий, в том числе и трансфертов из федерального бюджета, должна обеспечивать достижение этого стандарта в каждом регионе.

Дотации пригородным пассажирским компаниям искажают рыночные сигналы, при этом ссылки на мировой опыт не всегда уместны. Богатые развитые страны (например, Германия) сохраняют высокие объёмы пригородного сообщения, исходя из политических соображений и приверженности устоявшимся традициям. В России же идёт формирование рыночной экономической системы, формирование нового типа пространственного развития страны. Государственное финансирование целесообразно только как форма временного сглаживания негативных последствий формирования рыночной системы.

В настоящее время Министерство транспорта РФ разработало проект федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации». Законопроект устанавливает обязанность государства и субъектов Федерации заключать контракты с перевозчиками. В этих документах будут определены количество маршрутов, их регулярность, число вагонов, промежуточных остановок и ряд других технических параметров. Предусмотрены случаи, когда перевозчик вынужден отказаться от каких-то маршрутов, например, в силу загруженности линии. Согласно проекту закона, государственный контракт на выполнение пригородных перевозок должен заключаться на срок не менее трёх лет на конкурсной основе. В конкурсе на выполнение пригородных перевозок могут принять участие любые лицензированные перевозчики. При этом пригородные перевозки как вид деятельности будут исключены из списка естественных монополий.

Обязательным условием для появления и развития института частных перевозчиков в пригородном пассажирском сообщении остаётся его безубыточность. Однако социально-экономическая обстановка делает невозможным выполнение этого условия без финансовой поддержки со стороны федерального и региональных бюджетов. В августе 2010 года правительство России издало распоряжение о выделении в 2011 году федеральным бюджетом компенсационных трансфертов для дотационных регионов, в которых местные власти регулируют тарифы на общую сумму 25 млрд. руб.

Минтранс России предлагал передать 25 млрд. рублей государственных субсидий, заложенных в федеральном бюджете 2011 года на дотирование пригородных перевозок, в уставные капиталы региональных ППК, а не направлять их на покрытие убытков. При этом ОАО «РЖД» могло бы передать вагоны с собственностью пригородных компаний (в настоящее время они их арендуют). Положение усугубляется сложным финансовым состоянием большинства пригородных компаний. Отсутствие действенного механизма распределения этих средств привело к тому, что все они были предоставлены ОАО «РЖД» на компенсацию части инфраструктурной составляющей в тарифе на пригородные перевозки. ОАО «РЖД» настаивает на сохранении такого порядка субсидирования пригородных перевозчиков и в дальнейшем. И даже на законодательном закреплении такого положения вещей, путём внесения поправок в действующий Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», или в разрабатываемый закон «О регулярном железнодорожном пассажирском сообщении».

Государственная финансовая поддержка развитию транспортных коммуникаций может осуществляться не только путём выделения бюджетных субсидий (дотаций), но и путём предоставления налоговых льгот. Налоговое стимулирование заключается в снижении став-

⁴⁰ И. Левитин, «Гудок», 29.04.2009

ки НДС на пригородные пассажирские перевозки до 0, а также в снижении ставок налогов, выплачиваемых железнодорожными предприятиями в региональные и муниципальные бюджеты: налога на прибыль и налога на имущество. Снижение налогового бремени предоставит железнодорожным компаниям средства, частично компенсирующие недополученные доходы, возникающие из-за государственного регулирования тарифов на пригородные перевозки.

Так, в целях компенсации доходов, выпадающих из-за государственного регулирования тарифов на пригородные перевозки, Администрация Калужской области планирует предоставить налоговые льготы Московской железной дороге. Из налогооблагаемой базы МЖД будет временно исключена инфраструктура строящейся станции Перспективная, предназначенной для обслуживания технопарка «Грабцево» и автозавода «Фольксваген».

Государственное участие в развитии пригородного сообщения на сетях общего пользования должно осуществляться путём образования, капитализации и кредитования Федеральной инфраструктурной компании. Движение пассажирских поездов по магистральной сети может быть бесплатным, при этом государственные субсидии (дотации) должны направляться на содержание, модернизацию и ремонт железнодорожной инфраструктуры⁴¹. Еще одна сфера, куда должны идти государственные деньги, - это закупка подвижного состава. Такой подход обеспечит целевое использование средств и заставит перевозчика, не рассчитывая на получение денежных средств от государства, работать более эффективно.

3.4. Внедрение организационно-хозяйственных инноваций в процессе развития транспортных коммуникаций на региональном уровне

С 2011 года ОАО РЖД не выполняет функции перевозчика в пригородном сообщении, а только предоставляет инфраструктуру созданным в регионах пригородным пассажирским компаниям. Организацией перевозок должны заниматься региональные власти. К 2011 году созданы 26 пригородных пассажирских компаний (ППК), осуществляющих перевозки во всех 73 субъектах Российской Федерации, где существует пригородное железнодорожное сообщение.

Создание первых ППК носило во многом рекламно-демонстрационный характер. При этом большое значение имели личные характеристики и отношения начальников железных дорог, глав регионов и городов, руководителей ППК. Управленческие взаимодействия осуществляются путём вхождения представителей администраций регионов в Советы директоров ППК, избрания работников железной дороги депутатами Законодательных собраний субъектов Федерации. Практикуется создание постоянно действующих комиссий (ПДК), в состав которых входят представители профильных департаментов и комитетов администраций регионов, местных властей, управлений железных дорог и дочерних обществ ОАО «РЖД». Однако, региональные и местные власти не проявляют большой заинтересованности в развитии пригородных перевозок.

Создание ППК - это попытка разделить ответственность за пассажирские перевозки между железной дорогой и регионами, привлечь региональные власти к организации и финансированию пригородных перевозок. Компании и региональные администрации заключают договор о компенсации выпадающих доходов железнодорожников в связи с предоставлением льгот и установлением субъектом РФ тарифов на пригородные перевозки ниже себестоимости, а также договор на выполнение перевозок пассажиров, имеющих право льготного проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Например, в Пермском крае на первом этапе создаваемой ППК будет передан ускоренный поезд Пермь - Свердловск и несколько маршрутов обычных электропоездов, убытки, от выполнения которых краевые власти полностью компенсируют. ППК не имеет смысла создавать в регионах с незначительным пассажиропотоком и неразвитым пригородным желез-

⁴¹ Андреева Т. Приданное для «дочки» // Транспорт России, № 1-2, 1 января 2009 г., URL: <http://www.transportrussia.ru/2009-01-01/train/dochka3.html>.

нодорожным сообщением. Так, в Астраханской области пассажиропоток составляет чуть больше 100 тыс. человек в месяц⁴², а техническое обслуживание подвижного состава осуществляется в Волгограде.

Создание ППК должно облегчить постоянный переговорный процесс железнодорожников и региональных властей, направленный на увеличение бюджетного финансирования пригородных перевозок. Считается, что администрации регионов, будучи акционерами ППК и владея 49% в уставном капитале, будут заинтересованы в прибыльности этих компаний, а, следовательно, увеличат объёмы выделяемых дотаций. При этом не принимается в расчёт заинтересованность региональных властей в недопущении и сокращении бюджетного дефицита. Цель региональных администраций состоит в минимизации бюджетных дотаций.

Предполагается также, что региональные власти, став акционером ППК, смогут влиять на качество предоставляемых услуг через государственный заказ. Увеличение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности и бюджетов ППК позволяют обоснованно предъявлять региональным и местным властям статьи расходов для получения компенсаций. Однако влиять на качество через размещение государственного заказа услуг можно и без вхождения в акционерный капитал компании.

Складывающаяся система организации пригородных перевозок лишает население транспортной мобильности и привычных способов перемещения, сформированных в советское время. Формируя заведомо планомерно-убыточные компании, ОАО «РЖД» пытается переложить часть их финансирования на региональные власти. В то же время отсутствие штрафов за безбилетный проезд сокращает доходы муниципальных бюджетов, куда они должны поступать.

Социальный заказ формируется, исходя из потребности населения региона в пригородных пассажирских перевозках и финансовых возможностей региональной администрации. Наличие оговоренного размера убытков не освобождает компанию от обязанностей принимать меры к уменьшению их размеров, но и не стимулирует её активность в этом направлении. Бюджетное финансирование сужает поле деятельности рыночных сил в развитии транспортных коммуникаций.

3.5. Внедрение новых перевозочных технологий на региональном уровне

Организация курсирования аэроэкспрессов. Организация курсирования аэроэкспрессов является составной частью образования в регионах России узловых аэропортов - хабов. Интермодальные перевозки пассажиров позволяют зарегистрироваться на рейс, оформить и сдать багаж прямо в здании железнодорожного вокзала. Как правило, в аэропорты уже подведены железные дороги, используемые для подвоза авиатоплива, строительных материалов во время возведения аэропорта и других грузов. Реализация проектов запуска аэроэкспрессов требует реконструкции и расширения железнодорожной инфраструктуры, закупки нового подвижного состава.

Реальную эффективность демонстрирует проект запуска аэроэкспрессов в Московском регионе. ООО «Аэроэкспресс» обеспечивает железнодорожное сообщение Москвы с аэропортами Домодедово, Внуково, Шереметьево. В конце 2008 года около 20% авиапассажиров Домодедова совершали поездки в аэропорт на аэроэкспрессе. Задача компании «Аэроэкспресс» – увеличить этот показатель до 50%. В настоящее время высокая цена разовой поездки ограничивает число пассажиров аэроэкспрессов исключительно пользователями воздушного транспорта, встречающими и провожающими. Для привлечения новых пассажиров (совершающих поездки с рабочими, учебными и социально-культурными целями) требуется введение абонементов, по которым стоимость одной поездки будет существенно меньше.

Затраты на реализацию проекта запуска поезда между Екатеринбург и аэропортом Кольцово составили свыше 450 млн. рублей. Поезд начал курсировать осенью 2008 года,

⁴² Это меньше, чем суточный пригородный пассажиропоток станции Москва-Пассажирская-Ярославская.

расписание движения было составлено с учётом прилёта и вылета наиболее популярных авиарейсов. Несмотря на это, за первый год курсирования электропоезда «Экспресс Кольцово» было перевезено 61 633 человека. Таким образом, в среднем в месяц экспресс перевозил около 5 тыс. человек, или примерно 10 человек за одну поездку. За первый год работы проект принёс убытков на сумму 22,5 млн. руб.⁴³

Снижению спроса на железнодорожные поездки экспрессом «Кольцово» способствовало строительство новой скоростной автомобильной дороги шириной 4 полосы в каждую сторону, приуроченное к встрече руководителей стран ШОС в Екатеринбурге летом 2009 года. Новая трасса привела к реализации конкурентных преимуществ автомобильного транспорта. Главной же причиной провала проекта стал недостаточный пассажиропоток аэропорта. Кроме того, аэропорты и авиакомпании не стремятся участвовать в подобных проектах, особенно при наличии аффилированных служб такси. Чтобы выиграть в конкурентной борьбе, аэроэкспресс должен ходить регулярно и часто.

Оператор аэроэкспресса - ОАО «Свердловская пригородная компания» рассчитывает на заключение корпоративных договоров с аэропортом Кольцово, компанией «Уральские авиалинии» и другими предприятиями на перевозку их сотрудников. С 5 июля 2009 года для удобства пассажиров были введены дополнительные остановки, а стоимость проезда на «Экспрессе Кольцово» была снижена, стала зависеть от дальности поездки, и рассчитывается по тарифам пригородного сообщения.

В Новосибирской области реализуется проект запуска электропоездов-экспрессов до аэропорта Толмачёво. К аэропорту уже имеются подъездные пути, которые необходимо реконструировать и электрифицировать на расстоянии менее 2 км. Аэропорт Красноярска связывает с городом однопутная неэлектрифицированная линия, предназначенная для подвоза авиатоплива, которая нуждается в модернизации.

Планируется создание интермодальной системы Казань - Аэропорт, в состав которой войдёт новая линия Вахитово - Аэропорт (18 км) и существующая Казань - Вахитово. По линии можно также осуществлять ускоренные перевозки жителей южных районов Казани и ближайших пригородов, что будет стимулировать их социально-экономическое развитие. Аэропорт «Казань» обслуживает транспортные потребности не только Татарии, но и соседних республик: Удмуртии, Чувашии, Марий Эл. В настоящее время пассажиропоток составляет около 700 тыс. пассажиров в год. Общая пропускная способность аэропорта составляет 5,2 млн. пассажиров в год.

В Волгоградской области рассматривалась возможность организации движения поезда между станцией Волгоград-1 и международным аэропортом «Волгоград» со строительством однопутной железнодорожной ветки от станции Гумрак протяженностью 1,5 км, а также вокзальных павильонов в пассажирской зоне аэропорта. Пригородным поездом могли бы пользоваться около 10 тыс. жителей посёлков Аэропорт и Гумрак. Маршрут аэроэкспресса может связать Московский вокзал Нижнего Новгорода с международным аэропортом.

Наконец 2011 года запланирован запуск аэроэкспресса от железнодорожного вокзала Владивостока к новому терминалу ОАО «Международный аэропорт Владивосток». Проект предусматривает использование существующей железнодорожной инфраструктуры от станции Владивосток до станции Артём-Приморский-1 (расстояние около 50 км) и укладку нового подъездного пути протяжённостью 4,1 км до нового терминала. Скоростное движение аэроэкспресса требует реконструкции железнодорожной инфраструктуры, характеризующейся сверхнормативным сроком эксплуатации искусственных сооружений, контактной сети, устройств СЦБ, а также сложным планом и профилем пути: почти 40% участка Владивосток – Артём-Приморский-1 составляют кривые малого радиуса.

После запуска аэроэкспресса зарегистрироваться на авиарейс, оформить и сдать багаж можно будет не только на железнодорожном вокзале Владивостока, но и на станциях Вторая

⁴³ Транспорт России, 13 ноября 2009 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/v-tupik.html>.

Речка и Угольная. Помимо прямой доставки пассажиров в аэропорт, новая линия должна обеспечить скоростное сообщение между Владивостоком и городом-спутником Артёмом.

Организация межрегиональных и ускоренных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом. Перспективным направлением является развитие межрегиональных перевозок, в частности, формирование пригородных цепочек маршрутов в Москву и крупнейшие города России. Это происходит путём согласования (стыкования) графиков движения поездов на узловых станциях. Для межрегиональных перевозок всё чаще используются электропоезда, все вагоны которых сидячие. По сравнению с проездом в купейных и плацкартных вагонах поездки в сидячих вагонах могут быть менее удобными, но привлекательными по цене⁴⁴. Кроме того, предприятия транспортного машиностроения осваивают выпуск новых комфортабельных электропоездов для межрегиональных поездок⁴⁵.

Стыкование пригородных маршрутов делает возможными поездки железнодорожным транспортом на длинные расстояния по пригородным тарифам, которые ниже тарифов на проезд в местных поездах. Организация пригородного железнодорожного сообщения позволяет жителям региона реализовать социальные льготы на бесплатный проезд там, где оперируют исключительно коммерческие перевозчики. Кроме того, льготы при поездках в пригородных поездах имеет в несколько раз больше категорий социально незащищенных людей, чем в местных. Другим способом повышения транспортной мобильности населения является *перевод поездов из местных в пригородные*, что позволяет снизить стоимость проезда и реализовать права льготных категорий граждан на передвижение.

Значительная дифференциация доходов населения делают неизбежным внедрение классов на железнодорожном транспорте, расширения практики включения вагонов повышенной комфортности в состав пригородных электропоездов, разделения пассажиропотоков, как это сделано в Московском регионе при запуске скоростной транспортной системы «Спутник».

Перспективным направлением развития транспортных коммуникаций является организация движения ускоренных электропоездов повышенной комфортности, связывающих крупнейшие города с областными центрами и городами-спутниками, а также с технопарками. Требуется решение вопроса по приоритетности пропуска пригородных поездов в часы наибольшего притока и оттока пассажиров, применение тактового графика движения. Строительство скоростных магистралей будет способствовать решению проблемы занятости населения моногородов (например, Тольятти). При скорости движения 250 км/ч время в пути, например, между Самарой и Тольятти составит 25 минут.

Задача состоит в том, чтобы привлечь на железную дорогу пассажиров, пользующихся личным автотранспортом, переломить устоявшееся представление о «грязной» дачной электричке, сформировать предложение комфортных транспортных услуг. Это позволит частично решить проблему загруженности автомобильных дорог в Москве и области, а также других крупных городах. Этому способствует и организация при участии местных властей перехватывающих парковок вблизи железнодорожных станций, особенно бесплатный характер пользования ими для тех, кто приобрёл проездной документ на поезд.

Перспективным направлением развития транспортных коммуникаций является организация коммерческих маршрутов с рыночной стоимостью проезда. Это происходит путём заключения договоров с промышленными предприятиями о доставке их работников железнодорожным транспортом. Потребность в такой услуге возникает при отмене маршрутов

⁴⁴ В ОАО «РЖД» рассматривается вопрос о включении вагонов с местами для сидения в составы скорых пассажирских поездов в дальнем сообщении для конкуренции с автотранспортом.

⁴⁵ Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ) осваивает выпуск новых межобластных пассажирских вагонов с местами для сидения (1-го и 2-го классов), что позволит сформировать более комфортабельные электропоезда и повысить качество услуг. Все кресла в вагонах оборудованы откидными столиками, подлокотниками, подножками и индивидуальными светильниками для чтения. В вагонах 1-го класса кресла установлены по схеме «2+1». В спинку каждого сиденья встроен жидкокристаллический телевизор, а кресла могут быть развёрнуты по ходу движения поезда. В вагонах 2-го класса кресла меньшего размера установлены по схеме «2+2», а телевизоры размещены в потолочной части салона. «Гудок», 24.03.2009.

наземного общественного транспорта и остановок поездов в промзонах при запуске экспресов, а также при нецелесообразности содержания ведомственного автобусного парка.

Маршруты пригородных поездов в регионах России исторически разрабатывались с учетом расположения промышленных предприятий и жилых районов в период их постройки. В настоящее время с изменением схемы размещения производств, центров экономической активности и жилых массивов возникает потребность в корректировке маршрутов, строительстве новых остановочных пунктов и их стыковки с городским общественным транспортом. Движение коммерческих поездов позволяет организовать регулярную скоростную доставку рабочих и специалистов на смену даже из отдалённых районов⁴⁶.

В этом случае предприятия покупают по безналичному расчёту проездные абонементы для своих сотрудников, стоимость которых вычитается из их заработной платы⁴⁷. Являясь крупными клиентами железной дороги, компании могут влиять на качество предоставляемых услуг: график движения, скорость доставки, количество остановок, вид подвижного состава, выделение индивидуальных вагонов, оформление абонементных билетов на проезд в электропоездах непосредственно на предприятиях. В свою очередь предприятия могут подстраивать время начала и окончания рабочих смен под график движения подвозящих поездов.

Формирование единой системы транспортного обслуживания населения в регионе.

Развитие пригородного железнодорожного хозяйства должно стать составной частью создания единой системы транспортного обслуживания населения в регионе. Так, в Красноярском крае региональное государственное предприятие «Центр транспортной логистики» выступило учредителем не только ППК ОАО «Краспригород», но и ОАО «ПассажирРечТранс», которое могло бы заниматься обслуживанием маршрутов в районе прибрежной полосы Енисея (от Песчанки до поселка Удачный) и организацией рейсов Красноярск – Дивногорск.

Формированию единой системы транспортного обслуживания населения способствует получение ППК лицензий на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом, что позволяет им заниматься интермодальными перевозками, доставлять пассажиров различными видами транспорта по единому билету «от двери до двери». В настоящее время практикуется взаимная замена железнодорожных и автомобильных перевозок в период проведения реконструкции транспортных объектов (мостов, тоннелей, автодорог и путей).

Пригородный железнодорожный транспорт можно увязать в единую систему с находящимися в региональной и муниципальной собственности (или их контролем) автотранспортными предприятиями. Например, ППК ОАО «Экспресс-пригород» на вокзалах и в электропоездах организовало продажу билетов на автобусы, курсирующие в северной части Новосибирской области. В Нижегородской области график движения пригородных поездов, прибывающих в город Заволжье, состыкован с регулярными автобусными маршрутами на Чкаловск, Ковернино, Сокольское, пансионат «Буревестник». Таким образом, Заволжье становится центром интермодальной транспортной системы «автобус - поезд» в регионе.

Автопредприятиям выгодно выполнять рейсы, согласованные с графиком движения поездов, т.к. в таком случае они получают сформированный массовый пассажиропоток и не уступают его нелегальным перевозчикам.

В настоящее время происходит сокращение движения на малодеятельных участках, параллельно которым проложены хорошие автомобильные дороги с большим числом автобусов. Такая замена происходит в Ленинградской и Калининградской областях, Республике Карелия. В Ленинградской области железная дорога готова за собственный счёт пересадить

⁴⁶ Так, при организации транспортно-логистического центра в Свияжске (Татарстан) предполагается доставлять работников электропоездами из городов Зеленодольска и Волжска.

⁴⁷ В 2009 году ППК ОАО «Волгоградтранспригород» заключило договоры с предприятиями Астраханского региона на регулярную перевозку их работников. Например, ООО «Газоперерабатывающий комплекс» закупает у ППК оптом более 500 абонементных билетов в месяц. Всего на 24 млн руб. в год.

пассажиры на автобусы, эксплуатация которых существенно дешевле поездов⁴⁸. При создании ППК ОАО «Карел-пригород» - совместного предприятия Октябрьской железной дороги и правительства Карелии предполагается включение в её состав автоперевозчика - ГУП «Карелавтотранс».

В случае принятия решения о постоянной замене железнодорожных перевозок автомобильными избыточный подвижной состав передаётся на другие участки. Эффективное формирование транспортных коммуникаций требует развития рынка подвижного состава в целях принятия экономически обоснованных решений.

Региональные и местные органы власти должны обеспечивать движение поездов до населённых пунктов, до которых нельзя добраться на другом транспорте из-за отсутствия или плохого состояния автомобильных дорог, их технического назначения, ограниченного срока навигации по водным путям. Во времена бывшего СССР наличие железнодорожного сообщения с небольшими посёлками нередко приводило к тому, что к ним не прокладывались автомобильные дороги⁴⁹.

Так, причиной убыточности ОАО «Пермская пригородная компания» является низкая населённость вагонов, что связано с особенностями региона. Многие населённые пункты в Пермском крае имеют мало жителей и связаны с остальной территорией только железнодорожным транспортом.

Перевозки к отдалённым посёлкам характеризуются низкой населённостью вагонов и большой долей пассажиров льготных категорий, необходимостью содержания и эксплуатации плано-убыточных (социальных) линий. Ликвидация пассажирского сообщения на малоделятельных участках происходит вслед за падением грузоперевозок, отмены курсирования рабочих поездов или при отсутствии у жителей возможности пользоваться ими⁵⁰.

Альтернативой обеспечению поездок пассажиров на лечение в крупные города может быть создание передвижных консультативно-диагностических центров (ПКДЦ) по примеру «поезда здоровья» – совместного проекта ОАО «РЖД» и Красноярского края. Функционирование таких центров позволяет оказывать медицинскую помощь железнодорожникам и жителям отдалённых посёлков⁵¹.

Одним из направлений улучшения транспортного обслуживания населения является организация пассажирского сообщения по путям общего и не общего пользования, не используемым в полной мере из-за сокращения грузовой работы. Организация пассажирского движения по путям не общего пользования, как правило, требует модернизации путевой инфраструктуры как в случае возможной организации движения рельсовых автобусов по маршруту Красноярск – Железнодорожск, по путям горно-химического комбината в Красноярском крае. Целесообразна передача линий в региональную собственность.

⁴⁸ Однако в грузовом хозяйстве железных дорог прослеживается обратная тенденция – выделение и продажа автохозяйств, передача автопарка аутсорсинговым компаниям.

⁴⁹ Например, к населённым пунктам и садово-огородным кооперативам, расположенным вдоль железнодорожной ветки «УЗТМ – Красное» в Свердловской области, используемой ранее для осуществления перевозок военных грузов, а также продукции между заводом «Уралмаш» и его филиалами.

⁵⁰ Так, в 2009 году жители Мурманской области лишились возможности пользоваться рабочим поездом, который перевозит железнодорожных рабочих по маршруту Апатиты – Оленегорск. По пути следования поезда расположено большое количество индивидуальных садоводческих и дачных участков, к которым не подведены автомобильные дороги. В условиях экономического кризиса отсутствие транспортной доступности садово-огородных участков может привести к росту социально-психологического напряжения в регионе. Администрация Мурманской области вело переговоры с ОАО «Карелпригород», в ведении которого находится рабочий поезд, о разрешении проезда дачников. Однако, наиболее приемлемым выходом из ситуации стала бы организация курсирования пригородного поезда Апатиты – Оленегорск. Отнимают последнюю радость, Газета «Дважды два», №29, 17. июля. 2009, <http://gazeta2x2.ru/?p=5023>

⁵¹ Магистральные инвестиции. Интервью начальника Красноярской железной дороги Владимира Рейнгардта. // Эксперт Сибирь №44, 26 ноября 2007. URL: http://www.expert.ru/printissues/siberia/2007/44/interview_reyngardt/

4. Формирование транспортно-логистических кластеров пространственного развития экономики России

Проведение кластерной политики пространственного развития экономики России применительно к транспортным коммуникациям осложняется самой спецификой путей сообщения как объектов значительной протяжённости и перевозочного процесса, требующего непрерывности для повышения эффективности транспортной работы. Тем не менее, возможности присвоения транспортно-транзитной ренты на региональном уровне существуют.

4.1. Создание транспортно-логистических кластеров на основе развития железнодорожного транспорта

Создание транспортно-логистических кластеров на основе развития железнодорожного транспорта предполагает:

- строительство путей отстоя регионального вагонного парка, приемоотправочных путей, грузовых площадок;
- образование региональных транспортных компаний;
- содержание путевого хозяйства и функционирование сортировочных и узловых станций;
- организация локомотивного и вагонного хозяйства, развитие транспортного машиностроения и сервисных услуг в регионах России;
- использование особенностей налогообложения железнодорожных объектов и видов деятельности.

Ярким примером образования транспортного кластера является Екатеринбург и Свердловская область. В Екатеринбурге была зарегистрирована ОАО «Вторая грузовая компания», при этом ей предоставлена льгота по налогу на прибыль в размере 4,5%, а также сниженные ставки налога на имущество. В регионе происходит развитие транспортного машиностроения, чему способствует деятельность компании группы «Синара».

Развитие транспортного машиностроения и сервисных услуг в России происходит путём привлечения иностранных производителей подвижного состава и зарубежных технологий. Выделим наиболее значимые проекты.

В локомотивостроении:

- производство пассажирского электровоза ЭП10 совместными усилиями Новочеркасского электровагоностроительного завода ЗАО «Трансмашхолдинг» и «Бомбардье» (Канада);
- проект производства пассажирского электровоза двойного питания с асинхронным тяговым приводом ЭП20 ЗАО «Трансмашхолдинг» и «Альстом» (Франция);
- производство грузового электровоза постоянного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС10 группой компаний «Синара» и «Сименс» (Германия). При производстве 2ЭС10 «Сименс» будет производить тяговое оборудование локомотива, а экипажную часть, электрику и прочие комплектующие поставят российские производители. Однако, реальные поставщики узлов и компонентов будут определены в процессе серийного производства локомотивов, исходя из анализа доли бракованных изделий. Вполне вероятно, что российские производители не смогут обеспечить целевой уровень локализации производства (80%) без коренной модернизации производства, замены отечественного оборудования на импортное. Во всяком случае, перспективы модернизации будут определяться с участием инспекторов по качеству компании «Сименс». Немецкая компания планирует инвестировать средства в обновление производственных мощностей тех предприятий, которые будут отобраны как поставщики комплектующих для новой техники. Вполне возможно, что в будущем российские предприятия получат возможность поставлять свои комплектующие не только в Россию, но и на заводы «Сименса» в Германии.

В вагоностроении и производстве комплектующих изделий:

- образование совместного предприятия (СП) ЗАО «Промтрактор-вагон» (Чувашия) и «Амстед» (США);
- образование СП ОАО «РЖД» АО «Татравагонка» (Словакия) по созданию платформы сочленённого типа и универсального грузового вагона;
- образование СП по производству подшипников ЕПК и компании «Бренко» (США) в Саратове.
- образование СП ОАО «Вагонреммаш» и «Кнорр-бремзе» (Германия) по производству тормозного оборудования в Воронеже.
- использование тележки «Барбер» при производстве грузовых вагонов ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» (ТВСЗ).
- пуск завода международной компании SKF по производству железнодорожных подшипников в Тверской области⁵². Кассетные подшипники производства SKF применяются на сети ОАО «РЖД» при оборудовании грузовых вагонов и электровозов серии 2ЭС6. Они также могут быть использованы при производстве пассажирских вагонов, рассчитанных на конструкционную скорость 160 и 200 км/ч, на Тверском вагоностроительном заводе.

Крупнейший российский производитель грузовых вагонов «Уралвагонзавод» налаживает сотрудничество с компанией Amsted Rail Co, (США), предусматривающее передачу российской лицензии на грузовую тележку модели Motion Control (альтернатива «Барбер») с нагрузкой на ось 25 тонн, установку кассетных подшипников Bregco, налаживание совместного производства литых колёс для грузовых вагонов и строительство нового завода.

Другими значимыми проектами являются СП по производству пригородных электропоездов серии DESIRO RUS («Ласточка») на территории России с участием «Сименс», ОАО «РЖД» и компании «Аэроэкспресс», локализация производства намечена на 2015 год. А также СП по модернизации сортировочных горок на сети железных дорог России с участием ОАО «РЖД» и «Сименс».

В локомотивостроении уровень проникновения иностранных производителей, степень локализации производства и его размещение определяет государственное ОАО «РЖД», которое является, по сути дела, единственным покупателем локомотивов. В вагоностроении уровень конкуренции несравнимо выше. Хотя и здесь ОАО «РЖД» может ввести пониженные тарифы на перевозку грузов в новых вагонах, оказывающих меньшее воздействие на путевую инфраструктуру. Увеличивается время межремонтного пробега вагонов.

Ключевым моментом модернизации российского локомотивостроения с привлечением иностранных технологий является передача и локализация производства основных высокотехнологичных узлов – тягового привода и управляющей аппаратуры. Реализация курса «Рынок в обмен на технологии» требует жёсткого и последовательного отстаивания государственных интересов, что в современной российской реальности вряд ли возможно. Наоборот, заинтересованность иностранных производителей в получении как можно большей доли добавленной стоимости не вызывает сомнений. В этих условиях декларации о 80 % локализации производства локомотивов в России могут остаться только на бумаге.

Расширению транспортного кластера будет способствовать налаживания сервисного обслуживания выпускаемой техники, которое в настоящее время практически отсутствует или слабо развито. В настоящее время, компании, специализирующиеся на ремонте подвижного состава не заинтересованы в повышении надёжности техники, удлинении межремонтных сроков, снижения объёмов ремонтов, поскольку это снижает их доходы.

На повестке дня стоит привлечение европейских компаний в качестве соинвесторов и подрядчиков при строительстве железнодорожных магистралей. Прежде всего, речь идёт о

⁵² Кассетные подшипники производства SKF применяются на сети ОАО «РЖД» при оборудовании грузовых вагонов и электровозов серии 2ЭС6. Они также могут быть использованы при производстве пассажирских вагонов, рассчитанных на конструкционную скорость 160 и 200 км/ч, на Тверском вагоностроительном заводе.

строительстве новой высокоскоростной выделенной железнодорожной трассы Москва – Санкт-Петербург.

На существующей сети ОАО «РЖД» с 2007 года внедряется участковый метод текущего содержания пути с использованием укрупнённых бригад. Среди недостатков данного метода следует упомянуть: увеличение транспортного плеча при доставке бригад к местам проведения срочного ремонта, необходимость обеспечения укрупнённых бригад транспортными средствами для доставки к месту проведения работ, оборудованных необходимым путевым инструментом, а также для удовлетворения социально-бытовых потребностей путейцев, работающих, по сути, вахтовым методом. Для доставки бригад железнодорожным транспортом требуется наличие свободных ниток графика, при использовании автомобилей необходимо наличие дорог и удобных подъездов к местам проведения работ. При таком методе работники пути не так хорошо знают свой участок как при околоточной системе. И вообще, складывается впечатление, что участковый метод в большей степени ориентирован на привлечение иностранной (иногородней) рабочей силы.

Высокий уровень безработицы среди жителей населённых пунктов, через которые проходят железнодорожные магистрали, порождает проблему краж перевозимых грузов, прежде всего, металлов и металлического лома. Особенно это распространено на однопутных участках с разъездами. В целях обеспечения сохранности грузов необходимо осуществлять дополнительные затраты на охрану, брикетирование металлов, обрешётку вагонов, ограждение станций.

4.2. Создание транспортно-логистических кластеров на основе развития автомобильного транспорта

Автомобильный транспорт успешно реализует свои конкурентные преимущества на рынке транспортных услуг. Увеличивается максимальное плечо доставки грузов (с 1200 до 4000 км), растёт номенклатура перевозимой продукции, востребована перевозка сборных грузов. В основе конкурентных преимуществ автомобильного транспорта лежит его участие в перевозке импортных грузов. После разгрузки автотранспортники могут предложить выгодные условия для доставки любых видов грузов в обратном направлении.

Однако главной причиной конкурентоспособности автомобильного транспорта является государственное финансирование строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог, в то время, как строительство и эксплуатация путевого хозяйства железных дорог происходит за счёт ОАО «РЖД». Для исправления этих искажений рыночного пространства необходимо, во-первых, увеличение строительства платных автомобильных дорог, во-вторых, создание Федеральной инфраструктурной компании с государственными источниками финансирования железных дорог.

Имеются следующие риски (трудности) образования транспортно-логистических кластеров на основе развития автомобильного транспорта.

1. Значительную долю рынка занимают иностранные автоперевозчики. Из общего объёма рынка автотранспортных услуг в России, оцениваемого в 8 млрд. евро в год, российские перевозчики осваивают только 3 млрд. евро. Ряд европейских государств (Польша, страны Балтии) строят свою экономику на развитии транспортного сектора. Меры государственной поддержки заключаются в невозможности прямых контрактов российских перевозчиков с западными грузоотправителями, наличием большого количества посреднических структур, необходимости получения разрешений на перевозочную деятельность (дозволов), значительным размером штрафов и серьёзными наказаниями за их отсутствие⁵³.

⁵³ Проезд российских автотранспортных средств по территории ЕС без дозвола неизбежно повлечёт наложение штрафных санкций, размер которых может составлять от 6 до 13 тыс. евро, а также помещение транспортного средства на штрафную стоянку и применение длительных бюрократических процедур при его извлечении. В России штраф за осуществление перевозки без дозвола составляет 1,5 тыс. рублей, возможно достижение не-

При этом поддержка российских национальных автотранспортников, заключающаяся, например, в предоставлении им первоочередного права на перевозку местных грузов, может привести к росту транспортных тарифов и сокращению объёмов перевозок.

2. Высокая доля серого сектора на рынке, большое количество мелких компаний, владеющих подержанной техникой, не платящих налоги и предоставляющих услуги по демпинговым тарифам.

3. Износ основных фондов, применение неэффективных перевозочных технологий. Около 80 % грузовых автомобилей в России эксплуатируются более 10 лет, годовой пробег единицы российского транспортного средства (около 130 тыс. км) ниже, чем в европейских государствах (200 тыс. км). Около 40% времени в пути водители проводят в очередях на границах, а взятки сотрудникам контролирующих органов достигают почти трети от суммы фрахта. Особенно велика доля неформальных отчислений при перевозках грузов в странах Центральной Азии.

4. Структурно-технологические проблемы функционирования транспортно-дорожного комплекса. Состояние российских автомобильных дорог не позволяет пропускать крупнотоннажные автомобили с высокой нагрузкой на ось, следующие в международном сообщении, без серьёзных последствий для дорожного полотна. В связи с этим Министерство транспорта РФ планирует с 2012 года ввести плату за проезд по федеральным трассам с грузовых автомобилей массой свыше 12 тонн. Грузовые автомобили должны быть оборудованы аппаратурой (с использованием системы ГЛОНАСС), позволяющей определять пробег автомобиля и количество времени, проведенного водителем за рулем (тахографами), что соответствует требованиям ЕС. На пути следования автотранспорта (особенно, на пограничных терминалах) должна размещаться аппаратура, позволяющая считывать информацию с тахографов. Повышаются требования к уровню выхлопов двигателей грузовых автомобилей, при этом должно соблюдаться соответствие стандартов двигателей, топлива и продукции местных НПЗ.

Все эти мероприятия потребуют от российских перевозчиков дополнительных финансовых затрат, что неизбежно приведёт к укрупнению транспортных компаний. Именно деятельность крупных компаний будет способствовать формированию транспортно-логистических кластеров в регионах, т.к. такие компании активно проникают в смежные виды деятельности: логистику, складирование и обслуживание таможенных процедур (таможенный брокеридж), участвуют в строительстве складов и логистических комплексов.

5. Органы управления большинства грузовладельцев находятся в Москве, соответственно они предпочитают взаимодействовать с московскими или иностранными перевозчиками.

6. Развитие придорожного сервиса не включает торговлю запасными частями (которые слишком дороги) и услуги по ремонту импортной техники, модельный ряд которой быстро обновляется, а ремонт производится в фирменных сервисных центрах. В свою очередь сеть сервисных центров европейских производителей в России развита слабо и не соответствует масштабам парка иностранных автомобилей.

7. В условиях ужесточения экологических требований и проведения мероприятий, направленных на снижения воздействия большегрузных автомобилей на дорожное полотно, возможно развитие в России комбинированных контрейлерных перевозок⁵⁴. В этом случае транспортно-логистические кластеры будут образовываться в местах погрузки и выгрузки автомобилей, прицепов и полуприцепов.

формальных договорённостей. Зачастую с иностранных перевозчиков не взимаются даже официальные дорожные сборы, а осуществляются коррупционные поборы.

⁵⁴ Развитие контрейлерных перевозок способствует ликвидации излишней конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта, облегчению пересечения государственных границ, повышает экологическую безопасность и безопасность дорожного движения.

4.3. Создание транспортно-логистических кластеров на основе развития водного транспорта

Главной транзитной морской артерией России является Северный морской путь (СМП). Перспективы возрождения судоходства по СМП связано с действием следующих факторов:

1. Началом освоения российскими нефтегазодобывающими компаниями шельфовых месторождений нефти и газа.
2. Использованием западной части пути для экспортных перевозок продукции ГМК «Норильский никель» в объёме около 1,5 млн. тонн в год.
3. Заинтересованностью грузовладельцев в наличие морского пути, альтернативного маршруту через Суэцкий канал.
4. Действием глобального потепления, облегчающего судоходство по СМП.
5. Заинтересованностью региональных органов власти Мурманской и Архангельской областей в размещении у себя Администрации СМП и сервисных подразделений⁵⁵.
6. Реализацией программы строительства государственного и частного ледокольного флота.

Развитие перевозок по Северному морскому пути будет способствовать активизации экономической активности в приарктических регионах, упрощению и удешевлению северного завоза, повышению надёжности транспортного обеспечения Якутии, Чукотки, Ненецкого и Ямало-Ненецкого автономных округов. Работа транспортной артерии требует создания не менее 10 аварийно-спасательных станций МЧС России, обеспеченных вертолетами и другой техникой, опорных портов для выполнения мелкого ремонта судов после столкновения со льдами, организации в зоне СМП спутниковой связи, строительства энергетических и других инфраструктурных объектов. Будет продолжена модернизация Мурманского транспортного узла, Архангельского морского порта, формирование узлового распределительного порта-хаба в Петропавловске-Камчатском. Развитие СПМ приведёт к увеличению экспортных возможностей российских компаний, в том числе лесозаготовительных предприятий Архангельской области.

Трудностями на пути формирования транспортных кластеров в районах прохождения СМП связаны с высокими тарифами на перевозку грузов (которые в 5-6 раз выше, чем через Суэцкий канал), значительной величиной страховых взносов, необходимостью использования судов ледового класса и постоянного мониторинга ледовой обстановки. Ключевым является вопрос монопольного тарифообразования на услуги государственного ледокольного флота, острота которого будет снижаться по мере появления частных ледоколов крупных российских компаний.

Развитие речного судоходства зависит от сезонного фактора (например, на сибирских реках длительность навигации составляет 170-180 суток), технической готовности водных путей, портов и судов. Осуществление водных перевозок грузов требует наличия больших партий грузов, проведения дноуглубительных и очистных работ. Открытие внутренних водных путей будет способствовать налаживанию транзитных перевозок пассажиров и грузов по морям, рекам и озёрам в Европейской части России.

4.4. Создание транспортно-логистических кластеров на основе развития воздушного транспорта

Создание транспортно-логистических кластеров подразумевает, прежде всего, формирование в регионах узловых аэропортов. Такие процессы происходят в Москве, Санкт-Петербурге, Самаре, Ростове-на-Дону, Краснодаре, Екатеринбурге и Нижнем Новгороде.

⁵⁵ В настоящее время в Архангельске находится основной состав экспедиционного арктического флота, Северного регионального управления гидрометеослужбы, полярной гидрографии Минтранса РФ и ВМФ, а также полярная авиация.

Формирование международных узловых аэропортов в Сибири и на Дальнем Востоке происходит в Новосибирске, Красноярске, Иркутске, Улан-Удэ, Хабаровске и Владивостоке.

Основными проблемами развития транспортно-логистических кластеров на базе узловых аэропортов являются:

1. Концентрация активности авиакомпаний (в том числе и региональных) в Московском транспортном узле (МТУ)⁵⁶. Доля МТУ в пассажирских авиаперевозках составляет 75-85% (во времена бывшего СССР - 25%), в перевозках грузов воздушным транспортом - 80%.

Экономические интересы авиакомпаний могут противоречить задаче формирования узлового аэропорта. Авиакомпании стремятся не к диверсификации, а к оптимизации маршрутной сети в целях достижения наивысшей рентабельности конкретных направлений и максимальной наполняемости салона. А для развития хаба базовая авиакомпания должна осуществлять трансферные операции, стыковать рейсы, обеспечивать пассажиропоток.

Эксплуатация самолётов иностранного производства, особенно взятых в лизинг, требует их интенсивного использования: машины должны находиться в воздухе по 15-18 часов в сутки с заполнением пассажирских кресел минимум на 70%, что получается только на самых востребованных направлениях в летний период. Функционирование же узлового аэропорта увеличивает время простоя воздушного парка базовых авиакомпаний вследствие ожидания накопления пассажиров по направлениям, прибытия стыковочных рейсов.

С другой стороны, российский рынок воздушных перевозок является привлекательным для авиакомпаний из небольших европейских государств с недостаточным внутренним пассажиропотоком, например, авиакомпании Malev (Венгрия), авиакомпании стран Балтии.

2. Трудности с генерированием собственного пассажиропотока в региональных аэропортах и подвозом пассажиров из близлежащих населённых пунктов. Рыночное развитие воздушных перевозок на местных линиях сталкивается с проблемой их убыточности, сокращения количества действующих аэродромов и самолётного парка. Положение будет усугубляться после вывода из эксплуатации с начала 2012 года целого ряда типов самолётов отечественного производства, не оборудованных необходимыми, дорогостоящими системами безопасности.

Лишь в отдельных регионах существует практика государственных дотаций местных воздушных перевозок⁵⁷. Авиакомпании не предоставляют пассажирам значительных скидок при приобретении транспортных услуг в пакете: местный перелёт – пересадка в узловом аэропорту на другой рейс. Единична практика покупки аэропортами ближнемагистральных самолётов иностранного производства для обеспечения подвоза пассажиров⁵⁸.

3. Конкуренция российских аэропортов между собой и с аэропортами сопредельных государств за обслуживание транзитных потоков пассажиров и грузов.

4. Современная иностранная авиационная техника позволяет осуществлять полёты с полной коммерческой загрузкой без промежуточных посадок для дозаправки.

В области перевозок грузов сказывается слабое развитие наземной инфраструктуры аэропортов, применения устаревшей техники, не подходящей для обслуживания современных воздушных судов, отсутствие квалифицированного персонала, разобщённость мест временного хранения грузов и таможенных постов. Сказываются и особенности определения таможенной стоимости грузов в России. При её определении учитывается как стоимость самого груза, так и стоимость его перевозки, которая при использовании авиационного транспорта оказывается высокой. Действующий порядок определения таможенной стоимости и

⁵⁶ Например, авиакомпания «Сибирь» (S7) – базовая компания новосибирского аэропорта Толмачёво концентрирует экономическую активность в Москве.

⁵⁷ Например, правительство Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) ежегодно проводит тендеры на социальные воздушные перевозки и выделяет дотации на сумму более 200 млн руб., что позволяет снизить тарифы на 40%.

⁵⁸ Например, в 2010 году аэропорт Кольцово (Екатеринбург) приобрёл четыре самолета Embraer-120 для сдачи в лизинг на льготных условиях одному из перевозчиков в целях обеспечения подвоза пассажиров из ближайших крупных городов.

взимания таможенных пошлин приводит к тому, что авиакомпании, например, из Китая летят не в Москву, а в Хельсинки, Ригу, Варшаву, где грузы перегружаются на автомобильный транспорт и доставляются в Россию.

Для создания транзитных авиационных кластеров в регионах России требуется:

1. Реконструкция аэропортов, развитие наземной инфраструктуры, оснащение транспортных узлов необходимой техникой и оборудованием: тягачами, тележками, складами, ангарами для технического обслуживания воздушных судов и пр.

2. Развитие дополнительного сервиса, который в работе узлового аэропорта может быть более прибыльным, чем непосредственно авиационный бизнес. Региональный эффект от функционирования транзитного центра увеличивается вследствие широкого использования аутсорсинга, сотрудничества с логистическими компаниями, доставляющими груз от двери до двери, а также наличия у авиаперевозчика собственного автотранспорта.

3. Размещение на территории транзитного центра таможенного поста, оснащённого необходимым оборудованием для осуществления радиационного контроля, рентгеновскими установками для досмотра контейнеров и другой техникой.

4. Совершенствование таможенного законодательства. Действующая в настоящее время нормативно-правовая база позволяет осуществлять таможенный досмотр по упрощенной системе при первой посадке воздушного судна, однако при последующих остановках досмотр происходит в полном объёме и может занимать 4-5 дней. Если же при промежуточной посадке самолёта производится обработка груза, то необходимо его полное таможенное оформление, прохождение ветеринарного и санитарного контроля.

5. Обеспечение сопоставимости размеров аэропорта и базового авиаперевозчика. Функционирование наземной инфраструктуры воздушного транспорта и работа авиакомпании тесно взаимосвязаны, несмотря на формальное разъединение. Например, закупка новой авиатехники зависит от размеров пассажиропотока, в том числе транзитного, а он, в свою очередь, зависит от совместной работы аэропорта и базовой авиакомпании.

6. Одним из условий успешного функционирования узлового аэропорта является наличие собственного пассажиропотока, который могут генерировать центры деловой и туристической активности. Предпочтительно наличие визовых центров (консульских служб) в городах, где расположены узловые аэропорты.

7. Развитие региональной и местной авиации в целях подвоза пассажиров и грузов, создание и массовое применение самолётов для региональных рейсов, дотирование местных пассажирских авиаперевозок из региональных бюджетов. Обеспечение подвоза пассажиров всеми видами транспорта из городов, расположенных на расстоянии 300-2000 км от узлового аэропорта. Формирование кластера на основе воздушных перевозок грузов требует наличия возможности разгружаться и дозагружаться в узловом аэропорту, отправлять транзитный груз в другие города.

8. Присоединение России к европейской политике «открытого неба», предоставление иностранным авиакомпаниям права выполнять внутрироссийские рейсы и использовать российские аэропорты в качестве транзитных пунктов. Отмена сборов (роялти) за пролёт над территорией России, выплачиваемых зарубежными авиакомпаниями в рамках соглашений с российским назначенным перевозчиком «Аэрофлотом». В этом случае полёты над Россией и использование российских аэропортов в качестве транзитных центров будут привлекательнее, чем через воздушное пространство государств Центральной Азии.

4.5. Создание транспортно-логистических кластеров на основе строительства и функционирования транспортно-логистических центров (ТЛЦ)

Создание транспортно-логистических кластеров на основе строительства и функционирования транспортно-логистических центров происходит путём:

- строительства новых и реконструкция имеющихся автомобильных дорог, особенно обходов крупных городов;

- наличия подвижного состава в собственности региональных предприятий или компаний, с долей собственности администраций субъектов Федерации: региональных вагонных парков, торгового флота и т.д.⁵⁹;
- строительства новых железнодорожных станций и путей отстоя региональных вагонных парков;
- поддержания в нормативном состоянии и развитие путей необщего пользования на которых зарождаются грузопотоки и выполняется более 80% всей грузовой работы, повышение эффективности их использования, вхождение в капитал промышленных предприятий железнодорожного транспорта (ППЖТ);⁶⁰
- формирования региональных контейнерных операторов, создание региональных контейнерно-разгрузочных площадок, оборудованных современной техникой, что может стать альтернативой строительству крупных ТЛЦ;
- координации работ по организации смешанных перевозок, стыковки различных путей сообщения, создание управляющих компаний с участием региональных властей в портах для координации транспортной работы, вхождение в капитал морских портов, финансирование строительства и реконструкции портовой инфраструктуры.

Ключевую роль в привлекательности регионального ТЛЦ играет возможность таможенного оформления грузов независимо от близости к государственной границе. Например, существовали планы создания в Нижегородской области (в г. Сормово) центра таможенного оформления грузов, перевозимых по Транссибу в Москву и центр России через порты Дальнего Востока и сибирские пограничные переходы. На территории Псковской области реализуются пять проектов по строительству таможенно-логистических комплексов на основных пунктах пропуска.

Оформление экспортно-импортных грузов на внутренних таможенных постах приводило к формированию центров деловой активности на внутрироссийских территориях. В процессе перенесения таможенных процедур на внешние границы России только небольшая часть внутренних таможен (в морских портах, аэропортах, а также вблизи крупных предприятий) сохранит свое нынешнее расположение. Возникновение ситуации, при которой таможенное оформление грузов может происходить только вблизи государственной границы, приведёт не только к переделу околотаможенного бизнеса⁶¹. Для приграничных регионов такое положение создаёт условия для ускоренного социально-экономического развития. Например, будет в полной мере задействован транзитный потенциал Псковской области, расположенной на границе России и Европейского Союза, в приграничных районах области будут построены таможенно-логистические центры.

Работа крупного ТЛЦ резко повышает воздействие на автомобильные дороги в регионе и улично-дорожную сеть городов. Необходимо согласовывать планы дорожного строительства и сооружения ТЛЦ с аналогичными проектами на сопредельных территориях. Кроме того, существует риск колебаний объёмов транзитных перевозок и изменения их направлений. Должна существовать возможность организации замещающих производств поблизости от ТЛЦ.

⁵⁹ Например, одной из главных проблем развития порта Оля является нехватка торгового флота на Каспийском море.

⁶⁰ Зачастую пути не общего пользования уже находятся в собственности региональных и муниципальных предприятий.

⁶¹ Ту же цель преследует практика смены терминалов, на которых происходит таможенное оформление грузов, в ходе реорганизации таможенных управлений.

Заключение

Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры и реализация транспортно-транзитного потенциала в ходе модернизации экономики России имеют свои преимущества и риски. Когда пишут и говорят об использовании географического положения России как естественного транспортного моста между Европой и Азией, неизбежно возникают подозрения в стремлении заменить (дополнить) доходы от экспорта природных ресурсов взиманием платы (ренты) за провоз грузов и проезд пассажиров по российской территории. Между тем, полноценный экспорт транспортных услуг должен быть основан на широком применении самых современных видов транспорта, прогрессивных перевозочных технологий и осуществляться национальными компаниями с максимальным привлечением российской рабочей силы. Задачи модернизации экономики и обеспечения экономической безопасности в данной сфере сводятся к максимальной степени локализации производства транспортных средств, самостоятельном строительстве путей сообщения, повышении квалификации и престижа транспортных профессий.

К сожалению, в настоящее время происходят обратные процессы. В недалёком будущем иностранные компании будут перевозить иностранные грузы на иностранной технике по ими же построенным путям сообщения с привлечением рабочей силы из-за рубежа. В этих условиях может сложиться ситуация, при которой доходы от реализации транспортно-транзитного потенциала страны сведутся к небольшим налоговым и таможенным отчислениям в бюджеты всех уровней, взяткам чиновникам и поборам на дорогах. Транспортно-транзитная рента будет присвоена ограниченным количеством получателей и проедена, как и доходы от экспорта сырьевых ресурсов.

Одной из форм такого присвоения является развитие делового туризма путём регулярного проведения международных форумов, конгрессов и конференций. Для этого следует позиционировать областной город как некоторую «столицу». Например, Астрахань рассматривается в качестве неофициальной столицы Прикаспийского региона. При этом обязательно налаживание удобного и престижного транспортного сообщения с Москвой и иностранными городами.

Большая же часть российской территории, не входящая в зоны экономического роста, рискует вообще остаться без транспортных коммуникаций. Этому способствует запрет перевозок пассажиров самолётами отечественного производства и недостаточное его развитие, сокращение и полная ликвидация пригородного железнодорожного сообщения. Наивно думать, что при российских расстояниях и качестве дорожной сети транспортные потребности населения могут быть удовлетворены только за счёт автоперевозок.

В этих условиях ключевое значение имеет формирование транспортно-логистических кластеров как базовых элементов пространственного развития России на основе рекомендаций и с учётом всех трудностей (рисков), приведённых в данном разделе.